вторжения в личное»,— говорит господин Мишаков.

Техническую неоснащенность некоторых студентов эксперт не считает глобальной проблемой: «У подавляющего большинства тех, чьи знания могут быть проверены с привлечением сервисов прокторинга, есть компьютер с вебкамерой, смартфон либо планшет, а также есть выход в интернет. По большому счету, больше ничего не нужно. Вместе с тем я допускаю, что могут быть отдельные случаи, когда устройства недоступны, либо затруднен доступ в сеть. Однако эти случаи столь же единичные, как и случаи с обучающимися, которые по той или иной причине не могут присутствовать на очном экзамене».

По мнению директора по развитию ProctorEdu, нынешняя вступительная кампания станет определяющей для прокторинга в системе образования. «С одной стороны, после смягчения ограничительных мер, вызванных пандемией коронавируса, частота использования прокторинг-платформ снизится, поскольку учебные заведения вернутся к прежней схеме проверки знаний с очным присутствием в аудиториях. Но применимость прокторинга в любом случае будет в разы выше, чем, скажем, год назад. С другой стороны, вынужденное знакомство с технологией, которое совершили учащиеся и учебные заведения, не пройдет бесследно: достаточно много учебных заведений инвестировали в инфраструктуру, в обучение технических специалистов, в методическую подготовку преподавателей для работы с платформами прокторинга. Все вместе уже делает применение прокторинга значительно более оправданной историей, чем на момент ее освоения с нуля»,— утверждает он.

СЛОЖНЕЕ, ЧЕМ КАЖЕТСЯ Даже если процесс перехода высшего образования в онлайн после пандемии ускорится, для этого потребуются новые методологические подходы. Госпожа Нигматуллина говорит, что образовательная программа должна быть еще более гибкой и предполагать одновременно три формата: аудиторный, онлайн и дистанционный (который может быть синхронным и асинхронным). «Дистанционные технологии — это не только видеоконференции, но и комплекс разнообразных методик, которые надо осваивать, тоже как можно скорее. После пандемии, а эксперты прогнозируют еще год возможной турбулентности, придется углублять свои знания о дистанционных технологиях и даже придумывать и внедрять что-то принципиально новое. Лекция в Zoom в режиме реального времени — это не панацея. Процесс дистанционной передачи знаний, а тем более навыков, требует принципиально других подходов, где-то даже технологий дополненной и виртуальной реальностей, новых форм интерактива»,— полагает эксперт.

Онлайн-образование в условиях пандемии, замечает госпожа Нигматуллина, вспыхнуло не хуже бизнеса по доставке еды. «Появилось огромное количество желающих кого-то обучить. Думаю, это неплохое оздоровление конкурентной среды. Как идеалист я надеюсь, что на фоне большого предложения выживут только самые качественные и профессиональные. Но внутренний пессимист говорит, что онлайн-марафончики никуда не денутся»,— заключает она. ■

ВОПРОСЫ КРИЗИСНЫХ ВЛОЖЕНИЙ

В ГОРИЗОНТЕ ДЕСЯТИ ЛЕТ ПОТРЕБНОСТИ ИНВЕСТИЦИЙ В ИНФРАСТРУКТУРУ РОССИИ, ПО ЭКСПЕРТНОЙ ОЦЕНКЕ, СОСТАВЛЯЮТ ОКОЛО 120 ТРЛН РУБЛЕЙ. В ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ РОССИИ НА ПЕРИОД ДО 2035 ГОДА УЧИТЫВАЕТСЯ НЕОБХОДИМОСТЬ ЛИКВИДАЦИИ ОГРАНИЧЕНИЙ НА СЕТИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ, ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЯХ, ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ДОСТУПНОСТИ УДАЛЕННЫХ И ТРУДНОДОСТУПНЫХ РЕГИОНОВ. ПРЕДСТОИТ ТАКЖЕ УСТРАНИТЬ ОГРАНИЧЕНИЯ ПРОВОЗНОЙ И ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И РАЗВИВАТЬ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ В СТРАНЕ. ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ

В марте правительство одобрило проект транспортной стратегии РФ до 2035 года. Часть проектов должна быть завершена уже к 2021 году, их общая стоимость составляет 365,2 млрд рублей, отмечают в Росдорбанке. Среди них, подчеркивают эксперты финансовой организации,— первый этап модернизации БАМа и Транссиба, что поможет освоить дополнительный грузопоток основных месторождений Восточного полигона до 66,8 млн тонн. Кроме этого, речь идет о комплексном развитии участка Междуреченск — Тайшет Красноярской железной дороги, которое должно обеспечить привлечение дополнительного грузопотока до 15 млн тонн, а также обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна (дополнительный грузопоток не менее 59,6 млн тонн) и строительство железнодорожной линии Прохоровка — Журавка — Чертково — Батайск в обход Украины.



