

# БЕЗОПАСНОСТЬ: НАУКА И ТЕХНОЛОГИИ

№ 6 (27) 2018

ISSN 2409-7586

## СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

- **Министр транспорта России вручил награды лучшим работникам отрасли**
- **Транспортная неделя: к единой цифровой платформе транспортного комплекса**
- **Ространнадзор: реформа контрольно-надзорной деятельности и система управления рисками**
- **Регионы России – территория роста**
- **Аутсорсинг – это профессионализм и ответственность**



**БЕЗОПАСНОСТЬ: наука и технологии – Международный информационно-аналитический и научно-технический журнал ISSN 2409-7586**

Зарегистрирован Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций. Свидетельство о регистрации: ПИ № ФС 77 – 58409 от 4 июля 2014 года

**Издается: при информационной поддержке Института машиноведения имени А.А. Благодрава Российской академии наук**

**Редакционный совет:**  
Р.Ф. Ганиев, доктор технических наук, профессор, академик РАН – председатель;  
В.В. Клюев, доктор технических наук, профессор, академик РАН;  
Н.Р. Кузелев, доктор технических наук, профессор;  
А.Ч. Ахохов, доктор технических наук;  
И.В. Бочарников, доктор политических наук.

**Главный редактор:** В.И. Калинин  
Телефоны: 8 (495) 690-67-19;  
8 (916) 838-13-77; 8 (926) 197-22-55  
E-mail: info@safe-st.ru  
kalinichenko-valeriy@rambler.ru

**Заместитель главного редактора:**  
А.Я. Кричевцов  
Телефон: 8 (499) 132-07-24

**Ответственный секретарь:** Е.И. Пирогова.

**Заведующие отделами:**  
**Международный отдел:**  
Л.Ф. Лебедева, доктор экономических наук, профессор  
Телефоны: 8 (495) 691-55-35; 8 (985) 775-28-75  
E-mail: liudran@mail.ru

**Отдел науки:**  
В.Ф. Юдкин, кандидат технических наук  
Телефоны: 8 (495) 625-45-34; 8 (916) 115-62-92  
E-mail: vfyudkin@mail.ru

**Отдел экономики:**  
Н.И. Чехлов, кандидат экономических наук  
Телефоны: 8 (499) 146-91-61; 8 (910) 453-74-31  
E-mail: s.kandybovich@sodru.com

**Отдел маркетинга:**  
Г.В. Меркулова  
Телефоны: 8 (495) 550-18-88; 8 (926) 018-00-23  
E-mail: info@safe-st.ru

**Обозреватели:**  
Л.А. Березкина, Т.П. Ларионова, М.С. Шумская

**Дизайн, верстка:** С.В. Селиверстова  
**Корректор:** Т.В. Максимова

**Издатель: Издательско-полиграфическое объединение «У Никитских ворот»**  
**Генеральный директор:** О.С. Емельянова  
**Адрес редакции и издательства:**  
121069, Москва, улица Большая Никитская, дом 50/5, офис 41  
Телефон/факс: 8 (495) 690-67-19;  
8 (495) 690-63-36  
E-mail: info@uniki.ru

**Периодичность выхода:** 6 номеров в год  
**Общий тираж:** 10150 экз.  
**Распространение:** подписка и целевая рассылка

Цена свободная  
Заказ

Полная и частичная перепечатка, воспроизведение или любое другое использование опубликованных материалов без разрешения редакции не допускается. Мнения редакции и авторов могут не совпадать.

© На правах рекламы.  
© В.И. Калинин  
© ИПО «У Никитских ворот»  
Официальный сайт журнала: www.safe-st.ru

## СОДЕРЖАНИЕ:

<b>Новости: наука, технологии, производство</b> . . . . .	2
<b>Людмила БЕРЕЗКИНА.</b> Вручение государственных и ведомственных наград . . . . .	6
<b>Анатолий КРИЧЕВЦОВ.</b> Зеленый цифровой коридор – миссия выполняема. . . . .	7
<b>Марина ШУМСКАЯ.</b> О масштабах – языком цифр. . . . .	12
<b>Асланбек АХОХОВ.</b> У контроля есть свой характер . . . . .	14
<b>Сергей САРИЦКИЙ.</b> Меньше рисков – меньше проверок . . . . .	18
<b>Игорь ВЫСОЦКИЙ.</b> Лицензирование всех автобусных перевозок – мера своевременная . . . . .	22
<b>Владимир БУКЛОВ.</b> На главном направлении. . . . .	25
<b>Сергей АБРАМОВ.</b> Перевозки в руках профессионалов. . . . .	28
<b>Александр БОНДАРЬ.</b> Иркутская пятилетка . . . . .	33
<b>Александр САВЕНКОВ.</b> Ялтинский форум против санкций . . . . .	34
<b>Асланбек АХОХОВ.</b> Счастливых дорог . . . . .	36
<b>Людмила ВОЙНИЦКАЯ.</b> Важнейшая национальная задача . . . . .	38
<b>Федор БОРОВОЙ.</b> Кабина – дом . . . . .	43
<b>Ирина КРИПЕНЬ.</b> Недвижимость между спросом и предложением . . . . .	46

### На первой странице обложки:

Транспортная компания ООО «РесурсТранс» оказывает услуги по аутсорсингу автотранспортных цехов крупных промышленных предприятий, а также услуги по грузоперевозкам по всей территории Российской Федерации. В этом году коллектив отмечает свое десятилетие. О достижениях автотранспортников, опыте работы по укреплению безопасности перевозок пассажиров и грузов, перспективах развития на страницах нашего журнала рассказывает технический директор компании Сергей АБРАМОВ (на снимке).

### На второй странице обложки:

Имя белорусского писателя и поэта Федора БОРОВОГО знакомо нашим читателям. На страницах журнала публиковались его очерки, статьи, в которых автор рассказывал об известных людях Республики Беларусь, внесших заметный вклад в обустройство родного края. Новую книгу писателя «Дорога – жизнь», которая вышла в этом году, составили очерки о людях, доказавших своим жизненным примером преданность Отчизне, любовь к своему народу и его традициям, преемственность поколений. Много внимания в своем творчестве писатель уделяет укреплению дружбы и сотрудничества между народами России и Беларуси. Федор Боровой является Почетным членом Союза писателей России. На снимке (слева направо): председатель Московской городской организации Союза писателей России Владимир БОЯРИНОВ вручает членский билет Федору БОРОВОМУ.

### На третьей странице обложки:

Женщина и бизнес: насколько они совместимы? Как трудно приходится в работе современным бизнесвумен? На эти и другие вопросы о своей деятельности и увлечениях сегодня на страницах журнала отвечает индивидуальный предприниматель Ирина КРИПЕНЬ (на снимке она во время отдыха).

## НА ОСТРОВЕ РУССКИЙ БУДЕТ СОЗДАН ЦЕНТР ЦИФРОВОГО РАЗВИТИЯ

До 1 августа 2019 года Правительство РФ представит главе государства предложения по созданию на Дальнем Востоке технопарка и центра цифрового развития в области информационной безопасности и обработки больших данных (Big Data), а также по присвоению острову Big Data), а также по присвоению острову Русский специального правового статуса для реализации инновационных проектов. Соответствующие поручения Владимира Путина по итогам Восточного экономического форума (Big Data), а также по присвоению острову ВЭФ 2018) опубликованы на сайте Кремля.



«Правительству РФ в целях обеспечения создания на острове Русский крупного научно-технологического центра проработать вопрос о придании острову Русский специального правового статуса с целью формирования комфортной среды для создания и реализации инновационных проектов, тестирования и пилотного внедрения передовых разработок, в том числе в сферах робототехники, меди-

цины и биотехнологии, беспилотного и морского транспорта, экологии и других», – говорится в документе.

Владимир Путин также поручил рассмотреть вопрос и утвердить до 1 июня 2019 года план-график размещения на острове Русский инжиниринговых подразделений, центров исследований и разработок госкорпораций и компаний с государственным участием, таких как «Росатом», «Роскосмос», «Газпром», «Роснефть»,

ОАК, «Вертолеты России» и других заинтересованных организаций.

Еще одно поручение Президента РФ касается реализации на базе Дальневосточного федерального университета (ДФУ) образовательного проекта в сфере управления в цифровой экономике для сотрудников органов власти и предпринимателей. Правительству предстоит проработать этот вопрос совместно с Агентством стратегических инициатив (АСИ).

## ВИАМ: ИНЖЕНЕРНЫЕ РЕШЕНИЯ

Специалисты ведущего материаловедческого центра Российской Федерации – Всероссийского научно-исследовательского института авиационных материалов (ВИАМ) внесли большой вклад в создание материалов нового поколения и технологий для перспективного двигателя ПД-14.

Без применения новых материалов ВИАМ невозможно было создать газогенератор нового поколения. Всего было разработано 20 новых материалов и доработано более 50 марок материалов, организован выпуск полуфабрикатов этих материалов на металлургических заводах, а также выпущена вся необходимая нормативная техническая документация для производства деталей двигателя.

В частности, в конструкции перспективного двигателя ПД-14 внедрены супержаропрочные монокристаллические никелевые рений-рутений-содержащие сплавы для рабочих и сопловых лопаток, высокопрочные конструкционные стали и деформируемые никелевые и титановые сплавы нового поколения для валов, дисков и корпусов, перспективные полимерные композиционные материалы нового поколения и др.



Впервые в отечественной инженерной и технологической практике сконструирована и изготовлена мотогондола ПД-14 из полимерных композиционных материалов. Для деталей и агрегатов мотогондолы в ВИАМ были созданы препреги, угле- и стеклопластики, которые по характеристикам не уступают лучшим мировым аналогам и производятся в институте.

Кроме того, методом аддитивных технологий из отечественной металлпорошковой композиции в ВИАМ была изготовлена «боевая» деталь двигателя ПД-14 – завихри-

тель фронтального устройства камеры сгорания, полностью отвечающий требованиям конструкторской документации. Генеральный директор ФГУП «ВИАМ», академик РАН Евгений Каблов рассказал:

«В 2014 году в ВИАМ была изготовлена по технологии селективного лазерного сплавления первая деталь «завихритель» камеры сгорания двигателя ПД-14 из металлпорошковой композиции отечественного жаропрочного сплава ЭП648 собственного производства. Сегодня этот материал, получаемый по аддитивной технологии, паспортизован (впервые в России), имеет полный комплект нормативной документации. Разумеется, никакой процедуры паспортизации на «аддитивный» материал не было, можно было тоже сидеть и разводить руками в ожидании, когда кто-то напишет нормативный документ. Но мы сами, как отраслевой институт, разработали эту процедуру. По ней в этом году проводится паспортизация еще шести материалов, причем два из них разработаны нашим институтом специально под аддитивные технологии.

Синтезированные детали двигателя ПД-14, совершившего первый полет в 2015 году в составе летающей лаборатории, поставляются серийно. К настоящему моменту «аддитивными» завихрителями укомплектованы уже 13 двигателей и газогенераторов ПД-14. Наши специалисты нако-

пили серьезный опыт работы с зарубежным оборудованием, поскольку отечественного пока нет. Задача института – разработка и серийное производство металлпорошковых композиций под все типы оборудования. При этом мы готовы участвовать в разработке отечественных

аддитивных установок – как аппаратной части, так и программного обеспечения – в качестве материало-ведческого сопровождения для того, чтобы производственные проблемы решались на стадии проектирования, а не возникали уже при получении реальных образцов».

## ПРОМЫШЛЕННЫЕ КЛАСТЕРЫ ПОЛУЧАТ БОЛЕЕ 4 МЛРД РУБЛЕЙ

Минпромторгом РФ подведены итоги заседания конкурсной комиссии по отбору совместных проектов участников промышленных кластеров. Инициаторы проектов претендуют на субсидирование до 50% затрат по производству промышленной продукции в целях импортозамещения в соответствии с постановлением Правительства РФ от 28.01.2016 г. № 41. Соответствующий приказ уже подписан в Министерстве промышленности и торговли России.

Ранее комиссия рассмотрела 24 совместных проекта с общей потребностью в субсидиях более 6,8 млрд рублей. Были проверены как соответствие заявок формальным критериям Минпромторга, так и бюджетная и коммерческая эффективность проектов. В составе комиссии – представители федеральных органов власти, институтов развития, банков, общественных организаций. Ассоциацию кластеров и технопарков России в комиссии представляет ее директор Андрей Шпиленко.

По итогам заседания комиссии было одобрено 17 совместных проектов с планируемым объемом субсидий в 4,7 млрд рублей до конца 2022 года. При этом общий объем внебюджетных инвестиций в проекты почти в три раза превысит объем субсидии и составит 13,8 млрд руб. Будет создано более 3,5 тысячи высокопроизводительных рабочих мест. Продукция ряда проектов имеет также экспортный потенциал в объеме более 1 млрд рублей ежегодно в странах ближнего и дальнего зарубежья.

Ассоциация кластеров и технопарков России в течение всего 2018 года активно работала с инициаторами проектов. Так, более 15 проектов были предварительно рассмотрены ранее в рамках мероприятий, проведенных Ассоциацией совместно с Минпромторгом России в Липецкой области Ставропольском крае. Кроме того, из 17 поддержанных совместных проектов 14 поданы про-



мышленными кластерами – членами Ассоциации.

Андрей Шпиленко, в частности, отметил:

«Мы высоко оцениваем работу по развитию промышленных кластеров, проводимую Департаментом региональной промышленной политики и проектного управления Минпромторга России. За 2 года с нуля создана эффективная и прозрачная система отбора совместных проектов, направленных на развитие кооперации между предприятиями в ключевых отраслях промышленности. Отобранные в этом году проекты получили поддержку со стороны не только членов конкурсной комиссии, но и отраслевых департаментов Минпромторга, и региональных правительств. Также отмечу эффективность практики предварительной защиты, она позволила заметно повысить качество подготовки проектов. Ассоциация продолжит работу по выявлению новых проектов в перспективных инвестиционных нишах промышленных кластеров».

По итогам конкурсного отбора поддержку получили 11 промышленных кластеров, входящих в состав Ассоци-

ации кластеров и технопарков России. Например, участники Барнаульского промышленного химического кластера осваивают производство новых видов фрикционных, уплотнительных и прокладочных материалов, которые широко используются в автомобильном и железнодорожном транспорте, машиностроении, химической промышленности. Импорт таких материалов в настоящее время достигает до 80%. Будет создано более 130 высокопроизводительных рабочих мест.

Два проекта поддержаны в Ставропольском крае. Также получит поддержку Межрегиональный промышленный кластер «Композиты без границ» для реализации проекта по созданию производства ПАН-прекурсора – исходного сырья для выпуска углеродного волокна. Проект имеет стратегическое значение для отечественной композитной отрасли и позволит полностью заменить импортные поставки ПАН-волокна из Китая.

Получил поддержку двух проектов промышленный электротехнический кластер Псковской области и Южно-Уральский промышленный кластер по производству деталей и узлов дорожных, строительных и сельскохозяйственных машин (Челябинская область). Деньги на развитие своих разработок получают также промышленный кластер Нижегородской области, Машиностроительный кластер Республики Татарстан, Волгодонский промышленный кластер атомного машиностроения, Кластер производителей нефтегазового и химического оборудования Воронежской области и якорный участник Кластера высокотехнологичного машиностроения и приборостроения Республики Бурятия – Улан-Удэнский авиационный завод.

## ОБНОВЛЕНИЕ СИСТЕМЫ SI УСКОРИТ РАЗВИТИЕ ВЫСОКИХ ТЕХНОЛОГИЙ

Россия перешла на обновленную Международную систему единиц (SI), которая была принята в Париже на 26-й Генеральной конференции по мерам и весам. Об этом сообщил Министр промышленности и торговли Российской Федерации Денис Мантуров.



Значение этого шага очень велико. Глава Минпромторга рассказал представителям СМИ:

«Переход на новую SI приведет к повышению качества измерений и сделает возможным применение технологий нового, еще более высокого уровня точности. Это ускорит переход к цифровой экономике, приблизит «беспилотную» революцию,кратно повысит качество жизни за счет комфорта, безопасности и технологичности. Новый стандарт измерений будет способствовать внедрению новых технологий и решений в науке и на производстве, снижению стоимости многих высокотехнологичных процессов в России. Новые возможности открываются по таким направлениям, как высокоточное приборостроение, промышленный интернет и 5G, работы по развитию системы глобального позициониро-

вания ГЛОНАСС, повышение безопасности беспилотного транспорта».

Через переопределение прошли четыре основные единицы – килограмм, кельвин, ампер и моль. Чуть ранее были переопределены секунда, кандела и метр. До этого момента определение единиц было основано на физических артефактах. Теперь единицы будут определяться не физическими объектами, а фундаментальными константами природы – атомом и квантом.

В свою очередь директор Международного бюро мер и весов, д-р Мартин Милтон отметил:

«Завершение пересмотра SI является исторической вехой, второй после принятия Международной метрической конвенции в 1875 году. Сейчас мы говорим об окончательном отказе от связи SI с артефактами. Фактически принимается новая система единиц, которая будет использоваться практически во всех странах мира».

Российское участие в глобальном переопределении системы единиц координирует Федеральное агентство по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт).

«Российские метрологи занимают ведущие позиции на междуна-



родном уровне и вносят огромный вклад в развитие единой системы измерений. Новые возможности позволят нам работать над принципиально иными технологиями в науке и промышленности, развивать отечественное производство и приборостроение, действовать в стратегических отраслях. Мы также должны сохранить свой метрологический суверенитет и лидирующие позиции в международном научном сообществе», – сообщил руководитель Росстандарта Алексей Абрамов.

Напомним, что Федеральное агентство по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) является федеральным органом исполнительной власти РФ, который отвечает за реализацию политики по линии Минпромторга России и в рамках компетенции ведомства. ■

## «БАЙКАЛ» ЗАПУСТЯТ ЧЕРЕЗ ТРИ ГОДА

Производство трех опытных образцов легкого транспортного самолета «Байкал» (ТВС-2ДТС), который заменит «кукурузник» Ан-2, начнется на Улан-Удэнском авиазаводе в 2020 году, сообщил официальный представитель холдинга «Вертолеты России» на выставке AirShow China 2018.

Как рассказали на заводе, проект самолета разработан, документация сдана в производство. Серийное производство самолета начнется в 2021 году. Самолет ТВС-2ДТС создан в новосибирском научно-исследовательском институте авиации имени Чаплыгина. Воздушное судно сде-

лано полностью из композитных материалов, показатели скорости и грузоподъемности значительно увеличены по сравнению с предшественником. Новый самолет получил имя «Байкал». Его серийное производство будет организовано на Улан-Удэнском авиазаводе. «Байкал» планируют использовать



для оказания экстренной медицинской помощи, тушения лесных пожаров и для сельскохозяйственных работ. Первым эксплуатантом станет якутская авиакомпания. ■

## СОЗДАН ЧУВСТВИТЕЛЬНЫЙ И СКОРОСТНОЙ ПРОТИВОПОЖАРНЫЙ ДАТЧИК

«Конструкторское бюро Сомов» (резидент технопарка «Сколково») представило специалистам извещатель GRAVITON Multi Sensor. Прибор определяет возгорание по сопровождающему начальную стадию пожара специфическому изменению состава воздуха.

Как пояснил основатель КБ Максим Сомов, главное отличие его разработки от традиционных датчиков дыма состоит в том, что анализируется динамика изменения состава воздуха, а не пороговые значения концентрации газов, выделяемых при горении. «Такой подход значительно увеличивает чувствительность и скорость обнаружения пожара», – уверяет М. Сомов.

Во время испытаний на складе в Екатеринбурге в помещении площадью 18 тыс. кв. метров экспериментаторы подожгли 15 листов бумаги. «Через 34 секунды датчики засекали возгорание, тогда как регламентное время срабатывания дымовых пожарных извещателей – 360–400 секунд при достаточно большой пожарной нагрузке», – рассказал руководитель КБ. По его словам, GRAVITON Multi Sensor немногим



дороже традиционных датчиков, но при этом чувствительнее. «Когда наш датчик сигнализирует о начале возгорания и спасти помещение», – рассказал Максим Сомов.

Оповещение при угрозе пожара – лишь часть функций Graviton Multi Sensor. Устройства следят за качеством воздуха, его температурой и влажностью. Они могут управлять системами климат-контроля и вентиляции, сигнализировать о распространении веществ, загрязняющих окружающую среду, или

собирать данные об экологической обстановке.

«Это перспективное направление. Разработка относится к рынку интернета вещей, к передовому направлению цифровизации. Мы наблюдаем большой объем запросов наших партнеров из промышленных отраслей на представленные сенсоры», – говорит Михаил Буренков, проектный менеджер кластера передовых производственных технологий Фонда «Сколково».

«Наши устройства самообучаемы. Если их объединить в сеть, они могут совершенствовать свой алгоритм обработки данных на основании опыта, полученного каждым отдельным сенсором. В итоге алгоритм постоянно совершенствуется», – пояснил Максим Сомов.

GRAVITON Multi Sensor – это новый продукт «КБ Сомов», которое разрабатывает комплексы безопасности для зданий и сооружений. В портфеле компании также охранная сенсор и адресный контроллер Graviton и система безопасности Proton. ■

## НОВАЯ ЛЕГИРОВАННАЯ СТАЛЬ ДЛЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КОЛЕС

В ЦНИИчермет им. И. П. Бардина разработана новая легированная сталь с бейнитной структурой для цельнокатаных железнодорожных колес повышенной надежности. Совместно с ЦНИИчермет в работе над новым материалом участвовали Выксунский металлургический завод и ОАО «Российские железные дороги».

В ходе комплексных испытаний новая легированная сталь показала более высокие механические и эксплуатационные характеристики, чем ее предшественники. Оптимизированный химический состав и специальный режим термической обработки позволили получить эффективную бейнитную структуру металла. Например (по сравнению со сталью марки Т), ударная вязкость обода колеса из нового материала при определенной температуре ста-

ла выше на 25%, диска колеса – на 70%. Износостойкость колес увеличилась более чем в 1,5 раза.

Опытная эксплуатация цельнокатаных железнодорожных колес повышенной надежности, изготовленных на Выксунском металлургическом заводе, подтвердила их высокий эксплуатационный ресурс и преимущества новой марки легированной стали. Эта работа важна в свете Стратегии развития железных дорог России, которая сегодня ориентирована на рост грузоподъемности и скорости



перевозок. Для реализации этих планов, в том числе необходимо усовершенствовать и конструкцию колес, и разработать новые марки сталей. Это позволит создавать изделия с повышенным уровнем надежности и эксплуатационной стойкости. Данный технологический задел в ближайшее время будет востребован для перспективных высокоскоростных магистралей. ■

# ВРУЧЕНИЕ ГОСУДАРСТВЕННЫХ И ВЕДОМСТВЕННЫХ НАГРАД

Людмила **БЕРЕЗКИНА**, журналист

**Торжественная церемония прошла в Минтрансе России. Награды наиболее отличившимся работникам отрасли вручил министр транспорта Евгений Дитрих.**



Министр транспорта России Евгений Дитрих и начальник Управления государственного автомобильного и дорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Юрий Нежемлин, которому присвоено звание «Заслуженный работник транспорта Российской Федерации» (на снимке слева направо)



Евгений Дитрих поздравляет с присвоением звания «Почетный работник госнадзора на транспорте» заместителю начальника Управления государственного автомобильного и дорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Александр Бабаку



Заместителю начальника Северо-Восточного межрегионального управления Госавтонадзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Игорю Амбарцумяну присвоено звание «Почетный работник госнадзора на транспорте»

Он поздравил собравшихся с наступающим 2019 годом. «2018 год был богат на события, ярчайшими из которых стали ввод в эксплуатацию автодорожной части Крымского моста и Чемпионат мира по футболу 2018 года в России. Кроме этого, были открыты новые мостовые переходы, сотни километров федеральных трасс, реконструированы существующие и возведены новые объекты транспортной инфраструктуры», – отметил министр.

Глава ведомства подчеркнул заслуги командира воздушного судна Андрея Ивановича Шерстакова и второго пилота акционерного общества «Авиакомпания «Россия» Егора Алексеевича Срывкова, которые 5 октября во время рейса по маршруту Санкт-Петербург – Калининград своими слаженными и грамотными действиями предотвратили авиационное происшествие. Евгений Дитрих поблагодарил Марса Мулламуровича Газизуллина, возглавляющего акционерное общество «Мо-

синжпроект». Компания выполняет функции генерального проектировщика и технического заказчика по ряду ключевых дорожных объектов столицы.

Отдельные слова благодарности прозвучали в адрес сотрудников ОАО «Российские железные дороги», которые внесли большой личный вклад в повышение безопасности перевозки пассажиров и рост эффективности взаимодействия участников процесса управления перевозками на железнодорожном транспорте.

Министр отметил работу Владимира Анатольевича Шматова, возглавляющего Хирургическое отделение № 1 «Центральной клинической больницы гражданской авиации». При его непосредственном участии оказывается многопрофильная хирургическая помощь, включая неотложную и эндоскопическую хирургию.

Среди награжденных были представители Федеральной службы по надзору в сфере транспорта. Евге-

ний Дитрих поздравил начальника Управления государственного автомобильного и дорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Юрия Николаевича Нежемлина с присвоением ему звания «Заслуженный работник транспорта Российской Федерации» и вручил ему награду. Заместителю начальника Управления государственного автомобильного и дорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Александру Григорьевичу Бабаку и заместителю начальника Северо-Восточного межрегионального управления Госавтонадзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Игорю Георгиевичу Амбарцумяну присвоено звание «Почетный работник госнадзора на транспорте».

Глава Минтранса России выразил признательность всем собравшимся за высочайшее мастерство, профессионализм, чувство ответственности и полную самоотдачу.



**Анатолий КРИЧЕВЦОВ**,  
заместитель главного редактора

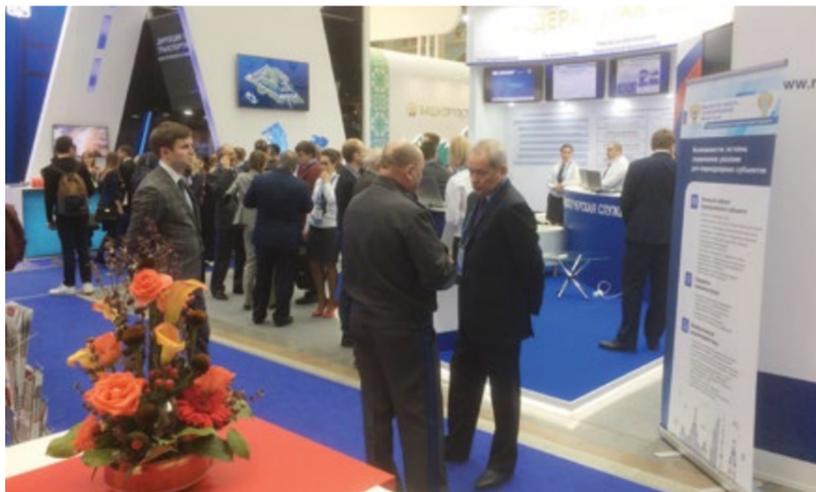
**20 ноября 2018 года в Гостином дворе состоялось открытие XII международного форума и выставки «Транспорт России». Это крупнейшее мероприятие отрасли, в котором традиционно принимают участие руководители федеральных и региональных министерств, транспортных ведомств, главы регионов, члены Правительства Российской Федерации, руководители крупнейших российских и зарубежных компаний, осуществляющих деятельность в области транспорта и смежных отраслях, ученые, представители общественных организаций и банковского сектора.**

На церемонии открытия прозвучали приветственные слова участникам, и были определены основные вопросы, которым в рамках форума уделялось особое внимание. Его программа нацелена на обсуждение актуальных вопросов развития транспорта. На нем рассматриваются ключевые моменты развития отрасли, среди которых особое место занимает цифровизация. «В будущем очевидным фактором успеха транспортной системы будет уровень ее цифровизации. Сейчас формируется новый пользовательский опыт, как со стороны клиента, так и со стороны поставщика», – отметил в своём при-



ветственном слове Евгений Дитрих, министр транспорта Российской Федерации.

В качестве миссии, стоящей перед министерством транспорта Российской Федерации, главой ведомства было обозначено создание «зелёного цифрового коридора» – единой цифровой платформы транспортного комплекса на основе российского программного обеспечения, работающей по принципу одноканального окна.



«Мы приступаем к забегу на длинную дистанцию. Он требует выносливости, терпения и желания побеждать», – сказал Евгений Дитрих. – Приглашаю вас использовать следующие три дня как разминку перед этим марафоном».

В рамках деловой программы «Транспорта России» участники обсуждали вопросы модернизации транспортного парка, всей отраслевой инфраструктуры и внедрения современных технологий, с использованием механизмов государственно-частного партнерства. Перспективная точка приложения усилий – государство и бизнес, оказывающие синергетический эффект на развитие России в целом.

На церемонии открытия с приветственным словом к гостям и участникам форума «Транспорт России» выступил Сергей Иванов, помощник Президента России по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта. Он передал участникам форума слова президента Российской Федерации Владимира Путина, который особо отметил, что от бесперебойного функционирования

транспортного комплекса зависит развитие регионов и страны в целом, качество жизни и благополучие людей, а потому вопросу развития и повышения конкурентоспособности транспорта необходимо уделить особое внимание.

В майском Указе Президента «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» именно транспорту уделено одно из приоритетных мест. Реализация



Указа будет вестись на основе широкого использования цифровых технологий. На это обратил внимание в ходе своего выступления Дмитрий Мезенцев, Председатель Комитета Совета Федерации по экономической политике, который отметил, что развитие транспортной отрасли невозможно без логичного законодательства, и пожелал, чтобы дальнейшее взаимодействие по формированию законодательной базы было таким же успешным, как и до сегодняшнего дня.

Развитие транспортной системы является важнейшим приоритетом государства. Напутствием участникам форума прозвучали слова Евгения Дитриха: «Одно дело – видеть



образ плывущего корабля. Совсем другое – иметь возможность заглянуть за горизонт и увидеть больше. Предсказать, каким будет транспорт через 15-20 лет сложно, но мы можем ориентироваться на тот образ, который хотим увидеть в дальнейшем».

В первый день XII Международного форума и выставки «Транспорт России» состоялось несколько конференций, посвященных сферам морского и речного транспорта, региональной авиации, дорожного хозяйства и его цифровизации. Участники отраслевой конференции «Морской и речной транспорт – системный элемент магистральной инфраструктуры» обсудили меры по повышению конкурентоспособности водного транспорта и привлечению инвестиций в отрасль. По словам Игоря Левитина, помощника Президента Российской Федерации, более доступный и безопасный речной транспорт позволит развить внутренние речные пути и разгрузить наземный транспорт, который предназначен для перевозки пассажиров.

Участникам и зрителям конференции было предложено ответить на вопрос о том, что, по их мнению, помешало эффективной работе флота в 2018 году. Так, для речного флота большинство определило неравномерные конкурентные условия в качестве основной причины неудач, а для морского – административные барьеры и дублирующие требования законодательства. По мнению Игоря Левитина, для решения этих проблем необходимо повысить ответственность на каждом уровне.

Конкурентоспособность флота и портов также обсуждалась в ходе беседы о драйверах и вызовах отечественного судостроения. Говоря о взаимодействии с водным транспортом других стран, заместитель министра энергетики Российской Федерации Павел Сорокин заметил, что у иностранных судов должен быть резон заходить в наши порты. Например, стимулом заправить-

ся в российском порту может стать снижение административных барьеров.

На конференции «Дорожное хозяйство. Цифровизация» обсуждались цифровые платформы дорожной отрасли. Спикеры конференции обменялись наработками в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и регионального внедрения информационно-технологического сопровождения (ИТС). Ряд докладов был посвящен BIM-технологиям – полному информационному описанию строящегося объекта. Примером использования данного вида технологий являются BIM-модели ВСД и ЗСД в Санкт-Петербурге.

Вячеслав Седень, вице-президент АО «ФТК», выступил с докладом, в котором поднял тему эффективности машинного обучения и искусственного интеллекта при планировании и распределении задач и ресурсов. По его словам, данные технологии обеспечат прогнозирование заявок на обслуживание и ремонт, автоматическую маршрутизацию выездных бригад, автоматическое распределение заявок между специалистами. «Удобство, прозрачность, эффективность – всё это дают нам цифровые технологии», – заявил он.

На конференции «Региональная авиация – системный элемент магистральной инфраструктуры» представители Росавиации указали на необходимость государственной финансовой поддержки для обновления парка воздушных судов. Самолёт – это сложная машина, ее разработчики должны своевременно реагировать на изменения цифрового пространства. На конференции освещались вопросы субсидирования воздушных перевозок, шла речь и о необходимости развития аэродромной инфраструктуры. На отраслевых конференциях первого дня также поднимались вопросы отраслевого образования и подготовки кадров – новым технологичным площадкам нужен новый тип технологичных работников.

На площадке «Транспортной недели – 2018» состоялась конференция Ространснадзора «Автоматизация государственного надзора в сфере транспорта». По мнению



ее участников, следующий год должен стать – Годом культуры транспортной безопасности. В конце второго года действия программы «Реформа контрольно-надзорной деятельности» акценты постепенно смещаются в сторону автоматизации и цифровизации. Так, выступая на отраслевой конференции «Автоматизация надзора в сфере транспорта» в рамках «Транспортной недели-2018», руководитель Ространснадзора Виктор Басаргин подробно коснулся проблематики создания «Глобальной системы непрерывного мониторинга состояния транспортной безопасности» к 2025 году.

С данной системой предполагается интегрировать системы безопасности всех транспортных компаний страны. И уже в следующем году в рамках внедрения технологий дистанционного контроля, Ространснадзором запланирован запуск личных кабинетов

для подконтрольных субъектов с сервисами самоконтроля, а также личных кабинетов и мобильных приложений для инспекторов. В on-line режиме бизнес сможет получать всю информацию о своем предприятии. Доступными станут данные о присвоенной ему категории риска и графике проверок (если таковые запланированы) на ближайшие 5 лет.

«Наша основная совместная с бизнесом задача – не допустить снижения уровня безопасности»,

– отметил глава Ространснадзора и при этом подчеркнул, что «важным билетом в транспортный комплекс для компаний будет создание систем безопасности». Продолжая тему автоматизации надзора в сфере транспорта, член Комитета Госдумы России по транспорту и строительству Александр Старовойтов анонсировал новейшие законодательные инициативы в данной области.

В частности, депутат сообщил о подготовке законопроекта по удаленным предрейсовым медицинским осмотрам. Также Александр Сергеевич обратил внимание аудитории на приостановку минтрансом



России работы по разработке и внедрению электронных путевых листов. При этом, анализируя мировой опыт перехода к риск-ориентированному подходу в области надзора, депутат отметил единство подходов к возникающим при этом проблемам. Оно состоит в преодолении противоречий между старой и новой нормативной базой. В свою очередь, первый заместитель руководителя Московского межрегионального следственного управления на транспорте СК



России, генерал-майор юстиции Сергей Помозов заострил внимание аудитории на до сих пор законодательно не решенных проблемах, приводящих к расследуемым его ведомством происшествиям в сфере транспорта.

Так, при регистрации воздушных судов действующим законодательством не предусмотрено предъявление сертификата летной годности. Именно на такие суда и приходится львиная доля авиационных происшествий. Также недостатком законодательства является возможность передачи собственниками воздушного судна в пользование третьим лицам как движимого имущества без всякого уведомления государственных органов. Озабоченность также вызывает высокий уровень доступности беспилотных летательных аппаратов в сочетании с отсутствием четкого правового регулирования учета, регистрации и ответственности за их незаконное использование. Также Сергеем Помозовым было отмечено большое количество расследуемых преступлений, связанных с незаконной эксплуатацией маломерных судов во внутренних акваториях. Среди факторов риска здесь были особо выделены: недостаточная оснащенность досмотровой техники и сложность обеспечения объектов водного транспорта системами объективного контроля.

В конференции также приняли участие представители крупнейших отечественных перевозчиков. Директор департамента управления полетов ПАО «Аэрофлот» Георгий Матвеев представил аудитории аб-

солютно инновационную, не имеющую мировых аналогов матрицу оценки рисков, используемую отечественной авиакомпанией. Начальник департамента безопасности движения ОАО «РЖД» Шейкет Шайдуллин ознакомил участников мероприятия с этапами внедрения цифровой платформы управления рисками и безопасностью движения в холдинге.

Доцентом кафедры управления защитой информации РУТ Александром Приваловым в свою очередь была предложена организация отраслевого центра компетенции по обеспечению безопасности объек-



тов транспортной инфраструктуры РФ. По замыслу, центр должен осуществлять свою деятельность при Российском университете транспорта совместно с экспертными советами агентств по видам транспорта. Это позволит консолидировать усилия министерств, агентств и ведомств, разработчиков и производителей систем транспортной безопасности и позволит избежать дублирования системных разработок и «переклеивания этикеток» на

ранее изготовленные устройства с целью выдачи их за новые разработки. В компетенцию Центра предложено включить работы, связанные с обеспечением транспортной, функциональной и информационной безопасности.

Работу проходившего в рамках «Транспортной недели» мероприятия приветствовал заместитель министра транспорта Николай Захряпин. Он указал на то, что разработка и принятие технических и технологических мер по обеспечению транспортной безопасности должны ориентироваться на «прорывное развитие» в соответствии с президентским Указом «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года».

По итогам «Транспортной недели-2018» состоялась пленарная дискуссия при участии заместителей министра транспорта. Модератором мероприятия стал председатель Общественного совета при Минтрансе России Михаил Блинкин. В дни работы форума были рассмотрены комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, параметры национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», определены траектории поэтапного формирования цифровой платформы транспортного комплекса. Цифровизация в целом определила тональность повестки дня всей «Транспортной недели». Также состоялся диалог с руководством субъектов РФ о том, как

улучшить координацию работы федеральных и региональных органов власти по развитию транспортной инфраструктуры.

Первый замминистра транспорта Иннокентий Алафинов подчеркнул, что «Транспортная неделя» стала дискуссионной площадкой, на которой проводились продуктивные встречи. Он отметил, что проект «Безопасные и качественные дороги» вызывает живой отклик. На данный момент сеть присоединив-

шихся агломераций растет. В рамках форума обсудили переход на экологические виды транспорта на электричестве и газомоторном топливе. «По новым безопасным и качественным дорогам поедут новые экологически чистые автомобили», – сказал он.

Замминистра – руководитель Росморречфлота Юрий Цветков рассказал, что большая работа была проделана на отраслевой конференции «Море детям», на которой строился диалог с людьми, занимающимися воспитанием подрастающего поколения, обсуждались методики и подходы к обучению. Именно дети задают ориентиры будущего развития страны. На конференции «Морской и речной транспорт – системный элемент магистральной инфраструктуры» была проведена встреча с представителями бизнеса, портовых предприятий и судходной отрасли, где затронуты проблемы в отрасли и возможности их решения.

«Форум стал площадкой для рассмотрения проблем в авиационной отрасли», – сообщил Александр Юрчик. Он рассказал о важности федерального проекта «Развитие региональных аэропортов и маршрутов», в котором определены три главные составляющие – развитие инфраструктуры, формирование региональных маршрутов и поддержка при приобретении воздушных судов. «Важно для страны сохранить сеть местных и региональных аэропортов там, где нет других видов транспорта», – отметил замминистра. Значимым международным событием стало подписание соглашения о создании и деятельности



Международного бюро по расследованию авиационных происшествий и серьезных инцидентов.

Николай Захряпин в своем выступлении подчеркнул, что для надежного и устойчивого функционирования транспортного комплекса важно обеспечить его безопасность. «Мы стараемся найти оптимальные совершенные модели, которые по-



зволят сформировать систему мер по защите объектов транспорта от актов незаконного вмешательства. Нам надо опираться на наработанный опыт в этой области по реализации тех норм, которые приняты и зарекомендовали себя, отказаться от тех избыточных позиций, которые не оказывают существенного влияния на защищенность транспорта. Необходимо комплексно подходить к развитию законодательства в этой области. Мы заинтересованы в том, чтобы процесс сертификации технических средств по обеспечению безопасности постепенно внедрялся, и на объектах транспортной инфраструктуры применялись высокотехнологичные эффективные средства по борьбе с терроризмом», – отметил он.

В завершении пленарной дискуссии были вручены награды государственным и коммерческим организациям по итогам результатов V национальной премии за достижения в области транспорта и транспортной инфраструктуры. Свои призы получили лучшие реализованные в этом году инфраструктурные проекты, решения в областях цифровизации, рекламы, пассажирской и грузовой логистик.

Следует отметить, что XII международный форум и выставка «Транспорт России» стали рекордными по всем показателям. В этом году в рамках форума прошел 41 деловой формат, на которых выступило более 300 спикеров.

Совокупно в деловых форматах приняло участие 3700 человек. На выставке «Транспорт России» было представлено 96 экспонентов, стенды которых осмотрело более 10 000 посетителей. В число экспонентов вошли федеральные агентства, государственные корпорации, российские и иностранные частные компании, образовательные учреждения, деятельность которых связана с транспортной сферой. Свои проекты в области транспортной инфраструктуры представили также российские регионы. Среди участников и экспонентов – представители 27 стран. В рамках форума было подписано 27 соглашений по сотрудничеству. Работу форума и выставки «Транспорт России» освещало 776 журналистов из 180 СМИ.

В этом году идеология форума и выставки строилась вокруг целей, обозначенных Президентом Российской Федерации в майском указе №204 и в послании Федеральному Собранию. Повестка дискуссий была ориентирована на национальные проекты, среди которых Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры и «Безопасные и качественные автомобильные дороги», а также федеральный проект «Цифровая транспорт и логистика» в составе национального проекта «Цифровая экономика».

# О МАСШТАБАХ – ЯЗЫКОМ ЦИФР

Марина ШУМСКАЯ, обозреватель

**На состоявшейся коллегии Федеральной службы по надзору в сфере транспорта РФ подведены предварительные итоги контрольно-надзорной деятельности за прошедший период. Рассматривались состояние государственного автомобильного надзора (контроля), проблемные вопросы, пути их решения и перспективы.**

В задачи Федеральной службы по надзору в сфере транспорта входит, и это самое главное, – обеспечение безопасности при перевозке людей, снижение количества аварий, а также тяжести их последствий. Как бы ни важны были сохранность грузов при транспортировке, ритмичность их доставки, человеческая жизнь – бесценна. И эта аксиома всегда является главным леймотивом заседаний коллегии Ространснадзора.

Открывая очередное заседание, руководитель Федеральной службы Виктор Басаргин вручил ведомственные награды сотрудникам территориальных управлений. Приказом Министра транспорта Российской Федерации за вклад в обеспечение деятельности Федеральной службы по надзору в сфере транспорта



и образцовое исполнение служебных обязанностей Нагрудным знаком «Почетный работник госнадзора на транспорте» награжден заместитель начальника Межрегионального территориального управления Ространснадзора по Северо-Кавказскому округу (Кабардино-Балкарская Республика) Руслан Есенеев.

Благодарность министра транспорта РФ объявлена Андрею Васину – заместителю начальника управления Западного межрегионального управления государственного автомобильного надзора Центрального федерального округа (Смоленская область).

Приказом министра РФ по делам гражданской обороны, за заслуги в реализации единой государственной политики в области гражданской обороны Нагрудным знаком МЧС России «За отличие» награжден начальник управления – главный государственный инспектор гос-



морснадзора Дальневосточного управления Государственного морского надзора Игорь Турищев.

Также за многолетний добросовестный труд, высокий профессионализм и вклад в организацию контрольно-надзорной деятельности Благодарственным письмом руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта поощрен Ярослав Асташов – заместитель начальника управления Юго-Восточного межрегионального управления государственного автомобильного надзора Центрального федерального округа (г. Воронеж).

С докладом на коллегии выступил заместитель руководителя Ространснадзора Асланбек Ахохов. Он сообщил об итогах работы Службы. Сегодня контролю и надзору в автомобильной сфере подлежат более 194 тысяч хозяйствующих субъектов, из которых более 27 тысяч имеют лицензии на перевозку пассажиров автобусами. Еще свыше 11 тысяч имеют удостоверения допуска к осуществлению международных автоперевозок. Около 47 тысяч осуществляют деятельность на основании соответствующих уведомлений.

С начала 2018 года территориальными органами Госавтодорнадзора было проведено более 23 тысяч проверок хозяйствующих субъектов. В ходе их выявлено более 39 тысяч нарушений. Выдано около 10 тысяч предписаний об устранении нарушений, составлено более 15 тысяч протоколов. Сумма наложенных штрафов превысила 236 млн рублей. Сумма взысканных по результатам проведения проверок штрафов составила более 123 млн рублей. В ходе проверок электротранспорта было проинспектировано 52 хозяйствующих субъекта. По итогам выявленных нарушений сумма



штрафов составила более 1,6 млн рублей. Сумма взысканных штрафов составила более 970 тысяч рублей.

В текущем году в ходе транспортного контроля проверено 586 тысяч единиц автотранспортных средств. При этом выявлено около 142 тысяч нарушений транспортного законодательства (зафиксирован рост нарушений на 5% по отношению к аналогичному периоду 2017 года). По результатам транспортного контроля вынесено более 105 тысяч постановлений на общую сумму 458 млн рублей. Это на 1,6% больше, чем в 2017 году. Взыскано штрафов на общую сумму 321 млн рублей (рост этого показателя к 2017 году составляет 3,9%).

В ходе проверочных мероприятий по весогабаритному контролю, по данным заместителя руководителя Ространснадзора, проверено 84 тысячи единиц транспортных средств, при этом выявлено 16 тысяч нарушений. По ним вынесено свыше 29 тысяч постановлений на общую сумму 689 млн рублей. Взыскано штрафов на общую сумму более 283 млн рублей.

