

Единая информационная среда на транспорте: экспериментальные площадки

Российский транспорт сегодня стремится выйти и во многих областях уверенно выходит на уровень, соответствующий ведущим мировым практикам. Это, безусловно, относится к области информационных технологий. Российская транспортная система стала тем полигоном, где разрабатываются и внедряются в эксплуатацию новые информационные модели, перспективные для применения и в других отраслях. Однако их разработчики хорошо осознают, что развитие высоких технологий в транспортной отрасли России на сегодняшний день не самоцель. Именно поэтому разработка и внедрение Единой информационной среды на транспорте стали главным предметом обсуждения на Пятой Международной научно-практической конференции «ТелекомТранс-2007», прошедшей 18–20 апреля 2007 года в Сочи.

Представление о Единой информационной среде, в которой должен функционировать современный транспорт, сформировалось сравнительно недавно, но уже заняло прочное место в сознании специалистов отрасли как один из наи-



более результативных подходов, позволяющих разрешить задачи повышения эффективности и безопасности деятельности транспортной системы страны в условиях глобальной конкуренции. Решение о разработке концепции ЕИАС было принято представителями Минтранса РФ и федеральных транспортных агентств год назад на конференции «ТелекомТранс-2006», а сегодня уже можно говорить об «экспериментальных площадках» будущей системы — действующих порталах, в работе которых реализованы ее основные принципы.

Так, предварительные исследования показали, что единое информационное пространство неизбежно должно состоять из двух сегментов — государственного и коммерческого. Такое разделение

оказывается необходимым, поскольку принципы структурного взаимодействия в этих сегментах совершенно различны. Государственный сегмент напрямую связан с информацией, обеспечивающей безопасность транспортной системы страны. Соответственно, сбор, хранение и обработка информации должны производиться на основе действующих нормативно-правовых актов. Это могут быть данные о местоположении отдельных транспортных средств с опасным грузом, или видеосигналы с терминалов аэропортов и морских портов. Важно учитывать, что в реальной жизни сами нормативно-правовые акты постоянно претерпевают изменения, которые должны оперативно отражаться в государственном сегменте системы. Уже

принято решение о целесообразности создания этой информационной системы на базе существующей информационной среды Ространснадзора. Полностью действующая система, которую по заказу Ространснадзора разрабатывает «Компания ТрансТелеКом», объединит 64 модуля функциональных подсистем, а телекоммуникационная сеть свяжет между собой 83 региональных управления Госавтонадзора, 16 — Госавианадзора, 15 — Госморречнадзора, 7 — Госжелдорнадзора и центральный аппарат Ространснадзора, а также 146 автомобильных пунктов пропуска на границе. На сегодняшний день в рамках конференции «ТелекомТранс-2007» состоялась презентация первого из модулей — «Транспортный контроль», призванного обеспечить функционирование информационного канала «центр — граница» в режиме on-line с возможностью формирования оперативной отчетности о работе всех подразделений Госавтонадзора.

Пользователям модуля также предоставляется возможность получить любую справочную или аналитическую информацию с дискет, поступивших в центральный аппарат Ространснадзора с 2000 года по сегодняшний день. Разрабатываются специальные программно-интерфейсы для использования модуля другими государственными структурами: таможней, транспортной милицией, Министерством экономического развития и торговли.

Иной подход к интеграции информационных ресурсов необходим в коммерческом сегменте системы. Здесь девизом деятельности любой транспортной компании является развитие ее бизнеса. Следовательно, речь идет о повышении эффективности транспортной системы в целом, о создании действенного механизма взаимодействия между участниками транспортного рынка. В качестве фактора, значительно увеличивающего скорость и сокращающего стоимость перевозки, а значит, повышающего конкурентоспособность российских перевозчиков, многие специалисты транспортных

компаний, а также обслуживающих и контролирующих секторов называют упразднение традиционного бумажного документооборота. Исследовательская работа, выполненная недавно в Минтрансе, подтвердила эти выводы и позволила утверждать, что электронный документооборот позволит снизить стоимость оформления документов на 50%, сократить время доставки грузов на 20%, снизить затраты на складские услуги на 30%, а затраты на транспортировку и хранение грузов — на 10–15%.

Электронный документооборот с использованием электронной цифровой подписи в последнее время активно внедрялся на отдельных сегментах транспортного рынка. Еще год назад в ОАО «РЖД» была создана электронная торгово-закупочная площадка, где на сегодняшний день, благодаря использованию ЭЦП, реализуются все процедуры, предусмотренные внутренним распоряжением «О порядке размещения заказов на закупку продукции, выполнения работ, оказания услуг для обеспечения основных видов деятельности». В марте текущего года сначала Куйбышевская, а затем Горьковская железные дороги начали применять электронную цифровую подпись при подготовке и оформлении перевозочных документов в системе ЭТРАН. Во всех этих проектах используется механизм электронной цифровой подписи «Компании ТрансТелеКом», которая для этих целей развернула в стране инфраструктуру специальных удостоверяющих центров. Данный механизм нашел свое продолжение в предложенном этой компанией участникам транспортного рынка новом портале информационного обслуживания на транспорте www.telecomtrans.com.

