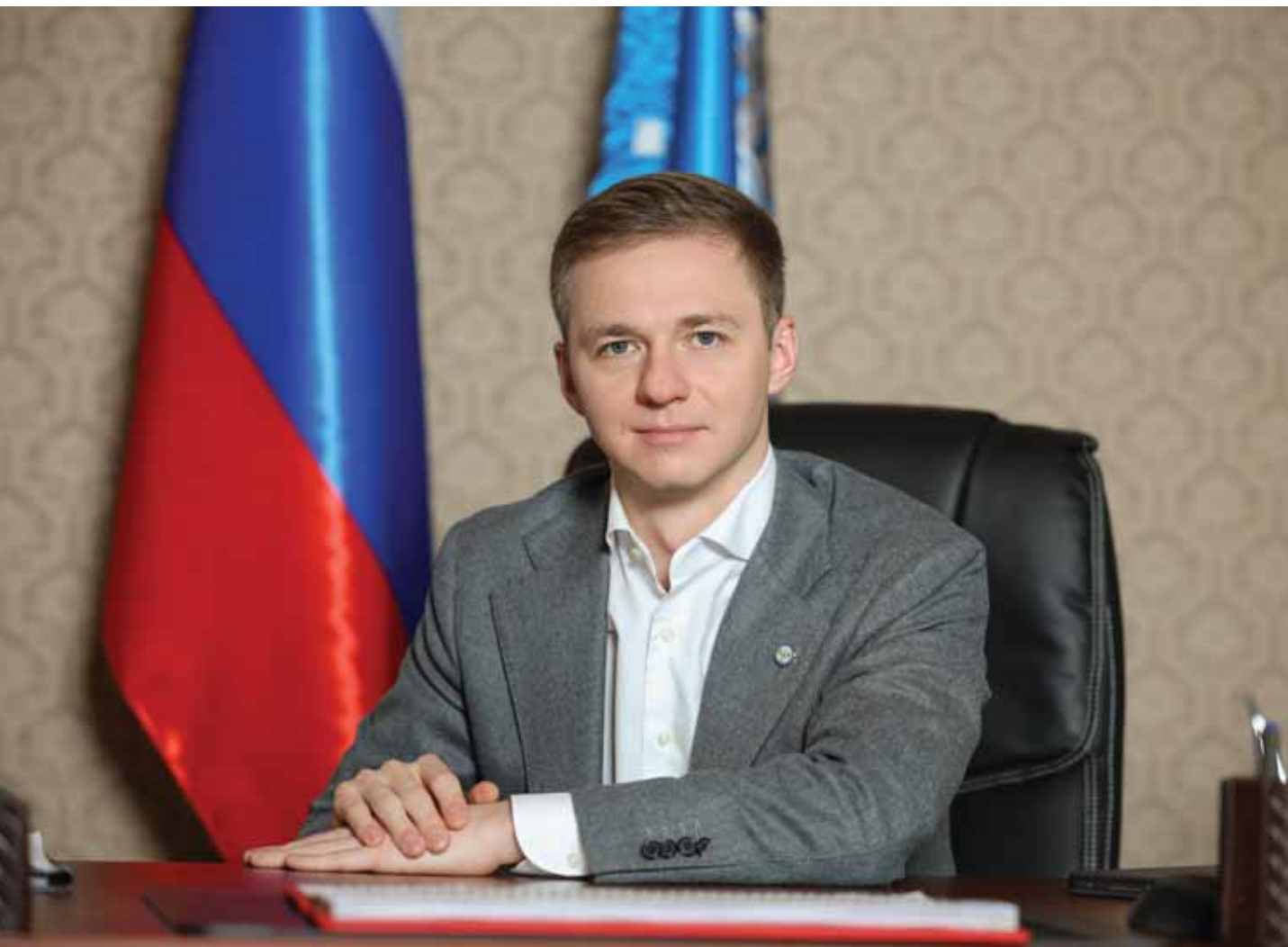


Александр КИСЛЯКОВ:

