

«СОВРЕМЕННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ, КАК ИНСТРУМЕНТ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА».

Уважаемые участники Форума!



По уточненным данным ООН в мире только в автодорожных катастрофах погибает уже 1 млн. 300 тысяч человек в год и ещё 50 млн. людей получают ранения и увечья.

Это равнозначно тому, если бы каждый день разбивалось по несколько больших авиалайнеров!

В России только за январь-март 2009 года уже допущено на автомобильных дорогах 34,8тыс. происшествий. В которых погибло 4,4тыс. человек, ранено 43,7 тысячи, допущено 4 аварии с морскими судами на море, две – на воздушном транспорте.

По расчетам Международной организации здравоохранения в Женеве, если такими темпами будут гибнуть люди и дальше, то в 2030 году только на автодорогах будут погибать уже более 2,5млн. человек в год!

По словам Министра внутренних дел РФ Р.Нургалиева к 2012 году погибших в результате ДТП станет на 67% больше, чем сейчас, если водители не начнут чётко понимать, что нельзя оставаться в стороне от обеспечения собственной же безопасности на дороге. Это он озвучил на Втором международном конгрессе «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни» 17 сентября 2008 года в г.Санкт-Петербурге.

Где же выход из такой ситуации? Очевидно, сегодня стало всем ясно, что выход - не только в создании безопасного транспорта и строительства дорог, но и в создании новейших систем управления, новых технологиях, и в первую очередь – в создании интеллектуальных транспортных систем – «ИТС».

Мировым транспортным сообществом эта проблема уже давно решается путем построения интегрированной системы: люди- транспортная инфраструктура- транспортные средства, с максимальным использованием новейших информационно-управляющих технологий.

И термин: интеллектуальные транспортные системы – стал общепризнанным международным термином, новым направлением в науке, технике и бизнесе, как одним из самых эффективных мер для решения проблем транспорта. Что же такое ИТС?

«Интеллектуальные транспортные системы (ИТС) – это системная интеграция современных информационных и коммуникационных технологий и средств автоматизации с транспортной инфраструктурой, транспортными средствами и пользователями, ориентированная на повышение безопасности и

эффективности транспортного процесса, комфортности для водителей и пользователей транспорта».

Начиная с 80-х годов большинство стран Европы, Азиатско-Тихоокеанского региона и США целенаправленно и систематически продвигают технологии ИТС в качестве главного инструмента осуществления транспортной политики.

Япония – одна из первых стран в мире, которая в 1973 году приступила к проведению исследований по ИТС и реализации Комплексной системы управления автомобильным транспортом. В 1996 году пять министерств Японии, объединенных в Штаб, возглавляемый Премьер-министром начали реализовать «Комплексный план для ИТС в Японии». Этот план стал первым действительно национальным проектом, который позиционируется как социальная система для достижения общенациональных эффектов.

В 2003 году обществом ИТС Япония был подготовлен ещё один этапный документ – «Стратегия развития ИТС в Японии», в котором декларируется система трех «нулевых» целей:

1. Япония – зона нулевых потерь на дорогах; 2. Япония – зона нулевых задержек на дорогах; 3. Япония – зона комфортабельных транспортных условий (зона нулевых неудобств).

В **США** развитие ИТС базируется на национальных программах, реализуемых Министерством транспорта. В 1991 году Конгресс США законом впервые учредил, разработанную Минтрансом США, Федеральную программу – Пятилетний национальный программный план развития ИТС.

Создана система постоянно обновляемых официальных стратегических и программных документов по развитию ИТС, которая охватывает все уровни планирования, от стратегического, до текущего, правовую основу, гарантируя на законодательном уровне участие государства, в том числе финансовое, в исследованиях, разработках и развертывании ИТС.

В **Китае** Министерство коммуникаций приступило к развитию ИТС в 1997 году. В 2003 году создан «Китайский Национальный технический комитет по стандартизации ИТС», в 2007 году принята «Стратегия развития ИТС Китая». Развитие ИТС в Китае осуществляется на плановой основе под полным контролем государства.

