МАГИСТРАЛЬ

октябрь 2018

16+

БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ ДОРОГИ

ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

Цифровая реальность

стр. 6

ГОСТ в будущее.....12
Национальный ответ.....18

МАГИСТРАЛЬ

В номере:

3. «Дорога 2018»
4. Новый руководитель Росавтодора
5. Научно-экономический формат
6. Цифровая реальность
7. Россия – Китай: от двери до двери
8. Фундамент должен быть прочным
10. На трёх китах
12. ГОСТ в будущее
14. Бюджет желателен, но не обязателен
16. В спортивном режиме
18. Национальный ответ
19. Точный прогноз по маршруту

Редакционный совет: К. Г. Громенко, Ф. А. Николаев, А. В. Конкин

«МАГИСТРАЛЬ» (№ 195) — отраслевой производственно-практический бюллетень, выходит при информационном сопровождении комитета Законодательного собрания Новосибирской области по транспортной, промышленной и информационной политике и ГКУ НСО ТУАД Новосибирской области.

Учредитель: ООО «РиМиР».
Издатель: ИП Астапчик Евгений Леонидович.
Адрес: 630901, г. Новосибирск, ул. Лейтенанта Амосова, 60–82.
Тел. +7(903)930-63-01.
E-mail: rimir@inbox.ru.
Главный редактор: Е. Л. Астапчик.

Подписано в печать: 15.10.2018.
Заказ № 1100 от 15.10.2018.
Тираж: 500 экз.
Дата выхода: 17.10.2018.
Распространяется бесплатно.

Отпечатано в типографии «СоюзПечать»:
630083, г. Новосибирск, ул. Большевистская, 131, к. 5. Тел. +7(383)291-25-31.

Уважаемые работники дорожного хозяйства!
Поздравляем вас с профессиональным праздником!

А. А. Травников

А. И. Шимкив

Для Новосибирской области этот праздник особенный. Столица Сибири — крупнейший транспортно-логистический узел, транспортные ворота в Азию. Здесь пересекаются автомобильные, железнодорожные и авиационные потоки.

И поэтому вопросы транспортно-логистической инфраструктуры, качества дорог, модернизации дорожной сети становятся всё более актуальными.

Строительство дорог — приоритетное направление региональной политики, а дорожное хозяйство Новосибирской области по праву считается одной из наиболее динамично растущих сфер экономики. С ней мы связываем будущее региона как территории прорывного развития!

Сегодня в нашей области в рамках проекта «Безопасные и качественные дороги» идёт важная работа по обеспечению нормативного состояния дорог, по сокращению числа аварийных участков.

На реализацию проекта в этом году из бюджетов трёх уровней — федерального, областного и местного — было направлено 2,4 миллиарда рублей.

Приятно, что качество проводимых работ и комплексный подход к их выполнению уже высоко оценили на федеральном уровне, назвав нашу область одним из лидеров по проекту «Безопасные и качественные дороги». Такая оценка — ваша заслуга!

Спасибо вам за ваш труд! Уверены, вместе мы и впредь будем решать важные задачи по реализации федеральных проектов и областных программ, по развитию сети автодорог местного значения.

В ваш профессиональный праздник мы желаем вам здоровья, благополучия и процветания, финансовой стабильности и новых интересных проектов!

Губернатор Новосибирской области А. А. Травников, председатель Законодательного собрания Новосибирской области А. И. Шимкив

«Дорога 2018»

В преддверии Дня работников дорожного хозяйства, с 16 по 18 октября 2018 года в выставочном центре «Казань Экспо» информационный центр по автомобильным дорогам «ИНФОРМАВТОДОР» Федерального дорожного агентства при поддержке Министерства транспорта Российской Федерации провёл международную специализированную выставку.

Это масштабное отраслевое мероприятие призвано стать центральной коммуникационной площадкой, объединяющей ключевых участников автодорожного сообщества России. Представители Минтранса России, Росавтодора, органов исполнительной власти субъектов РФ, производители новейших технологий, материалов и оборудования, науки и бизнеса, ключевые эксперты дорожного хозяйства обсудили наиболее актуальные темы динамично развивающегося сектора национальной экономики.

Обширная деловая программа состояла из пленарного заседания, тематических конференций и семинаров, презентаций ведущих отраслевых компаний. Большое внимание участники форума уделили ходу реализации приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги», направленного на совершенствование дорожной инфраструктуры крупнейших агломераций России.

В трёх павильонах выставочного центра масштабная выставочная экспозиция в деталях представила новые технологии безопасности дорожного движения, цифровизации отрасли, развития придорожного сервиса и создания инфраструктуры для беспилотного транспорта. На одной из площадок прошла демонстрация дорожно-строительной техники.

В работе пленарного заседания приняли участие Председатель Правительства Российской Федерации Дмитрий Анатольевич Медведев. Вопросы интеграции региональных дорожно-транспортных комплексов с федеральной сетью в Казани обсуждали главы субъектов РФ.

По случаю профессионального праздника работников дорожного хозяйства была организована интересная культурная программа, в том числе праздничный концерт и торжественная церемония вручения главной отраслевой награды — памятной медали имени министра автомобильных дорог РСФСР А. А. Николаева.

Местом проведения первой выставки «Дорога 2018» Казань выбрана по праву, Татарстан обладает современной транспортной инфраструктурой.

17 октября министр транспорта РФ, руководитель ФДА и президент Республики Татарстан торжественно открыли движение на трёх участках федеральной дороги М-7 «Волга».

В дальнейшем международная специализированная выставка «Дорога» будет проходить ежегодно в различных регионах России.

А.А. Костюк

Новый руководитель Росавтодора

1 октября Евгений Дитрих представил коллективу Росавтодора нового руководителя Федерального дорожного агентства.

Глава Минтранса поздравил Андрея Костюка с назначением на должность. В представлении Евгений Дитрих отметил успехи Андрея Александровича в работе на северо-западе страны. Дороги этого региона по праву считаются лучшими в России. В этом немалая заслуга Андрея Костюка. И назначение Андрея Александровича на должность руководителя ФДА, по мнению министра, даст такие же результаты в целом по стране.

Евгений Иванович подчеркнул, что перед агентством стоят масштабные задачи по исполнению майского указа Президента России. Особо значимой в этом контексте является реализация проекта «Безопасные и качественные дороги».

Перед Росавтодором сегодня стоят амбициозные задачи, в результате решения которых города нашей страны будут соединены качественными и безопасными дорогами. Евгений Иванович пожелал Андрею Костюку уверенно двигать вперёд дорожную отрасль, которая сегодня вышла на лидирующие позиции в национальной экономике.

