

В ГОСУДМЕ РФ

Под прицелом ГЛОНАСС

Система экстренного реагирования при авариях позволит ежегодно сохранять жизнь тысяч россиян

Окончание.
Начало на 1-й стр.

Создание системы «ЭРА-ГЛОНАСС» производится в кратчайшие сроки. В 2009 году проект получил одобрение Комиссии при Президенте РФ по модернизации и технологическому развитию экономики России. В 2010 году был заключен первый государственный контракт, а уже в 2014 году система будет принята в эксплуатацию. Работы по ее созданию ведутся по нескольким взаимосвязанным технологическим и организационным направлениям. Среди важнейших – нормативно-правовое и нормативно-техническое обеспечение создания, эксплуатации и функционирования государственной системы.

С 2015 года будет запущен европейский аналог системы «ЭРА-ГЛОНАСС» – eCall. Обе системы будут гармонизированы друг с другом. Это позволит создать единое пространство безопасности на дорогах государств, входящих в Таможенный союз и Евросоюз. Тем самым российские граждане, выезжающие на своих автомобилях за пределы РФ, гарантированно получат необходимую помощь в случае аварии или иной нештатной ситуации.

В российском законодательстве до настоящего времени не определены механизмы использования технологий спутниковой навигации в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. В связи с этим группой депутатов подготовлен проект федерального закона о государственной автоматизированной системе экстренного реагирования при авариях «ЭРА-ГЛОНАСС», который будет внесен в Госдуму в ближайшее время, рассказал председатель Комитета Госдумы по экономической политике, инновационному развитию и предпринимательству Игорь Руденский.

Закон призван определить правовой статус системы «ЭРА-ГЛОНАСС», установить состав ее участников и пользователей, их права и обязанности, урегулировать отношения, возникающие в связи с созданием и эксплуатацией системы. Кроме того, как сообщил директор Департамента промышленности и инфраструктуры Правительства РФ Алексей Уваров, для запуска системы в указанный срок правительству предстоит до конца года принять ряд нормативных актов, определяющих состав сведений, подлежащих размещению в системе, порядок взаимодействия участников, в том числе владельцев транспортных средств и экстренных служб.

Мощный инструмент для реализации проекта «ЭРА-ГЛОНАСС» – система «ГЛОНАСС». По словам заместителя генерального директора – начальника Информационно-аналитического центра координатно-временного и навигационного обеспечения ФГУП «ЦНИИ машиностроения» Сергея Ревнивых, несмотря на трудности, в 2011 году удалось полностью развернуть всю группировку спутников ГЛОНАСС. В ее составе 29 аппаратов, из них 23 используются по целевому назначению, два аппарата находятся в резерве и один аппарат нового поколения – на этапе пилотных испытаний. Теперь система готова к использованию без всяких ограничений. Средняя точность навигации с помощью ГЛОНАСС в настоящий момент составляет около трех метров.

Как и любая инфраструктура, ГЛОНАСС должна развиваться. В связи с этим была принята ФЦП «Поддержка, развитие и использование системы «ГЛОНАСС» на 2012–2020 годы», напомним Сергей Ревнивых. Ее основная цель – не потерять набранный темп в условиях развития американской системы позиционирования GPS, появления спутниковых навигационных систем: европейской Galileo и китайской Compass. Характеристики ГЛОНАСС должны соответствовать требованиям потребителей, которые с каждым годом растут. В ФЦП до 2020 года поставлена задача – довести точность навигации с помощью ГЛОНАСС до 0,6 метра. Все мероприятия программы подкреплены необходимыми финансовыми и технологическими ресурсами, подчеркнул Сергей Ревнивых.

Успешная реализация проекта «ЭРА-ГЛОНАСС» во многом зависит от стабильной работы мобильной связи на федеральных автодорогах. Пока она не на всех трассах устойчивая, а на некоторых участках и вовсе отсутствует. По словам заместителя министра связи и массовых коммуникаций РФ Олега Пака, проблема решается путем создания дополнительных базовых станций операторами сотовой связи. В октябре 2011 года компании завершили совместное строительство сети для обеспечения мобильной связи на трассе «Амур». С мая по декабрь текущего года планируется построить около 200 новых базовых станций вдоль автодорог «Байкал», «Уссури», «Каспий» и других.