«Работа с большими данными невозможна без внедрения цифровых решений»



Транспортный комплекс России – крупнейший и один из наиболее динамично развивающихся в мире. Объем циркулирующих в отрасли данных, которые необходимо консолидировать, структурировать и обработать для принятия управленческих решений, сложно представить и невозможно с чем-либо сравнить. Ситуационно-информационный центр Минтранса России способен аккумулировать в режиме реального времени сведения обо всех происшествиях на любом виде транспорта: авиационном, железнодорожном, автомобильном и водном. Решение такого уровня задач требует неординарных подходов. О том, как организована работа этой структуры, какие инновационные технологические решения в сфере транспорта реализованы, в чем их преимущества для транспортных компаний и пассажиров, в интервью журналу Connect рассказал директор ФГБУ «СИЦ Минтранса России» Александр КИСЛЯКОВ.

– С какой целью был организован Ситуационно-информационный центр Минтранса России? Какие задачи ставились перед ним изначально? И какие актуальны сегодня?

– Одним из основных трендов и факторов устойчивого развития государства и отрасли является смена парадигмы управления: от принятия решений на основе экспертизы к управлению, основанному на больших данных, при котором анализ огромных объемов структурированных и неструктурированных данных используется для принятия управленческих решений. Президент России Владимир Владимирович Путин неизменно подчеркивает необходимость вывода страны на уровень технологического лидерства. Управление, основанное на больших данных, имеет огромное значение для реализации этой задачи.

Транспортный комплекс России – самый крупный и один из самых динамично развивающихся в мире. Ежегодно граждане России приобретают 1 300 000 000 билетов на железнодорожный транспорт. Пассажиры всех видов транспорта в стране ежедневно скачивают объем данных, равный 1,6 петабайта. В сегменте легковых пассажирских такси задействовано порядка 1 млн автомобилей, а также агрегаторов и перевозчиков.

В орбите ответственности транспортного комплекса страны находится 12 направлений (включая различные виды транспорта, транспортное строительство, безопасность, образование и др.). При этом каждый из 89 регионов России имеет собственную транспортную систему. Все это означает только одно: объем больших данных транспортного комплекса, которые необходимо консолидировать, структурировать и обработать для предоставления лидерам отрасли верифицированного базиса для принятия решений, сложно представить и с чем-либо сравнить.

Еще одна специфика транспортного комплекса – высокая степень сегментированности. Количество перевозчиков – грузовых и пассажирских – исчисляется тысячами, причем основная их масса относится

к малому и среднему бизнесу. Только в сегменте легковых пассажирских такси насчитывается более 208 тыс. самозанятых.

Ключевая цель, ради которой работает Ситуационно-информационный центр Минтранса России, – консолидация, обработка и анализ всех данных транспортного комплекса страны. Задача крайне многосоставная, поскольку даже организация системы сбора данных от большого количества объектов представляет собой серьезную сложность. Тем не менее, СИЦ Минтранса России уверенно движется к намеченной цели.

Работа с большими данными невозможна без внедрения цифровых решений. В то же время обработка больших данных неизбежно приводит к появлению социально значимой информации, т. е. не только данных, необходимых для принятия управленческих решений лидерами отрасли, но и сведений, интересных и важных для общества.

Перечисленные выше факторы определяют текущий профиль и прикладные задачи деятельности ФГБУ «СИЦ Минтранса России». К ним относятся:

- создание и развитие цифровых решений и информационных систем транспортного комплекса;
- формирование единой системы мониторинга и прогнозирования инцидентов в транспортном комплексе;
- информационное сопровождение развития и достижений транспортной отрасли.

Как неоднократно подчеркивал министр транспорта Российской Федерации Андрей Сергеевич Никитин, главная цель Минтранса России и учреждений транспортного комплекса – формирование комфортной, безопасной и эффективной среды для всех участников транспортного процесса. Мы должны слышать запросы пассажиров и регионов, понимать их потребности и совместно устранять проблемные точки.