Новый руководитель ФДА поблагодарил министра транспорта России за оказанное доверие и отметил: «Задачи понятны, коллектив агентства сформирован. Будем трансформироваться под новые цели».

Министр также поздравил прежнего главу Росавтодора Романа Старовойта с назначением на должность заместителя министра транспорта и поблагодарил его за работу.

По стратегическим объектам

Завершена рабочая поездка представителей Федерального дорожного агентства во главе с заместителем начальника Управления строительства и эксплуатации автодорог Росавтодора Андреем Шиловым по объектам Сибирского федерального округа.

В состав рабочей группы вошли представители подведомственных Росавтодору ФКУ Упрдор «Енисей», ФКУ «Сибуправтодор» и генподрядчика АО «Сибмост». Специалисты посетили ряд объектов строительства и реконструкции федеральных трасс в Республике Хакасии, Красноярском крае, Кемеровской и Новосибирской областях. На некоторых из них ранее наблюдались серьёзные отставания от графика, связанные с неустойчивым финансовым положением генерального подрядчика.

В 2020 году ФДА планирует ввести в эксплуатацию первую очередь Восточного обхода Новосибирска. Подрядчиком решено было оставить АО «Сибмост», с которым на сегодняшний день у Росавтодора девять действующих госконтрактов. Восточный обход в их числе. Прилагаются все усилия, чтобы контракты были выполнены. Сроки заказчик готов пересмотреть.

Логика ФДА понятна: предприятий с опытом и производственной базой по строительству мостов совсем немного в стране. Из-за финансовых трудностей «Сибмост» приостанавливал строительство трассы. Но банкротства удалось избежать. После смены акционеров строительство было возобновлено.

Ещё один из объектов инспекционной поездки — 9-километровый участок реконструкции федеральной трассы Р-257 «Енисей» (км 389 — км 397). Автодорога является северным обходом Абакана. На данный момент здесь выполнено устройство земляного полотна, водопропускных труб и основания нового участка трассы. Продолжается строительство путепровода, который свяжет дороги в Черногорск и посёлок Усть-Абакан.

Три объекта были проинспектированы в Красноярском крае. На обходе Канска (км 1045 — км 1061 автодороги Р-255 «Сибирь») дорожники приступили к устройству земляного полотна для нового участка федеральной трассы. Уже выполнены элементы инженерной инфраструктуры, идёт монтаж стоек под опоры будущего моста через реку Кан. Окончание работ запланировано на 2020 год.

Ещё один объект — реконструкция путепровода через Восточно-Сибирскую железную дорогу на 702-м километре трассы Р-255 «Сибирь». Количество полос на путепроводе должно быть увеличено до четырёх, а транспортные потоки через ж/д пути будут разделены. Сейчас здесь ведётся устройство дорожной одежды. В конце октября запланировано открытие движения по одной стороне путепровода, а весь комплекс работ будет завершён к концу года.

Последним был проинспектирован обход г. Мариинска (Кемеровская область, Р-255 «Сибирь», км 436 — км 465). Как отмечает генеральный подрядчик, работы на данном участке будут возобновлены в ближайшее время.

По словам Андрея Шилова, все эти проекты играют большую роль в развитии федеральных трасс «Енисей», «Сибирь» и «Чуйский тракт» и окажут влияние на рост экономики Сибирского федерального округа в целом.

Научно-экономический формат

В соответствии с поручением Президента России Владимира Путина в конце сентября был представлен итоговый план развития Новосибирского научного центра. Этому предшествовала напряжённая работа научного сообщества и всех ветвей власти под руководством полномочного представителя Президента РФ в Сибирском федеральном округе Сергея Меняйло.

В августе на пленарном заседании «Наука как индустрия» Международного форума «Технопром-2018» Президент России Владимир Владимирович отметил, что достижение технологического лидерства Россией возможно за счёт развития передовых научных проектов. Они определяют эффективность экономики, модернизации инфраструктуры и госуправления.

Факторы, определяющие успех региона в решении этих задач, — крупный научный центр, производственная база и географическое положение.

В рамках представленного проекта предлагается создание междисциплинарного исследовательского комплекса. Он объединит пять современных исследовательских центров: аэродинамический; геофизической гидродинамики; перспективных энергетических технологий; высокоэнергетических технологий и новых материалов; физико-химических проблем горения и аэрозолей.

Опыта по реализации подобных проектов нет ни у федеральных, ни у региональных властей. Создаётся совершенно новый формат научно-внедренческого комплекса. Объединение усилий нескольких научных направлений, по мнению учёных, даёт нелинейный эффект. В современной науке большинство открытий делается на стыке отраслей. Именно с этой целью реализуется «Академгородок 2.0». Наука рассматривается как фундаментальная отрасль национальной экономики.

На форуме «Технопром-2018» подписано несколько соглашений о сотрудничестве между СО РАН, «Росгеологией», ПАО «ВымпелКом» и АО «Информационные спутниковые системы».

При реализации задач научно-технологического развития существует конфликт ценностей. Наука не всегда понимает потребности эффективной экономики, а бизнес не готов к венчурным рискам. Задача власти — выступить в роли медиатора.

Ещё в декабре 2017 года на расширенном заседании президиума СО РАН обсуждалась интеграция научного и промышленного потенциала Академгородка, наукограда Кольцово, Краснообска и Бердска как крупнейшего в стране центра науки и образования.

Объединение усилий всех заинтересованных сторон необходимо, чтобы избежать возможных сложностей межбюджетных и межведомственных отношений. Поэтому параллельно с формированием содержательной части проекта обсуждалась его управленческая модель, определялась форма собственности и налогообложения. Эти вопросы детально прорабатывали полномочный представитель Президента РФ в Сибирском федеральном округе Сергей Меняйло, глава региона Андрей Травников и председатель Законодательного собрания Новосибирской области Андрей Шимкив. По их единодушному мнению, в первую очередь нужно определить приоритеты своевременного обновления региональной нормативной базы. Чтобы Новосибирский научный центр стал опорой инновационной системы региона по созданию высокотехнологичных производств, управленческие и законодательные шаги должны опережать его развитие. К реализации проекта уже подключились предприятия и университеты. Подписаны долгосрочные соглашения. Проект из регионального становится национальным.

В недавно принятой «Транспортной стратегии Новосибирской области до 2030 года» описано три сценария развития событий по степени интеграции в новый «Шёлковый путь».

Стратегически правильно вести речь не о входе в экономический пояс, а о роли Новосибирской области в нём.

Интеграция в мировую транспортно-логистическую цепь — уникальная возможность для региональной экономики. Развитие Новосибирской области и макрорегиона напрямую будет зависеть от развития внешнеэкономических связей.