Как подчеркнул начальник управления защиты информации и обеспечения безопасности спасательных работ МЧС России генерал-лейтенант Эдуард Чижиков, важнейшей показателем эффективности действий экстренных оперативных служб – время их реагирования. Для его сокращения создается система обеспечения вызова авто служб через единый номер 112. Но на сбор информации о ДТП у оператора системы «112» может уйти немало времени, и при этом собранные данные о месте происшествия могут быть не очень точными (особенно при ДТП в загородной местности). В целом ряде случаев, отмечает Эдуард Чижиков, определение места происшествия вообще становится невозможным. Например, при плохом состоянии водителя после полученной травмы, отсутствия свидетелей. И тогда на помощь придет система «ЭРА-ГЛОНАСС», которая автоматически передает данные о ДТП (в том числе точные координаты происшествия) в систему «112». Для эффективного взаимодействия систем «112» и «ЭРА-ГЛОНАСС» при ликвидации последствий ДТП Правительство РФ поставило задачу обеспечить их последующее информационное сопряжение.

По данным Минздрава России, более 50% человеческих потерь приходится на время от момента аварии и до начала оказания квалифицированной медицинской помощи. Чтобы повысить оперативность реагирования, министерство ведет оснащение машин скорой помощи оборудованием ГЛОНАСС, диспетчерских – аппаратно-программными комплексами для информационного обмена, рассказал и. о. директора департамента информационных технологий и связи Минздрава России Роман Сафронов. Всего за прошлый год переоснащены около 19 тыс. единиц санитарного транспорта и около 2 тыс. дежурных диспетчерских служб. Это даст возможность не только оперативно узнавать, где произошла авария, но и обеспечивать информобмен. Чтобы бригада «скорой», приезжая на вызов, могла идентифицировать пострадавшего, получить от нем информацию и заблаговременно передать ее в ту медицинскую организацию, куда будет транспортироваться пострадавший.

Законопроект о государственной системе экстренного реагирования «ЭРА-ГЛОНАСС» предусматривает обязательное оборудование всех автомобилей к 2020 году устройствами для автоматического информирования о ДТП. В случае аварии терминал вызова экстренных служб передает сообщение о происшествии, данные о скорости, координатах, направлении движения и идентификационный номер транспортного средства. С 1 января 2015 года все новые модификации автомобилей, проходящие впервые сертификацию в РФ, должны иметь такие устройства, пояснил заместитель министра промышленности и торговли РФ Алексей Рахманов. Требования к ним разработаны с учетом более чем 1000 комментариев, полученных от 31 российского и зарубежного производителя. По мнению специалистов, расчетная стоимость терминала «ЭРА-ГЛОНАСС» на первоначальном этапе составит около 3 тыс. руб.

С 2020 года владельцы автомобилей без этих устройств будут обязаны установить их за свой счет.

Сергей ОЗУН,
обозреватель «ТР»

ОТ ПЕРВОГО ЛИЦА

Проблема жизнеспособности транспортных систем, эффективности работы автомобильного и городского пассажирского транспорта остро стоит практически во всех мегаполисах мира. Наша страна не исключение. А прогрессирующая автомобилизация в крупных городах России делает эту проблему не просто острой, а архистрой. И от решения ее во многом зависит не только комфорт населения, но и его деловая активность, социальная защищенность.

Своим видением решения проблемы с нашей газетой поделился генеральный директор ФБУ «Агентство автомобильного транспорта» Сергей СУХАРЕВ.

– Сергей Александрович совсем недавно вы вместе с заместителем министра транспорта РФ Николаем Асаулом посетили Вашингтон, где представляли Министерство транспорта Российской Федерации на 10-й конференции «Прообразу транспорта», которую ежегодно проводят Всемирный банк и Центр устойчивого транспорта Института мировых ресурсов (EMBARQ). Несколько слов о вашем пребывании в Вашингтоне и конференции, в которой вы приняли участие...