На заседании коллегии отмечалось, что за невнесение перевозчиками платы в счет возмещения вреда автомобильным дорогам общего пользования федерального значения автотранспортными средствами с разрешенной максимальной массой свыше 12 тонн (система «Платон») было оформлено более 290 тысяч постановлений об административных нарушениях по ст. 12.21.3 КоАП РФ и наложено штрафов на сумму более 2 млрд рублей. Как пояснил при этом Асланбек Ахохов, по данным Центра автоматической фиксации административных правонарушений (ЦАФАП), на конец ноября, сумма наложенных штрафов выросла до 4 млрд рублей, из которых уже взыскано более 800 млн рублей.

При контроле за автомобильными дорогами федерального значения проведено 1070 обследований, общая протяженность обследованных участков с учетом повторных обследований составила более 125 тысяч километров. В результате было выявлено более 8,5 тысячи нарушений требований технического регламента. Наложено административных штрафов на сумму более 30 млн рублей.

Всего, сообщил Асланбек Ахохов в рамках доклада, за отчетный период было проведено 32 тысячи рейдовых мероприятий (на 22% больше, чем за аналогичный период прошлого года), в ходе которых проверено свыше 114 тысяч транспортных средств, выявлено 92 тысячи нарушений, вынесено около 78 тысяч постановлений о привлечении виновных к административной ответственности на общую сумму почти 470 млн руб. Кроме того, по результатам проведенной работы арестовано

5,4 тысячи транспортных средств (что на 28% превышает аналогичный показатель прошлого года).

Как подчеркнул Асланбек Ахохов, на протяжении всего периода работы в 2018 году территориальными органами Госавтодорнадзора составлено более 232 тысяч протоколов по выявленным нарушениям. Вынесено более 509 тысяч постановлений о привлечении к административной ответственности, приостанавливалось действие 3 лицензий и 5 удостоверений допуска к международным перевозкам, аннулирован 21 допуск.

Госавтодорнадзором всего наложено штрафов на общую сумму 3,8 млрд рублей (рост этого показателя к 2017 году составил 83%). Общая сумма взысканных штрафов составила 1,3 млрд рублей (рост на 41%). Привлечено к административной ответственности более 509 тысяч лиц (рост на 225%).

В своем выступлении Асланбек Ахохов особое внимание заострил на допускаемых нарушениях, связанных с переоборудованием автобусов. Анализ причин ДТП с тяжкими последствиями показывает, что причиной трагедии становятся сами машины, само транспортное средство. И случается это потому, что, врез с технологическими требованиями, в кустарных условиях были внесены изменения в конструкцию автобуса. При этом машина имела все соответствующие документы, в том числе сертификат соответствия.



Руководитель Ространснадзора Виктор Басаргин уже неоднократно поднимал вопрос незаконного переоборудования транспорта перед заинтересованными министерствами и ведомствами. Сегодня вместе с Росстандартом решается вопрос об ужесточении, а в ряде случаев запрете переоборудования и внесения изменений в конструкцию подвижного состава, предназначенного для перевозки пассажиров.

Законодателями также рассматривается вопрос о введении электронных паспортов транспортных средств. Предлагаемый «Электронный паспорт» достаточно сложный и емкий документ, но вместе с тем несущий в себе информацию, позволяющую более прозрачно отслеживать историю автомобиля на всей стадии его жизненного цикла.

На коллегии выступил заместитель руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Сергей Сарицкий. В своем докладе он проанализировал ход реформы контрольно-надзорной деятельности по переводу ее на риск-ориентированный принцип. По рассмотренным вопросам коллегия приняла соответствующие решения. ■

Асланбек АХОХОВ,  
заместитель руководителя Федеральной службы  
по надзору в сфере транспорта:

## У КОНТРОЛЯ ЕСТЬ СВОЙ ХАРАКТЕР

**Уходящий год стал ключевым в работе по переходу на риск-ориентированную модель нашей работы. Принципиально изменился подход Ространснадзора к организации и планированию контрольно-надзорной деятельности. Уже составлен план проведения плановых проверок юридических лиц и индивидуальных предпринимателей на 2019 год – с учетом внесенных изменений в постановление Правительства РФ № 236 о риск-ориентированном подходе.**

### «ПЛАТОН» ПРОТИВ НЕПЛАТЕЛЬЩИКОВ

Продолжая тему изменений в законодательстве, следует отметить ряд других документов. Это, прежде всего, ФЗ-386 – о лицензировании деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами; ФЗ-154 – о закреплении за Ространснадзором в Кодексе об административных правонарушениях полномочий по рассмотрению постановлений без оплаты проезда транспортных средств массой свыше 12 тонн; ФЗ-116, который внес в ПП-236 отдельный вид контроля за обеспечением доступности для инвалидов объектов транспортной инфраструктуры и предоставляемых услуг (в области автомобильного транспорта).

Дополнительные полномочия потребовали проведения ряда организационных штатных мероприятий и перераспределения функционала территориальных управлений, в том числе и с учетом реорганизации по межрегиональному принципу. О масштабах контрольно-надзорной деятельности красноречиво говорят цифры, без которых сложно подводить итоги. На конец 2018 года в системе Госавтонадзора контролю и надзору в автодорожной сфере подлежат более 194 тысячи хозяйствующих субъектов, из которых более 27 тысяч имеют лицензии на



перевозку пассажиров автобусами, свыше 11 тысяч имеют удостоверения допуска к осуществлению международных автоперевозок, около 47 тысяч осуществляют деятельность на основании соответствующих уведомлений.

Служба Ространснадзора вносит большой вклад в сохранность и ремонт автодорог тем, что штрафует нерадивых перевозчиков с разрешенной максимальной массой свыше 12 тонн (система «Платон») за игнорирование ими уплаты проезда. А ведь эти деньги идут на возмещение причиненного тяжелыми

грузовиками вреда автомобильным дорогам общего пользования федерального значения. В результате было оформлено более 290 тысяч постановлений об административных нарушениях по ст. 12.21.3 КоАП РФ и наложено штрафов на сумму более 2 млрд рублей.

Однако Ространснадзор не только штрафует владельцев автотранспорта за нарушения правил перевозки, но и контролирует состояние автомобильных дорог федерального значения – проведено 1070 обследований, общая протяженность обследованных участков с учетом

повторных обследований составила более 125 тысяч километров. В результате было выявлено более 8,5 тысячи нарушений требований технического регламента. Наложено административных штрафов на сумму более 30 млн рублей.

### К НАРУШИТЕЛЯМ – РЕШИТЕЛЬНЫЕ МЕРЫ

В текущем году службы Ространснадзора продолжали выдачу свидетельств, разрешающих водителю перевозить опасные грузы (ДОПОГ). Ведется подготовка кандидатов в консультанты по вопросам безопасности перевозки опасных грузов автомобильным транспортом. Принципиальная позиция экзаменационных комиссий подталкивает нерадивых перевозчиков к подделке документов. Для предупреждения подобных фактов организована совместная работа Госавтонадзора с МВД и ФСБ России. В результате заметно снизилось количество выявленных подделок, почти на 60% в сравнении с 2017 годом (в 2017 году – 69 случаев, в этом – 28).

По линии транспортного контроля выявляются случаи использования поддельных разрешений на осуществление международных автоперевозок и заполнение разрешений стираемыми чернилами. Так, сотрудниками Северо-Восточного, Западного, Юго-Западного межрегиональных управлений государственного автодорожного надзора (МУГАДН) неоднократно пресекались попытки использования поддельных разрешений перевозчиками Латвии, Украины и некоторых стран Восточной Европы. В целом, говоря о контроле за международными перевозками, мы и в дальнейшем настроены на применение решительных мер к нарушителям, вплоть до блокирования и задержания транспортных средств для обеспечения национальных интересов и повышения конкурентоспособности Российских перевозчиков.

Также в рамках Евразийской экономической комиссии представителями Ространснадзора во взаимодействии с уполномоченными представителями стран-участниц Евразийского экономического со-

юза ведется работа, направленная на гармонизацию законодательств государств и выработку единых методов и технологий осуществления транспортного контроля на внешней границе Союза.

Указанные меры позволили улучшить позицию российских перевозчиков на рынке международных автомобильных перевозок. Так, экономический анализ Ассоциации автомобильных перевозчиков (АСМАП) показал, что доля российских перевозчиков с 2013 по 2018 год выросла с 40,3% до 45% соответственно.

Также по данным АСМАП, в 2013 году российским транспортом в международном сообщении было перевезено 13,4 млн тонн грузов, в 2017 – 13,8 млн тонн. При сохранении имеющихся темпов роста в 2018 году прогнозируемый объем – 14 млн тонн. Увеличение объемов на 1 млн тонн способствует созданию порядка 13 тысяч рабочих мест и увеличению налоговых отчислений на 600 млн рублей.

Основная цель весогабаритного контроля это – обеспечение сохранности автомобильных дорог за счет пресечения движения транспортных средств со сверхнормативными параметрами, что напрямую связано с безопасностью движения. Так, на сегодняшний день контроль осуществляется на 54 стационарных пунктах и более 100 передвижных. Из них в круглосуточном режиме работают 35 стационарных пунктов весового контроля (СПВГК).

Понятно, что указанное количество пунктов весового контроля и режим их работы не позволяют в полной мере охватить всю существующую сеть автомобильных дорог для выявления и пресечения перевозок грузов с превышением установленных весогабаритных параметров. При этом СПВК расположены на сети автомобильных дорог федерального значения не оптимально, в том числе на участках дорог с имеющимися вариантами их объезда.

В этой связи Ространснадзор обратился в Росавтодор с просьбой провести анализ целесообразности существующих мест контроля и при необходимости принять меры, позволяющие исключить случаи

альтернативного объезда перевозчиками стационарных пунктов весогабаритного контроля и тем самым охватить большую часть потенциальных нарушителей.

На наш взгляд, следует оснастить стационарные и передвижные посты контроля оборудованием фото- видеofиксации нарушений, что позволит в случаях не остановки водителей транспортных средств, после получения сведений из базы данных МВД России о собственниках (владельцах) транспортных средств, выносить постановления в автоматическом режиме. В связи с этим потребуются внести необходимые изменения в нормативно-правовые акты.

### ВИНОВЕН ПО ВСЕМ СТАТЬЯМ

Контрольно-надзорная деятельность в сфере дорожного хозяйства условно разделяется на два основных направления. Одно из них – осуществление контроля за эксплуатационным состоянием автомобильных дорог федерального значения путем проведения их систематических обследований и проведение контроля за качеством дорожно-строительных материалов и изделий на их соответствие требованиями технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог».

В процессе работы мы столкнулись с проблемой, связанной с переквалификацией некоторыми судами ответственности за нарушения по ремонту и содержанию автомобильных дорог с нашей статьи 14.43 КоАП РФ (напомним, что эта статья предусматривает ответственность за нарушение требований технических регламентов) на статью, применяемую органами ГИБДД – 12.34, которая предусматривает ответственность, в том числе за несоблюдение требований по обеспечению безопасности дорожного движения при ремонте и содержании автомобильных дорог. И как результат – в 2016–2017 годах судами было прекращено сразу несколько десятков административных производств. Нарушителям удалось уйти от ответственности.

Причиной для принятия таких решений стало бытовавшее в ходе судебных заседаний мнение о необходимости квалифицировать ответственность именно по статье 12.34 ввиду того, что она, якобы, является специальной по отношению к статье 14.43. В сложившейся ситуации нам пришлось приложить все возможные усилия для выработки максимально аргументированной правовой позиции, доказывающей нашу правоту. Нашу принципиальную позицию мы довели до территориальных управлений для последующего использования наработанного опыта в судебных разбирательствах.

В результате сложившейся правовой дискуссии Верховный суд Российской Федерации поставил в этом споре точку – сделал вывод, что, нарушив требования технического регламента при выполнении на основании государственного контракта работ по содержанию действующей сети автомобильных дорог, подрядная организация совершила два административных правонарушения, предусмотренных статьями 14.43 КоАП РФ и статьей 12.34 КоАП РФ. Поэтому возможно привлечение нарушителя к ответственности как по статье 14.43 КоАП РФ, так и по статье 12.34 КоАП РФ.

Все более значимым для Ространснадзора становится направление деятельности, связанное с контролем качества дорожно-строительных материалов изделий. К сожалению, в связи с нехваткой специального оборудования, а также недостаточным финансированием на проведение испытаний в независимых лабораториях, нами осуществляется в основном документарный контроль.

В таких условиях для организации работы территориальных управлений на первую роль выходит активная методологическая помощь, оказываемая центральным аппаратом. Начиная с текущего года, при подготовке к проведению каждого обследования дороги на основании данных, полученных из государственных контрактов, мы формируем приложение к акту, в котором указываются все сведения о применяемых дорожных изделиях, конкретных участках их исполь-

зования, а также сроках производства работ. В ходе проведения обследования все эти изделия в обязательном порядке проверяются на предмет наличия обязательной маркировки единым знаком обращения продукции на рынке государств – членов Таможенного союза, которая должна быть нанесена перед их выпуском в обращение.

Отсутствие маркировки является поводом для проверки наличия и сертификата соответствия данного изделия требованиям технического регламента. И как показывает практика, зачастую не оказывается и его – за 10 месяцев этого года нами уже выявлено более 150 случаев отсутствия маркировки и 50 случаев отсутствия сертификатов соответствия. В целом спектр выявляемых нами нарушений технического регламента в части дорожно-строительных материалов и изделий весьма широк. Помимо названных, это нарушения правил оформления сертификатов и деклараций о соответствии, отсутствие сведений о них в прилагаемых товарно-сопроводительных документах. Встречаются и случаи недостоверного декларирования соответствия. Подчеркну, что в дальнейшей работе нами планируется самое активное развитие этого направления деятельности.

### ЕДИНСТВЕННЫЙ ПРИОРИТЕТ

Главным приоритетом нашей работы было и остается – обеспечение безопасности перевозок пассажиров автомобильным транспортом, и прежде всего – контроль за соблюдением перевозчиками требований действующего законодательства Российской Федерации при осуществлении организованной перевозки групп детей автобусами. В этом году достигнуто заметное снижение аварийных ситуаций. Однозначно нельзя судить, что этому содействовало. Но, несомненно, достигнутый результат является и следствием всех мер и действий, осуществляемых Ространснадзором в рамках контрольно-надзорной деятельности.

При этом главный акцент в указанной работе мы делаем, прежде

всего, на предупреждение и профилактику нарушений обязательных требований, как со стороны перевозчиков, так и со стороны организаторов перевозки детей. В качестве основного механизма контроля (надзора) за исполнением обязательных требований при перевозке детей была использована практика плановых и внеплановых проверок, а также рейдовых проверок транспортных средств в процессе их эксплуатации.

Только за три квартала 2018 года в ходе контрольно-надзорных мероприятий за перевозкой детей было проведено 2706 плановых и 2784 внеплановых проверок, а также 3 182 рейдовых мероприятия, в ходе которых проверено 7721 транспортное средство и выявлено 9031 нарушение обязательных требований.

Всего за нарушения обязательных требований привлечено к административной ответственности 1232 юридических лица, 2663 должностных лиц, 193 индивидуальных предпринимателя, 1233 водителя, а также 325 организаторов перевозок. Общая сумма наложенных штрафов составила более 67 млн рублей. Из них в летний период – более 18,1 млн рублей.

Привлечение к ответственности организаторов перевозок заставило многих использовать только профессиональных перевозчиков, соблюдающих обязательные требования. Подчеркиваю, привлечение организаторов перевозок к административной ответственности и инициирование такой меры как отстранение от занимаемой должности, с точки зрения профилактических мер, является на два порядка выше, чем меры, принимаемые непосредственно к участникам перевозочного процесса (водитель, ответственные специалисты). Поэтому подобные нарушения с нашей стороны должны и будут пресекаться и впредь, чтобы руководители соответствующих уровней чувствовали всю глубину ответственности, которая на них лежит.

Кроме того, в целях повышения эффективности воздействия на нарушителей обязательных требований, Госавтодорнадзором осуществлялось регулярное информирование

органов исполнительной власти субъекта Российской Федерации, органов муниципальной власти субъекта Российской Федерации, органов прокуратуры и СМИ о нарушениях, выявленных в ходе проверок. Всего за рассматриваемый коллегией период было направлено 497 таких уведомлений.

Должен сказать, что осуществляемый контроль (надзор) и принятые меры возымели соответствующий результат и способствовали повышению уровня безопасности детей при организации и осуществлении их перевозок автомобильным транспортом. Благодаря такому контролю по сравнению с аналогичным периодом прошлого года количество погибших детей-пассажиров в возрасте до 16 лет снизилось на 18% (за 10 месяцев 2018 года погибло 327 детей, в 2017-м – 399).

В целом произошло снижение аварийности с участием автобусов, имеющих лицензию на перевозочную деятельность (по количеству ДТП – на 4,1%, по количеству погибших – на 3,1%, по количеству раненых – на 5,5%). В том числе снизилось количество особо тяжелых ДТП.

За 9 месяцев 2018 года зафиксировано 11 ДТП с особо тяжелыми последствиями с участием лицензированного транспорта, в 2017 году их было 28. В целом количество ДТП с особо тяжелыми последствиями с участием «лицензиатов» стало на 60% меньше показателя за аналогичный период прошлого года, а количество погибших и раненых сократилось на 57% и 76% соответственно.

При этом аварийность по вине водителей автобусов, обслуживающих по заказу, возросла. За 9 месяцев 2018 года было совершено 9 ДТП с особо тяжелыми последствиями – погиб 21 человек, 130 человек ранено, тогда как в 2017-м их произошло только четыре, погибло 10 человек, 74 ранено. Рост по каждому показателю составил примерно почти 50%. С введением лицензирования перевозок пассажиров автобусами количество хозяйствующих субъектов, подлежащих лицензированию, увеличится в три раза, а парк подвижного состава –

в два раза. Вместе с тем динамика показателей ДТП на лицензируемом пассажирском автотранспорте в течение 2018 года характеризуется регулярным снижением основных показателей аварийности. В этой связи мы понимаем, что нам предстоит решить исключительно важную задачу – сохранить эту положительную динамику в условиях перехода к лицензированию практически всех видов пассажирских перевозок.

Хочу отметить, что требования по обеспечению безопасности дорожного движения для всех участников движения должны оставаться одинаково неизменными. И здесь следует максимально использовать все имеющиеся рычаги, от профилактических мер – до принудительных. Во всех случаях, когда сознательные нарушения со стороны руководителя юридического лица, индивидуального предпринимателя требований действующего законодательства привели к ДТП с пострадавшими, мы должны предпринимать максимум усилий для привлечения к уголовной ответственности виновных должностных лиц по статье 238 УК РФ. Сложился устойчивый стереотип, что только в случае ДТП с особо тяжелыми последствиями нужно жестко привлекать к ответственности виновное должностное лицо. Однако почему мы должны ждать именно таких трагедий?

Когда по вине должностных лиц систематически выпускаются на линию транспортные средства, не соответствующие установленным техническим требованиям, а к управлению транспортом допускаются водители с накопившейся переработкой, руководители (предприниматели) должны четко осознавать: в случае серьезного ДТП придется отвечать по всей строгости закона! Поэтому, считаю, что применение к данным нарушителям только административного наказания, как это практикуется сейчас, малоэффективно.

Мы не должны руководствоваться экономическими параметрами данных субъектов (низкая заработная плата, неплатежи, недофинансирование, нехватка кадров и т.п.), а четко действовать по закону,

исходя из принципа: «приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности» (статья 3 Федерального закона № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»). На наш взгляд, только такой подход позволит обеспечить высокий уровень безопасности перевозок пассажиров.

В этой связи еще раз хочу акцентировать внимание на том, что обеспечение безопасности граждан во время пассажирских перевозок может быть эффективно только при реализации комплексного подхода со стороны всех государственных структур с максимальным учетом интересов субъектов данной сферы деятельности. При этом единственным приоритетом должны являться жизнь и здоровье людей.

Полагаю, что при решении проблем, связанных с обеспечением безопасности перевозок пассажиров, нельзя ссылаться на несовершенство действующего законодательства. Нам необходимо действовать в рамках уже имеющихся полномочий и принимать исчерпывающий комплекс мер, направленных на повышение уровня безопасности перевозок на дорогах общего пользования Российской Федерации.

У контроля есть свой характер, и я считаю, что для повышения эффективности нашей деятельности, он должен быть стратегическим и предупредительным. Только в этом случае совместная работа с государственными органами исполнительной власти позволит значительно улучшить организацию пассажирских перевозок и создание здоровой рыночной конкуренции. А рыночная конкуренция, в свою очередь, позволит сформировать среду высокопрофессиональных перевозчиков.

Решение целевых задач реформы контрольной и надзорной деятельности на период до 2025 года, в том числе по снижению количества смертельных случаев, случаев травматизма возможно только при значительном повышении ответственности и нацеленности на результат каждого сотрудника Госавтодорнадзора. ■

# МЕНЬШЕ РИСКОВ – МЕНЬШЕ ПРОВЕРОК

**Сергей САРИЦКИЙ,**  
заместитель руководителя Федеральной службы  
по надзору в сфере транспорта

**Реформа контрольно-надзорной деятельности, как переход на риск-ориентированную модель, которая уже давно применяется во всем мире, была утверждена в декабре 2016 года со сроком реализации – до 2025 года. Такую задачу перед контролирующими и надзорными органами поставил Президент Российской Федерации Владимир Путин, о чем он напомнил в своем мартовском послании.**

## ОДНО ИЗ СЕМИ НАПРАВЛЕНИЙ

«**В** чем же преимущества риск-ориентированного подхода?», – спросит несведущий читатель. Говоря простыми словами, применение этого подхода в контрольно-надзорной деятельности предполагает снижение количества государственных проверок в зонах, где риск нарушений меньше. Таким образом, риск-ориентированный подход должен снизить административную нагрузку на добросовестные предприятия.

Суть риск-ориентированного подхода в любой сфере заключается в снижении рисков, то есть контроль в зонах повышенного риска растет, а в более безопасных – снижается или отсутствует. Такая система проверок позволяет вовремя принимать необходимые меры там, где это необходимо, и в значительной мере экономить ресурсы.

Внедрение риск-ориентированного подхода является одним из семи направлений Паспорта проекта Службы надзорной деятельности. Хочу напомнить, что сам подход к управлению рисками изначально появился в финансовом секторе, деятельность участников которого предполагает значительные риски. При этом, если в финансовом секторе используются экономико-математические модели просчета рисков с точностью до десятых процента, то в других областях достаточно разде-



лить риски на группы опасности, чтобы и видим сейчас в деятельности контрольных ведомств, в том числе и Ространснадзора.

Внедрение риск-ориентированного подхода реализуется по пяти основным задачам, так называемым, корневым контрольным точкам Паспорта нашей службы. Предполагается выполнение 346-ти мероприятий декомпозиции, которые состоят из подготовки проектов изменений в законы и постановления Правительства РФ, их рассмотрение и согласование в различных министерствах и ведомствах, а также реализация действующих актов и выполнение других мероприятий.

Результатом реализации данного направления должно стать: при-

менение риск-ориентированного подхода при планировании проверок; разработка индикаторов риска для внеплановых проверок; подготовка «динамической модели» для определения категорий риска.