– В чем заключается ваш «секрет успеха»?

– Наш «секрет успеха» – эффективное кросс-территориальное и межведомственное взаимодействие, слаженная командная работа и крепкое партнерство.

Мы не просто внедряем цифровые инструменты, но и активно их дорабатываем ради достижения общей цели. В результате объединения цифровых ресурсов получаем эффект синергии: совместная работа и цифровая трансформация приносят намного больший результат, чем если бы каждая структура действовала по отдельности.

Например, одним из лучших показателей эффективности нашей работы служит сокращение времени конкретизации информации о ЧС более чем в три раза – с 10 до 3 минут, а также сокращение времени доведения информации до заинтересованных лиц в шесть раз.

Кроме того, собираемый нами объем информации позволяет СИЦ вести многофакторную аналитическую работу. Так, перекрестный анализ комментариев пассажиров в социальных сетях и объективных данных о ЧС на транспорте позволяет глубже вникнуть в конкретные проблемы транспортного комплекса. Например, было выявлено, что в Саратове на общественном транспорте за полторы недели произошло сразу три инцидента, в которых по вине водителей и кондукторов были поставлены под угрозу безопасность и здоровье несовершеннолетних (в двух случаях водители по невниманию защемили детей, в одном – мальчика просто высадили из автобуса).

Благодаря оперативной работе СИЦ удалось не только своевременно выявить данные инциденты, но и быстро довести информацию до ответственных ведомств. Это помогает предотвратить повторение подобных случаев и повышает уровень безопасности на транспорте в регионе.

Для регионов взаимодействие с Ситуационно-информационным центром Минтранса России – это отнюдь не «игра в одни ворота». Как показывает опыт взаимодействия ФГБУ «СИЦ Минтранса России», например, с Курской и Белгородской областями, информация, прогнозирование и аналитика СИЦ позволяют регионам своевременно получать достоверную информацию для принятия необходимых мер по предотвращению и ликвидации негативных ситуаций на транспорте.

– Чем обусловлена уникальность Ситуационного информационного центра Минтранса России по сравнению с классическими ситуационными центрами органов власти? Какие ключевые преимущества и реальная польза достигаются благодаря централизации процессов в СИЦ, и как на практике строится сотрудничество Центра с регионами и ведомствами?

– Уникальность СИЦ обусловлена большим количеством разобщенных отраслевых точек сбора информации, каждая из которых может иметь свое ведомственное подчинение. Поясню на примере. Наши партнеры и коллеги из Департамента транспорта Москвы организовали ЦОДД – структуру, безусловно, высочайшего уровня. Дептранс собирает колоссальное количество данных, но их конечным держателем является город Москва. То же касается наших коллег и партнеров из МЧС, которые также ведут огромную и очень профессиональную работу по сбору данных в рамках чрезвычайных ситуаций и инцидентов. Они решают задачи в рамках единого центра управления. Транспортные данные, которые консолидирует СИЦ, находятся в разных ведомственных системах, в разных регионах и у разных владельцев.

СИЦ способен аккумулировать в режиме реального времени сведения обо всех происшествиях на транспорте – будь то авиация, железнодорожный, автомобильный или водный транспорт.

Говоря о реальной пользе, корректно выделить два уровня. Первый – в разрезе «здесь и сейчас». В багаже знаний и опыта СИЦ Минтранса России уже накоплены отработанные механизмы действий, которые помогают своевременно определять наилучшие меры реагирования и минимизировать негативные последствия от чрезвычайных ситуаций.

Яркий пример – слаженная работа дежурных служб СИЦ, Росавиации и ГУТ МВД России при отработке информации о пропаже самолета АН-24 с радаров вблизи аэропорта Тынды. Мы смогли приступить к реагированию еще до официального подтверждения происшествия. Совместно с ГУТ МВД России уже

в первые сутки установлены места регистрации пассажиров. В результате Минтранс совместно с другими органами власти смог определить порядок выплат компенсаций.