– Подобные встречи проводятся регулярно с участием представителей очень высокого уровня – мэров городов, руководителей министерств и ведомств. Круг обсуждаемых вопросов – городские интеллектуальные транспортные системы. Вопросы крайне актуальны для сегодняшней России, а участие в конференции – это хорошая возможность поиска оптимальных решений. Наша делегация приняла участие в сессии «Финансирование в национальном транспорте», где привели примеры программ финансирования национального транспорта, а также в заседании «Круглого стола» с участием разработчиков этих программ. Ясно одно: пока не будут найдены средства, ни один вопрос с места не сдвинется. Причем для каждой страны, где свои особенности национального законодательства, необходимо изыскивать свои способы финансирования. Об этом, в частности, шла речь на встрече заместителя министра транспорта РФ Николая Асаула с вице-президентом Всемирного банка по региону Европы и Центральной Азии Филиппом Ле Уэру. Кроме того, обсуждалась реализация совместного проекта по развитию городских транспортных систем. Этот проект предусматривает работу в правовой и организационной сфере, в области систем управления общественным пассажирским транспортом и дорожным движением. Он будет вестись в нескольких российских городах. Объем финансирования программы со стороны Всемирного банка – 119 млн долларов США. Предполагается, что российская сторона выступит на паритетных началах. В ходе реализации программы по развитию городских транспортных систем в 2014–2019 годах в ряде российских городов планируется реализовать пилотные проекты.

Кстати, господин Филипп Ле Уэру отметил, что проекты, которые Россия реализует совместно со Всемирным банком, признаны одними из самых успешных проектов в мире, осуществляемых на основе государственно-частного партнерства. В частности, речь идет о строительстве Западного скоростного диаметра и о развитии аэропорта Пулково в Санкт-Петербурге.

В свою очередь, Николай Асаул, выступая на пленарном заседании конференции Всемирного банка «Преобразуя транспорт», также отметил тесное и эффективное сотрудничество, которое сложилось между Министерством транспорта РФ и Всемирным банком.

– Развитие транспортной системы предполагает создание комфортных условий для передвижения пассажиров. Здесь один из важнейших нюансов – безопасность. Как, по-вашему, сегодня эта безопасность обеспечена?

– Безопасность – это часть такого большого понятия, как «стандарт качества». Сегодня на транспорте вообще и на автомобильном транспорте в частности остро стоят три вопроса. Во-первых, качество подвижного состава, во-вторых, человеческий фактор, то есть подготовка водителей и соблюдение ими всех необходимых требований, и, в-третьих, организация работы транспортных предприятий. Думаю, если полностью возложить ответственность за качество подвижного состава на собственника или организатора этого бизнеса, то первый и третий вопросы можно рассмотреть в одной связке. В итоге мы получаем организацию перевозок и человеческий фактор.

Особняком стоит вопрос создания отвечающего требованиям дня правового поля. Здесь подвижки есть, и существенные. Так, ряд нормативных документов, разработанных Министерством транспорта РФ, уже начал работать. В ближайшее время увидят свет и другие доку-

менты, в частности, касающиеся организации безопасности дорожного движения, особенно в определении лиц, ответственных за организацию этой работы. И это крайне важно.

Кстати, в СССР вся система – и правовая, и организационная – была прекрасно выстроена. Потом, когда упразднили и воссоздавали министерства и ведомств, были утеряны многие властные полномочия, развалена нормативная база, и теперь мы по крупицам ее восстанавливаем. Что касается подготовки водителей, то это очень большой вопрос. Водители надо готовить, как все это прекрасно понимают, качественно. Но мы никогда не увидим за рулем наших автобусов настоящих профессионалов, если на рынке будут присутствовать элементы демпинга. Ни для кого не секрет, что у нас полно иностранных водителей. Где и как они обучались вождению – это вообще тайна, покрытая мраком. Но зато платят им откровенно мало. И что же мы имеем? Из-за демпинга на трудовом рынке уровень зарплат таков, что наш водитель работать не пойдет. Хотя он профессионал высокого класса, получивший достойную подготовку. Кстати, о подготовке... Не могу вновь не вспомнить некоторые времена, когда водители автобусов готовили шесть месяцев с отрывом от производства. Сейчас готовят два с половиной-три месяца и без отрыва. Это не достаточная подготовка.

– Как вы думаете, недавно вышедший закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном» в какой-то степени поможет дисциплинировать перевозчиков? Речь в первую очередь идет о маршрутных такси для многих водителей которых нет сегодня ни законов, ни правил дорожного движения...

– На мой взгляд, этот закон призван повысить безопасность пассажирских перевозок хотя бы только потому, что во взаимоотношения пассажира и перевозчика теперь в любом случае вмешивается страховая компания, которая не будет безответственно оплачивать страховой случай.