Но транзитный грузооборот не тот критерий, по которому следует оценивать перспективы региона в «Шёлковом пути». Необходимо усиление кооперации в науке и производстве регионов Сибири и КНР. На это нацелена программа реиндустриализации Новосибирской области с опорой на возможности Технопарка. «Шёлковый путь» — не торговый маршрут, а экономический пояс.

Учитывая внешнеэкономические и политические факторы, ситуация развивается вполне благоприятно.

Цифровая реальность

Состоявшийся в Москве III Международный форум «Интеллектуальные транспортные системы России-2018» стал площадкой для диалога власти, бизнес-сообщества и науки.

В приветственном слове министр транспорта России Евгений Дитрих отметил, что создаваемые интеллектуальные транспортные системы (ИТС) основаны на новой идеологии взаимодействия транспорта и дорожной инфраструктуры. По мнению министра транспорта России, применение отечественных технических решений и разработок обеспечит технологическую безопасность отрасли. Евгений Иванович также считает, что особое значение приобретают так называемые сквозные технологии. Элементы ИТС сегодня зачастую существуют разрозненно. Необходима их интеграция.

Президент Ассоциации «Цифровая Эра Транспорта», депутат Государственной Думы Сергей Тен считает, что в транспортной отрасли самые серьёзные изменения ожидаются на дорогах. Задача заключается в том, чтобы дорога стала безопасным и комфортным инфраструктурным объектом.

Росавтодор активно поддерживает тематику ИТС, развивая их на федеральных дорогах. В этом отношении Россия по ряду направлений опережает мировые разработки. Проект «Караван» реализован в этом году на участке Крымского моста. Успешно проведено тестирование инфраструктуры для беспилотного транспорта.

В Москве успешно реализована комплексная система организации дорожного движения. Практически решены задачи по администрированию дорожного движения. Проводится интеграция системы с навигационно-информационными системами. Развивается адаптивное управление светофорами. Начат проект по подсветке пешеходных переходов. Внедрение «умных» транспортных систем и придорожных сервисов сегодня идёт и в столичной агломерации.

Цифровизация набирает обороты и в субъектах Российской Федерации. Идёт речь о масштабировании опыта Москвы на регионы и создании единых требований к транспортному планированию.

Поддержку регионам в создании ИТС окажет указ Президента Российской Федерации по разработке и реализации Национального проекта по созданию безопасных и качественных дорог. До 2024 года в 75 регионах будут установлены 387 пунктов весогабаритного контроля. Системами ИТС оснастят 80 участков федеральных и 40 участков региональных дорог.

Отдельным пунктом в планах цифровизации дорожной отрасли стоит автоматизация управления дорожным движением в городах с населением свыше 300 тысяч человек.

В рамках работы международного форума прошла выставка решений в области интеллектуальных транспортных систем. В ней приняли участие более десяти компаний-разработчиков и интеграторов решений. Среди них были решения по транспортной телематике, фотовидеофиксации. Также представлены натурные образцы техники: электромобили, мобильные комплексы фотовидеофиксации, городской экотранспорт.

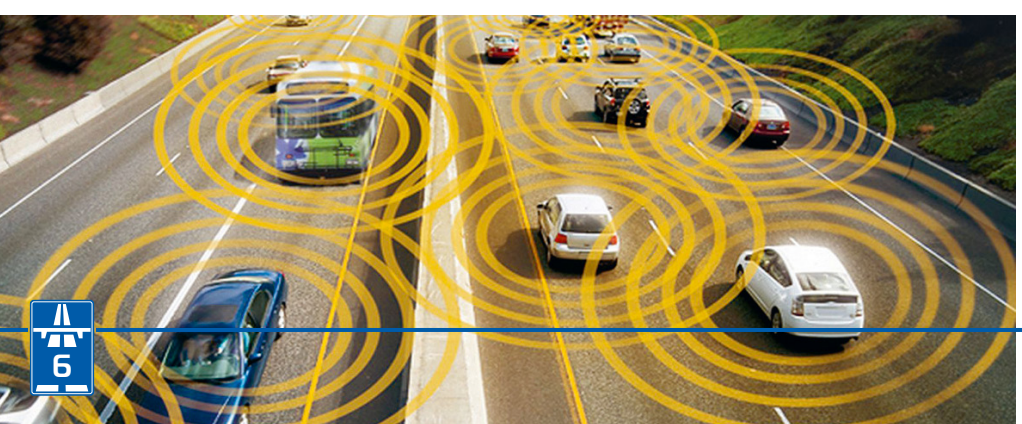
Актуальность BIM-технологий при проектировании объектов транспортного комплекса бесспорна. Первый заместитель министра транспорта Иннокентий Алафинов отметил, что надёжность перспективной транспортной инфраструктуры обеспечит баланс интеллекта транспортных средств и инфраструктуры. Этот баланс закладывается на этапе проектирования. Очевидно, что беспилотный транспорт не сможет двигаться по дорогам, построенным только для управляемых человеком автомобилей.

BIM-технологии достаточно успешно освоены при проектировании в гражданском строительстве. Они обеспечивают автоматический расчёт параметров объекта, снижают количество ошибок, сокращают время экспертизы, упрощают процесс приёмки работ в целом. По мнению первого заместителя министра транспорта России, в дорожной отрасли пора активно внедрять BIM-проектирование. Это позволит сделать прорыв в дорожном строительстве, который определён как первостепенная задача в майском указе Президента РФ.

Дорожники поддержали предложение президента Ассоциации «Цифровая Эра Транспорта» Сергея Тена по созданию при Минтрансе рабочей группы по BIM-технологиям.

По-прежнему остро стоит вопрос подготовки молодых специалистов и вовлечения их в работу по техническим проектам. Традиционно в рамках форума прошёл студенческий IT-хакатон. В нём приняли участие команды из шести российских вузов из Иркутска, Ульяновска, Рязани и Орла.

Резолюция по результатам форума ляжет в основу предложений по практическим шагам в направлении комплексного внедрения интеллектуальных транспортных систем на федеральных и региональных дорогах.



Россия — Китай: от двери до двери

По сообщению Агентства автомобильного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации, с 1 января 2019 года вступит в силу новый порядок автомобильных грузоперевозок между Россией и Китаем.

С 1 января 2019 года автомобильные грузоперевозки между Россией и Китаем будут осуществляться по новому порядку. Он позволит отказаться от действующего до настоящего времени маршрутного принципа, по которому доставка грузов возможна только между заранее согласованными точками и только в приграничной зоне, до 30 километров вглубь стран.