Европейский Союз в 2006 году принял политический документ «Европа в движении. Устойчивая мобильность для нашего континента», в котором выдвинута Концепция интеллектуальной мобильности. Отмечается, что в долгосрочном периоде автомобили, поезда или суда должны иметь столь же развитое оборудование связи, навигации и управления, что и самолеты. ИТС отводится роль мостового соединения между жесткой инфраструктурой и интеллектуальным транспортом, ключа к достижению целей транспортной политики.

Проекты ИТС включены в стратегические документы по развитию транспорта, рамочные программы исследований и разработок Евросоюза, в том числе, связанные с использованием GNSS ГАЛИЛЕО.

Реализуется инициатива по оборудованию транспортных средств специальными устройствами для определения местонахождения транспортного средства и вызова экстренных служб.

Не отстают и страны СНГ. Например, 2 апреля 2009 года в Баку прошло первое заседание Министров транспорта государств Прикаспийского региона – Азербайджан, Крым, Туркменистан, Россия и Казахстан.

Главная тема – вопросы сотрудничества и перспективы развития транспортных связей и внедрение интеллектуальных транспортных систем европейского образца в целях улучшения привлекательности транзитных коридоров и обеспечения безопасности на скоростных магистралях.

В частности, Минтранс Казахстана поручил своим консультантам приступить к изучению возможности внедрения ИТС на ключевых коридорах, определения функций, которые могут быть включены в эту систему, а так же выработки стратегии внедрения ИТС. Выделены средства.

Программа рассчитана на 10 лет. А что же в России?

В России, несмотря на отсутствие до настоящего времени планомерных работ по комплексному развитию ИТС, имелось и имеется достаточно много примеров попыток развития локальных элементов и систем, относящихся по современной технологии к ИТС. Это, созданные в конце 20 века, системы контроля и управления движения транспортных средств на всех видах транспорта, системы управления перевозками грузов и пассажиров, системы информирования и продажи билетов и другие информационно-управляющие системы.

В настоящее время в России достаточно активно разрабатываются отдельные разрозненные элементы ИТС, что диктуется текущими потребностями рынка, но к сожалению, не долговременной стратегией.

В области ИТС действует около 200 государственных и частных предприятий (производители, интеграторы, сервисные фирмы, провайдеры, дилеры), деятельность которых не координируется и не регламентируется в государственном масштабе.

Каждый из видов транспорта развивает корпоративные информационные системы, направленные исключительно на решение внутренних задач, а не на интеграцию с информационными системами смежных видов транспорта.

Современное состояние рынка Интеллектуальных транспортных систем в России отличает разрозненность, фрагментарность, отсутствие национальных стандартов, несистемные контакты (а практически отсутствие таковых) с международными Ассоциациями ИТС.

Стихийное развитие локальных и корпоративных систем формирует среду, когда интеграция в Единую интеллектуальную транспортную систему России окажется технически невозможной. Имеются и внешние угрозы – существующие проекты разрозненных элементов российских систем ИТС, в силу несогласованности с международными стандартами могут спровоцировать переключение международных транзитных перевозок в обход территории России.

Возрастание объемов грузопассажирских перевозок неизбежно приводит к нарастанию глобальных проблем:

- росту аварийности и количества человеческих жертв на транспорте,
- недопустимо большой нагрузке на окружающую среду,
- резкому снижению эффективности перевозок («пробки», задержки).
- снижению эффективности комбинированных перевозок.

В Санкт-Петербурге 17 сентября 2008 года прошел II –й международный конгресс «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни» организованный под эгидой Межпарламентской ассамблеи СНГ.

Выступали авторитетные люди, принята итоговая декларация, участвовало более 2 тыс. человек!

Но, к сожалению, в материалах конгресса не нашлось места теме о развитии ИТС – как одной из наиболее важных и необходимых для снижения гибели людей на дорогах.

Поэтому, нужно отдать должное организаторам Первого Российского международного конгресса по интеллектуальным транспортным системам в г.Москве 7 апреля 2009 года (а это Международная Академия транспорта, Министерство транспорта РФ, Комитет ГД по транспорту), на котором впервые обсудили необходимость объединения правовых, интеллектуальных технических, финансовых и административных ресурсов для обеспечения безопасного, защищенного, эффективного перемещения людей и грузов и создания предпосылок для формирования Национальной платформы ИТС – Россия, в рамках которой предполагается системное развитие рынка ИТС в России и структурное взаимодействие с аналогичными международными ассоциациями: ITS – Европа, ITS – Америка, ITS – Япония и др.

Создание единой инфраструктуры транспортного комплекса особенно актуально для Российской Федерации, расположенной в 11 часовых поясах и активно использующей все виды транспорта. Сегодня, по экспертным оценкам, в 44 морских портах страны действует около 2 тыс. коммерческих предприятий, не меньше предприятий работает и в 126 речных портах. Около 250 авиакомпаний работают в федеральных и около 400 региональных аэропортах. Кроме того, в России функционирует более 2 тыс. экспедиторских фирм, 10 тыс. агентов и 2,5 тыс. автопредприятий.

В настоящее время автобусным транспортом общего пользования обслуживается 968 городов и поселков городского типа, а так же 63,3тыс. сельских населенных пункта.

Будем считать – «Лед тронулся!»

На прошедшей 9 июня т.г. Коллегии Министерства транспорта РФ «О ходе реализации антикризисных мер в транспортном комплексе» отмечено, что в текущем году средства федерального бюджета в приоритетном порядке будут направлены как на сохранение существующей инфраструктуры, завершение строительства начатых ранее объектов, Сочи и Владивосток, так и на внедрение инновационных технологий на транспорте («ГЛОНАСС» и интеллектуальные транспортные системы).

Таким образом, опыт стран Евросоюза, США, Японии, Китая и др. стран в продвижении проектов Интеллектуальных Транспортных Систем показывает, что в условиях рыночной экономики только единая государственная политика позволяет объединить усилия государства, субъектов Федерации, бизнеса всех уровней и секторов экономики в решении общенациональных целей в транспортном комплексе.

Государство должно осуществлять стратегически-инновационную функцию: поддерживать базисные технологические и экономические инновации, предавая им начальный импульс.

Концептуально важно подчеркнуть четыре основных, государственных направления:

- организующая и координирующая роль в создании институциональной основы для разработки национальной архитектуры ИТС и координационных планов развития;

- регулирующая роль – создание правового поля, стандартизация параметров в сфере безопасности и технической совместимости;

- стимулирующая роль – поддержка исследований и социально-ориентированных пионерных проектов ИТС-сервисов в сфере общественного транспорта и неотложных служб;

- инвестиционная роль – разработка и реализация ИТС-проектов, решающих задачи безопасности и производительности, которые могут создаваться и эксплуатироваться с привлечением частного капитала на условиях Государственно-частного партнерства.

Эти роли реализуются путем разработки Национальной концепции и Программы развития ИТС, **создания полномочных органов при Правительстве и Министерстве транспорта России, ответственных за их разработку и реализацию.**

В целом, формирующийся в России рынок услуг ИТС обладает высоким потенциалом саморазвития.

Но, отсутствие в России должной активности государства в развитии ИТС негативно скажется в ближайшем будущем на конкурентоспособности и безопасности транспортных систем, способности их к саморазвитию в условиях быстро меняющейся аппаратной базы и информационных технологий. Это сделает проблематичным успешный переход транспорта на инновационный путь развития в стратегической перспективе.

Поэтому, нельзя не поддержать мнение академика РАН В.Костюка, который в «Российской газете» от 27 мая 2009 года высказал свое несогласие с предложением Минобрнауки об исключении без достаточных оснований из числа отечественных приоритетов такие проекты, как и Информационно-телекоммуникационные системы», «Транспортные, авиационные и космические системы», «Безопасность и противодействие терроризму» и другие.

Такое решение не только скажется на обороноспособности страны но и будет способствовать снижению нашей конкурентоспособности.

На прошедшем в апреле 2009 года Первом Конгрессе по ИТС было принято решение о проведении второго аналогичного конгресса по ИТС в апреле 2010 года, в г.Москве. Поэтому всем нам во главе с Экспертным Центром современных Коммуникаций (г.Москва, Генеральный директор Козлов Л.Н.) необходимо в оставшееся время «капитально» поработать как над выполнением решений первого конгресса, так и по организации четкой, стройной системы разработки и внедрения ИТС.

Спасибо за внимание.