Взаимодействие с МИД России позволило СИЦ первым получить и довести до сведения Минтранса России и иных заинтересованных структур сводную информацию о приостановке авиарейсов в Израиле в связи с конфликтом на Ближнем Востоке, в том числе о количестве задержанных воздушных судов Российской Федерации, пассажирах, не осуществивших перелет, а также о планируемых мерах по их вывозу и соблюдению прав пассажиров.

Именно СИЦ Минтранса России держит на контроле работу и загруженность важнейшего объекта транспортной инфраструктуры – Крымского моста. Также осуществляется информационное сопровождение водителей при движении по сухопутному альтернативному маршруту, проходящему через Ростовскую область, Донецкую Народную Республику, Запорожскую и Херсонскую области в Республику Крым.

Второй уровень реальной пользы – сопровождение устойчивого и равномерного развития транспортного комплекса во всех регионах России, а в рамках чрезвычайных ситуаций – переход от анализа к прогнозированию.

Причем создание системы прогнозных оценок негативных природных воздействий (паводки, пожары) – не отдаленная перспектива, а то, что будет реализовано уже до конца года. Для этого СИЦ организовал при поддержке Минтранса наполнение системы МЧС России «Атлас опасностей и рисков» сведениями об объектах транспортной инфраструктуры.

В 2026 г. аналогичный функционал посредством интеграции будет реализован в собственной системе Минтранса России.

В рамках создания системы оперативного выявления массовых ДТП ведется работа по интеграции информационной системы ФГБУ «СИЦ Минтранса России» с соответствующими системами «ЭРА-ГЛОНАСС». В частности, прорабатывается вопрос фиксации срабатывания

нескольких устройств вызова экстренных оперативных служб при ДТП в определенном радиусе. Это позволит нам первыми получать информацию о массовых ДТП и информировать службы для принятия мер, в том числе по перекрытию движения. Также совместно с ГЛОНАСС ведется работа над системой автоматизированного информирования о ДТП с автотранспортом, перевозящим опасные грузы, для постановки таких инцидентов на контроль внутри СИЦ и отслеживания дальнейшей ситуации.