С нового года перевозчики обеих стран смогут свободно паритетно передвигаться по территориям России и Китая. Доставка грузов будет производиться без перегрузки и смены перевозчика. Основной принцип автоперевозок — «от двери до двери» — заработает в полную силу.

Это становится возможным благодаря практическому применению соглашения между правительствами России и Китая о международном автомобильном сообщении, которое подписано 8 июня этого года. Стороны уже проинформировали друг друга о завершении внутригосударственных процедур, необходимых для вступления в силу данного соглашения.

Заместитель министра транспорта РФ Николай Асаул подчеркнул: «Новое соглашение является драйвером развития транспортного коридора между Азией и Европой и российско-китайских автомобильных перевозок. Оно будет способствовать кратному увеличению торгового оборота, развитию инфраструктуры, упрощению процедур и сокращению сроков доставки товаров». Он возглавлял российскую делегацию в рамках рабочей группы по автомобильному транспорту по подготовке регулярных встреч глав правительств РФ и КНР.

В рабочей группе приняли участие заместитель министра транспорта КНР Дай Дунчан, директор Департамента госполитики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России Алексей Бакирей, заместитель руководителя Росавтотранса Руслан Лужецкий, представители транспортных организаций и ведомств России и Китая.

Делегации высоко оценили результаты проведённого в мае этого года тестового автопробега грузового и пассажирского транспорта по маршруту Далянь — Маньчжурия — Забайкальск — Новосибирск и согласились открыть данный маршрут для пассажирского и грузового сообщения. По условиям соглашения выгрузка и погрузка может происходить в пунктах, расположенных на протяжении указанного маршрута.

При этом в течение текущего года все транспортные средства, законтрактованные для осуществления перевозок между Россией и Китаем, должны быть оборудованы спутниковыми навигационными системами. Предстоит в сжатые сроки обеспечить устойчивую работу систем спутниковой навигации ГЛОНАСС и «Бейдоу» по всему маршруту. Для этих целей сторонами создаются пилотные зоны, работы по которым должны быть полностью завершены до конца 2018 года.

В связи с увеличением объёмов перевозок стороны договорились произвести дополнительный обмен разрешениями. Так, российские перевозчики получат 18 тысяч бланков «С» и 500 бланков «В». Также делегации согласовали предварительный перечень разрешений на следующий год. Российским компаниям беспрепятственное передвижение обеспечат 82 тысячи разрешений на двусторонние перевозки грузов. 1000 разрешений на перевозки грузов в/из третьих стран, 200 — на транзитные перевозки грузов, 3400 разрешений на нерегулярные пассажирские перевозки, в том числе 400 — для МАПП Пограничный — Суйфэньхэ, и 250 разрешений на регулярные пассажирские перевозки.

Нелишним будет отметить, что растущие автомобильные грузоперевозки предъявят более высокие требования к качеству дорожно-транспортной инфраструктуры на всём пути следования.

А.В. Костылевский

Фундамент должен быть прочным

В преддверии Дня работников дорожного хозяйства мы побеседовали с министром транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области Анатолием Викторовичем Костылевским.

— Анатолий Викторович, работы на объектах приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги» подходят к завершению. В каких условиях прошёл строительный сезон?

— В плане 2018 года 54 объекта программы комплексного развития транспортной инфраструктуры (ПКРТИ) Новосибирской агломерации в рамках приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги».

Конкурсные процедуры были проведены в целом своевременно. Муниципальные и государственные заказчики и подрядные организации к апрелю были готовы к выходу на объекты. Но погода внесла свои коррективы. Весна, затянувшаяся до середины июня, обильные осадки, перенасыщенный влагой грунт — всё это вынуждало постоянно корректировать графики производства работ на протяжении всего строительного сезона.

Но в дни с наиболее благоприятными погодными условиями подрядчики работали по максимуму, чем и обеспечили своевременную сдачу объектов.

Минтранс постоянно, совместно с комплексными комиссиями, принимал участие в инспекционных мероприятиях по проверке качества выполнения работ на объектах приоритетного проекта. Благодаря профессиональному всеобъемлющему анализу, в том числе депутатов Законодательного собрания Новосибирской области и активистов ОНФ, удалось вовремя выявить и устранить многие из допускаемых муниципальными да и государственными заказчиками нарушений.

— Проведён большой ремонт сельских дорог.

— Да, по инициативе Андрея Александровича Травникова, дополнительно 1,5 миллиарда рублей были направлены на сельские дороги. Благодаря инициативе губернатора по многим дорогам восстановлен проезд.

Основной объём работ по этой программе в настоящее время выполнен.

— Год стал серьёзной проверкой на прочность дорожно-строительной отрасли региона?

— В общем, да. Но дорожники выдержали экзамен. Несмотря на финишную прямую, подводить итоги рано. В целом работы идут по графику. А на некоторых объектах — с его опережением. 1 ноября — срок ввода в эксплуатацию объектов приоритетного проекта, помимо переходящих. Тогда и будем подводить итоги.

По состоянию на середину октября работы завершены и проведены рабочие комиссии на 42 из 54 законтрактованных объектов. Уже принято в эксплуатацию 22 объекта. На 20 объектах устраняются замечания, выявленные по итогам рабочих комиссий. Завершение работ на всех оставшихся не переходящих объектах 2018 года запланировано не позднее 1 ноября 2018 года. Два переходящих с 2017 года объекта реконструкции будут введены в эксплуатацию в 2020 и 2023 годах.

В денежном выражении пока общее выполнение работ составляет 2,3 миллиарда рублей, это более 96% от общего объёма средств на 2018 год. Оплачено 2,05 миллиарда — 84% от общего объёма средств программы 2018 года.

— Анатолий Викторович, какие перспективные задачи стоят перед дорожно-строительной отраслью Новосибирской области?

— Паспорт проекта программы дорожной деятельности национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» был представлен на рассмотрение комиссии в Федеральном дорожном агентстве в сентябре этого года. Проект программы предусматривает мероприятия по решению задач по коренной и небывалой в рамках новейшей истории Новосибирской области по объёмам финансирования и физическим объёмам модернизации дорожной сети.

— Есть понимание того, каким образом будет выполняться столь масштабный и разноплановый объём работ?

— Безусловно. Задачи, поставленные Президентом России, — это не нечто, возникшее из ниоткуда. Спектр задач определён в Указе Президента Российской Федерации от

07.05.2018 № 204. Многое из этого перечня решается нами на протяжении ряда лет. Сегодня этому процессу предан дополнительный импульс и, как мы ожидаем, существенное финансовое подспорье, которое, безусловно, активизирует все экономические процессы в нашей области.

— Основные целевые показатели национального проекта на территории Новосибирской области известны?

— Увеличение на 48,4% доли региональных автодорог, соответствующих нормативным требованиям, по сравнению с 2017 годом. В агломерации доля до 85%.

В результате реализации программы на территории Новосибирской области в течение шести лет будут приведены в нормативное состояние около 1600 км автодорог регионального и межмуниципального значения, в большей степени это школьные маршруты, а также не менее 85% автодорог в пределах Новосибирской агломерации, а это крупнейшие и оживлённейшие транспортные артерии городов нашей области, и другие социально-важные дорожные объекты. Также будет решаться проблема перегруженности автодорог. На 10% предстоит снизить долю региональных и межмуниципальных автодорог, работающих в режиме перегрузки.

Самым важным мероприятием в рамках разработанной программы является снижение уровня аварийности на дорогах. В ходе её реализации планируется значительное, не менее чем в два раза, снижение количества аварийно-опасных участков на дорогах всей области.

— Из каких источников и в каком объёме будут финансироваться мероприятия национального проекта?

— Структура финансирования предполагает участие бюджетов всех уровней.

Общий объём финансового обеспечения национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» составляет 47,5 миллиарда рублей, из которых 26,4 миллиарда — средства федерального бюджета, 21,1 миллиарда — средства областного бюджета Новосибирской области.

— Недавно была разработана «Транспортная стратегия Новосибирской области». Есть ли финансовая база для реализации столь амбициозных планов?

— Стратегия предусматривает в том числе применение механизмов государственно-частного партнёрства.

Одним из наиболее перспективных направлений государственно-частного партнёрства следует рассматривать транспортно-логистический комплекс. Эта отрасль сегодня лидирует в национальной экономике по темпам развития. По данным Минэкономразвития РФ, около 23% проектов ГЧП реализуется в транспортной инфраструктуре. Их суммарная доля 80% от общей стоимости всех проектов.

В Новосибирской области для реализации проектов такого рода есть необходимая база.

В районе аэропорта Толмачёво реализуется инвестиционный проект «Почты России» по созданию логистического хаба. Аэропорт уже интегрирован в экономический пояс «Шёлковый путь». Идёт строительство восточного промышленно-логистического парка. Проект весьма перспективный для наращивания мощностей по приёмке и формированию контейнерных поездов.

Стимулом развития транспортного коридора Азия — Европа станет новое соглашение России и КНР по автомобильным грузоперевозкам, вступающее в силу с 1 января 2019 года.

Реализуя планы развития дорожной сети Новосибирской агломерации по комфортной стыковке дорожной сети мегаполиса с региональными и федеральными дорогами, необходимо понимать: это опорная сеть для нескольких прилегающих субъектов Федерации. Необходимое условие в формировании товарной массы в опорной точке экономического пояса. Претендуя на ведущую роль в макрорегионе, мы обязаны обеспечить соседям необходимые возможности.

— Анатолий Викторович, проекты на основе государственно-частного партнёрства являются долгосрочными. Есть ли инструменты гарантии передачи их концеденту в нормативном состоянии?

— Проекты с применением ГЧП по длительности сопоставимы с контрактами жизненного цикла. Одно это обстоятельство мотивирует концессионеров к принятию максимально эффективных решений. Помимо всего, контракт жизненного цикла — хорошая основа для применения «инвестиционного залога качества». Этот механизм позволяет увязать возврат и доходность инвестиций с транспортно-эксплуатационным состоянием объекта. Залогом расчётной доходности становится качество. Качество на всех этапах — от проектных решений и строительства до надлежащего содержания объекта и передачи его концеденту.

Таким образом, проекты на основе государственно-частного партнёрства повышают не только качество дорожных работ, но и эффективность бюджетных вложений. Полагаю, шаг за шагом, от проекта к проекту сформируется оптимальная структура организационно-финансовых инструментов.

Дорожный комплекс является одной из опор региональной экономики. Фундамент должен быть прочным.

— Спасибо за беседу.

На трёх китах

Закончен активный строительный сезон на дорогах Новосибирской области. Своими выводами по результатам этого года мы попросили поделиться начальника ГКУ НСО ТУАД Михаила Вениаминовича Чуманова.

М.В. Чуманов

— Условно работу управления в строительный сезон можно разделить на три основных блока: приоритетный проект «Безопасные и качественные дороги», ремонт сельских дорог и защита территориальной сети от разрушительного воздействия крупнотоннажного транспорта.

Работа по приоритетному проекту «Безопасные и качественные дороги» — это не выбор между количеством и качеством. И то и другое не обсуждается — исполняется. Увы, не всё получается так, как планируется. Несмотря на то что Новосибирская агломерация в числе лучших регионов, не обошлось без эксцессов. Надеюсь, нам хватит воли в следующем году не повторить ошибок этого сезона. Для этого уже принят ряд организационно-технологических решений.

Например, мы отказались от применения шероховатой поверхностной обработки (ШПО) и переходим на щебёночно-мастичный асфальтобетон (ЩМА) на всех дорогах агломерации. Причин несколько. На ШПО идут жалобы населения. Я постоянно отвечаю людям на их обращения.

Вторая причина отказа от ШПО чисто экономическая. Гарантийный срок этого покрытия всего два года. Нам же необходимо стремиться к увеличению межремонтных сроков. Технологии нужны соответствующие расчётным периодам. Мы постоянно стоим перед дилеммой между необходимым и достаточным, решая поставленные задачи при недостатке средств.

Второй аспект — поддержание высокого уровня подрядных организаций. Работа по приоритетному проекту показала, что не все понимают степень ответственности за качество выполняемых работ. По ФЗ-44 мы не вправе кого бы то ни было отсеивать на этапе подачи заявок. И получается, что на ряд объектов пришли те, кто привык не работать, а осваивать бюджет. И жесточайший контроль качества, который осуществляется совместно специалистами ТУАД, ФДА, для таких подрядчиков стал сюрпризом. А их качество выполнения для нас — головной болью.

Но со следующего года у государственного заказчика появился хороший инструмент управления — казначейское сопровождение. По этой схеме подрядная организация открывает счёт не в коммерческом банке, а в казначействе. И распоряжается средствами только целенаправленно, по статьям, указанным в контракте. При этом на субподрядчиков также открываются счета. Оплата материалов и комплектующих согласуется и представляется в казначейство. Всё в строгом соответствии с проектом и контрактом.

Финансирование за выполненные работы может осуществляться государственным заказчиком, минуя счёт генерального подрядчика. Таким образом, у нас есть способ прозрачного расходования бюджетных средств и недопущения злоупотреблений генподрядчиком по задержке выплат субподрядным организациям.

В этом году мы были вынуждены решать проблему оплаты субподрядным организациям с помощью договора цессии. Пришлось приложить немало усилий, чтобы навести порядок. По сути, речь уже шла о прекращении контракта из-за большой задолженности генподрядчика перед субподрядными организациями. Проблема была решена, работа была продолжена и выполнена в срок. Но казначейское сопровождение просто не допустит возникновения подобных ситуаций.

Приводя дороги в нормативное состояние, предполагается, что содержать и эксплуатировать нужно тоже по нормативу. Мало того что идёт систематическое недофинансирование, но и тяжеловесный транспорт, разрушая дороги, ломает все сроки ремонта и капремонта.

Вопрос защиты территориальных дорог от разрушений, наносимых тяжеловесным транспортом, стоит очень остро. По этой проблеме с мая практически ежемесячно проводятся совещания на самом разном уровне: здесь, в управлении автодорог, в правительстве, на площадках грузоотправителей, прошёл круглый стол в ОНФ с участием заместителя губернатора Новосибирской области. И подвижки в этом направлении есть.

Прежде всего нужно понимать, что вопрос весового контроля на дорогах делится на две составляющие. Это стационарные автоматические пункты весового и габаритного контроля (АПВГК) и передвижные пункты весового контроля (ППВК).

На первый взгляд, немногие субъекты Российской Федерации обладают такими возможностями в области весогабаритного контроля, как Новосибирская область. На территориальных дорогах у нас установлено пять автоматических постов. Запланировано установить ещё 18 в соответствии с «Программой совершенствования и развития постов весового контроля в Новосибирской области».

Из-за изменений, внесённых в декабре 2017 года в постановление правительства РФ № 272, и со вступлением в силу в мае 2018 года приказа Минтранса РФ № 119, изменившего требования к площадкам АПВГК и ППВК, возникли сложности с легитимностью выносимых постановлений. Довольно часто приходится слышать упрёки в адрес ТУАД в связи с тем, что комплексы весогабаритного контроля не выполняют свою функцию. И очень трудно добиться понимания, что мы, как государственное учреждение, работаем строго в рамках определённых законодательством процедур. ТУАД не выносит постановления, а только передаёт данные в уполномоченные органы.

Приказ Минтранса РФ № 119 вступил в силу в мае 2018 года. Бюджет дорожного фонда на этот год не предполагал финансирования по этому документу. В соответствии с законом мы заложили необходимые средства на ремонт участков дорог и оборудования АПВГК на 2019 год. Три поста будут приведены в соответствие требованиям законодательства.

С передвижными пунктами всё становится на свои места. Подготовлено две площадки: на К-17 и К-19, они полностью соответствуют требованиями приказа Минтранса РФ. В результате переговоров и настоятельных просьб с нашей стороны ГУ МВД РФ по Новосибирской области выделяет два экипажа ГАИ для осуществления весового контроля на передвижных постах.

Главное в решении проблемы превышения весовых ограничений на ось грузового транспорта в коренной ломке психологии.

На совещании, которое мы провели в ТУАД в октябре, пришли к договорённости о возобновлении соглашения 2015 года и присоединению к нему перевозчиков. Грузоотправители готовы обеспечить нормативную загрузку транспорта на карьерах по производству камня и песка. Мы рассчитываем, что предприятия в добровольном порядке будут предоставлять транспорт и персонал для осуществления контроля. Тех, кто не захочет присоединиться к соглашению, будем понуждать к исполнению закона другими методами.

Мы, как управление автодорог, не имеем рычагов воздействия на перевозчиков и грузоотправителей. Мы не вправе никого ни остановить, ни оштрафовать, ни вмешиваться в хозяйственную деятельность. Только отвечаем за дороги, которые они разрушают. Задача инициативной группы — подключить к этому процессу Минэкономразвития и торговли и глав районов. У них куда больше рычагов влияния на субъекты бизнеса.

Так или иначе проблема будет решена. Это в том числе требование майского указа Президента № 204. В этом документе чётко сказано о необходимости развития региональной дорожной сети и защите дорожного комплекса от разрушения.

Теперь о третьем блоке работ — ремонте сельских дорог. Программа выполнена. По этой программе из 1,5 миллиарда через ТУАД профинансировано 1,275 миллиарда рублей. Это беспрецедентно большое финансирование по этому виду работ за последнее десятилетие. На эти средства мы законтрактовали дополнительно 74 объекта. Из них 2 объекта строительства и реконструкции, 8 объектов капитального ремонта, 8 объектов ремонта и 56 объектов планово-предупредительного ремонта. За исключением одного переходящего объекта реконструкции, все выполнены в срок.

Развёртывание программы потребовало значительных организационных усилий. К плановому 51 ППРу добавилось ещё 56. Итого — 107. Плюс капремонт и реконструкция. Финансирование утверждено было только в марте. Соответственно, далее были выдержаны сроки на все процедурные моменты. 107 участков, расположенных друг от друга на большом удалении, представляли значительную сложность в организации и контроле выполнения работ. Сложно было организовать оптимальную логистику обеспечения объектов строительными материалами.

Тем не менее с этой задачей мы справились. Уже пошли положительные отклики из районов по восстановленному дорожному сообщению. Люди довольны.

Строительный сезон окончен. Работа продолжается. В этом специфика дорог.

К. Г. Громенко

ГОСТ в будущее

Ещё 10 лет назад на попытки формирования элементов интеллектуальной транспортной системы смотрели как на Нью-Васюки. И специалисты, которые титаническими усилиями буквально продавливали проекты по оборудованию законтрактованной техники датчиками GPS, установке дорожных метеостанций, разработке программного обеспечения для автоматизации процессов управления дорожным комплексом, рисковали репутацией и карьерой. Но продавили, сделали, доказали. Вопреки скепсису и непониманию. Сегодня благодаря их усилиям автомобильные дороги начинают «умнеть».

Реалистичность оптимистических картин по созданию «умных» дорог мы попросили оценить одного из пионеров построения ИТС на автомобильных дорогах России Константина Геннадьевича Громенко.

— О развитии интеллектуальных транспортных систем как о наиболее перспективном направлении развития дорожно-транспортной отрасли и технологическом локомотиве национальной экономики говорят на самом высоком уровне. Уровень планирования мероприятий и общего видения развития целого ряда отраслей экономики, завязанных на дорожно-транспортный комплекс, вызывает оптимизм.

Создана Ассоциация «Цифровая Эра Транспорта», Росавтодор реализует проекты, казавшиеся вчера фантастикой. Самое главное, помимо политической воли на формирование новой идеологии, есть понимание того, что и как следует сделать.

Беспилотные автопоезда приедут к нам достаточно быстро. Но не раньше того времени, когда они станут инструментом, а не символом технического прогресса.

Что такое и для чего нужны ИТС? По этому поводу слишком много спекуляций, наукообразных формулировок, наполненных чужими схемами и лозунгами.

Есть ГОСТ Р 56829-2015. Он определяет: интеллектуальная транспортная система (ИТС) — система управления, интегрирующая современные информационные и телематические технологии и предназначенная для автоматизированного поиска, принятия к реализации максимально эффективных сценариев управления транспортно-дорожным комплексом региона, конкретным транспортным средством или группой транспортных средств для обеспечения заданной мобильности населения, максимизации показателей использования дорожной сети, повышения безопасности и эффективности транспортного процесса, комфортности для водителей и пользователей транспорта.

Цель управления ИТС — желаемый результат работы, представленный заказчиком и способный удовлетворить имеющуюся потребность в транспортно-дорожном комплексе.

Всё. Добавить нечего.

А из чего будет состоять ИТС — это вариативно, в зависимости от потребностей заказчика. И решает совершенно утилитарные задачи конкретной территории. Но определённый набор элементов, структуры оборудования, ПО позволяет территориальные комплексы интегрировать на национальный уровень. И регионы должны сами о себе побеспокоиться, а не ждать беспилотного автопоезда с подарками.

Как специалист, отвечающий за бесперебойную работу комплекса дорог, я смотрю на любые перспективные предложения с точки зрения утилитарной пользы. Если горизонт планирования больше 10 лет, то высок риск утраты смысла внедрения проекта. В столь динамичной среде, как цифровые технологии, необходимо поддерживать темп реализации. Каждый следующий этап должен опираться на предыдущий. Таким образом формируются новые качества первоначального продукта на всём протяжении его жизненного цикла. Утрата темпов реализации приводит к потере потребительских качеств.

И из завтра очень просто можно оказаться в позавчера.

Пытаться создавать универсальную систему на длительный период бессмысленно. Ситуация постоянно меняется. Меняются технологии, потребительские запросы. Предусмотреть и учесть всё объективно невозможно. Надёжность системы в её адаптивности. Должен быть базовый набор инструментов и вариативность их применения.

Форсайт-метод. Этот принцип хорош тем, что каждый последующий период качественно лучше предыдущего, и планирование далее базируется на более реальной основе.

Для планомерного и поступательного движения необходимо комплексное видение всей картины. Во время реализации сопряжённых проектов не всегда виден планируемый результат. Нужен тот, кто представляет качественные параметры точки назначения. Иначе движение будет броуновским, а результаты — условно успешными. Условно, потому что технологический уровень будет достигнут, но его качества уже не будут востребованы.

Это всё теория перспективного проектного планирования. Что мы имеем в реальности?

Например, в Новосибирской области на опорной сети автодорог мы внедрили систему контроля дорожных механизмов (СКДМ). Результат — контроль реальных действий подрядчиков, отработана структура отраслевого взаимодействия, оценка качества содержания дорог, экономия бюджетных средств. Создана адаптивная система, способная к интеграции в информационную систему более высокого порядка.

Следующий блок ИТС — группировка из 42 автоматических дорожных метеостанций (АДСМ). Характеристики — точность прогноза выше, чем предоставляет Росгидрометцентр, глубина прогнозирования до трёх суток, дискретность — 1 час. Результаты: снижение аварийности по дорожным условиям; прогнозирование ситуации и выдача рекомендаций подрядчикам; экономия затрат на содержание за счёт оптимизации использования техники и предупреждения чрезвычайных ситуаций; возможность предоставления прогнозных данных государственным и муниципальным структурам; информирование и формирование новой структуры контактов с конечным потребителем. Накопление баз данных для долгосрочного планирования управленческих мероприятий.

Внедрение этих систем сэкономило миллионы рублей бюджетных денег и подрядных организаций. Экономия подрядчиков доходит до 20 миллионов в год. Экономия бюджета на порядок выше. Создан ещё один элемент обеспечения общей системы управления дорожным комплексом. Ещё один камень в фундамент ИТС.

Создавая в 2013 году «Программу совершенствования и развития постов весового контроля в Новосибирской области», мы не ставили перед собой задачу пополнения дорожного фонда за счёт штрафов за нарушения весогабаритных параметров. Это побочный и недолговременный эффект. К сожалению, на данный момент это основной критерий определения экономической эффективности.

Группировка комплексов АПВГК — это обеспечение обоснованного применения силы со стороны государства за наносимый ущерб имуществу. Ожидаемый результат — снижение затрат на ремонт дорог и перенаправление средств дорожного фонда на развитие дорожной сети, в том числе и инфраструктурное.

По объективным причинам система автоматического весогабаритного контроля пока не работает в плановом режиме. С точки зрения форсайт-проектирования, это вводная для корректировки планирования. Если программно-аппаратный комплекс не функционирует из-за юридической казуистики, нужна настройка этого элемента, параллельная с реализацией намеченной программы. Если всё остановить, обосновав формальной экономикой инвестиций в краткосрочном периоде, то завтра дороги России обойдут нас стороной, так как окажутся «умнее».

То, что мы сегодня не строим дороги первой технической категории, по которым будут ходить беспилотные автопоезда, не значит, что мы не должны быть готовы к появлению такого проекта в ближайшие пять лет. Для Новосибирской области это актуально особенно как для одного из перспективных центров экономического пояса «Шёлковый путь». Успешная интеграция в экономический пояс будет сопровождаться интеграцией в общероссийскую и международную информационные системы.

Перспектива роста товарооборота приведёт к количественному и качественному росту нагрузки на всю транспортно-логистическую сеть. Поэтому при формировании ИТС, которые активно продвигает федеральный Минтранс и ФДА, не стоит оперировать только категориями ограниченного бюджета региона. В этом вполне могут принять участие заинтересованные бизнес-структуры. Инфраструктура — дело бизнеса. ИТС не только набор программно-аппаратных блоков. Это в том числе интеллектуальная структура экономических отношений. Государство в этой связке — заказчик.

Бюджет желателен, но не обязателен

О реализации планов по формированию аппаратной группировки приборов фотовидеофиксации (ФВФ) на дорогах Новосибирской области мы беседовали с Виктором Петровичем Шайдулой, руководителем ГКУ НСО ЦОДД.

В. П. Шайдула

— Виктор Петрович, подводя итоги весенне-летнего сезона, как Вы оцениваете результаты выполнения плана мероприятий?

— Физика нашей работы не столь подвержена сезонным влияниям, как у дорожников. Несколько другая специфика. Проводить необходимые манипуляции с приборами можно в любое время года, учитывая рекомендуемые температурные параметры оборудования. Фиксацию нарушений ПДД необходимо обеспечивать в режиме 24/365. Сезонность больше сопряжена с периодами бюджетного финансирования по основным программам.

— Тогда каковы результаты по выполнению мероприятий приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги»?

— В части, касающейся нашего сектора ответственности, по программе 2018 года всё выполнено. В плане 2018 года приоритетного проекта в городе Новосибирске была установка четырёх новых комплексов фотовидеофиксации (ФВФ): перекрёстки улиц Бориса Богаткова — Есенина, Красный проспект — Достоевского, Немировича-Данченко — Станиславского, на улице Первомайская, 188 и перенос ранее существовавшего, на проезде Энергетиков, 8. Весь запланированный комплекс работ выполнен с надлежащим качеством.

Собственно, выполнение плана работ по БКД не вызывало беспокойства. Первый комплекс был смонтирован в городе Бердске ещё в мае и принят в эксплуатацию, после согласования точки подключения с РЭС, в середине июля. Сложностей и задержек по другим объектам также не было.

Уже к августу мы подготовили свои предложения по объектам приоритетного проекта на 2019 год. Здесь мы несколько сместили приоритеты в сторону комплексов, имеющих в своём функционале фиксацию нарушений скоростного режима. Анализ структуры нарушений ПДД, в которых пострадали люди, показал, что основное число нарушений связано с превышением скорости. Причём практически на всех участках: на прямолинейных, на перекрёстках и на пешеходных переходах.

Даже те происшествия, которые происходили на перекрёстках, сопровождались несоблюдением скоростного режима. Вывод прост: контроль скорости, снизим число остальных нарушений. У водителей просто появится время на правильную реакцию на дорожную ситуацию. И с точки зрения экономики покупки такое решение более выгодно.

Повторю ещё раз: наша цель — не просто фиксация правонарушений, а их предотвращение. Комплексы фотовидеофиксации — это в первую очередь инструмент профилактики правонарушений.

Исходя из этой логики, к поставленной цели нужно идти кратчайшим путём. На данный момент задача — сбить тенденцию нарушений по скорости.

Ещё одно направление работы ЦОДД начало приносить результаты. Успешно прошла опытную эксплуатацию фиксация средней скорости на Советском шоссе.

— Виктор Петрович, мы встречаемся с Вами достаточно регулярно. В прошлый раз Вы говорили о программе по фиксации нарушений по средней скорости на трассах в Новосибирской области. План реализован?

— Частично. Идёт планомерная работа по запуску комплексов на пяти участках на региональной К-19р и на одном — на федеральной Р-254.

Народ очень быстро распространил информацию об установке наших комплексов по социальным сетям. Мы это внимательно отслеживаем. Ещё до подключения приборов на К-19р отмечено снижение числа нарушений и ДТП.

Реакция водителей подтверждает, что установка приборов ФВФ — лучший способ регулирования соблюдения режима движения.

— Что в этом отношении на западном направлении, на Р-254?

— Пока, в силу организационных и технических проблем, план мероприятий полностью не реализован. На экспериментальном участке ведутся

работы по реконструкции дороги. Мы же для эксперимента выбираем наиболее сложные объекты. Отработав на них, получаем необходимый опыт, и экстраполяции на другие объекты проходит гораздо проще.

— Всё же в чём были трудности на Р-254?

— Самое главное, достаточно долго согласовывали временную схему организации дорожного движения. Это только по названию она временная. А по сути это такой же по объёму подготовки документ, как и постоянная схема, только период её действия ограничен. Трасса федеральная, ГИБДД — служба тоже федеральная. А мы структура региональная. Существует ряд процедур, которые необходимо было соблюсти.

Согласовав необходимые действия и приступив к тестированию приборного оборудования, столкнулись с рядом технических сложностей. На трассе комплексы работают от альтернативных источников питания. И одной из задач, которую мы перед собой поставили, является отработка бесперебойного энергоснабжения.

В этом отношении возникли технические проблемы, на решение которых нужно время. Для этого, в том числе, и проводится эксперимент.

На Р-254, по рекомендации производителя, мы заменили аккумуляторы, и прибор пошёл. В ближайшее время начнём получать данные.

— Поясните, пожалуйста, ГКУ НСО ЦОДД проводит эксперимент, используя приборы фотовидеофиксации. На каких условиях вы их приобретаете?

— Мы получаем приборы в опытную эксплуатацию. Бюджет области на это не тратит ни копейки. На ряде точек наши подрядчики часть работ в рамках экспериментов также выполняют за свой счёт.

В этой отрасли работают люди, которые действительно хотят сделать наши дороги более безопасными. Поэтому достаточно просто находить общий язык.

Например, наш поставщик и надёжный партнёр «ОЛЬВИЯ» предоставил в опытную эксплуатацию на год 15 приборов «СКАТ-П». Часть из них установлена на К-19 и Р-254, часть мы используем как передвижные комплексы, чтобы они не простаивали.

Более того, за счёт опытной эксплуатации, в рамках которой мы получили

приборы, мы закрываем ряд дорожных объектов по программе «Безопасные и качественные дороги». В смету этих объектов приборы ФВФ включены не были. Но проектно-сметная документация у нас есть. Имея в арсенале комплексы, которые нам предоставляют партнёры для опытной эксплуатации, мы эти очаги аварийности прикрыли. Три перекрёстка в Новосибирске будут защищены дополнительно.

В принципе, эти перекрёстки мы подавали в программу БКД-2018. Так или иначе план этого года мы выполнили.

Теперь работаем над обустройством перекрёстка Ипподромская магистраль — улица Кропоткина — место неблагополучное, но в приоритетный проект не включено.

— Если я правильно Вас понял, отсутствие бюджетного финансирования не является препятствием для достижения поставленной цели.

— Как говорится, в нашем деле деньги не главное. Но их наличие желательно. А чтобы то финансирование, которое приходит, использовалось рачительно, мы и проводим предварительную обкатку своих инициатив.

— Виктор Петрович, Вы всегда говорите о необходимости построения единой территориальной схемы управления движением и единых правилах на всех дорогах области.

— И движемся в этом направлении. Город Бердск, например, не остановился на том, что удалось сделать по программе приоритетного проекта. Управление ЖКХ города согласовывает новые точки подключения, и мы там будем расширять охват улично-дорожной сети.

Город Куйбышев согласовал новую схему организации дорожного движения для подключения приборов ФВФ. Уже всё запущено и работает.

Также в Сузунском районе установили оборудование.

Шаг за шагом мы продвигаемся во все районы Новосибирской области.

— