

# Проблемы информатизации транспортной системы России

В. ВОРОНИН, вице-президент ИЛЦ «Аэроград»



**Последнее время в средствах массовой информации широко обсуждается тема развития информационных технологий на транспорте. Безусловно, тема очень важная и заслуживает гораздо большего внимания со стороны общества.**

**И**нформационные системы, электронные регламенты и процедуры могут стать мощным и эффективным средством в системе управления транспортом России.

Время отождествления информационных систем с «базами данных», накапливающими первичную информацию в дополнение к существующему «бумажному» документообороту, давно прошло. Сейчас требуются системы, обрабатывающие первичные данные до уровня формирования отклонений, фиксации тенденций и формирования управляющих решений для различных уровней исполнительной власти.

Существующая со времен СССР система управления транспортом, с ее колоссальной инерционностью (месяцы и годы), требует неотложных мер по модернизации.

Представляемые в настоящий момент обществу IT-разработки, «умирающие» на стадии НИР, имеют скорее «витринный» характер, нежели статус продуманных компонент интегрированной системы управления.

По сути, в управлении отраслью произошло только внешнее изменение. В кабинетах чиновников на столах появились персональные компьютеры, в лучшем случае, с офисным программным обеспечением. Безусловно, это тоже прогресс, но есть опасение, что все изменения на этом и закончатся.

В действительности, в настоящий момент в арсенале транспортной ветви власти нет ни одной эффективно работающей прикладной системы, включенной в контур управления отраслью.

Огромное значение имеет и проблема культуры потребления результатов работы прикладных информационно-

технологических систем. Это не простая задача, здесь переплетаются и проблемы образования, и стандартизация самих предприятий.

Следует иметь в виду, что наличие готового программного обеспечения для решения той или иной задачи (в виде дискеты или установленной на сервере системы) еще ничего не значит. Важную роль играет технология ее внедрения в транспортные процессы. Положительным опытом внедрения сложных информационных решений в России обладают единицы предприятий, и этот опыт бесценен.

В качестве примера можно привести проект внедрения услуг системы бронирования и продажи грузовых перевозок SITA SUPER CARGO российским авиаперевозчиком «Аэрофлот». Минимизация стоимости внедрения, высокая стоимость локализации продукта под потребителя, отсутствие опыта создания организационных моделей внедрения систем привели в результате к ситуации, когда реализована минимально возможная эксплуатационная схема и перспектива ее развития весьма туманна.





Но, несмотря на все сложности, проблему необходимо решать, и немедленно. Бездействие в данном направлении означает перевод проблем в сферу национальной безопасности и безвозвратную потерю транспортного потенциала России в мировой экономике.

Основу системы безопасности на транспорте должна составлять реализация принципов «известности» всех материальных потоков, замыкающихся на транспортном средстве (пассажиры, багаж, грузы, почта, расходные материалы, агрегаты и запчасти, обслуживающий персонал, специальная техника и оснастка).

Безопасность, как известно, — комплексное понятие, и складывается оно из многих составляющих. Речь идет о таких понятиях, как производственное (технологическое), ресурсное, материальное, правовое и информационное соответствия, а также оптимальность схем обеспечения внутриобъектового режима и способность системы противодействовать актам незаконного вмешательства в деятельность транспортных комплексов РФ (время реакции на отклонение, мобильность исполнительных структур, слаженность при взаимодействии и др.).

Решение данной проблемы специалисты ИЛЦ «Аэроград» видят в создании распределенной сети информационных операторов, обслуживающих всех заинтересованных участников. В настоящий момент существует и реально функционирует операторский центр в международном аэропорту «Шереметьево», позволяющий эффек-

тивно реализовать концепцию управления безопасностью, эффективностью и качеством транспортной системы России.

Данный проект предполагает создание в конкретных транспортных узлах информационных операторов, отвечающих за централизацию информационных потоков в интересах обеспечения функционирования системы управления безопасностью, эффективностью и качеством.

При этом оператор обеспечивает сбор предварительной и оперативной информации с трех рубежей.

Во-первых, из точек продажи и первичной регистрации субъектов транспортного процесса, во-вторых, от

предприятий обеспечивающего комплекса в рамках утвержденных протоколов информационного обмена и, в третьих, от органов государственного контроля (в рамках действующей системы ограничений).

Оператор обеспечивает анализ полученной информации на предмет выявления технологических, информационных, правовых и других несоответствий и снабжает данной информацией участников транспортного процесса в части обеспечения их полномочий в общей схеме взаимодействия.

Этот процесс реализуется через пакет электронных регламентов и процедур. Такой подход позволяет создать





процедуру непрерывной сертификации всех участников транспортного процесса.

Реализация регламентов и процедур основывается на технических и криминалогических стандартах.

При реализации электронных регламентов и процедур используются все современные технические средства обеспечения. Это и системы маркирования и идентификации объектов (штрих-код, радиочастотная идентификация, биоидентификация), и системы видеонаблюдения и видеонализа изображений, а также система спутникового позиционирования (ГЛОНАСС).

Использование объективных средств контроля позволяет обеспечить различные режимы внутриобъектового контроля, непрерывного слежения за перемещениями особых категорий объектов и субъектов, режимы отработки схем активного противодействия по набору системно генерируемых сигналов тревоги при выявлении регламентных несоответствий.

Предлагая концепцию информационно-логистического оператора, ИЛЦ «Аэроград» берет на себя задачу по поиску путей эффективной информатизации транспортной системы РФ.

Единственное, что потребуется от государственных органов, это введе-

ние в действующие отраслевые нормативные документы дополнений, обеспечивающих в полной мере функционирование системы предварительного информирования, а также применение механизма предоставления полномочий информационного оператора в интересах формирования отраслевой информационно-технологической сети.

Следом возникает вопрос «где взять деньги на информатизацию транспортной системы?»

Ответ прост — эффект может дать работа с агентскими и посредническими структурами. Вместо реализованной отмены лицензирования требуется введение федеральных правил, регламентирующих деятельность ныне «серых» агентских структур. Пассажир готов понять и принять сбор за безопасность, но он хочет верить, что этот сбор направляется на обеспечение безопасности транспортной системы, а не растворяется в «серой» массе финансовых потоков. Создание и контроль за данным инвестиционным механизмом, на наш взгляд, — самая важная задача исполнительной власти.

Специалисты ИЛЦ «Аэроград» уверены, что таким образом возможно создать механизм привлечения дополнительных инвестиций со стороны предприятий обеспечивающего комп-

лекса на развитие отраслевой системы управления рисками.

Реальное обеспечение безопасности, эффективности и качества транспортной системы Российской Федерации определяется, прежде всего, состоянием предприятий транспортной инфраструктуры.

В заключение хотелось бы отметить, что концепция информационно-логистического оператора, разработанная и предлагаемая ИЛЦ «Аэроград», способна повысить уровень безопасности транспортной системы РФ и сформировать остро направленную систему планирования и обеспечения профилактических мероприятий.

Непрерывная координация совместных действий всех сил и средств позволит понизить уровень потерь при ликвидации возможных последствий при возникновении неблагоприятных ситуаций в транспортном комплексе РФ.

Один из главных результатов эффективной работы оператора — возможность оперативной коррекции мероприятий и схем межведомственного взаимодействия при возникновении отклонений в действующих системах управления на всех уровнях транспортной системы РФ с использованием реальных данных, поступающих из транспортного процесса.