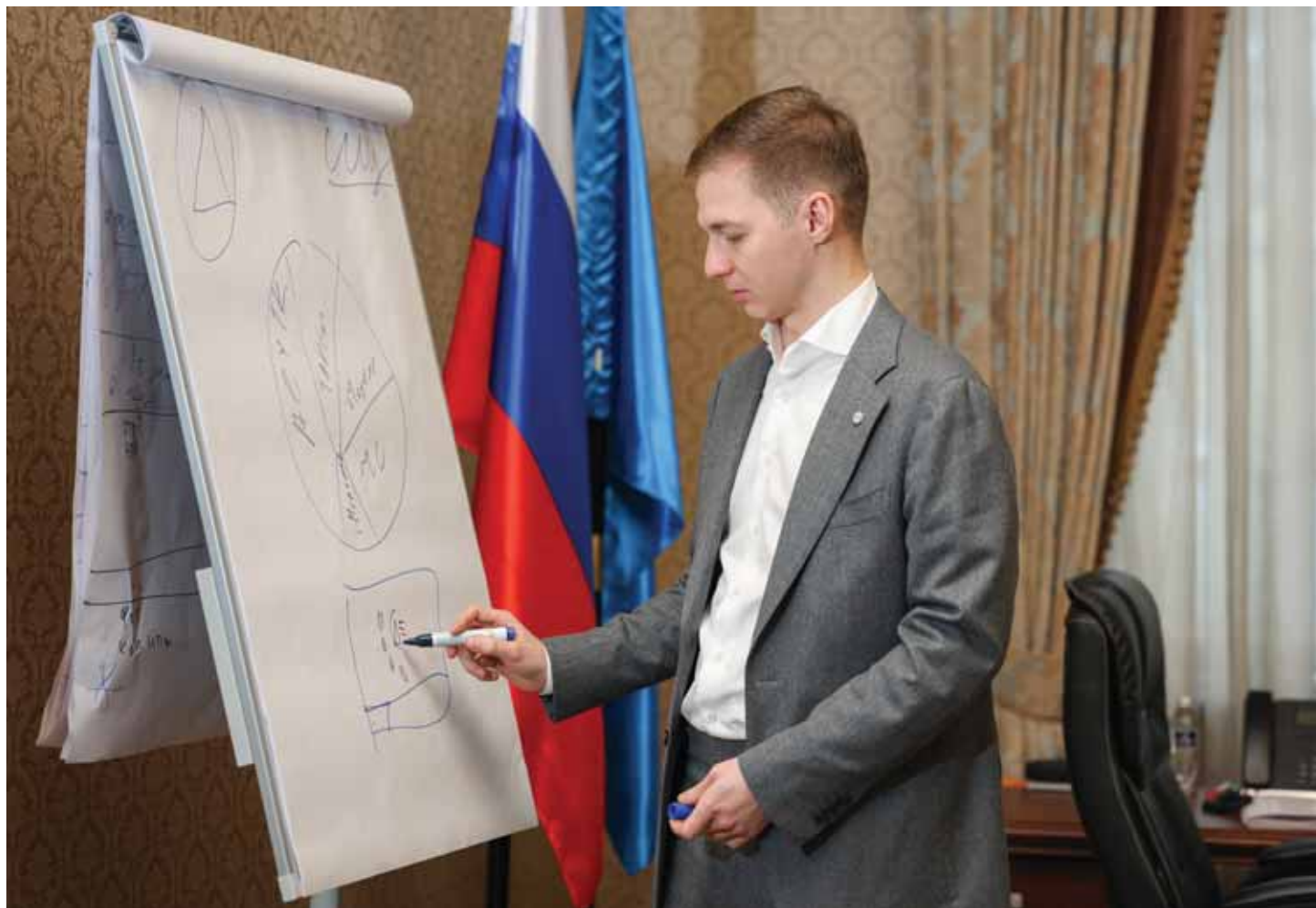
В более широком, стратегическом контексте реальная польза для отрасли заключается в развитии единой информационной системы транспортного комплекса на базе СИЦ. Эта система объединит три уровня: комплексную статистику по всей отрасли; аналитику и прогнозирование для руководителей («портфель руководителя» в смартфоне); внешние информационные системы, ориентированные на пассажиров, экспертов, СМИ и других пользователей (включая портал «Достижения транспортного комплекса России»).

– Один из крупных проектов в сфере цифровизации транспорта – ФГИС «Такси», реализованная два года назад. Какие ключевые изменения произошли на рынке таксомоторных перевозок за это время?

– ФГИС «Такси» – инновационное технологическое решение в сфере транспорта, полностью отечественная разработка, не имеющая мировых аналогов.

Основная задача системы – контроль за реализацией требований одного из наиболее долгожданных и резонансных федеральных законов – № 580-ФЗ от 29.12.2022, которым были заложены основы нормализации отрасли. Благодаря его принятию впервые за 20 лет в России был пересмотрен правовой механизм регулирования перевозок легковым транспортом пассажиров и багажа.

Для эффективного государственного контроля и реализации требований закона создана федеральная государственная информационная система легковых такси. О запуске системы с 1 сентября 2023 г. было



доложено Президенту Российской Федерации на совещании с членами Правительства Российской Федерации 21 июня 2023 г.

ФГИС «Такси» обеспечивает сбор, обработку, систематизацию и хранение сведений трех реестров: агрегаторов, перевозчиков и легковых такси, причем как по каждому из 89 российских регионов и городу Байконур, так и в масштабе всей страны. Сейчас в системе содержится более 1 млн записей о перевозчиках, службах заказа легковых такси и используемых автомобилях.

Система позволяет проверять перевозчиков, агрегаторов и автомобили по ведущим федеральным базам (МВД России, Казначейство России, ФНС России, НССО и др.). С 1 сентября 2024 г. в ФГИС «Такси» также содержатся сведения о наличии обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика (ОСГОП).

Важное преимущество – полная цифровая интеграция с порталом Госуслуг и функцией Госключ, что позволяет самозанятым онлайн получать разрешение на работу в такси и быть уверенными, что сведения сразу попадут в систему. За два года работы ФГИС «Такси» доказала свою эффективность и полное соответствие заявленным целям.

– Какие ключевые результаты работы системы вы могли бы отметить?

– Прежде всего это объективная и оперативная оценка объема рынка таксомоторных перевозок. До внедрения системы не существовало достоверной подтвержденной информации о реальном объеме рынка – все оценки базировались на косвенных данных экспертов. Например, до запуска системы, по оценкам Общественного совета по развитию такси, количество транспортных средств

оценивалось в 346 тыс., тогда как на старте ФГИС «Такси» в систему было внесено почти 450 тыс. авто. Это значит, что эксперты ошибались примерно на 30%.

Отсутствие объективного инструмента позволяло псевдоэкспертам и иноагентам распространять ложные данные, что создавало угрозу дестабилизации состояния в социально чувствительной отрасли. С введением ФГИС «Такси» количество ложных сообщений в СМИ и социальных сетях сократилось с примерно 500 тыс. в марте – августе 2023 г. до менее 1 тыс. за первые три месяца 2025 г. Теперь государство всегда располагает актуальной информацией о количестве перевозчиков, самозанятых, агрегаторов и автомобилей, включая сведения о возрасте и марке машин, что позволяет эффективно отслеживать соблюдение законодательства и контролировать рынок.

Еще один результат – обеление рынка таксомоторных перевозок. ФГИС «Такси» стала реальным инструментом борьбы с нелегальным сегментом. Например, только в Новосибирской области за год количество такси, вышедших из «серой» зоны, увеличилось в семь раз – на 8 тыс. автомобилей. Главная причина – запрет агрегаторам передавать заказы машинам без разрешений. Теперь агрегаторы обязаны автоматически сверять разрешения с помощью ФГИС «Такси» перед передачей заказа.

Не менее важный результат – возможность выбора для пассажиров. Любой пользователь смартфона может легко воспользоваться открытой частью системы (www.sicmt.ru), чтобы проверить по госномеру, легальное ли такси перед ним, и сделать осознанный выбор.