ЕВГЕНИЙ ПАВЛЕНКО

РОССИЯ НАХОДИТСЯ В ГОРАЗДО БОЛЕЕ СЛОЖНОЙ СИТУАЦИИ, ЧЕМ СТРАНЫ, ПЕРЕЖИВШИЕ ВЗРЫВНОЙ УРОВЕНЬ АВТОМОБИЛИЗАЦИИ НА 30–50 ЛЕТ РАНЬШЕ. В РФ СЕГОДНЯ АКТУАЛЬНЫ ДВЕ ЗАДАЧИ: ОБЕСПЕЧИВАТЬ ДОСТУПНОСТЬ ТЕРРИТОРИЙ И РЕШАТЬ ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ВНУТРИ МЕГАПОЛИСОВ

За 2019 год предприятия железнодорожного транспорта сформировали около 90% грузооборота (без учета трубопроводного), объясняет значимость инвестиций заместитель директора Центра экономический исследований инфраструктурных отраслей Института экономики естественных монополий РАНХиГС Дмитрий Агафонов. В структуре пассажирооборота велика роль авиационного транспорта (56% от общего объема), добавляет он. Вместе с этим транспортная отрасль, как и многие другие, подверглась влиянию пандемии коронавируса, начавшейся в первом квартале 2020 года.

ЭПИДЕМИОЛОГИЧЕСКАЯ КОРРЕКЦИЯ В краткосрочной перспективе наблюдается пересмотр параметров инвестиционных программ всех крупнейших транспортных перевозчиков, говорит господин Агафонов. РЖД и крупнейшие авиакомпании уже объявили о сокращении финансирования своих инвестпрограмм. Тем не менее все стратегические и ключевые для государства направления перспективного роста грузопотоков были сохранены, отмечает эксперт. Это подтверждают итоги рабочего заседания по вопросам развития транспортной отрасли, проведенного Владимиром Путиным в первой декаде мая.

«Для РЖД — это модернизация Транссиба и БАМа, для авиационной отрасли — поддержка аэропортовой инфраструктуры, для водного транспорта — поддержка судостроения. В то же время существуют высокие риски пересмотра инвестиционного развития новых проектов по развитию транспортной инфраструктуры с горизонтом планирования до 2030–2040 годов»,— считает господин Агафонов. В зоне риска — модернизация аэропортов Дальнего Востока, новая автомагистраль между Москвой и Казанью — проекты, которые экспертное сообщество активно обсуждало до начала развития кризиса, но по срокам реализации которых отсутствует окончательное решение.

Однако именно инвестиции в инфраструктуру, как показывают экономическая теория и опыт разных стран, позволяют государству выйти из кризиса. «Безусловно, инвестиции в инфраструктуру в экономической теории рассматриваются как взаимосвязь с долговременным экономическим ростом. Об этом свидетельствует опыт преодоления кризисных явлений не только в США, но также и в Европе и Китае. На примере Великой депрессии в США можно сказать, что строительство новых автотрасс и обновления городского хозяйства в рамках реализации национальной программы по созданию межрегиональной магистральной системы позволили справиться с ростом безработицы»,— объясняет господин Агафонов.

По мнению профессора МАДИ Михаила Якимова, следует ожидать сокращения инвестиций в инфраструктуру, связанную с пассажирскими перемещениями, в первую очередь — общественный транспорт в городах и программы строительства метро. Одновременно с этим можно ожидать увеличения доли инвестиций в инфраструктуру, в том числе и в подвижной состав, грузового транспорта — автомобильного, железнодорожного и авиационного. «Именно грузовая составляющая может заполнить те высвобождающиеся объемы загрузки инфраструктуры, которые появились в результате снижения подвижности населения»,— поясняет господин Якимов.

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ Транспортная инфраструктура в России на протяжении 10–15 лет развивается достаточно динамично, считает заведующий Лабораторией инфраструктурных и пространственных исследований Института отраслевых рынков и инфраструктуры (ИОРИ) РАНХиГС Юрий Пономарев. «Проекты, наиболее важные с точки зрения обеспечения связности территорий страны, будут реализовываться, а некоторые даже в ускоренном порядке — в рамках плана восстановления экономики. ➔ 20