После вступления в действие в марте этого года изменений в постановление Правительства РФ № 236 «О транспортном надзоре» и

№ 880 «О надзоре в области транспортной безопасности», установивших необходимость осуществления надзора с применением риск-ориентированного подхода, все субъекты надзора подлежали отнесению к одной из категорий риска в соответствии с их деятельностью. Постановлениями установлено, что плановые проверки

проводятся с периодичностью, зависящей от категории риска, если иное не предусмотрено федеральными законами.

Отраслевыми законами по видам транспорта (за исключением автомобильного) установлена иная периодичность проверок, без учета применения риск-ориентированного подхода. В этой связи в них необходимо было внести соответствующие изменения.

Также необходимо было внести изменения в ряд постановлений Правительства РФ уточняющих полномочия Ространснадзора и реализуемых им контрольных функций. В течение первых двух месяцев после утверждения Паспорта Службы в апреле 2018 года нами были подготовлены 6 законопроектов, а также 10 проектов постановлений Правительства РФ. В настоящее время все эти проекты нормативных правовых актов находятся на рассмотрении в Минтрансе России, часть из них уже проходят согласование в различных ведомствах.

По некоторым актам, например об отмене лицензионного контроля деятельности в области морского и внутреннего водного транспорта, ситуация следующая. При рассмотрении в августе этого года на совещании у заместителя Председателя Правительства РФ М.А. Акимова, подготовленного Минтрансом России законопроекта, отменяющего лицензирование на морском и внутреннем водном транспорте (за исключением пассажирских перевозок), была поддержана позиция ФСБ России о нецелесообразности исключения указанных видов деятельности из перечня лицензируемых, и дано поручение доработать проект для рассмотрения документа на заседании Комиссии Правительства РФ по законопроектной деятельности.

Если говорить о реализации планов проверок на 2018 год и формирование плана на 2019 год на основании утвержденных категорий риска, то следует отметить, что такая важная задача, как составление полного реестра поднадзорных субъектов, практически выполнена – внесено в реестр более 237 тысяч предприятий. Процедуру категори-

рования прошли 206 477 предприятий.

При этом в соответствии с Положениями о надзоре, при осуществлении предприятием нескольких видов деятельности, например, в области автомобильного и железнодорожного транспорта, предприятию должна была быть присвоена только одна категория риска. Приказом Ространснадзора 362-м таким предприятиям была присвоена соответствующая категория риска. Из общего количества 13 587 субъектов, запланированных к проверкам в 2018 году, из плана было исключено 588 предприятий.

## НАГРУЗКУ НА БИЗНЕС СНИЗИЛИ

План проверок на 2019 год сформирован с учетом отнесения предприятий по категориям риска. К проверке запланировано 17 719 хозяйствующих субъектов, из них 9 411 – в соответствии с присвоенной категорией риска, 559 – это собственники гидротехнических сооружений и 7 776 – лицензиаты, на которых риск-ориентированный подход пока не распространяется.

Информация о предприятиях, которым присвоены категории высокого и значительного риска, размещена на официальном сайте нашей службы. Таким образом, работа по данному направлению полностью выполнена. Что касается применения чек-листов и индикаторов риска, то они применяются в соответствии с Положениями о надзоре при проведении плановой выездной проверки. Инспекторы в своей работе обязаны использовать проверочные листы (чек-листы).

Отмечу, что по технике безопасности чек-листы до сих пор не зарегистрированы, так как были возвращены Минюстом России для доработки в связи с принятием постановления Правительства РФ от 28.07.2018 № 886 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности...». В настоящее время все они переработаны и направлены в Минюст России.

Чек-листы по видам транспорта с момента их регистрации в Минюсте России сразу стали применяться территориальными управления-

ми при проверках. Аналитический центр при Правительстве Российской Федерации, для того чтобы получить реальную картину об их применении, провел опрос хозяйствующих субъектов Российской Федерации. Итоги опроса показали, что из 10 контрольно-надзорных органов, использующих чек-листы, Ространснадзор занял первое место с результатом 35% от количества опрошенных.

Все чек-листы размещены на интернет-сайте Ространснадзора, и мы исходили из того, что они могут быть использованы хозяйствующими субъектами для проведения «самообследования» (самооценки соответствия обязательным требованиям). Однако опрос выявил, что используют проверочные листы для самопроверки примерно лишь 40% субъектов, а не используют вообще 37%. Характерно, что 20% опрошенных применяют проверочные листы, разработанные самостоятельно, и только 3% не знают, что чек-листы можно использовать для самопроверки.

Видимо, данный вопрос требует дополнительного разъяснения при проведении публичных мероприятий в рамках обсуждения правоприменительной практики. На вопрос, касающийся готовности проходить самообследование и представлять результаты в надзорный орган, половина (50%) опрошенных готовы тратить на это не более одного часа, при этом 18% считают, что им нужен весь рабочий день.

Однако в целом более двух третей (72%) опрошенных считают, что с чек-листами плановые проверки стали проще и понятнее, более 20% считают, что проверки стали проходить быстрее по времени. При этом 52% опрошенных считают, что их издержки и нагрузка не изменились, а 48% ответили, что издержки и нагрузка сократились. Подавляющее большинство (около 90%) уверены, что проверочные листы являются правильным нововведением.

Также Аналитическим центром был проведен опрос об особенностях взаимодействия контрольно-надзорных органов с бизнесом. Для Ространснадзора значение показателя «Снижение уровня административной нагрузки» в 2018 году

составило 29,2%. Динамика этого показателя демонстрирует резкое снижение (22,3%) по сравнению с базовым значением 2017 года, когда этот показатель был равен 37,6%. Представители бизнеса, как и год назад, положительно оценивают такие направления деятельности Службы как: информированность о требованиях; подготовка к проверкам; устранение нарушений и профессионализм сотрудников.

Опрос показал, что некоторые направления работы нуждаются в доработке. Это дистанционное взаимодействие с бизнесом (так как отсутствует положительный опыт при получении обратной связи при обращениях), документальные проверки (низкий уровень замены выездных проверок на документальные), профилактика нарушений (бизнес убежден в том, что Ространснадзор ориентирован больше на наказание, а не на профилактику нарушений).

**В качестве отступления приведу пример работы на предупреждение и профилактику в области недопущения нарушений. Я хочу обратиться к иностранному опыту. В ряде Европейских стран развиты электронные сервисы, в которых данные инспекторов по вопросам безопасности по каждой компании обновляются ежемесячно. Когда у потребителя возникает вопрос о выборе поставщика услуг – электронный ресурс выдает весь список предприятий с их описанием и рейтингом безопасности. Статистика показала, что публичный рейтинг гораздо эффективнее штрафов.**

Профилактика нарушений, актуальность и правомерность требований – это как раз те направления, по которым ведется работа в рамках ежеквартальных публичных мероприятий. Таким образом, бизнес сам определил основные направления, на которых нам необходимо сосредоточить наши усилия. В качестве справки. В 2018 году проведено 290 публичных мероприятий, это на 20 больше, чем в 2017 году. В них приняло участие 13 тысяч человек, что на 1,5 тысячи больше, чем годом раньше.

В рейтинге контрольно-надзорных органов Ространснадзор занял 9 место из 14 по направлению профилактические мероприятия (учитывалось разнообразие видов, форм проверок и периодичность их проведения) и третье место по полноте размещаемых докладов о

правоприменительной практике по соблюдению обязательных требований за 2018 год.

### ПУБЛИЧНЫЙ РЕЙТИНГ ЭФФЕКТИВНЕЕ

Одной из основных задач реформы является снижение смертности, травматизма и снижение материального ущерба, то есть снижение аварийности на транспорте. Стоят довольно жесткие прогнозные значения по этой задаче – снизить смертность и травматизм на транспорте на 15% к концу 2018 года и на 50% к концу 2025 года, а также снизить материальный ущерб на 30% к концу 2025 года. При этом мы понимаем, что, реагируя на уже свершившиеся нарушения и принимая по ним меры административного воздействия, непосредственного влияния на снижение количества аварийных случаев такая работа не оказывает.

Очевидно, что, не воздействуя на причины аварийности, невозможно влиять на ее сокращение.

Сегодня, когда надзор нацелен на выявление нарушений в рамках плановых проверок, количество которых с применением риск-ориентированного подхода сокращается, а внеплановые проверки проводятся, как правило, уже по факту произошедшего нарушения, решить данную задачу довольно проблематично. При этом новые формы взаимодействия с поднадзорными субъектами в виде публичных обсуждений правоприменительной практики желаемого эффекта по снижению аварийности также не оказывают.

Где же выход? Паспортом проекта нашей службы предусматривается подготовка и реализация иной формы контрольно-надзорной дея-

тельности, которая, во-первых, без дополнительной нагрузки на бизнес позволит выявлять параметры и условия причин аварийных случаев, во-вторых, позволит применять меры превентивного реагирования на возможные причины нарушения, что, в конечном счете, приведет к снижению аварийности.

Такой формой является проведение мероприятий по контролю без взаимодействия с поднадзорным субъектом. Многие скажут, что такая форма контроля уже нами применяется в виде плановых (рейдовых) осмотров (обследований) территорий, акваторий, транспортных средств, и будут абсолютно правы, но .... Во-первых, при рейдовых осмотрах выявляются уже произошедшие нарушения обязательных требований (не предпосылки к нарушениям); во-вторых, принимаются меры по пресечению (не по предупреждению) таких нарушений. То есть, опять мы реагируем на факт случившегося нарушения, а превентивного реагирования на причины не происходит.

Полагаем, что инструментом такого реагирования будет применение индикаторов риска нарушения обязательных требований. Индикаторов, которые не будут являться доказательством нарушения, но будут свидетельствовать о высокой вероятности такого нарушения. Предусматривается, что механизм надзорной деятельности будет смещаться в сторону наблюдения за соблюдением обязательных требований посредством анализа информации о деятельности субъекта, без непосредственного взаимодействия с ним.

Будет использоваться информация, представляемая как самим субъектом, так и получаемая в рамках межведомственного информационного взаимодействия. В результате такого наблюдения будут выявляться не сами нарушения, а предпосылки к возможному нарушению – те самые индикаторы риска, реакция на которые позволит еще до совершения нарушения воздействовать на обстоятельства ему способствующие.

Исходя из того, что такие индикаторы должны в первую очередь базироваться на причинах уже произошедших транспортных происшествий, Ространснадзором был

проведен анализ аварийности за период с 2015 по 2017 годы по всем видам транспорта. Данная информация была использована при подготовке предложений по индикаторам риска. В настоящее время индикаторы, после неоднократных доработок совместно с профильными Департаментами Минтранса России, проходят необходимые процедуры согласования.

В качестве отступления приведу пример работы на предупреждение и профилактику в области недопущения нарушений. Я хочу обратиться к иностранному опыту. В ряде Европейских стран развиты электронные сервисы, в которых данные инспекторов по вопросам безопасности по каждой компании обновляются ежемесячно. Когда у потребителя возникает вопрос о выборе поставщика услуг – электронный ресурс выдает весь список предприятий с их описанием и рейтингом безопасности. Статистика показала, что публичный рейтинг гораздо более эффективнее штрафов.

Инспектор в основном работает на предупреждение, профилактику и обучение в области недопущения нарушений. Штраф не является выгодным инструментом, так как применение крупных штрафов ведет к банкротству или приостановке деятельности предприятия. Инспектор дает рекомендации, срок на устранение, а неиспользованная сумма штрафа направляется предприятием на улучшение состояния безопасности. Планируем, что индикаторы риска будут утверждены в 2019 году.

### К «ДИНАМИЧЕСКОЙ МОДЕЛИ»

Параллельно ведется работа по разработке «динамической модели» определения категории риска с учетом индивидуального поведения поднадзорного субъекта. Полагаем, что индикаторы риска могут лечь в основу этой модели.

Основной задачей «динамической модели» является уход от статичной процедуры присвоения категории риска, применяемой в настоящее время, с возможностью повышения категории риска – при нарушении обязательных требований, учитывая

грубость нарушения и понижения категории риска – при индивидуальном поведении, не связанном с нарушениями обязательных требований. Планируем реализовать данную программу в 2019 году.

Среди стоящих перед нами задач – формирование системы сбора объективных данных, позволяющей

роприятий с их применением без взаимодействия с хозяйствующим субъектом; разработка и внедрение «динамической модели» категорирования субъектов надзора, совершенствование методики присвоения рисков и многие другие.

Необходимо также завершить разработку сервисов СУР в соот-

**Среди задач, стоящих перед Ространснадзором на 2019 год по направлению «риск-ориентированный подход», – продолжение работы по внесению изменений в нормативные правовые акты; утверждение индикаторов риска для внеплановых проверок и начало осуществления контрольно-надзорных мероприятий с их применением без взаимодействия с хозяйствующим субъектом; разработка и внедрение «динамической модели» категорирования субъектов надзора; совершенствование методики присвоения рисков и многие другие.**

вести учет причиненного вреда в автоматическом режиме. В рамках контракта на выполнение научно-исследовательских работ, заключенного Ространснадзором с Российской академией народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации, разрабатывается методика оценки предотвращенного ущерба, математические модели оценки ущерба, связанного со смертельными случаями, травмами, повреждением инфраструктуры. Срок окончания работы – декабрь 2018 года.

Формирование самой системы сбора данных, позволяющей вести учет причиненного вреда в автоматическом режиме, реализуется в рамках разрабатываемой системы управления рисками (СУР) Ространснадзора. Она, являясь одним из компонентов Единой информационно-аналитической системы Ространснадзора (ЕИАС), призвана решать в автоматическом режиме большой комплекс задач контрольно-надзорной деятельности, где направление «риск-ориентированный подход» и сбор данных – только малые части большой системы.

Среди задач, стоящих перед Ространснадзором на 2019 год по направлению «риск-ориентированный подход», – продолжение работы по внесению изменений в нормативные правовые акты; утверждение индикаторов риска для внеплановых проверок и начало осуществления контрольно-надзорных ме-

ветствии с «высоким» уровнем стандарта информатизации. Решаемые в 2018 году задачи не были простыми, было много споров и разногласий, как на совещаниях вне ведомства, так и внутри нашей службы. Реформа, которая кардинально меняет концепцию надзора, перекаивает существовавший долгие годы механизм его реализации и заставляет перестраивать наше мышление в отношении его целей, неизбежно должна была столкнуться с трудностями. Однако, как говорят, в споре рождается истина, большинство проблем успешно решено.

Пусть не все, что задумывалось осуществить в сжатые сроки, удалось, но тем ценнее результаты, которых мы добились. То, что казалось в 2016 году далекой перспективой, сейчас уже начинает работать и давать первые результаты. Мы меняемся, меняется восприятие самой сути и целей системы надзора, и бизнес уже не выражает столь резкого отторжения его новых форм, понимая их рациональность и нацеленность на безопасность и профилактику нарушений.

Используя систему управления рисками, воздействуя на поднадзорные субъекты соразмерно тяжести нарушения, определяя формы и интенсивность взаимодействия индивидуально для каждого конкретного случая, система Госнадзора не становится препятствием для бизнеса, а помогает ему выполнять нужные требования. ■

# ЛИЦЕНЗИРОВАНИЕ ВСЕХ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК – МЕРА СВОЕВРЕМЕННАЯ

**Игорь ВЫСОЦКИЙ,**

начальник Южного межрегионального управления государственного автомобильного и дорожного надзора

**Коллектив Южного межрегионального управления государственного автомобильного и дорожного надзора на протяжении пяти лет является лучшим в рейтинге управлений Госавтонадзора. Управление в процессе своей деятельности осуществляет контрольно-надзорные функции и ряд государственных услуг в сфере автомобильного транспорта. О формах и методах работы рассказывает начальник Южного межрегионального управления государственного автомобильного и дорожного надзора Игорь ВЫСОЦКИЙ.**

Во главу контрольно-надзорной деятельности в целом Федеральной службы по надзору в сфере транспорта ставится приоритет жизни и здоровья граждан и охраняемые законами ценности. Эта задача, ради решения которой и сформирована наше ведомство. Для достижения поставленных государством целей используются все имеющиеся рычаги, от профилактических мер до принудительных. Основным направлением нашей деятельности является государственный надзор в области автомобильного транспорта, в том числе контролируем деятельность в этой сфере органов местного самоуправления. Ведем государственный контроль (надзор) за осуществлением международных автомобильных перевозок, за обеспечением сохранности автомобильных дорог общего пользования федерального значения. Занимаемся профилактикой нарушений обязательных требований транспортного законодательства, предоставляем ряд государственных услуг.

Государственный надзор в области автомобильного транспорта реализуется методом проведения проверок хозяйствующих субъектов и осуществления рейдовых меропри-



ятий. Управлением, в рамках государственной программы «Реформа контрольной и надзорной деятельности», осуществлен переход на риск-ориентированный подход к организации своей работы. В зоне нашей ответственности 3998 поднадзорных субъектов, из них 249 получили категорию среднего риска. Субъекты с высокой и значительной категорией риска у нас отсутствуют. План проверок на 2019 год составлен с учетом присвоенных категорий риска.

Заметно снизилось у нас количество плановых проверок. Так, за

9 месяцев в 2018 года проведено 222 плановых проверки. В процентном соотношении с прошлым годом снижение составило 32%, а по сравнению с 2015 годом, когда начиналась реформы, – на 65%. При проведении плановых проверок используем утверждённые приказом руководителя Ространснадзора проверочные листы.росло число рейдовых мероприятий, не предусматривающих взаимодействие с юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями. В текущем году



Идут публичные слушания по проблемам правоприменительной практики

количество проверенных транспортных средств по сравнению с аналогичным периодом прошлого года увеличилось в более чем 1,5 раза. Всего было осмотрено 9161 транспортное средство, выявлено 6963 нарушения, вынесено 3828 постановлений о привлечении к административной ответственности. Широко применяем в работе меры профилактической направленности. С начала года в отношении хозяйствующих субъектов вынесено 314 предостережений. Используем и такую меру административного воздействия, как предупреждение. В текущем году было вынесено 790 предупреждений.

Проверки в отношении органов местного самоуправления осуществляем по утвержденному плану, согласованному с прокуратурой Ростовской области. Предметом проверки органов местного самоуправления является контроль за исполнением ими полномочий по организации транспортного обслуживания населения и осуществлением дорожной деятельности в отношении дорог местного значения.



В этом году проведено 79 проверок органов местного самоуправления. В ходе проверок выявлено 931 нарушение, выдано 28 предписаний об устранении нарушений.



В ходе транспортного контроля проверено более 12 тысяч автомобилей. По данному направлению деятельности наблюдается снижение по сравнению с прошлым годом по ряду показателей. Это было связано с уменьшением количества иностранных транспортных средств. По результатам транспортного контроля вынесено

6563 постановления (снижение на 17%) на общую сумму 12174,5 тысячи рублей (снижение на 27%). Взыскано штрафов на общую сумму 8172,9 тысячи рублей (снижение на 3,9%).

В ходе контрольного взвешивания проверено 19 тысяч единиц транспортных средств, при этом выявлено 4,5 тысячи нарушений. По выявленным нарушениям вынесено свыше 6,8 тысячи постановлений на общую сумму 165 млн рублей (рост на 94%). Взыскано штрафов на общую сумму более 69 млн рублей.

За невнесение перевозчиками платы в счет возмещения вреда автомобильным дорогам общего пользования федерального значения автотранспортными средства-

ми с разрешенной максимальной массой свыше 12 тонн (система «Платон») было оформлено 631 постановление об административных нарушениях по ст. 12.21.3 КоАП РФ и наложено штрафов на сумму более 3,5 млн рублей.

В процессе контроля за состоянием автомобильных дорог федерального значения общая протяженность обследованных участков с учетом повторных проверок составила около двух тысяч километров. В результате было выявлено 919 нарушений требований технического регламента. Наложено административных штрафов на сумму более 602 тысяч рублей.

На системном уровне проводим профилактическую работу. Прежде всего, она направлена на обобщение правоприменительной практики. Наши специалисты анализируют наиболее типичные нарушения обязательных требований и их причины. Проводим разъяснительную работу



с хозяйствующими субъектами. Регулярно информируем юридических лиц и индивидуальных предпринимателей об изменениях в транспортном законодательстве. Ведем подготовку методических материалов и письменных руководств.

В настоящее время самым актуальным вопросом профилактики, и не только ее, является введение Федеральным законом от 30 октября 2018 № 386-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части совершенствования лицензирования деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами» тотального лицензирования. С 1 марта 2019 года лицензированию будут подлежать все виды перевозок пассажиров автобусами, в том числе перевозки по заказам, школьные перевозки и перевозки для собственных нужд.

Также вступают в силу изменения в Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, предусматривающие включение в реестр

лицензий сведений о транспортных средствах, используемых лицензиатом. Осуществление лицензируемого вида деятельности с использованием транспортных средств, сведения о которых не включены в реестр лицензий, запрещается. Порядком проведения процедуры лицензирования, ведения реестров, лицензионные требования и условия, а также критерии отнесения лицензиатов к конкретным категориям риска, должны быть регламентированы новым Положением о лицензировании.

Минтранс России подготовлен проект Постановления Правительства Российской Федерации «Об утверждении Положения о лицензировании перевозок пассажиров и иных лиц автобусами», с текстом которого можно ознакомиться на официальном сайте regulation.gov.ru. Эта площадка используется для размещения информации о подготовке федеральными органами исполнительной власти проектов нормативных правовых актов и результатах их общественного

обсуждения. С целью широкого освещения нововведения Управлением запланирован ряд совещаний, на стационарных и передвижных постах организована выдача водителям автобусов уведомлений о грядущих изменениях законодательства.

Первые совещания уже проведены в г. Ростове-на-Дону и г. Элисте. По мере вступления в силу отдельных положений Федерального закона от 30 октября 2018 № 386-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части совершенствования лицензирования деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами» и издания подзаконных актов будут проводиться дополнительные мероприятия с перевозчиками, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления.

Работа управления строится на принципах открытости нашей контрольной и надзорной деятельности перед общественностью, справедливости и соблюдения законности. Мы работаем в тесном взаимодействии и конструктивном сотрудничестве с органами исполнительной власти Ростовской области и Республики Калмыкия, органами местного самоуправления, общественными организациями, которые не просто представляют бизнес-сообщество, но и являются активными участниками экономического развития государства. Уверен, что именно применение этих принципов позволят Управлению обеспечить сохранность главных наших ценностей: жизни и здоровья граждан. ■



# НА ГЛАВНОМ НАПРАВЛЕНИИ

Интервью с **Владимиром БУКЛОВЫМ**,  
руководителем группы компаний «НЕЙС»

**Почти 15 лет Группа компаний «Нейс» занята на рынке пассажирских автомобильных перевозок. Для более эффективной работы здесь провели специализацию производства, разделив многопрофильное предприятие на отдельные виды деятельности. В результате сегодня каждое из подразделений занимается определенным сегментом транспортных перевозок. Руководит Группой компаний «Нейс» Владимир БУКЛОВ.**

– **Владимир Петрович, помимо общего руководства Группой компаний «Нейс», вы являетесь генеральным директором одной из них – ООО «Нейс-Трансфер». Почему такой выбор?**

– Пассажирские перевозки – важнейшее и наиболее ответственное направление работы. Поэтому лично руковожу их организацией и контролирую процесс. Наши маршруты пролегли в Волгоград, Саратов, Геленджик, Элисту, Камышин. На особом положении находится Астрахань. Из Ростова нет железнодорожного и воздушного сообщения с этим городом, а пассажиропоток здесь устойчивый. По этому маршруту мы выполняем 70 процентов всех перевозок. Надо сказать, что люди охотно покупают билеты на автобусы нашей компании, так как в их салонах зимой – тепло, летом – прохладно.