Есть пассажир и есть перевозчик. Пассажир сегодня абсолютно бесправен. Иной перевозчик под видом якобы заказной перевозки едет, не имея ни лицензии, ни маршрутного листа, вообще ничего не имея. Так вот, если во взаимоотношения пассажира и перевозчика вмешается страховая компания, это очень хорошо. Я думаю, что страховая компания, хочешь она или не хочет, все равно

портного средства, которая актуальна на всех видах пассажирских перевозок. Опять же, внутри города, на пригородных маршрутах, если это муниципальные городские перевозки, диспетчерская может отслеживать в любой момент каждое транспортное средство, а это значит, что нет возможности отклониться от графика, от расписания движения. Если где-то произошел сбой, то диспетчерская может это отследить в режиме реального времени, что очень удобно. При межрегиональных перевозках, между субъектами, эта система позиционирования позволяет в любой момент знать, где находится автобус, что является немаловажным, в том числе и с точки зрения безопасности, поскольку нарушение является достаточно серьезным.

Если в расписании движения автобуса есть остановка на автовокзале, то с помощью системы «ГЛОНАСС» можно всегда проконтролировать, заезжал ли он на автовокзал или произвел посадку-высадку пассажиров в не предназначенном для этого месте. То же самое происходит при международных перевозках: контроль за соблюдением времени, расписания движения и маршрута следования.

Во всех вышеперечисленных случаях данная система позволяет контролировать расписание движения и маршрут следования, что в конечном итоге однозначно делает пользование этим видом транспорта более комфортным для пассажира и повышает качество обслуживания.

– Какие, на ваш взгляд, надо принять меры, чтобы повысить престиж и востребованность общественного транспорта?

– Изобретать здесь ничего, большинство развитых стран уже давно прошли этот путь – общественный транспорт пользуется во всем мире большим спросом, так как он комфортен, безопасен, удобен, в отличие от частного – движется по выделенным полосам и не стоит в пробках, имеет специально отведенные места для стоянок, останков для посадки-высадки пассажиров. Если в России общественный транспорт будет удобным и комфортным, многие станут им пользоваться, что позволит сократить количество пробок.

В заключение хотелось бы сказать, что задачи, возложенные Минтрансом на созданное им Агентство автомобильного транспорта с целью решения целого ряда вышеперечисленных задач и участия в реализации мер, направленных на решение проблемных вопросов, приведет к созданию таких стандартов качества на автомобильном и пассажирском транспорте при осуществлении пассажирских автомобильных и автобусных перевозок, которые сделают его по-настоящему популярным на всех уровнях: и городском, и межмуниципальном, и международном.

– Сергей Александрович, спасибо за беседу, желаю всему коллективу Агентства автомобильного транспорта успехов в его нелегком труде.

Благодарю и в свою очередь хочу поздравить вашу газету «Транспорт России», официальный печатный орган Министерства транспорта Российской Федерации, с 15-летним юбилеем, который вы отметили 24 февраля 2013 года. Хочу пожелать дальнейшей плодотворной совместной работы, которая бы изменила жизнь всех автотранспортников в лучшую сторону.

Беседу вел
Валерий БУДУМЯН,
обозреватель «ТР»
Фото Юрия ПИРОГОВА

Стандарты качества

в организации перевозок пассажиров и грузов должны быть высокие



будет вынуждена защищать интересы пассажира. И перевозчик, который работает в полусером бизнесе, халтурит, пренебрегает требованиями безопасности, будет нести большие финансовые риски перед страховой компанией. Хочу верить, что новый закон поможет повысить качество услуг, так и безопасность при перевозке пассажиров.

– На недавней встрече Президента России с министром здравоохранения отмечалось, что в рамках программы модернизации 119 тыс. машин «скорой помощи» оснащены системой «ГЛОНАСС». А как обстоит дело с оснащением этой системой других транспортных средств?