Если автомобиль зарегистрирован в системе, пассажир уверен в его

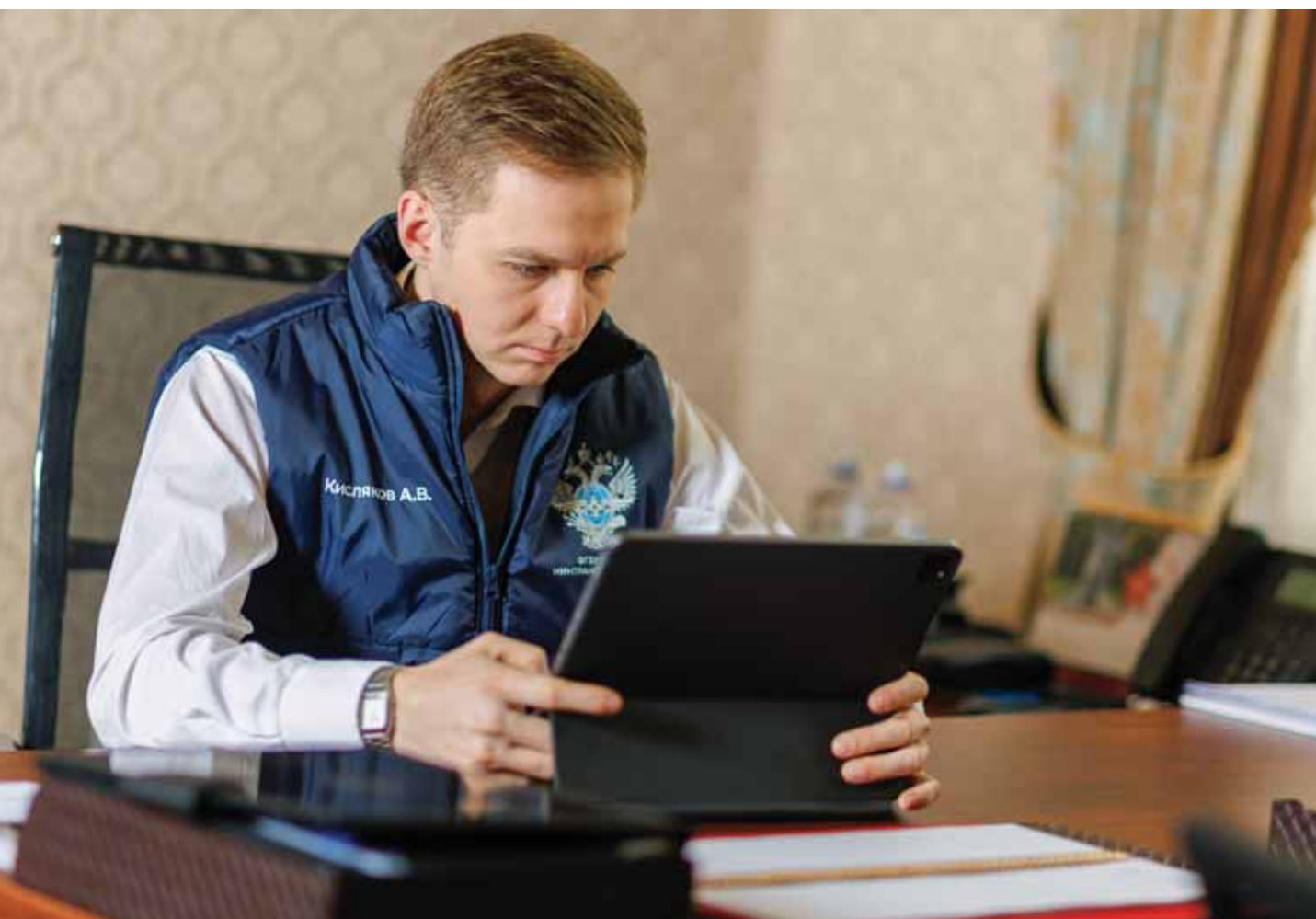


Фото предоставлено пресс-службой СИЦ Минтранса России

технической исправности, наличии страховки, а также в том, что водитель не находится в розыске. Водители могут размещать в салоне QR-код с ссылкой на карточку транспортного средства – эта функция предусмотрена в ФГИС «Такси».

Как подтверждают данные из регионов, внедрение системы сокращает число ДТП с участием легковых такси и способствует повышению уровня безопасности и качества перевозок.

– Как была организована работа по созданию системы, как развивается ФГИС «Такси»?

– Развитие ФГИС «Такси» реализуется по принципам максимальной клиентоцентричности и полностью соответствует целям федеральной программы «Государство для людей». Каждый этап внедрения сопровождается комфортным переходным периодом (например, для размещения сведений об ОСГОП водителям дали три месяца).

Система разрабатывалась в тесном диалоге с отраслевым сообществом. До ввода в эксплуатацию ее тестировали представители всех субъектов Российской Федерации, включая новые регионы и Байконур. Опыт и обратная связь субъектов были учтены при окончательной настройке системы.

Созданные межведомственные интеграции позволяют органам власти в реальное время контролировать соблюдение всех законодательных требований. Службы заказа такси также перешли на автоматическую сверку разрешений у перевозчиков.

Как и другие ИТ-продукты Минтранса России, ФГИС «Такси» не имеет зарубежных аналогов и не является копией иностранных решений. Высокую оценку системе дали и специалисты по транспорту, и профессиональное ИТ-сообщество. В 2023 г. ФГИС «Такси» стала лауреатом престижной премии TAdviser IT Prize в номинации «ИТ-проект года в госсекторе».