В отличие от специализированных систем, этот портал включает 6 продуктов, каждый из которых предоставляет клиенту возможность оформить необходимые платежные, перевозочные, страховые документы с любой выбранной компанией при помощи так называемого «модуля клиента» и электронной цифровой подписи, предоставленных разработчиками портала. Таким образом, происходит оперативное взаимодействие между грузоотправителями и логистическими операторами (е-логистика), перевозчиками (е-перевозка), страховыми компаниями (е-страхование), организациями, предоставляющими информацию о местоположении груза или транспортного средства (е-мониторинг), таможенными брокерами (е-таможня), осуществляется оплата перевозочных услуг (е-оплата).

СРЕДИ ПРОБЛЕМ, С КОТОРЫМИ СТОЛКИВАЮТСЯ ПЕРЕВОЗЧИКИ И КОТОРЫЕ МОГУТ БЫТЬ РЕШЕНЫ ПРИ ПОМОЩИ ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ, — ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ ПЕРЕВОЗОК НА ТРАНЗИТНЫХ МАРШРУТАХ И УСКОРЕНИЕ ДОКУМЕНТООБОРОТА ЗА СЧЕТ ВНЕДРЕНИЯ ЕДИНЫХ ОБРАЗЦОВ ДОКУМЕНТОВ, ПРЕЖДЕ ВСЕГО ЭЛЕКТРОННЫХ.

В том, что данные услуги будут востребованы на рынке, у потенциальных потребителей сомнений не возникает. Так, выступая на конференции «ТелекомТранс-2007» генеральный директор ОАО «Капиталь Страхование» Олег Тишкин отметил, что отношение перевозчиков и их клиентов к страхованию сегодня не слишком позитивное, прежде всего потому, что встреча со страховщиком отнимает много времени и сил. Поэтому главная задача внедрения новых технологий в страховании — сократить временные затраты и издержки перевозчика на страхование груза: на заполнение документов, их пересылку, согласование. В этом смысле сейчас происходят почти революционные изменения. Особо это касается ситуаций наступления страхового случая, возникновения убытков. Именно здесь масса времени и сил уходит на сбор документов и обоснование попадания под страховую случай. Всю эту работу, для выполнения которой раньше требовалось много времени и усилий персонала, сервис «Электронное страхование» позволяет сделать в электронном виде примерно за 5 минут, причем издержки могут быть снижены от 10 до 50%.

Относительно сервиса «Электронные перевозки» Андрей Мунькин, заместитель генерального директора ЗАО «Русская тройка», высказал мнение, что вопросы интеграции информационных ресурсов наиболее важны при осуществлении интермодальных перевозок. Учитывая, что средняя дальность перевозок компании составляет 7000 км, есть острая потребность в современных нестандартных решениях по организации перевозочного процесса. Среди проблем, с которыми сталкиваются перевозчики и которые могут быть решены при помощи информационных технологий, предварительное планирование перевозок на транзитных маршрутах и ускорение документооборота за счет внедрения единых образцов документов, прежде всего электронных (электронные накладные, декларации и т. д.).

Значение подобных комплексных ресурсов не ограничивается непосредственным взаимодействием между компаниями. Параллельно должна, как уже отмечалось выше, развиваться интегра-

ция с государственным сектором в интересах всех участников рынка. Ведь именно в государственном сегменте будут созданы системы мониторинга для оперативного отслеживания подвижного состава, а база данных, накопленная коммерческим сегментом в процессе оформления документов, послужит для генерации в автоматическом режиме деклараций, необходимых для таможенных и налоговых служб. Эта информация также станет основанием для формирования государственного рейтинга транспортных компаний с полной историей их деятельности, что, вне сомнения сделает работу на транспортном рынке более прозрачной.

Разумеется, подобная система предъявляет повышенные требования к информационной безопасности. Здесь позитивную роль играет создание единой информационной системы на базе уже существующих и, соответственно, защищенных сетей крупного телекоммуникационного оператора (ЗАО «Компания ТрансТелеКом»), а для коммерческого сегмента дополнительно — наличие одной точки входа в систему, что значительно повышает безопасность проходящих через нее данных и связанных с ней отдельных информационных ресурсов.

Работа по созданию новой информационной среды продолжается. Остается целый ряд нерешенных задач, поскольку дезинтеграция между видами транспорта еще очень велика. Вопросы ИТ-инфраструктуры на транспорте необходимо решать системно, с участием Министерства транспорта и федеральных агентств, ведущих исследовательских и проектных организаций. Острой проблемой становятся источники финансирования столь масштабных телекоммуникационных проектов. Информационные сервисы, представленные на «ТелекомТрансе-2007», — лишь экспериментальные площадки будущей информационной среды, наглядно демонстрирующие основные направления и потенциальные возможности повышения эффективности работы как государственных структур, так и коммерческих компаний за счет принципиально новых, методологически обоснованных технологических подходов.