– **На автобусах каких марок осуществляете перевозки по регулярным маршрутам?**

– Наше предприятие располагает парком современных комфортабельных автобусов марки MAN. Их у нас 15 единиц. Они безопасны и удобны для дальних поездок. Мы никогда не экономим на комфорте для водителей и пассажиров. В свое время, лет десять назад, первыми в Ростове закупили автобусы китайского производства и не прогадали. По сравнению с отечественным транспортом техника из Поднебесной имела целый ряд преимуществ. По соотношению цена-качество китайские автобусы соответствуют



## ● ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

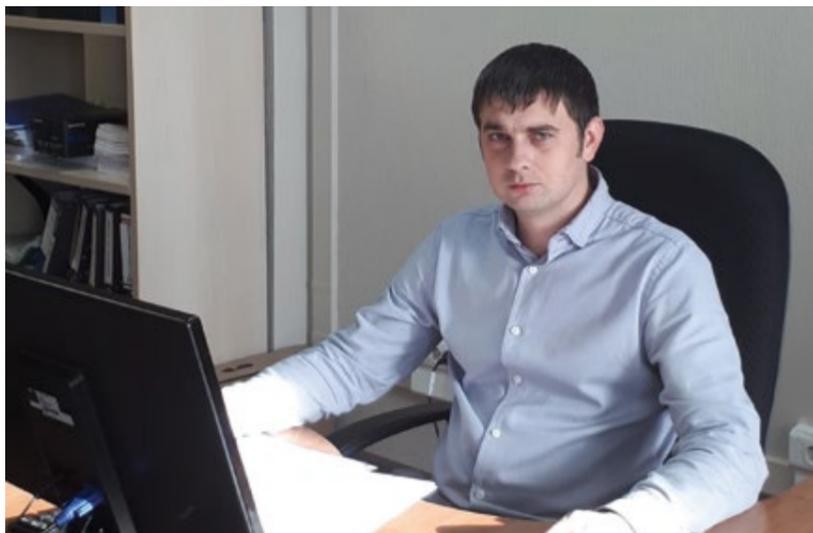
Буклов Владимир Петрович родился 30 августа 1974 года в городе Ростове-на-Дону. В 1996 году окончил Ростовский государственный строительный университет по специальности «инженер по организации перевозок и управления на транспорте». Продолжил учебу в Санкт-Петербургском университете МВД России, который окончил в 2000 году. Трудовую деятельность начинал в железнодорожном управлении, затем – в транспортной полиции. Имеет опыт работы в оперативных подразделениях МВД, участник боевых действий. В 2004 году создал и возглавил транспортную компанию. В настоящее время это – ООО «Нейс-Трансфер». Его коллектив занимается организацией пассажирских перевозок. Предприятие является одним из крупнейших на рынке транспортных услуг в Южном федеральном округе. В 2009-м компания ввела в строй собственную станцию техобслуживания грузовой и автобусной техники в Мясниковском районе Ростовской области. С 2010 года «Нейс» является официальным сервисным партнером компании MAN в России, а с 2012 года – ее официальным дилером.

лучше других машин. Со временем у компании появилась возможность пересадить пассажиров на немецкие автобусы MAN.

– **Поделитесь опытом работы по обновлению автобусного пар-**

**ка. По какому принципу это делаете, за счет каких средств?**

– Разумеется, приобретает такие машины мы стали не сразу. Работать на пассажирских перевозках начинал еще в 2003 году. Причем,



Заместитель генерального директора по эксплуатации Василий Сидоренко

сначала это были так называемые альтернативные перевозки. Мы составили здоровую конкуренцию основным в то время перевозчикам. В итоге, выигрывая за счет качественного обслуживания пассажиров на астраханском направлении, предприятие перетянуло большую часть клиентов в свои автобусы. Для меня и моих компаньонов всегда приоритетом было создание максимальных удобств для пассажиров. На этом мы заработали себе, компании, в целом коллективу доброе имя, репутацию солидного и ответственного перевозчика. Хотя от конкурентов тогда нам здорово доставалось. Но люди сами сделали свой выбор, сказав монополизму на рынке пассажирских перевозок свое «нет». Одно дело трястись на старом, пахнущем соляжкой «Икарусе», другое, заметьте, за меньшую цену, комфортно ехать в мягком автобусе. Сегодня мы работаем на автобусах MAN. Об их преимуществах я уже сказал. Регулярно обновляем парк машин. На линии работают автобусы не старше пяти лет. Это и забота о наших пассажирах, и одно из важнейших условий успешной конкуренции на рынке транспортных услуг.

**– Какие другие направления вашей деятельности вы развиваете?**

– Конечно, развивая пассажирские перевозки, мы не были альтруистами. И вообще, нельзя успешно вести бизнес, не получая прибыли. Тем не менее, на какое-то время

мы забыли о своих личных интересах, нуждах, практически все полученные средства вкладывали в развитие компании. В дальнейшем, обогатившись на пассажирских перевозках опытом, определенными экономическими, техническими знаниями, с партнерами по транспортному бизнесу решили открыть дилерский центр немецкой компании MAN. Идея была хорошей, но столкнулись с массой проблем. Нас поддержал немецкий автобусный департамент, и мы все-таки стали сервисными партнерами MAN. Кстати, наш дилерский центр сейчас находится в красивом, современном здании, специально построенном для обслуживания и продажи техники MAN. Таким образом, средства мы зарабатываем и за счет развития сопутствующих



Водители перед отправкой в рейс

производств. Вот наладили деловое сотрудничество с компанией MAN. Сдаем в аренду производственные площади еще одной хорошо известной компании – DAF.

**– Эффективность работы транспорта, качество обслуживания пассажиров в большой степени зависят от уровня технического состояния машин. Не секрет, что в ряде случаев автобусы, и малой, и большой вместимости, в ночные часы паркуются на площадях и улицах городов.**

– У нас создана современная производственная база. Везде на рабочих местах поддерживается высокая санитарная культура. Чистота и порядок на территории, на стоянках автобусов, в помещениях сервисного обслуживания. Компания располагает современным оборудованием для ремонта техники, ее диагностики. Более того, наш парк, производственная база развиваются и расширяются. В ближайших наших планах основать в городе Ростове-на-Дону. Мы развиваем туристические, заказные перевозки, в том числе детей. Ведем продажу билетов на все автобусные направления, имеем широкую сеть собственных и агентских касс и пунктов продажи билетов как в Ростове-на-Дону, так и в области.

**– Как строится на предприятиях кадровая политика? Например, многие транспортные компании испытывают большие трудности с подбором водителей. А у вас такая мощная техника. Не каждому доверишь.**

– В коллективах наших трех компаний насчитывают около 70 человек. Водители и инженерно-технические работники, ремонтники прошли обучение в сервисном центре MAN. Поэтому сотрудники компании «Нейс» легко и уверенно водят немецкие автобусы. Способны грамотно их обслужить, устранить незначительные поломки прямо на линии, а крупные – в ремонтном боксе. Полностью укомплектован штат других служб: диспетчер, медик, механик, инженер по безопасности дорожного движения, слесаря, автоэлектрики. Постоянно учимся мы сами, руководители компании. Участвуем в профессиональных мероприятиях регионального и всероссийского уровня, что помогает отслеживать современные тенденции в отрасли, ситуацию на рынке автомобильных перевозок, общаться с партнерами по бизнесу, с потенциальными инвесторами.

**– Безопасность – главный приоритет в работе перевозчиков. Как правило, это целая система мер организационного, кадрового, технического характера.**

– Абсолютно со всем согласен. У нас на предприятии ее возглавляет Василий Сидоренко, мой заместитель по эксплуатации. Я убежден, что главный фактор в успехе пассажирских и грузовых перевозок – это профессионализм водительского состава. Поэтому большое внимание в компании уделяют подготовке и воспитанию грамотных и дисциплинированных водителей. На предприятии регулярно проводят сезонные инструктажи. Разбирают и анализируют свои и чужие ДТП – это учеба на ошибках. Строго соблюдается режим труда и отдыха водителей. Такой подход позволил создать стабильный коллектив (люди увольняются лишь по семейным обстоятельствам). Сотрудники получают достойную для региона зарплату. Дорожат работой в компании, ее репутацией. Добросовестным трудом укрепляют имидж и престиж предприятия. Вот почти за 15 лет не было ни одного случая, чтобы по чьей-то вине сорвался рейс. В деле укрепления безопасности перевозок тесно сотрудничаем с работниками Южного управления государ-

ственного автодорожного надзора. Должен отметить, что надзорная служба существенно перестроила свою деятельность. Сейчас это не просто карающий орган, а структура, способная и желающая помочь отделе безопасности транспортно-предприятий в профилактике и предупреждении нарушений. У специалистов управления сложились рабочие отношения с перевозчиками. Таким образом, выполнять все требования по безопасности перевозок предприятиям группы компаний «Нейс» помогают строгое соблюдение положений транспортного законодательства, а также внедрение в практику информационных

законодательства, то здесь должны быть четко определены регламенты исполнения его положений. Много неразберихи возникает с несанкционированными перевозчиками. Это угроза не только безопасности пассажиров, но серьезная брешь в бюджете формирования цивилизованного рынка пассажирских автобусных перевозок. У нас много контролирующих этот процесс структур и организаций. Но складывается впечатление, что у них всех связаны руки. Иначе чем объяснить их бездействие по отношению, к тем же несанкционированным перевозкам. Надо повысить роль автовокзалов в укреплении дисциплины и культуры



Для технического обслуживания и ремонта автобусов на предприятии создана хорошо оснащенная производственная база

технологий. Наши объекты оборудованы системами видеонаблюдения. На автобусах установлены навигационное оборудование ГЛОНАСС, тахографы. Оснащение ими транспортных средств заметно повысило исполнительскую дисциплину водителей, свело к минимуму претензии со стороны УГАДН и ГИБДД. Для нас важно, чтобы на момент посадки пассажира ему был выдан билет, который в случае аварии является договором о страховании его здоровья и жизни.

**– По каким направлениям, по вашему мнению, надо всем нам двигаться, чтобы в стране сформировался цивилизованный рынок автомобильных пассажирских перевозок?**

– Многое на этом пути мы преодолели. Но и трудностей не меньше. Если говорить о транспортном

обслуживания пассажиров. В то же время, считаю, необходимо уменьшить давление на бизнес со стороны проверяющих органов. Больше половины проверок, которым подвергают нас, не связаны ни с безопасностью перевозок, ни с охраной труда.

**– Наш разговор мы ведем накануне Нового года. Какие будут у вас пожелания для коллектива и ваших пассажиров.**

– Лично я – целеустремленный оптимист. Твердо верю в будущее компании, нашего дела в целом, в стабильное развитие. Хочу пожелать всем россиянам иметь желание и возможность путешествовать, чтобы им это позволяла экономическая ситуация в государстве. С Новым годом, друзья!

**Интервью взял  
Анатолий КРИЧЕВЦОВ**

# РЕСУРСТРАНС

## ПЕРЕВОЗКИ В РУКАХ ПРОФЕССИОНАЛОВ

Интервью с Сергеем АБРАМОВЫМ,  
техническим директором ООО «РесурсТранс»

**В прошлом году компания ООО «РесурсТранс» отметила свое десятилетие. В 2008-м она была зарегистрирована, началось формирование команды профессионалов. Состоялось открытие в г. Москва ее бэк-офиса. О достигнутых коллективом результатах и перспективах развития мы беседуем с техническим директором компании Сергеем АБРАМОВЫМ.**

– Сергей Андреевич, какие цели и задачи ставили вы перед собой, когда пришли на рынок транспортных услуг?

– Компания ООО «РесурсТранс» специализируется на оказании услуг по управлению такими непрофильными видами структур, как автотранспортные цеха промышленных предприятий в нефтегазовой, металлургической, транспортной, машиностроительной и других отраслях. Все 10 лет мы неизменно развивались, расширяя круг наших заказчиков и совершенствуя формы работы. Сегодня география производственной деятельности компании охватывает территорию России. Растут объемы услуг, расширяется их набор, совершенствуются технологии. Образно говоря, мы создаем новый уровень транспортных активов наших заказчиков и формируем новое качество услуг на отечественном рынке. В достижении своей цели мы опираемся на общемировые тенденции развития отрасли и собственный успешный опыт в разработке и внедрении инновационных решений по оптимизации деятельности наших заказчиков.

– За счет каких факторов вам удается наращивать объем перевозок, а главное – расширять круг заказчиков?



### ● ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Абрамов Сергей Андреевич родился 21 февраля 1973 года в селе Орудьево Московской области.

В 1999 году окончил Московскую государственную академию водного транспорта. Без отрыва от производства на базе Московской международной школы бизнеса «МИРБИС» и London Metropolitan University получил дополнительное образование по специальности «Стратегический менеджмент». Продолжил учебу в Московском автомобильно-дорожном государственном университете, где получил квалификацию MBA в сфере логистики и транспорта.

С 2006 по 2008 год работал главным инженером в ООО «Центр Доставки Топлива». С 2009 по 2012 – начальник управления эксплуатации технологического транспорта ООО «Газпромнефть-Центр». С 2013 года по настоящее время работает техническим директором ООО «РесурсТранс». Одновременно с 2017 года является директором ООО «Транспортный Инжиниринг».



– Формула любого успеха – надежная и стабильная работа в своей профессиональной сфере. Поэтому ничего нового здесь сказать нельзя. Непрерывно совершенствуясь, мы добиваемся лидирующих позиций на рынке сервисных услуг и ведем постоянный поиск новых возможностей для роста. наших заказчиков рассматриваем как партнеров и работаем по каждому проекту, исходя из принципов комплексного подхода, взаимного долгосрочного партнерства и полной информационной открытости. Работая в разных регионах России, мы внедряем услуги и технологии, которые улучшают жизнь людей и направлены на повышение производительности труда, а также содействуют долгосрочному экономическому росту. При этом мы создаем благоприятную атмосферу для индивидуального развития и самореализации каждого сотрудника компании, что позволяет людям вносить достойный вклад в общий командный результат и гордиться своей работой. Укрепляя деловое партнерство на долгосрочной основе, мы стремимся не только выполнить поставленные нами задачи, но и успешно продвигаться вперед. Работая в тесной связке с нашими партнерами, мы постоянно

расширяем горизонты бизнеса и открываем новые вершины взаимного успеха. Помимо делового направления наша компания придерживается активной социальной позиции, уделяя большое внимание благотворительности. Мы не стараемся изменить весь мир, мы оказываем помощь и поддержку тем, кто нахо-



дится рядом с нами и нуждается в содействии. Наша цель – не только помочь, но и подарить радость тем, кто больше других в этом нуждается, ведь вместе с подарками мы дарим любовь и заботу.

Сегодня, чтобы успешно конкурировать, недостаточно иметь современную технику и квалифицированные кадры. Много зависит от эффективной и безопасной работы всего производственного комплекса в целом. Расскажите подробнее о системе мер, которые осуществляются на предприятиях компании и направлены на обеспечение безопасной перевозки людей и грузов.

– Конкуренция на рынке транспортных услуг, на которых специализируется наша компания, очень высокая и жесткая. Для того, чтобы оставаться лидером, необходимо качественно работать, предоставляя высочайший уровень услуг, особенно по обеспечению безопасности перевозок. Главное – строго соблюдать правила дорожного движения. За последнее время у нас стабильно снижается количество дорожно-транспортных происшествий, в том числе и за текущий год. Это серьезный результат нашего коллектива.

– Тем не менее дорожно-транспортные происшествия с транспортом компании случаются.

## ● ЦИФРЫ И ФАКТЫ

Транспортная компания ООО «РесурсТранс» оказывает услуги по аутсорсингу автотранспортных цехов крупных промышленных предприятий, а также услуги по грузоперевозкам по всей территории РФ с 2008 г.

Компания «РесурсТранс» успешно реализовала ряд проектов в области аутсорсинга транспортных услуг, среди которых: ОАО «РЖД», ПАО «Интер РАО», АО «Апатит» (ОАО «ФосАгро»), АО «ОХК» «УРАЛХИМ», ОАО «Саратовский НПЗ» (ОАО «НК «Роснефть»), ЗАО «Новокуйбышевская нефтехимическая компания» (ПАО «СИБУР – Холдинг») и пр.

Сегодня ООО «РесурсТранс» управляет более, чем 13 000 единиц транспортных средств, в компании работает более 10 000 сотрудников.

Основные города присутствия – Москва, Санкт-Петербург, Нижний Новгород, Калининград, Саратов, Самара, Екатеринбург, Челябинск, Новосибирск, Чита, Кировск.

Всего около 60 городов присутствия на территории России.

Создано 12 филиалов и обособленных подразделений.

Ежедневно на линии находятся более 8 000 транспортных средств.

– В парке, в котором насчитывается свыше 10 тысяч единиц транспорта, трудно избежать такого. Когда это случается, самое важное – внимательно проанализировать причины ДТП, определить и реализовать меры по предупреждению аналогичных происшествий в будущем. Мы тщательно анализируем все причинно-следственные связи по цепочке «человек – автомобиль – дорога». А дальше, с учетом всех обстоятельств, начинается профилактическая работа. Во всей компании

введен электронный документооборот. В результате существенно упростился процесс диспетчеризации, снизились затраты на него. Так, водители получают путевые листы и отчитываются о выполненной работе с помощью установленных терминалов. Мы расширили их функционал. Установленная дополнительная программа позволяет проводить еженедельное тестирование водителей на знание ими правил дорожного движения. Так, при закрытии путевого листа во-

дитель получает пять вопросов, на которые он должен ответить. Если допускает ошибку, получает дополнительный вопрос. Когда же на каком-то участке происходит ДТП, то все водители тестируются на знание правил дорожного движения в течение недели. Таким образом, на каждом производственном участке у нас установлена коллективная ответственность среди водительского состава за строгое соблюдение правил дорожного движения.

– **Какие другие меры, принимаемые в компании, направлены на укрепление транспортной дисциплины?**

– На предприятии весь транспорт оборудован специальными средствами контроля режима труда и отдыха водителя, а также мониторинга технических характеристик автомобиля. Помимо этих показателей, мы используем возможности информационных технологий для определения качества и стиля вождения каждого водителя. Фиксируются такие показатели, как превышение скорости, резкое ускорение и торможение, резкий поворот. Также мы практикуем трансляцию видеороликов на диспетчерских постах с анализом конкретных дорожно-транспортных происшествий. Ролики ежемесячно обновляются. В них отражается ситуация с безопасностью дорожного движения, как в мире и стране, так и непосредственно на предприятиях нашей компании.

– **В прошлом году вы стали проводить для водителей обучение по курсу «Защитное вождение». Какую в данном случае ставите перед собой задачу?**

– Хочу отметить, что это очный курс учебы с обязательной обратной связью с обучаемыми. Мы учим людей быть психологически готовыми действовать в самых экстремальных ситуациях. Водитель обязан, независимо от самой непредсказуемой дорожной обстановки, избежать дорожно-транспортное происшествие. Этот курс рассчитан на профессиональных водителей. Мы не учим их навыкам вождения автомобиля. В процессе учебы стремимся помочь водителю успеть, когда потребуется проявить свои морально-психологические

качества и, конечно же, профессиональное мастерство и опыт в нестандартной ситуации. А для этого надо быть в постоянной готовности, уметь оперативно анализировать дорожную обстановку и прогнозировать ее развитие. Это очень тонкая материя, и надо научиться ее ощущать. Мы установили такую закономерность. На тех участках, где водители прошли обучение навыкам защитного вождения, аварийность заметно снизилась или ее не стало совсем. Мы понимаем, что это результат всего комплекса мер, которые осуществляются в компании с целью обеспечения безопасной перевозки пассажиров и грузов. Если раньше, два-три года назад, причиной дорожно-транспортного происшествия могла стать самая незначительная случайность, то теперь для этого потребуется крайне неординарная ситуация. Обстановка с обеспечением безопасности дорожного движения у нас еженедельно обстоятельно анализируется в ходе селекторных совещаний с руководителями соответствующих служб. Стратегию действий в этом направлении мы вырабатываем на годовых совещаниях инженеров по безопасности движения. На них обобщаем накопленный опыт, обсуждаем возникающие проблемы, изучаем нововведения транспортного законодательства. В этих вопросах мы тесно взаимодействуем со специалистами Федеральной службы по надзору в сфере транспорта.

– **Конкурсы водительского мастерства, которые стали в компании традиционными, проводятся у вас, как в отдельных колоннах и филиалах, так и в масштабах всего предприятия. Как стать лучшим водителем ООО «РесурсТранс»?**

– Для этого, прежде всего, надо попасть на конкурс. Он проводится у нас каждую осень. Участником конкурса профессионального мастерства может стать практически любой из водительского состава компании. Руководство внимательно подходит к тому, чтобы все водители, работающие в нашей компании, были мастерами своего дела. Это качество напрямую оценивается и со стороны наших заказчиков,

## ● СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

В 2018 году исполнилось десять лет со дня образования ООО «РесурсТранс». 2009 год – начало работы по предоставлению услуг аутсорсинга. Первый проект компании – договор на транспортное обслуживание с ЗАО «Новокуйбышевская нефтехимическая компания» (ПАО «НК «Роснефть»).

В 2010 году был заключен контракт на передачу автопарка на аутсорсинг в «РесурсТранс» Свердловской железной дороги – филиала ОАО «РЖД». Состоялось открытие филиала компании в г. Екатеринбург.

Начиная с 2011 года, компания наращивает свои компетенции в области оказания транспортных услуг на объектах с повышенными требованиями к промышленной безопасности в рамках проекта с ПАО «Саратовский НПЗ» (ПАО «НК «Роснефть»). Следующий этап – ООО «РесурсТранс» предоставляет услуги перевозки опасных грузов. Получена лицензия на осуществление деятельности по сбору, транспортировке, обработке, утилизации, обезвреживанию, размещению расходов I – IV классов опасности. В рамках аутсорсингового проекта с ОАО «Линде Уралтехгаз» компания предоставляет услуги по перевозке опасных, жидких и негабаритных грузов. В 2012 году «РесурсТранс» начинает оказывать логистические услуги в рамках проектов с компаниями АО «Вагонная ремонтная компания – 1» и АО «Вагонная ремонтная компания – 2». В г. Владимир открывается второй бэк-офис. Компания внедряет в работу логистический модуль, начинает работу группа логистов. Компания постепенно развивает и внедряет собственные IT решения. Для оптимизации работы с ОАО «РЖД» была внедрена система «Авто-контроль» по подаче заявок заказчиком, которая представляет из себя веб-интерфейс и позволяет подавать заявки, видеть их статус и отчет по исполнению лимитов.