ФГИС «Такси» стала эффективным инструментом контроля за соблюдением закона, повысила прозрачность рынка, а главное – уровень безопасности и комфорта поездок граждан и гостей России.

– Какие новые функции ФГИС «Такси» планируете внедрить в ближайшее время?

– Во-первых, будет добавлен полный учет сведений о водителях такси – система позволит контролировать, соблюдают ли водители требования законодательства при осуществлении перевозок. Это создаст дополнительные гарантии для пассажиров и поможет повысить качество услуг.

Во-вторых, появится возможность мониторинга местоположения транспортных средств такси в режиме реального времени. Это важный шаг для обеспечения безопасности как пассажиров, так и водителей.

Повторюсь, что все изменения и новые функции обсуждаются с представителями регионов, перевозчиков, служб заказа такси и получают профессиональную экспертную оценку. Это позволяет учитывать реальные потребности рынка и обеспечивать плавное внедрение новых решений без сбоев в работе служб.

– У вас также есть социальный сервис, который помогает подтверждать право пассажира на льготу. Расскажите, как это работает и насколько удобно им пользоваться пассажирам?

– Ежегодно в нашей стране осуществляется несколько миллионов льготных перевозок на транспорте. При этом существует несколько десятков видов транспортных льгот и субсидий. Они делятся по уровню предоставления и по видам транспорта.

Поэтому предоставление льгот и субсидий – сложноорганизованная система. И сделать ее максимально удобной и для пассажиров, и для перевозчиков – масштабная задача, над которой работает Минтранс России и по поручению ведомства «СИЦ Минтранса России».

Длительное время получить положенную льготу можно было только придя в кассу или офис перевозчика – причем на любом виде транспорта. Безусловно, это неудобно для пассажиров. Кроме того, при бумажном оформлении льгот возрастает нагрузка на билетных кассиров, увеличивается количество случаев «льготного мошенничества».

Сделать покупку льготных билетов простым (не сложнее пары

кликов) действием стало возможным благодаря переводу этого процесса в цифровой формат с помощью информационных систем: Портала субсидированных перевозок для работы с льготными и субсидированными перевозками на воздушном транспорте и АИС УЛСП – автоматизированной системы льготных и субсидированных перевозок, которая обеспечивает цифровое подтверждение права пассажира на приобретение льготных билетов на другие виды транспорта. Оператором обеих систем является ФГБУ «СИЦ Минтранса России».

Теперь вместо того чтобы стоять в очереди в кассе, пассажир выбирает на сайте или в приложении опцию покупки льготного билета. В это время соответствующая информационная система связывается в режиме онлайн с информационными системами органов власти, ФНС России, бюджетными фондами, Социальным фондом России, получает от них подтверждение или неподтверждение льготы.

Сейчас система цифрового подтверждения льгот является центральной для трех межведомственных экспериментов и внедряется на разных видах транспорта.

Стоит отметить, что онлайн-покупка льготных билетов не заменяет традиционные механизмы, а дополняет их. Гражданин сам выбирает удобный для него вариант – взаимодействовать с перевозчиком в кассе или воспользоваться цифровыми сервисами. Примечательно, что оба варианта, в конечном итоге, взаимодействуют с нашими базами данных и получают онлайн-информацию по расчету баланса задействованных пассажиром квот (если проезд котируемый) на субсидированные перевозки. Это позволяет бороться с мошенниками, когда недобросовестные «пассажиры» пытаются получить льготный проезд сверх доступных.

На сегодняшний день с помощью ПСП было подтверждено право на льготу для более чем 5 млн авиабилетов и предотвращено около 300 тыс. попыток мошенничества.

В перспективе планируется расширение области применения цифрового подтверждения для всех доступных льгот, чтобы государственная поддержка стала максимально удобной и доступной для граждан на всех видах транспорта. ■