– Изменить ситуацию с систематическим несоблюдением режима труда и отдыха водителями может только система контроля, которая работает и в Европе, и во всем мире. Приборами контроля над режимом труда и отдыха водителей являются тахографы. На сегодняшний день в Минтрансе в стадии разработки находятся проекты нормативных актов, которые будут определять систему применения и использования приборов контроля, и в ближайшем будущем ситуация должна измениться. Система должна принимать участие не только контролирующими органами транспортного надзора, ГИБДД, но и само предприятие сможет контролировать своего водителя. Кроме того, водитель будет защищен от недобросовестной администрации транспортного предприятия, которая заставляет его перерабатывать, – у каждого водителя будет персональная карта с цифровым чипом, аналогичная водительскому удостоверению, на которой будут прописываться все его рабочие смены, сколько по времени он находился за рулем, сколько отдал, интервалы отдыха и т. д. Изменить или исказить информацию не будет представляться возможным. Таким образом, во взаимоотношениях работодателя и водителя будут соблюдаться и трудовое законодательство, и вопросы, связанные с обеспечением безопасности.

Вместе с тем на сегодняшний день сами контрольные приборы – тахографы уже выпускаются производителями с интегрированным чипом ГЛОНАСС, то есть они позволяют не только контролировать режим труда и отдыха водителя, но и имеют систему позиционирования транс-



НОВОСТИ

Подписали соглашение

Россия и Франция подписали ряд документов о сотрудничестве.

В том числе по итогам переговоров президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин и президент Национального общества железных дорог Франции Гийом Пепи подписали соглашение о намерениях по созданию международного центра высокоскоростных железнодорожных и скоростных транспортных систем между РЖД, Национальной компанией французских железных дорог, Московским государственным университетом путей сообщения, французскими Национальной школой мостов и дорог и Консерваторией искусств и ремесел.

Автопробег

Оценке состояния дорог в зимних условиях и адаптации мобильного аппарата – программного комплекса на автомобильных дорогах общего пользования посвящен стартовавший 4 марта автопробег «Зимняя дорога: безопасный и надежный маршрут».

Автопробег пройдет по маршруту Москва – Ярославль – Вологда – Череповец – Тверь – Москва.

Автопробег осуществляет Международная академия транспорта и ЗАО «Траском» при поддержке Минтранса России, Федерального дорожного агентства и Главного управления БДД МВД России.

По маршруту следования автопробега проводится мониторинг автодорожной инфраструктуры, по результатам которого будет подготовлен информационный отчет и направлен в Министерство транспорта РФ, ФДА, ГУБДД МВД РФ, Государственную думу РФ и другим заинтересованным организациям.

«Вкусная» презентация

Международный аэропорт Новосибирск (Толмачево) провел официальную презентацию собственного цеха бортового питания, в которой принял участие губернатор Новосибирской области Василий Юрченко.

Ознакомившись с работой цеха, Василий Юрченко отметил, что новое производство в Толмачево создало конкуренцию в сфере бортового питания, что положительно скажется на ценах и качестве услуг, предоставляемых авиакомпаниям и пассажирам. «Производство организовано на высоком уровне, – подчеркнул губернатор. – Это правильно, потому что стратегические планы, которые у нас есть по увеличению пассажиропотока, количества рейсов, направлений и объемов перевозок, потребуют организации большего объема питания в самолетах».

Постоянными партнерами цеха бортового питания аэропорта уже стали авиакомпании «ЮТэйр» и «Уральские авиалинии». Услугами ООО «Толмачево Кейтеринг» пользуются также экипажи грузовых перевозчиков, совершающие технические посадки в Новосибирске.

Роста цен не будет

Федеральной анти-монопольной службой (ФАС) России заявлено, что предстоящей весной не ожидается роста цен на бензин.

«Никакого роста не будет, если мировые цены на нефть не будут расти. Единственное, что может повлиять на цены, это либо решения, связанные с повышением налогов, либо рост мировых цен. Если цены на топливо в России повысятся при отсутствии этих двух факторов, то сразу будут заведены уголовные дела», – отметил глава ведомства Игорь Артемьев.

Добавим, потребительские цены на автомобильный бензин в среднем по России с 4 по 11 февраля 2013 года выросли на 0,2% и составили 29,32 руб. за литр, сообщает Федеральная служба государственной статистики (Росстат).

В 41 центре субъектов РФ зафиксировано увеличение средних цен на бензин. Существенное подорожание отмечено в Чобоксарах – на 1,3%. В 40 центрах субъектов РФ цены на бензин остались на уровне предыдущей недели. В Южно-Сахалинске и Ярославле цены на бензин снизились на 2,3% и 0,6% соответственно.

Подготовил
Олег БОРИСОВ