В 2013 году «РесурсТранс» выходит на рынок услуг пассажирских перевозок. Компания оказывает пассажирские перевозки в сложных условиях Крайнего Севера для компании Кировский филиал АО «Апатит». Открывается обособленное подразделение в г. Кировск.

«РесурсТранс» продолжает развивать свои компетенции в управлении транспортным предприятием с широким географическим охватом. В 2015 году в управление компании поступает автотранспортный парк восьми филиалов ОАО «РЖД» (Московская железная дорога, Южно-Уральская железная дорога, Забайкальская железная дорога, Куйбышевская железная дорога, Западно-Сибирская железная дорога, Калининградская железная дорога, Приволжская железная дорога, Горьковская железная дорога). Были открыты филиалы «РесурсТранс» в восьми городах: Москва, Новосибирск, Калининград, Челябинск, Нижний Новгород, Чита, Саратов, Самара и бэк-офис в г. Нижний Новгород.

С 2017 года компания запускает аутсорсинговый проект с Балаковский филиал АО «Апатит» и начинает оказание транспортных услуг для ПАО «Северсталь». Открывается обособленное подразделение в г. Балаково.

В этом году компания переходит на более высокий уровень оказания услуг пассажирских перевозок. В рамках проекта с ПАО «Интер РАО» «РесурсТранс» предусматривает оказание услуг легковым пассажирским транспортом, включая VIP обслуживание первых лиц компании.

В конце года «РесурсТранс» расширяет сотрудничество с компанией ПАО «Интер РАО» и запускает масштабный проект оказания аутсорсинговых услуг для 15 филиалов компании АО «Интер РАО – Электрогенерация».

В 2018 году компания расширяет географию предоставления услуг ОАО «РЖД». Она открывает филиал в г. Санкт-Петербурге и начинает предоставлять услуги транспортного аутсорсинга для еще одного филиала ОАО «РЖД» – Октябрьская железная дорога.

«РесурсТранс» продолжает наращивать свои компетенции в области предоставления услуг аутсорсинга предприятиям химической промышленности. Теперь портфель компании включает еще и проекты с АО «Воскресенские минеральные удобрения», филиал «ПМУ» АО «ОХК» «УРАЛХИМ» в г. Перми, филиал «Азот» АО «ОХК» «УРАЛХИМ» в г. Березники.



доверие которых мы заслужили благодаря профессионализму. Цель соревнований в профессиональном мастерстве – закрепить основы транспортной дисциплины и определить лучших в своей специальности. Такое соревнование дает участникам стимул к профессиональному совершенствованию. Это популярное корпоративное мероприятие. Стать его участником очень престижно для нашего водителя. Для этого водитель не должен иметь нарушений правил дорожного движения и правил внутреннего распорядка организации работы, а также не иметь замечаний по работе со стороны заказчика. Сначала в автоколоннах выбирают лучших работников в трех номинациях: лучший водитель легкового автомобиля, грузового автомобиля и автопоезда. Затем отбор идет в филиале, где в каждой номинации определяются по три призера. В межрегиональном конкурсе профессионального мастерства участвуют 33 человека, по три из каждого филиала. Как правило, мы приурочиваем его ко Дню работников автомобильного транспорта. В этом году мы проводили его в городе Сочи. Конкурс проходит обычно в несколько этапов. Это

тушение с помощью огнетушителя очага возгорания, оказание первой доврачебной медицинской помощи, знание правил дорожного движения. И, наконец, практическое вождение.

**– Таким образом, участникам состязаний предстояло доказать своё первенство в ходе теоретического и практического этапов. Насколько большой была дистанция в ходе этих испытаний между лидерами и отстающими?**

– Первый этап включал проверку знаний правил дорожного движения. За 20 минут необходимо было ответить на 20 вопросов. С этой частью все конкурсанты справились достаточно успешно. Отдельные водители на это задание затратили по три-четыре минуты. Это отличный результат. За скорость ответа они получали дополнительные баллы, поэтому каждый из них старался ответить быстро, а главное правильно. Была здоровая командная борьба. Далее последовал практический этап. Он подразумевал проверку теоретических и практических знаний водителя, осуществляющего перевозку грузов и пассажиров. Жюри строго следило за тем, как водитель оформляет документы, производит

осмотр транспортного средства на предмет его технической готовности и так далее. При «тушении пожара» с помощью огнетушителя учитывались скорость подавления пламени, правильность использования спецсредств и то, с какой стороны, наветренной или подветренной, тушил огонь конкурсант. А умение оказывать первую доврачебную помощь водители демонстрировали на манекене. Все участники показывали высокие результаты, что свидетельствует о мастерстве и профессионализме наших водителей. Это то, к чему мы все стремимся, в том числе благодаря проводимым конкурсам профессионального мастерства. Кроме того, участники подобных межведомственных мероприятий имеют возможность встретиться с коллегами из других филиалов, обменяться с ними опытом работы, поделиться житейской мудростью, добрыми советами. Должен сказать, что системная работа по укреплению безопасности перевозок пассажиров и грузов приносит хорошие результаты. Это отмечают заказчики, а также руководство нашей столицы. Хочу привести слова Благодарственного письма заместителя Мэра Москвы и Правительства Москвы, руководителя Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы Максима Ликсутова. Вот что он пишет в адрес коллектива ООО «РесурсТранс»: «Благодарю вас за добросовестный труд, успешную реализацию государственной политики в области охраны труда, обеспечение безопасности на производстве, внимание, уделяемое профилактике профессиональных заболеваний, а также за активную работу в сфере охраны условий труда и здоровья работников транспортной отрасли! Желаю Вам дальнейших успехов в работе на благо города Москвы и москвичей!» Спасибо за высокую оценку нашего труда. Будем и впредь держать эту планку. В заключение хочу пожелать в новом году многочисленному коллективу нашей транспортной компании счастья, здоровья, успешных новых проектов и прекрасных путешествий!

**Беседовал  
Валерий КАЛИНИЧЕНКО**



# ИРКУТСКАЯ ПЯТИЛЕТКА

**Александр БОНДАРЬ, журналист**

Участники презентации ознакомились с экономическим развитием региона, формированием инвестиционного климата, перспективными инвестиционными проектами области. В мероприятии приняли участие глава ТПП РФ Сергей Катыйрин, губернатор Иркутской области Сергей Левченко, руководитель фракции КПРФ в Госдуме РФ Геннадий Зюганов (иркутский губернатор – член компартии), глава Хакасии Валентин Коновалов, представители органов исполнительной власти региона, российские и иностранные предприниматели, представители дипломатического корпуса, журналисты.

В фойе Конгресс-центра ТПП РФ была развернута выставочная экспозиция, представляющая общие сведения о регионе, конкурентные преимущества, промышленный потенциал, меры поддержки инвесторов, достижения и крупнейшие проекты, туризм и озеро Байкал. Модератором мероприятия выступил вице-президент ТПП РФ Владимир Дмитриев.

Иркутская область – это Байкал, леса, развитые промышленность и сельское хозяйство, огромный научный потенциал, туристический потенциал, но прежде всего самая главная ценность – те, кто там живет, работает, сказал в кратком приветственном слове Президент ТПП РФ Сергей Катыйрин. Это, отметил он, один из самых интересных и значимых регионов страны, и, безусловно, презентация вызовет интерес новых инвесторов, которые обязательно найдут себе в Иркутской области новых партнеров.

По мнению Геннадия Зюганова, одна из основ поступательного развития области – отличная управленческая команда губернатора. Это подтверждает и такой факт: по эффективности работы исполнительной власти регион находится в первой десятке в РФ.

Буквально в ближайшие дни, сообщил губернатор Сергей Левченко, будет утверждена пятилетняя стратегия развития региона. «Иркутская пятилетка», как ее стали называть, ставит четкие, тщательно продуманные цели и намечает конкретные этапы их



**В ТПП РФ прошла презентация экономического, промышленного и инвестиционного потенциала Иркутской области. Это – один из наиболее развитых регионов Российской Федерации.**

достижения, сообщил он. Известно, сколько и где взять деньги на каждый проект, так что это серьезный рабочий план с конкретными датами исполнения всех его этапов. Иркутская область, подчеркнул, в частности, губернатор, имеет мощную промышленную базу развития, ее товары продаются в ста странах мира, внешнеторговый оборот превысил 8 миллиардов долларов.

В своем приветственном слове президент Союза «Торгово-промышленная палата Восточной Сибири» Алексей Соболев напомнил старую истину: великую нацию делают не ресурсы, которыми она обладает, а то, как она ими распоряжается. В Иркутской области сегодня именно так стараются хозяйствовать, а огромными ресурсами природа регион не обидела. На площади в 775 тысяч кв. километров, где проживает 2,4 млн человек, находится 31 процент всех разведанных в России запасов золота. Регион занимает первое место по добыче и переработке древесины (заготавливается ее 35 млн кубометров в год). Здесь 8 процентов всех российских газовых запасов, 7 процентов – угля. Об этом рассказал министр экономического развития Иркутской области Евгений Орачевский. Его презентация экономического и инвестиционного потенциала региона вызвала живой интерес.

Впрочем, не менее интересными для присутствующих были и другие

презентации. С проектом «Создание газохимического комплекса в Усть-Кутском районе Иркутской области» выступил член Совета директоров АО «ИНК-Капитал» Сергей Донской. Об инвестиционных проектах АО «Фарма-синтез» по строительству фармацевтических заводов в регионе рассказал президент компании Пуния Викрам Сингх. О совместном проекте комплексного развития туристического кластера «Южное побережье Байкала» сообщила заместитель председателя Байкальского банка «Сбербанка России» Оксана Лобова.

«Экономический потенциал развития АПК Иркутской области. Прогнозы и перспективы. Механизмы господдержки АПК Иркутской области. Новые направления и существующие проблемы» – такой была тема презентации первого заместителя министра сельского хозяйства области Натальи Жилкиной.

После завершения презентации ее участники ответили на многочисленные вопросы представителей СМИ. Но на этом деловая часть представления возможностей региона не закончилась. Состоялись еще два заседания секций – Совета ТПП РФ по инвестиционной политике и Комитета ТПП РФ по предпринимательству в сфере туризма. Темы заседаний: «Механизмы поддержки инвестиционной деятельности в Российской Федерации. Запросы региона» и «Перспективы развития туризма Иркутской области». ■

# ЯЛТИНСКИЙ ФОРУМ ПРОТИВ САНКЦИЙ

**Александр САВЕНКОВ**, журналист

**В Торгово-промышленной палате Российской Федерации состоялся бизнес-форум «Дни делового Крыма в Москве».**

**М**одератором мероприятия выступил заместитель председателя Совета министров Республики Крым при Президенте Российской Федерации Георгий Мурадов. Приветствуя участников бизнес-форума, он отметил, что уже стало доброй традицией проведение деловых дней Крыма в Москве, вызывающих значительный интерес у российского предпринимательского сообщества, иностранных торговых партнеров. Нынешний организован Постоянным Представительством Республики Крым при Президенте Российской Федерации, правительством Москвы, Деловым и культурным центром Республики Крым при содействии ТПП РФ.



Модератором мероприятия выступил заместитель председателя Совета министров Республики Крым при Президенте Российской Федерации Георгий Мурадов

Регион, по словам Георгия Мурадова, предлагает широкомасштабное сотрудничество для предпринимателей страны, развивает гуманитарную деятельность, привлекает зарубежных партнеров к взаимовыгодному сотрудничеству. Ярким подтверждением такой деятельности является Ялтинский международный экономический форум,

проводящийся в Республике Крым. В работе очередного из них приняло участие свыше 3 тысяч человек из 70 стран мира и 45 регионов России. Республика активно ведет борьбу с экономической блокадой, успешно преодолевая ее совместно со всей Россией и при помощи зарубежных друзьями. Полуостров становится южными торгово-экономическими воротами России, открывающими путь на Ближний Восток и в страны Африки, отметил Георгий Мурадов.

От имени ТПП РФ к присутствующим обратился вице-президент Торгово-промышленной палаты Российской Федерации Владимир Падалко, положительно оценивший работу правительства Республики Крым по налаживанию тесных партнерских связей со странами ближнего и дальнего зарубежья, в частности, с Сирией. По словам Владимира Падалко, подписано более 50 двусторонних соглашений между правительством Республики Крым и российскими регионами. Задача состоит в том, чтобы они заработали, и в этом вопросе ТПП РФ может оказать поддержку.

С некоторыми итогами сотрудничества правительства Москвы участников бизнес-форума ознакомил руководитель Департамента национальной политики и межрегиональных связей города Москвы Виталий Сучков. По его словам, в текущем году подписан ряд соглашений между регионами, результатом которых стало увеличение роста торгового оборота. Кроме того, подписано Соглашение о торгово-экономическом, научно-техническом и культурном сотрудничестве, которое позволит укрепить взаимоотношения в градостроительной политике, социальной, образова-



Заместитель председателя Совета министров – министр финансов Республики Крым Ирина Кивико

тельной и других сферах, полагает Виталий Сучков.

Об экономической ситуации, складывающейся в Республике Крым, рассказала заместитель председателя Совета министров – министр финансов Республики Крым Ирина Кивико. В презентации она констатировала рост валового регионального продукта в 2017 году на 14,7 процентов, увеличение доходов регионального бюджета. По ее словам, значительный рост наблюдается в машиностроительной отрасли (37 процентов), производстве электрического оборудования (41 процент), химических веществ и продуктов (45 процентов) и других отраслях экономики полуострова. Активно идет процесс газификации населенных пунктов, к 2020 году регион будет полностью обеспечен за счет собственных мощностей электроэнергией, отметила представитель правительства. Построен и сдан в эксплуатацию современный международный аэропорт Симферополя, обновляется транспортный парк городского хозяйства.

Касаясь развития туристической отрасли, Ирина Кивико подчеркнула,



Дары крымской земли

что по предварительным итогам текущего года Республику Крым посетило порядка 7 млн туристов, что привело к росту налоговых поступлений от этой отрасли на 29,4 процента. В Крыму активно поддерживается малый и средний бизнес. Так, с 2014 по 2018 гг. на поддержку субъектов малого и среднего бизнеса было направлено порядка 1 млрд рублей. Создано более 3 тысяч новых рабочих мест, констатировала член правительства.

Со своей стороны, депутат Государственной Думы ФС РФ Михаил Шерemet отметил, что бизнес-форум с каждым годом максимально способствует развитию деловых контактов, привлечению новых бизнес-партнеров, решению коммерческих задач, расширению сотрудничества в других сферах. Высокий уровень представительства на бизнес-форуме как со стороны органов власти, так и со стороны бизнеса является еще одним аргументом в пользу взаимной заинтересованности сторон в реализации инвестиционных проектов Республики Крым.

О деятельности АНО «Южный региональный центр поддержки экспорта» Министерства экономического развития Республики Крым рассказала присутствующим Наталья Серова, констатировавшая, что, несмотря на санкционный режим со стороны стран Запада, Крым обладает серьезным экспортным потенциалом. С 2019 года начнут работать контракты, заключенные ранее, которые повысят уровень доходности республики, отметила она.

Директор «Крымско-сирийского Торгового дома «Содружество»

Сергей Голяндин осветил тему международного сотрудничества. Он подчеркнул, что сирийское направление вызывает большой интерес у предпринимателей Крыма. Торговый дом готов оказать содействие заинтересованным бизнесменам в установлении партнерских отношений не только для крымских предпринимателей, но и всем российским заинтересованным лицам.

О нынешнем дне и перспективах развития транспортной инфраструктуры Республики Крым рассказал заместитель председателя, секретарь Крымского регионального отделения, член правления ВЭО России Владимир Гелайко. По его словам, открытие автомобильного движения по Крымскому мосту, а также ожидаемый запуск железнодорожных перевозок, дали новый импульс для развития всего региона.

Заведующая кафедрой стратегического планирования и экономической политики МГУ им. М.В.

Ломоносова Елена Ведута затронула вопрос цифровизации отечественной экономики, предложив использовать Республику Крым как полигон для отработки цифровых технологий в экономике и других сферах.

Тему банковского обеспечения деятельности бизнеса поднял в выступлении вице-президент ПАО РНКБ Банк Игорь Чумаковский. Финансовый институт, по его словам, активно принимает участие в государственных программах льготного кредитования бизнеса, запускает новые кредитные продукты со сниженной ставкой.

Член Общественной палаты Российской Федерации от Общественной палаты Республики Крым Иван Абажер отметил роль этой организации в развитии экономики полуострова, подчеркнув, что она может серьезно влиять на формирование законодательной базы Республики Крым.

Директор ГАУ «Деловой культурный центр Республики Крым» Ярослав Иванченко ознакомил участников заседания с содержанием предстоящего V Ялтинского международного экономического форума, который пройдет в Крыму в 2019 году.

Подводя итоги работы бизнес-форума, директор Департамента выставочной, ярмарочной и конгрессной деятельности ТПП РФ Игорь Коротин обратил внимание на то, что подобные мероприятия должны быть нацелены на интеграцию Крыма в экономику Российской Федерации, укрепление связей с регионами.



Участники и гости форума

# СЧАСТЛИВЫХ ДОРОГ!

**1 декабря – юбилей у самого известного автомобилиста России: исполнилось 60 лет генеральному директору Ассоциации международных автомобильных перевозчиков Андрею Николаевичу КУРУШИНУ. Вся его трудовая деятельность связана с автомобильным транспортом.**

**Р**одился Андрей Николаевич 1 декабря 1958 года в г. Горьком. В 1981 году окончил Горьковский политехнический институт по специальности «Автомобили и автомобильное хозяйство». Сразу же был призван на службу в ряды Советской Армии – в течение двух лет командовал автомобильным взводом. После демобилизации трудится в Горьковском территориальном производственном объединении автомобильного транспорта «Горькийавтотранс», где прошел путь от старшего инженера лаборатории по технической эксплуатации автомобилей «КамАЗ» до начальника технического отдела объединения.

Именно в этом коллективе Андрей Николаевич состоялся как профессионал и грамотный организатор отрасли. В будущем приобретенный опыт и знания позволяли ему в условиях экономических катаклизмов нашей новейшей истории, политических метаморфоз находить в процессе своей производственной деятельности единственные верные ориентиры, чтобы на каждом участке, который ему доверяли, приносить максимальную пользу трудовому коллективу, обществу, нашему Отечеству.

В дальнейшем Андрей Николаевич работает заместителем, а затем генеральным директором транспортно-экспедиторского предприятия Всесоюзного внешнеэкономического объединения «Союзвнештранс» в городе Нижний Новгород, где приобретает большой опыт организации международных автомобильных перевозок. Следующие этапы его трудовой биографии – руководство коллективами ООО «Нинэксим» и государственного предприятия Нижегородской области «Нижегородпассажиравтотранс». В 2005 году он был назначен директором Департамента транс-



порта и дорожного хозяйства Нижегородской области.

Везде, где бы не работал Андрей Николаевич, его отличало высокое чувство ответственности за порученное дело. Опыт и профессионализм, активная жизненная позиция предопределили его дальнейшую судьбу. С 16 июня 2008 года А.Н. Курушин – генеральный директор Ассоциации международных автомобильных перевозчиков. Образованная в 1974 году, сегодня Ассоциация объединяет около 1500 автотранспортных компаний, осуществляющих перевозки грузов и пассажиров в международном автомобильном сообщении. Основные задачи АСМАП – защита интересов членов Ассоциации и национального рынка транспортных услуг; создание благоприятных условий для международных автоперевозок; повышение конкурентоспособности отечественных предприятий. Мобилизуя коллектив на достижение этих программных целей, Генеральный директор берет на вооружение лучший мировой опыт и самые прогрессивные технологии. Ассоциация представлена в консультативных и общественных органах при Коми-

тете по транспорту и строительству Государственной Думы Российской Федерации, Министерстве транспорта РФ, Федеральном дорожном агентстве, Департаменте государственной политики в области обустройства пунктов пропуска через государственную границу РФ, Федеральной таможенной службе России. АСМАП последовательно отстаивает интересы российских перевозчиков на международном уровне, в том числе в рабочих органах Европейской Экономической Комиссии ООН, ЭСКАТО, ШОС и Международного транспортного форума.

Ассоциация под руководством А.Н. Курушина занимается работой по нормотворчеству. Ее представители участвуют в заседаниях рабочих групп, созданных при Государственной Думе Российской Федерации, федеральных органах исполнительной власти, Открытом Правительстве, РСПП, Торгово-промышленной палате Российской Федерации. В работе над подготовкой проектов федеральных законов и других нормативных правовых актов АСМАП активно отстаивает интересы российских международных

автоперевозчиков. Оказывает им практическую помощь, принимая участие в судебных заседаниях арбитражных судов, судов общей юрисдикции, где представляет интересы перевозчиков при рассмотрении дел, связанных с таможенным и транспортным законодательством.

На всех этапах своей производственной деятельности Андрей Николаевич ведет активную общественную работу. В 1999 – 2005 годах являлся президентом Нижегородской ассоциации автотранспортников. Участвует в работе Координационного совета по транспортной политике Минтранса России. С 2015 года входит в состав Президиума Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ/IRU). Постоянно работает над повышением своих профессиональных знаний. В 2008 году после окончания Нижегородского государственного университета ему присуждается степень магистра менеджмента по направлению «Менеджмент».

В профессиональной и общественной деятельности Андрей Николаевич активно сотрудничает с Федеральной службой по надзору в сфере транспорта Российской Федерации. Совместными усилиями специалистов Службы и представителей Ассоциации оперативно решаются вопросы оптимизации работы на международных автомобильных маршрутах, совершенствования организации перевозки пассажиров и грузов.



18 января 1974 года принято Постановление Совета Министров СССР № 43-21 о присоединении СССР к Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП и создании Ассоциации советских международных автомобильных перевозчиков (АСМАП).

Профессиональная и общественная деятельность А. Н. Курушина отмечена рядом государственных и ведомственных наград. Указом Президента РФ в 2013 году ему присвоено Почетное звание «Заслуженный работник транспорта Российской Федерации». Он награжден орденом «За профессиональную честь, достоинство и почетную деловую репутацию» III степени и орденом «Профессионал России». Отмечен нагрудным знаком «Почетный работник транспорта России» и рядом других.

Уважаемый, Андрей Николаевич! От имени коллектива аппарата и многочисленного отряда работ-

ников Федеральной службы по надзору в сфере транспорта сердечно поздравляю вас с 60-летним юбилеем. Мы желаем вам крепкого здоровья, новых успехов в жизни и труде на благо нашей России. Ваш исключительный профессионализм, огромный производственный и жизненный опыт, обостренное чувство ответственности за доверенное дело были и остаются надежной основой эффективной работы. Вы всегда с оптимизмом смотрите в будущее, нацелены на результат, на успех.

Искренне желаем вам интересной насыщенной жизни, новых ярких свершений. Пусть сбываются все ваши планы и надежды, а сердце наполняют свет и теплота. Счастливых дорог на российских и международных автомагистралях! И в дальнейшем надеемся на конструктивную и согласованную совместную работу специалистов Федеральной службы по надзору в сфере транспорта и Ассоциации международных автомобильных перевозчиков по укреплению безопасности и эффективности работы транспортного комплекса страны.

Новых вам побед и достижений! С уважением,

**Асланбек АХОХОВ,**  
Заместитель руководителя  
Федеральной службы по надзору  
в сфере транспорта  
Российской Федерации



## ВАЖНЕЙШАЯ НАЦИОНАЛЬНАЯ ЗАДАЧА

Людмила ВОЙНИЦКАЯ, публицист  
Фото автора

**В ноябре состоялся VI Московский Международный инженерный форум, посвященный роли и месту инженера в цифровой экономике. Его участники высказали много предложений, пожалуй, главное из которых адресовано Правительству РФ и Минобрнауки: восстановить в правовом пространстве России профессию «инженер». Потому что лишь при высококвалифицированных инженерных кадрах можно занять в ближайшем будущем достойное место в ряду лидеров технологически развитых государств.**

**VI** Московский Международный инженерный форум с заявленной темой «Инженерные кадры в цифровой экономике» (ММИФ – 2018), собрал около 800 представителей российской и зарубежной научно-технической и инженерной общественности, законодательной и исполнительной власти, профсоюзов. В нем участвовали более 300 столичных и региональных предприятий и вузов.

Форум ежегодно традиционно проводится по инициативе Московской Конфедерации промышленников и предпринимателей (работодателей) с участием Министерства

промышленности и торговли РФ, Министерства труда и социальной защиты РФ, Российского союза промышленников и предпринимателей, Союза машиностроителей России, Российской инженерной академии, Национальной палаты инженеров, Российского союза инженеров, при поддержке Департамента науки, промышленной политики и предпринимательства города Москвы.

Накануне форума на его площадках прошли заседания трех круглых столов. Вот их темы: «Интеллектуальная мобилизация для кадрового обеспечения технологического развития России в цифровую эпоху»,

«Отечественный и зарубежный опыт реализации инженерных образовательных программ совместно с промышленными партнерами» и «Инженер в цифровую эпоху: компетенции и рынок труда».

А 22 ноября, традиционно на деловом пространстве отеля «Ритц-Карлтон», председатель оргкомитета Московского международного инженерного форума (ММИФ), депутат Государственной Думы, председатель Московской Конфедерации промышленников и предпринимателей (работодателей), доктор экономических наук, профессор Елена Панина открыла

пленарное заседание. «Сегодня, – заявила она, – говорят, что искусственный интеллект будет править миром. Неважно, кто будет править миром. Главное, что в этом мире будет очень востребована профессия «инженер». Но востребованы будут только те инженеры, которые владеют навыками нового информационного и цифрового подхода к инженерному знанию, новыми способами поставки и решения инженерных задач. Они будут не только востребованы, но и жизненно необходимы для внедрения нового технологического уклада, для технологического прорыва, для цифровой экономики. И об этом будем говорить на сегодняшнем форуме».

Далее Елена Панина подчеркнула: «Распространяется мнение, что в будущей экономике профессия «инженер» исчезнет, и все будет решать искусственный интеллект. Однако любые, самые невероятные научные идеи могут быть воплощены только при помощи соответствующего оборудования, аппаратуры и машин. А для их создания нужны инженеры. Профессия инженера не исчезнет, но она принципиально изменится. И готовиться к этому изменению нужно было уже вчера».

Россия отстает в подготовке новых инженеров от ведущих индустриальных стран на какое-то время. Но, по мнению Елены Паниной, если не совершить технологический прорыв в подготовке инженерных кадров, то можно отстать навсегда, что будет являться прямой угрозой государственной безопасности и суверенитету. Поскольку именно научный и технический прогресс определяют место государств в таблице о рангах.

Форум был посвящен цифровизации, и в качестве примера развития информационных технологий, создающих новые возможности для инженерного труда, Елена Панина привела BIM технологии – информационное моделирование сооружений и объектов. С помощью этой технологии наши инженеры уже во всю строят не только цифровые трехмерные модели зданий. Описывается весь процесс строительства и эксплуатации, начиная с инженерных изысканий и заканчивая графиком проведения

ремонта и обслуживания. Использование такого метода проектирования требует создания объемной базы данных: всей архитектурно-конструкторской, технологической, экономической и иной информации. Применение этого метода позволяет существенно улучшить организацию процесса строительства. То или иное изменение проекта, что часто бывает в процессе строительства, автоматически меняет все связанные с ним параметры, вплоть до чертежей, спецификаций и календарного графика. Появляется

мощный технологический потенциал, который позволяет совершить настоящий рывок в повышении качества жизни людей, в модернизации экономики, инфраструктуры и государственного управления... Дело в том, что скорость технологических изменений нарастает стремительно, идет резко вверх. Тот, кто использует эту технологическую волну, вырвется далеко вперед. Тех, кто не сможет этого сделать, она – эта волна – просто захлестнет, утопит... Технологическое отставание, зависимость означают снижение



возможность четкого контроля временных, трудовых и финансовых показателей процесса строительства, и это позволяет оперативно принимать необходимые меры, повышать качество и снижать стоимость строительства.

Этот пример, по мнению депутата, «демонстрирует не только принципиальное изменение подходов к постановке инженерных задач в строительстве, но и формулирует потребность в подготовке кадров новых инженеров-строителей». В ходе пленарного заседания Елена Панина подняла ряд острых вопросов, касающихся стратегии технического развития России, государственной политики в сфере инженерного образования, востребованности новых компетенций и изменений на рынке труда. Не случайно проблеме технологического развития уделено большое внимание Президентом Владимиром Путиным в Послании Федеральному Собранию, в котором он, в частности, сказал: «В мире сегодня накапливается гро-

безопасности и экономических возможностей страны, а в результате – потерю суверенитета». И для того, чтобы «использовать эту технологическую волну, вырваться далеко вперед» необходимо иметь фундаментальную науку на передовых мировых позициях, мощный блок отраслевой науки, конструкторских и проектных организаций и современную промышленность, остро заинтересованную в инновационном развитии. Очевидно, что одним из необходимых условий реализации этих требований является наличие квалифицированных научных и инженерных кадров. Обеспечение их подготовки – важнейшая национальная задача».

Говоря о перспективах и проблемах современного инженерного образования в России, преимуществах и недостатках различных подходов к инженерному образованию, Елена Панина обратила внимание президиума и зала на необходимость скорейшего принятия закона об инженерной деятельности, так

как сейчас вузы выпускают лишь магистров и бакалавров. Важно поднять престиж профессии инженера, которой пока в России вроде как и не существует. Депутат считает, что «переход на европейскую систему образования высшей школы с подготовкой бакалавров и магистров дополнительно привел к падению уровня подготовки инженеров. Сократился объем специальных лекций, изменилась целевая подготовка студентов: магистров готовят для научной, исследовательской, преподавательской работы, а бакалавров – на уровне техников. И ситуацию практически не изменило введение специальности бакалавр-инженер и магистр-инженер. Подготовка их осталась по-прежнему недостаточной».



Странно, по мнению Елены Паниной, «выглядят предложения зачислять сразу после вуза бакалавров-инженеров на инженерные должности, а магистров-инженеров на должности ведущих инженеров. В большинстве случаев картина иная, предприятиям достаточно долго приходится доучивать принятых на работу выпускников вузов с тем, чтобы доверить им самостоятельную инженерную работу. Только отдельные вузы сохранили такой вид образования как «специалитет», несмотря на то, что в болонской системе обучения она отсутствует. Высказываются соображения, что диплом выпускника российского вуза, в котором указана квалификация «специалист», не будет признаваться в Европе. Следует заметить, что и дипломы бакалавров и магистров

российских вузов в Европе при приеме на работу никто не торопится признавать». Елена Панина в связи с этим резонно задает вопрос: «А стоит ли ради содействия устройству на работу в Европе небольшому числу наших соотечественников наносить ущерб отечественному инженерному образованию? Студенты, обучающиеся по программе «специалитета», получают дополнительные специальные знания и в большей мере готовы к инженерной деятельности. Представляется целесообразным более широко внедрять в вузах это направление и восстановить в правовом пространстве страны профессию «инженер», без всяких искусственных словосочетаний, как например, «бакалавр-инженер».

Практико-ориентированное обучение сказывается положительно на уровне подготовки студентов старших курсов, которые одновременно с учебной, начинают участвовать в решении реальных научных и промышленных задач.

Оправдывает себя и целевой набор студентов, формируя их дополнительную мотивированность и помогая решать кадровую проблему отдельных организаций и территорий. Один из способов укрепления связей организаций промышленности с вузовской наукой – создание и размещение вузовских кафедр на их территории. Вуз получает возможности актуализировать процесс обучения, привлекая к нему и работников предприятий. Преподаватели, аспиранты приобретают дополнительные возможности для занятий

научной деятельностью. Студенты, проходя практику на предприятии, приобретают практические знания, а в ряде случаев, имеют возможность включиться в практические исследования. Предприятие приобретает возможность подключения квалифицированных специалистов к решению стоящих перед ним задач.

Но развитие такого сотрудничества в настоящее время встречает ряд трудностей. Предприятие вынуждено требовать с вуза оплату аренды помещений, занимаемых кафедрой, оплату коммунальных услуг, плату за использование производственных помещений и оборудования, инфраструктуры предприятия. Вуз же зачастую не располагает необходимыми средствами. Целесообразно на законодательном уровне проработать вопрос освобождения вузов при создании на предприятиях своих кафедр от арендной платы за занимаемые площади и платы за используемое оборудование. При этом одновременно следует ввести льготы для предприятий в части уплаты налога на имущество, используемое специалистами и студентами кафедры вуза; установить ставки налога на прибыль в местный бюджет от реализации продукции, разработанной или производимой с участием сотрудников кафедры в размере до десяти процентов; предоставить субсидии на внедрение в производство продукции совместной разработки.

Невозможно нормальное развитие инженерного дела в стране без отраслевой науки. Отраслевой институт должен реализовывать весь комплекс работ по внедрению результатов научных исследований, новых идей в жизнь. Это и разработка технологических процессов, и создание аппаратного и приборного их оформления. Именно отраслевая наука помогает внедрять новые процессы, оборудование в организациях промышленности, решать возникающие у них производственные вопросы. Организации отраслевой науки, накапливая информацию о продукции отрасли, технологиях и технических решениях ее производства, включая мировой опыт, сырьевой базе, смежниках, потребителях продукции,

становятся наиболее компетентными организациями для разработки стратегий и планов развития отрасли. Именно организации отраслевой науки могут обеспечить качественную разработку технических условий, стандартов, нормативов. В развитии отраслевой науки нельзя уповать только на бизнес, так как финансирование отраслевой науки – бизнес рискованный. Поэтому целесообразно обеспечивать ее совместное финансирование государством и бизнесом.

Нашли свое отражение в выступлении Елены Паниной проблемы изобретательства и рационализации, их роль в обеспечении технического прогресса, защиты интеллектуальной собственности, патентования, популяризации инженерной деятельности. Эти и другие проблемы в своих выступлениях дополнили и раскрыли в деталях президент РСПП Александр Шохин, председатель ФНПР Михаил Шмаков, заместитель министра промышленности и торговли РФ Гульназ Кадырова, заместитель министра труда и социальной защиты РФ Любовь Ельцова, директор Департамента государственной политики в сфере высшего образования и молодежной политики Минобрнауки Артемий Рожков, руководитель Департамента предпринимательства и инновационного развития города Москвы Алексей Фурсин, председатель Московской Федерации профсоюзов Михаил Антонцев, президент Национальной палаты инженеров России Игорь Мещерин, президент Российской инженерной академии Борис Гусев, ректор Государственной академии интеллектуальной собственности Иван Блинец, генеральный директор ППК «Миландр» Михаил Павлюк, председатель совета директоров ОАО «Московский завод тепловой автоматики» Агаси Тутуджян, директор инженерной компании «К4» Максим Гребенников и другие.

Обсудив важные для инженерного сообщества вопросы, участники форума высказали много предложений, и по итогам пленарного заседания принял рекомендацию, которые будут направлены органам законодательной и исполнительной власти, общественным и граждан-



ским институтам. Делегаты ММИФ уверены, что вопросы цифровизации должны находить отражение во всей системе стратегического планирования с учетом особой роли инженерных кадров, инженерных разработок и всего, что связано с инженерной деятельностью.

Перед пленарным заседанием состоялось награждение дипломами оргкомитета ММИФ – 2018 победителей региональных и международных конкурсов профессионального мастерства среди представителей инженерных профессий по итогам 2018 года. Дипломы вручили Елена Панина и Любовь Ельцова. Среди награжденных – и москвичи, и инженеры из других регионов, приехали даже заведующий кафедрой «Энергетические установки и электрооборудование судов» Олег Белов и курсант третьего курса Ирина Шишко мореходного факультета КамчатГТУ. Саратовский регион представили на форуме ведущий инженер-конструктор АО «КБПА» (входит в КРЭТ) Сергей Корюхов и инженеры АО «Саратовский агрегатный завод». В апреле этого года Корюхов стал победителем конкурса «Лучший инженер-машиностроитель Саратовской области – 2018» в компетенции «Конструкторское проектирование в САД».

Участники форума ознакомились с выставкой-презентацией новых инженерных решений и передовых технологий, свои экспонаты и разработки представили 47 организаций промышленности, науки и учебных заведений. Например, свои разработки привезли члены Между-

народного инновационного клуба «Архимед» и Комитета по изобретательской, рационализаторской и патентно-лицензионной деятельности при Бюро Ассоциации «Лига содействия оборонным предприятиям» – Опытно-конструкторское бюро им. А. Люльки – филиал ПАО «Уфимское моторостроительное производственное объединение», АО «Технопарк Слава», МИРЭА – Российский технологический университет, ООО «Инжиматик», ООО «Протезно-ортопедическое малое предприятие «ОРТЕЗ», ОАО «Пьезо». Новинки техники представили также участники кластера «Зеленоград»: НПЦ «Лазеры и аппаратура ТМ», ООО «Инпрен», Филиал АО «РКЦ» Прогресс – НПП «ОПТЭКС» и АО «ПКК Миландр». АО «НПЦ газотурбостроения «Салют» показал современные разработки – макет моноколеса ротора КНД авиадвигателя АИ-222-25 и шевронные колеса, а сотрудники ООО «Люмэкс-Центрум» рассказали посетителям о методах определения и мониторинге содержания ртути с помощью уникального оборудования – анализаторов ртути.

Были представлены и изделия медицинского назначения – компания ООО «ПРОП МП Ортез» изготовила новую группу инновационных ортезов для детей на основе композиционных материалов. А на стенде компании «Фирма Техносвет» (резидент технопарка «Слава») можно было узнать о достоинствах новой разработки – аппаратно-программного радиочастотного комплекса для разрушения онкологических опухолей с визуализацией процес-



са нагрева «МЕТАТОМ». Компания «АКСИТЕХ» привезла на форум киберзащищенный программно-технический комплекс «КРИПТАКС», разработанный совместно с компанией «ИнфоТекС», а также «Автоматизированную систему автономного контроля промышленных стоков «АСАКС», процессорный модуль КАМ200-15, выполненный на базе отечественного процессора ВЕ-Т1000 (Baikal-T1) компании «Байкал-Электроникс» и операционной системы семейства Linux. Также в процессорном модуле устанавливается система логического программирования MasterSCADA 4D, разработки российской компании «Инсат».

По итогам ММИФ – 2018 был сформирован перечень тех направлений работы, которые дадут возможность решить проблемы развития производства, подготовки кадров и защиты российской интеллектуальной собственности. VI Московский Международный инженерный форум считает необходимым: восстановить в правовом пространстве России профессию «инженер». Необходимо инициировать внесение в Государственную Думу Федерального Собрания РФ разработанного Рабочей группой Форума законопроекта «Об инженерной деятельности в РФ» с тем, чтобы обеспечить его принятие в 2018 году. Поступило предложение обратиться от имени форума к Президенту РФ с предложением объявить 2019 год в России «Годом инженера».

Сегодня важно перейти от прямого заимствования зарубежных инноваций к их усовершенствованию и созданию отечественных об-

разцов. Надо создать специальную систему государственных закупок научных исследований и новых технологий. Актуально обратить внимание государства на необходимость мер поддержки рационализаторской и изобретательской деятельности в организациях промышленности, науки и технических вузах. В связи следует проанализировать результаты проведенной реорганизации технических вузов и подготовить предложения, направленные на корректировку неэффективных слияний. Необходимо разработать

**Переход на европейскую систему образования высшей школы с подготовкой бакалавров и магистров дополнительно привел к падению уровня подготовки инженеров. Сократился объем специальных лекций, изменилась целевая подготовка студентов: магистров готовят для научной, исследовательской, преподавательской работы, а бакалавров – на уровне техников. И ситуацию практически не изменило введение специальности бакалавр-инженер и магистр-инженер. Подготовка их осталась по-прежнему недостаточной.**

предложения по созданию условий для более эффективного использования творческого потенциала и опыта коллективов технических вузов, в том числе наращивания их участия в выполнении программ инновационного развития государственных корпораций и компаний.

Надо выработать предложения по компенсации организациям промышленности и науки затрат, связанных с размещением и функционированием на их территории кафедр технических вузов. С целью защиты интеллектуальной собственности организовывать на предприятиях промышленности и

науки России Центры компетенций для формирования баз данных и удобной инфраструктуры использования ее техническими специалистами. Проработать вопросы эффективного включения нематериальных активов предприятия в коммерческий оборот. Разработать комплекс мероприятий для СМИ по популяризации инженерной деятельности и технического творчества, пропаганде инженерных профессий, а также концепцию образовательного научно-технического канала на телевидении.

Участники ММИФ – 2018 единодушны в том, что Россия обладает большим инженерным потенциалом, который не ушел с поколениями советской школы. При этом сегодня идет подготовка к выбору инженерной профессии со школьной скамьи – в Москве и в других городах и поселках созданы детские технопарки, кванториумы. В столице проводятся акции «День без турникетов», реализуются проекты – «Технавигатор» и «Техноград». Эти и другие мероприятия направлены на раннюю профориентацию молодежи, увлечение ее научно-техническим творчеством, и, конечно же,

цифровыми технологиями, ведь уже сегодня роль инженера в цифровой экономике трудно переоценить. И эта роль будет только возрастать.

В последние годы в России набирает оборот импортозамещение – создаются и внедряются практически во всех отраслях отечественные передовые разработки и технологии, программные продукты. Поэтому сегодня так важно государственным органам, инженерным объединениям найти взаимопонимание и совместно ускорить решение поднятых на VI Московском Международном инженерном форуме проблем. ■

## КАБИНА – ДОМ

**Федор БОРОВОЙ**, писатель

**Двадцать пять лет я работаю с международным автомобильным транспортом, практически начал заниматься этим видом деятельности одновременно с первым учредительным собранием БАМАП как руководитель частных компаний – сначала «Интер-экспресс», затем «Синтеза» и сейчас «Маби-транс».**



У нас разумное сочетание опыта и молодого задора. Молодёжь уверенно решает все задачи по руководству предприятием, а мы с Виктором страхуем, коррелируем их курс. Считаю, что мне здорово повезло с командой. К сожалению, «Интер-экспресс» и «Синтезу» не удалось удержаться на плаву. Пройдя через два дефолта, они были подвержены процедуре банкротства в хозяйственном суде. Для меня, их учредителя, наступил серьезный драматический период – уничтожение собственного производства (как у классика – я тебя породил, я тебя и убью). Тогда была чёрная полоса у многих транспортников. Часть проблем автотранспортных компаний легло на БАМАП, слава Богу, не осталась в стороне, оказывала юридическую поддержку, брала на себя какие-то гарантийные обязательства, помогала искать выход из сложного экономического кризиса.

Путь транспортника – не только романтика, путешествия, далёкие страны, быстрое зарабатывание материальных благ. Прежде всего, это тяжёлый, изнурительный, а порой и опасный труд. Мне кажется, один из самых трудоёмких, неблагодарных (если работать по всем праведным канонам – а иначе нельзя) и сложных видов бизнеса. Многое зависит от сопутствующих факторов: правовой базы, криминальной обстановки, дорожной ситуации (ни рэкета, ни жезла), погоды, автомобиля, чело-

### ● ОБ АВТОРЕ

Фёдор Боровой – белорусский писатель, поэт. На его стихи написано более 80 песен. Автор шести книг. До своего блистательного прихода в литературу прошёл очень серьёзные университеты жизни. По профессии он – автомобилист. Окончил Белорусский политехнический институт. И всю жизнь трудится в автотранспортной отрасли. Был в числе первопроходцев на международных автомобильных грузовых перевозках, где довелось преодолеть немало трудностей. И об этом он пишет в своей новой книге публицистики «Дорога – жизнь», которая вышла в этом году. Вся книга читается буквально на одном дыхании. Чувствуется, с какой любовью и уважением автор относится к судьбе человека. Это прекрасно, что жизнь преподносит ему встречи с интересными людьми. На страницах книги мы познаём многогранность вроде бы простых и в то же время неординарных судеб. Вниманию читателей предлагается глава, в которой речь идет о становлении в Республике Беларусь международных автомобильных перевозок, роли в этом процессе БАМАП – Белорусской ассоциации международных автомобильных перевозчиков. Повествование ведется в форме диалога автора и водителя-дальнобойщика Анатолия Байдака.

веческого фактора. А главный в нём – тот, кто сидит за рулём, водитель. Он, в первую очередь, проводник наших идей, надежд и желаний. И от того, как мы его подготовим, обучим, вооружим законами, какие ему создадим условия работы, и будет зависеть успех предприятия.

Об этом и ведёт разговор водитель-международник группы компаний «Дженти» Анатолий Байдак: – Те водители, которые окунулись в специфику международных перевозок в далекие девяностые, имеют в своей памяти немало историй, как весёлого характера, так и связанных с грустными, беспокойными эпизодами их дорожной жизни. Начинать стаж на перевозках, как и все, на

внутреннем пространстве, т. е. по дорогам Белоруссии и России, тоже – Украины и стран Прибалтики. Лихими девяностыми те годы прозвали недаром. Сложными и опасными были перевозки. Проблемы чаще начинались от въезда в Россию. Если в Белоруссии с топливом дела шли с натяжкой, то у наших российских соседей и вовсе были непредсказуемые. Мы становились заложниками ситуаций. Отсутствие на заправках топлива значительно задерживало доставку груза. Отстояв огромные очереди на АЗС, порой приходилось ехать к полнотелу груза всю ночь. Опоздание на несколько часов грозило нам штрафом. А он частенько определялся настроением россиян.

Не секрет, что в девяностые годы частные предприниматели, имея в наличии одно или несколько транспортных средств, перевозили грузы за наличный расчет. Мне приходилось работать у частника ещё на МАЗ-500. Аванс нам выдавали при загрузке, а остальную часть – на выгрузке. Вот и получалось, что за несвоевременную доставку груза отчитывался перед получателем только водитель. Хозяин автопоезда при отправке машины в рейс в уме уже имел определенную сумму, и мои проблемы его совершенно не интересовали. В то время под Москвой начала работать фирма по возврату расходов. Это, если мягко назвать, бандиты, которых нанимали сами коммерсанты за проценты от возврата. Сама схема была очень проста. Допустим, я выгрузил товар на склад и получил остаток суммы за перевозку. Обратных грузов до Минска было мало, и в основном ехали домой пустыми. И вот человек, выплативший мне деньги, набирает номер друзей и сообщает мои данные и маршрут, по которому я выезжаю из города. Друзья следуют за мной и, подобрав более тихое место на дороге, останавливают. Если не отдашь им названную сумму, перевернут все в кабине и найдут деньги, а вдобавок и побьют несговорчивого водителя. Мне пришлось попасть в такую ситуацию, только волей случая я избежал грабежа. Две машины выгружались у одного получателя. Я освободился первым и, получив наличные, выехал из складских ворот. Не в ту сторону я повернул. В результате на МКАД выехал по другому шоссе и благополучно добрался домой. Коллегу же друзья приняли за городом. Спросили про меня, но вразумительного ответа не получили, так как он не мог знать, где я нахожусь. Долго у него искали деньги, но так и не нашли. Несколько минут попользовавшись водителем как боксерской грушей, уехали ни с чем. А купюры-то у него лежали на столике в газете. Он просто не успел их припрятать. Предприятий, способных выполнять международные перевозки, существовало в разы меньше, чем мы имеем сегодня. Естественно, устроиться на работу в такие компании оказывалось довольно сложно. Везде требовался опыт международных

перевозок. А где нам было его взять, тот опыт, который имелся большей частью только у «софигов». Так мы называли водителей, которые продолжали работать в «Совтрансавто», либо имели счастье работать там ранее. Более настойчивые водители, прибегая к различным манипуляциям, все-таки пробивались в ряды дальнбойщиков. После полугода неудачных попыток попасть в настоящие дальнбойщики я был принят по рекомендации в одну из фирм перевозчиков. Рейсы на МАЗе осуществлялись только на Украину да в Литву, но именно на этих маршрутах довелось познакомиться с книжкой МДП и с сопутствующими таможенными документами, узнать магическое сочетание букв БАМАП. Как-то у меня на Украине пропал груз. То, что зависело от меня, я выполнил добросовестно. На СВХ в Киеве дорогу косметики растаможили, затем клиент выгрузил ее на какой-то склад и поставил штамп получателя. Реквизиты фирмы совпадали с данными в третьей графе СМР. Когда я вернулся в Минск, мне заявили, что фирма-получатель прекратила свое существование еще полгода назад. Но откуда я мог знать об этом? Угрожали, что придется платить за товар мне, но через неделю претензии прекратились...

– С левыми растаможками в России, – вклиниваюсь я в рассказ Анатолия, – столкнулось почти каждое предприятие. Схема была очень проста. Груз прибывал в Москву, на соответствующую таможенную, к водителю подходил информированный клиент (он знал все сведения о грузе и водителе) и предлагал проехать недалеко, где без очереди растаможат и разгрузят. И отдельные попадались на эту приманку. Водителю добродетели предлагали попить чаю, отдохнуть или посмотреть город, а в это время на документы ставились поддельные штампы, груз перегружался на склад и тут же на другой автомобиль и исчезал. Водитель довольный, что и отдохнул, и быстро справился, налегке возвращался домой. И на вопрос «Где груз?» показывал липовые документы. Тут-то и становилось понятным, что он сам влип в историю и потянул за собой фирму, так как она потом платила и таможенную пошлину, и

стоимость груза. Чаще всего такие операции проворачивали сами получатели грузов. Они и пошлину избегали платить, и груз продавали на чёрном рынке, как это было в моём предприятии...

– Открывать для себя дорогу в Европу, – продолжил Анатолий, – было непросто. Мы, конечно, проходили курсы международных при БАМАП, на фирме никто нас не стажировал, это редко практиковалось. Мы привязывались к опытному международнику, следующему попутно, и повторяли его маневры. Это касалось и оформления документов при пересечении границ. Если доводилось в попутчики найти «софика», то это было подарком. Мы внимательно впитывали в себя всю нужную информацию, которой делился старый дальнбойщик, боясь пропустить важные моменты, которые в будущем обязательно пригодятся. Конечно, нелегко давалось освоение маршрутов Европы. Основная сложность – поиск нужного адреса. Как известно, в прошлом веке о незаменимых сегодня навигаторах даже не слышали. Их попросту не было. Ехали до нужного города, а затем, по возможности, покупали карту той местности. Но подобный вариант поиска годился только для загрузок в одном-двух местах, а когда каждый последующий рейс вел нас в новый город, то покупать нужную карту по 12 немецких марок оказывалось дорого. Порой останавливались и попросту голосовали на дороге листком с написанным на нем нужным адресом. Рано или поздно кто-нибудь да останавливался. Ввиду того, что мы совершенно не знали ни одного европейского языка, долго приходилось что-то объяснять или понимать. Спасал написанный адрес. Слегка выругавшись, иностранцы сопровождали нас до нужного места. Мы сегодня часто повторяем слово «было». Да, это было, и от истории, какой бы мы её ни застали, не уйти. Естественно, упразднение множества европейских государственных границ значительно ускорило время в пути до загрузки либо выгрузки. Плюс к этому множество открытых новых автобанов, техника современная, новая. Все условия для работы, только не ленись.

А вот сопроводительные документы на груз значительно усложнились. Нужно быть очень внимательным при приемке груза, дабы избежать неприятных моментов впоследствии. Нарушать законы и правила стран, где приходится ездить, также стало заметно дороже. Если в некоторых государствах раньше мы могли решить вопрос на месте, то сейчас такие вопросы решаются очень редко и вовсе не дешево. Если вернуться к историям с бандитизмом, то и в Европе его было предостаточно. Больше всего случаи грабежа встречались на Средиземноморье. Это юг Испании, Франции, итальянское побережье. Ночью впускали в кабину газ и, когда водитель крепко спал, вскрывали кабину и выносили все, что имело какую-либо ценность. При уходе дверь оставляли приоткрытой, чтобы газ быстрее выветрился, иначе последствия могли быть печальными. Водители начали связывать на ночь дверь. И вот тогда случилось немало трагедий. Газ в кабину запускали, а дверь открыть не могли. Несколько человек так и не проснулось. Мне довелось лично пообщаться с земляком после грабежа. Забавно вел себя сорокапятилетний водитель из Могилева – дальнбойщик с крепким телосложением и побитым лицом. Ночью он проснулся от того, что кабина слегка качалась. То ли газа мало запустили, то ли организм оказался крепче обычного. На сидениях сидели два смуглолицых парня. Заметив, что водитель очнулся, несколько раз его ударили по лицу, надеясь, что он на время потеряет сознание. Здесь они ошиблись. Парень из Могилева за несколько секунд выбросил одного из кабины, а на втором отыгрался, пока не заболели кулаки. После и следующего постигла участь первого. Стоять дальше там было опасно, и водитель решил ехать в более спокойное место, где мы и встретились.

– А почему полицию не вызвал? – спросил я.

– Зачем? У меня ничего не пропало, не успели они. А вот трофеи отобрали бы, – он мне продемонстрировал выпавшие из карманов итальянца вещи, – связка ключей и различных отмычек мне, наверное, не пригодится, а вот телефон хороший, дорогой. Это плата мне за раз-

битую губу и нос. Я уже и с семьей наговорился, и с друзьями. (Мобильные телефоны на то время были большой роскошью.) Итальянцы до того быстро научились выполнять свою работу, что им хватало и пяти минут днем, пока водитель, остановившись на АЗС, покупал воду или сигареты. Топливо из бака перекачивалось в другие емкости за короткое время, за те же пять – десять минут.

Страшнее было, когда эти ворюжки пробивали топливный бак автопоезда, лишая его возможности дальнейшего передвижения без участия сервиса. Не хотелось бы пугать читателя, но и сегодня, пусть не в таких масштабах, но продолжается воровство как из кабин грузовиков, так и груза. К наиболее спокойным странам в этом смысле можно отнести Австрию, Швейцарию, страны Скандинавии. В Казахстане и Узбекистане также грабежи стали редким случаем. Многолетняя работа в международных перевозках приучила нас придерживаться проверенных маршрутов, прислушиваться к советам других участников дорожного движения, доносивших до нас последние события регионов, по которым придется следовать.

С Анатолием приятно беседовать. Видно, что к своей профессии относится с уважением и знанием дела. Его волнует обстановка на предприятии, заботы коллег и коллектива, в котором он работает. Анатолий знает все болевые точки нашего бизнеса. А какие интересные стихи и рассказы он пишет о жизни дальнбойщика, своих друзьях, коллегах, нелёжкой своей профессией. Он романтик и оптимист, влюблённый в своё дело.

Телефон руководителя транспортной компании работает как в Смольном – не умолкая. И чаще всего приносит тревожные вести. А сколько сюрпризов ждёт шофёра на дорогах! Автомобиль – средство повышенной опасности, и управлять им безаварийно – удел немногих. Потому-то и проходят ежегодно курсы профессионального мастера среди водителей под патронажем БАМАП в каждом областном центре. И подарки предусмотрены для победителей солидные. И всё это с одной целью – повышение престижа и образовательного

уровня водителя-международника. Мне вспомнилось серьёзное ДТП с участием автомобиля под управлением водителя моей компании, которое произошло в Польше, недалеко от города Бельско-Бяло. Была ночь, 3 часа 45 минут, ему захотелось дотянуть до знаменитой «пьяной» горки. Так в шофёрской среде называлась бойкая стоянка, где жизнь бурлила 24 часа в сутки, злачное, тусовочное место. Но не доехал, столкнулся с автопоездом. В результате погиб полицейский, проверявший документы у водителя другой «фуры», он её с целью проверки и остановил, а также повреждён наш автопоезд, новенькая «Скания» с полуприцепом «Шмитц», вышла в первый рейс, до степени, не подлежащей восстановлению. Мы только что получили десять таких сцепок по контракту, подписанному во время визита белорусской делегации из тридцати руководителей транспортных фирм, организованного БАМАП на заводы в Германию и Швецию. К тому времени белорусская ассоциация имела основательный авторитет на международном транспортном поле, и мы, руководители предприятий, получили возможность под гарантию БАМАП и западного партнёра подписать напрямую с заводом нужные нам контракты на поставку подвижного состава. «Разве это возможно?» – возразите вы. Оказывается, да. Я подписал договор на двадцать автопоездов! Первые десять получил, и всё остановилось. Это был 1998 год – дефолт. Работы нет, лизинг платить надо, транспорт продать невозможно. Новые авто шли за полцены. Да одну ещё и разбили. С большим трудом выбирались из экономической ямы. Одним словом, наш бизнес напоминает лазание по обледеневшему шесту. Кажется, вот-вот схватишься за верхушку – и вдруг срываешься и снова на полу. Так повторяется раз за разом. А мы упрямо выполняем это упражнение. Потому, что сами выбрали такую профессию, которая стала частью нашей жизни, мы и объединились в транспортное сообщество, чтобы вместе преодолевать препятствия, возникающие на нашем поступательном движении вперёд. Никуда не денешься – судьба! ■

# НЕДВИЖИМОСТЬ МЕЖДУ СПРОСОМ И ПРЕДЛОЖЕНИЕМ

Интервью с индивидуальным предпринимателем  
**Ириной КРИПЕНЬ**

**С началом формирования в стране рыночных отношений у нас появился целый ряд новых профессий. Некоторые из них присутствовали и в нашей прежней жизни, но теперь выступили на передовые позиции и стали играть более существенную роль, чем прежде. Среди них – риелтор. В словаре сказано, что это – индивидуальный предприниматель или юридическое лицо, профессионально занятое посредничеством при заключении сделок купли-продажи, аренды коммерческой и жилой недвижимости путем сведения партнеров по сделке и получения комиссионных. О том, как все это происходит в реальной жизни, мы беседуем с индивидуальным предпринимателем Ириной КРИПЕНЬ.**

– Ирина Аркадьевна, как известно, вы организовали и возглавили компанию «МСК КЛЮЧ», которая сегодня успешно работает на рынке недвижимости столицы и Московской области. Как долго вы шли к такому результату?

– Обстоятельства сложились так, что я, выпускница Московского технологического института легкой промышленности, оказалась не востребованной как специалист с высшим техническим образованием. Это стало в нашей стране обычным явлением в начале 90-х годов уже прошлого столетия. Мне предстояло выбирать новое дело, где я смогла бы реализовать свои способности и приобретенные знания. Решила попробовать себя на рынке недвижимости. Так оказалась в риелторской компании «Нора», где и сделала первые шаги в свою новую профессию. Потом работала в других риелторских агентствах. Прошло более пятнадцати лет, прежде чем я открыла риелторскую компанию. Агентство недвижимости «МСК КЛЮЧ» работает на рынке недвижимости с начала 2013 года. Наша основная клиентская база находится в Москве и Московской области. Мы оказываем посреднические услуги на рынке недвижимости покупателям и продавцам.

– **Посреднические услуги – это очень специфическая работа. Она предполагает индивидуальный подход к заказчику в каждом конкретном случае?**

– Абсолютно верно. В процессе совершения сделок нередко приходится привлекать материнский капитал, который люди хотят использовать на улучшение жилищных условий. Ипотека военнослужащих, ушедших в запас, также регулярно присутствует при заключении сделок. И вообще, оформление ипотеки при приобретении жилья в последнее время становится очень распространенной. Возникают и иные ситуации, которые требуют от



В Конгресс-центре ТПП России прошла презентация экономического и инвестиционного потенциала Калужской области. В мероприятии приняли участие делегация области во главе с губернатором Анатолием Артамоновым, представители органов законодательной и исполнительной власти страны, бизнес-сообщества, потенциальных инвесторов, дипломатического корпуса, средств массовой информации. С приветственным словом к участникам мероприятия обратился Президент ТПП РФ Сергей Катирин. В рамках презентации в Конгресс-центре была развернута выставочная экспозиция, рассказывающая об инвестиционном потенциале региона. На снимке: Президент ТПП РФ Сергей Катирин беседует с одним из представителей бизнес-сообщества генеральным директором компании АН «МСК КЛЮЧ» Ириной Крипень.

нашего персонала высоких профессиональных знаний и мастерства. У нас индивидуальный подход к каждому клиенту.

– **К сожалению, у нас в России нередки случаи всяких видов мошенничества с недвижимостью. Достаточно вспомнить, сколько по стране мыкается обманутых дольщиков, которые отдавали порой**

**последние деньги. Что предпринимается сотрудниками вашей компании, чтобы обезопасить своих клиентов от возможных грабительских схем?**

– У нас сложилась определенная практика оформления каждой сделки. Мы разработали обязательную схему проверки всех необходимых для ее оформления документов, начиная с правоустанавливающих. Под особым вниманием держим недвижимость, находящуюся в залоге у банков или других организаций. Хочу отметить, что таких объектов на рынке недвижимости много. Мы с ними работаем, помогая нашим клиентам оформить их в собственность и гарантируя юридическую чистоту каждой сделки. А также страхуем приобретенную недвижимость у нашего постоянного партнера.

– **Сегодня можно говорить и о других постоянных схемах сотрудничества, наработанных за эти годы с вашими деловыми партнерами?**

– Один из новых комплексов жилья в Москве уже возводится в течение ряда последних лет. И все эти годы мы активно сотрудничаем с компанией, занятой на его строительстве. Мы рекомендуем нашим клиентам квартиры в этом районе. Он имеет ряд преимуществ перед подобными застройками в столице в своем ценовом диапазоне. Наши клиенты, поселившиеся здесь, довольны выбором. Более того, они рекомендуют нашу компанию своим родным и близким, коллегам по работе, друзьям, знакомым. Одним словом, помогают нам формировать нашу клиентскую сеть. Нам доверяют.

В последнее время активно к нам стали обращаться жители Ханты-Мансийского автономного округа – Югры. Благодаря им, можно сказать, сложилось определенное направление в деятельности компании. Многие жители северного края после выхода на пенсию переезжают на жительство в Москву и близлежащие области. Мы в этом им активно содействуем. Помогаем приобретать жилье сначала родителям, потом их детям. Покупают кварти-

## ● ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Крипень Ирина Аркадьевна родилась в городе Унеча Брянской области. После окончания средней школы поступила в Московский технологический институт легкой промышленности. С дипломом инженера-механика получила направление на Подольский машиностроительный завод. Начала трудовую деятельность технологом. Затем возглавила отдел. Трудилась здесь на разных должностях до полной остановки производства, которая произошла в связи с развалом экономики страны в начале 90-х годов прошлого века.

Применение своим силам и энергии нашла на рынке недвижимости. Сначала трудилась в различных риелторских агентствах и конторах, где приобрела опыт и знания в новой для себя сфере деятельности. В 2013 году в качестве индивидуального предпринимателя открыла собственное агентство «МСККЛЮЧ» по оказанию риелторских услуг. Ирина Аркадьевна имеет взрослого сына. У нее большой круг интересов.

Увлекается путешествиями. Катается на горных лыжах. Любит театр. Участвует в Днях российской моды, демонстрируя новые фасоны одежды.



Генеральный директор риелторского агентства АН «МСК КЛЮЧ» Ирина Крипень с партнером и коммерческим директором компании Мариной Качаловой (на снимке справа налево).

ры и в подарок родным и близким. Жителям предлагаем на выбор квартиры в сданных и строящихся домах, в новостройках и жилых комплексах Москвы и Московской области. В наличии предложения недвижимости для временного размещения делегаций специалистов, посещающих столицу на короткий период обучения, встреч, согласований, проведения сделок и подписания соглашений, инвестиционных договоров. Для тех, кто любит бывать на природе, ловить рыбку и собирать дары леса, мы предлагаем великолепные загородные дома в новых поселках и ближайших современных поселениях Подмосковья, а также Калужской и других областях.

– **Чтобы успешно конкурировать на рынке, надо постоянно совершенствовать формы и методы работы. Что предпринимается в компании в этом направлении?**

– Как известно, клиент всегда прав. Поэтому, чтобы быть успешным на рынке недвижимости, надо создавать максимум условий для наших заказчиков. Мы с этой целью совершенствуем структуру услуг. Например, активно развиваем аренду жилой и коммерческой недвижимости. Покупаем и продаем бизнес. Помогаем потенциальным инвесторам вкладывать свои капиталы в перспективные проекты. Как правило, они направляют свои сбережения на строительство жилья. В дальнейшем перепродают его или сдают в аренду. Наша задача заключается в том, чтобы порекомендовать беспроигрышные варианты сделок. Вот и проводим мониторинг объектов, компаний, которые их возводят. Репутация подрядчиков существенно влияет на наш выбор. Определяем перспективу формирования окружающей городской инфраструктуры, других факторов, определяющих благополучие и качество жизни будущих владельцев недвижимости. Исходя из всего этого, и даем рекомендации потенциальным покупателям недвижимости. В последнее время все чаще клиенты интересуются застройками в Новой Москве.

Перспективным для нас является сотрудничество с финансово-банковским советом СНГ. Наше агентство



Как модель, Ирина Крипень участвует в показах моделей одежды современных дизайнеров в рамках проекта «Возраст – нет!» на самых разных площадках Москвы.

совершило ряд сделок на приобретение недвижимости представителями стран ближнего зарубежья. В Москву и Подмоскowie на постоянное место жительства едут люди из Беларуси, Украины, Средней Азии.

**– Ирина Аркадьевна, порой можно услышать нарекания на несовершенство нормативной правовой базы, регулирующей деятельность малого и среднего бизнеса. Вы с этим согласны?**

– Деятельность предприятий малого, среднего бизнеса, индивидуальных предпринимателей многогранна. И не всегда в некоторых конкретных ситуациях можно руководствоваться регламентом существующих норм и правил. Но это частные случаи. Правительство Москвы создало благоприятные условия для успешного развития предприятий малого и среднего бизнеса, индивидуальных предпринимателей. Бдительно стоит на охране наших интересов ТПП Российской Федерации. Мне неоднократно приходилось обращаться в ее комитеты с конкретными вопросами и предложениями. И всегда находились вполне приемлемые решения. К мнению бизнеса, его запросам в ТПП всегда прислушиваются. А иначе и быть не может. Еще одна авторитетная площадка, где широко представлены интересы бизнеса, в том числе малого и среднего, индивидуальных предпринимателей, – Общественная палата Российской Федерации.

Если говорить о проблемах, с которыми мы сталкиваемся в процессе работы, то они связаны с недостаточной рекламой нашего бизнеса. Перестали существовать такие популярные печатные издания, как газета «Из рук в руки», ряд других подобных печатных изданий и журналов. Все стали полагаться на информационные платформы Интернета. Это неправильно. Полагаю, что каждое агентство должно развивать и поддерживать собственную рекламную базу. В этом заинтересованы продавцы и приобретатели недвижимости, то есть наши клиенты.

**– Женщина и бизнес: насколько они совместимы и как трудно вам приходится в работе?**

– Работать надо везде с полной отдачей. Каждый на своем рабочем месте обязан быть творцом, создателем, независимо от того, каким делом он занят. А когда предан своей работе, увлечен ею, видишь результаты,

которые востребованы человеком, приносят радость людям, тогда и силы появляются преодолевать возникающие на пути препятствия. Конечно, много было раньше трудностей, они и сейчас встречаются. Но цель поставлена. Есть дело, которому предан, которое любишь. Есть настойчивость, уверенность в победе. И обязательно найдутся люди, которые помогут. Найдутся и средства для того, чтобы творить и дальше идти вперед.

**– Знаю, что вы человек увлеченный. Любите путешествовать, катаетесь на горных лыжах. Участвуете в показах новых фасонов одежды. Как вам удается везде успевать и при этом оставаться успешной в бизнесе?**

– Главное иметь желание, и тогда все у вас получится. Наша жизнь многогранна. Конечно, трудно все узнать, все увидеть, ко всему хотя бы прикоснуться. Но к этому надо стремиться. Порой так трудно бывает выделить время в течении напряженного рабочего дня преодолеть себя и отправиться на очередной показ, которые проводятся в рамках проекта «Московское долголетие». Люди приходят сюда разными путями. В данной социальной программе правительства Москвы я участвую в качестве модели. Пригласили друзья, и я согласилась. Теперь нисколько не жалею. Наоборот, даже благодарна. В первую очередь модельеру и моей большой подруге Светлане Кварта.

Мы демонстрируем новые образцы одежды современных российских дизайнеров. Показы проводятся при большом стечении народа. Зрители, главным образом, те, для которых предназначаются платья, пальто, головные уборы, которые мы демонстрируем. Работаем на условиях благотворительности. Цель у всех нас одна – показать возможности для тех, кто уже может позволить себе не работать. Знакомить людей с новыми моделями одежды, предоставлять им возможность ею воспользоваться – это приятно и для нас, участников и организаторов проекта. А сколько радости видишь на лицах людей, когда идешь по подиуму. Кажется, их жизнь наполняется новыми цветами и душевной теплотой, которые они черпают из своего окружения. Поверьте, в такие минуты и я ощущаю себя счастливой.

**Беседовал Валерий КАЛИНИЧЕНКО**





*С Новым  
годом!*



ISSN 2409 - 7586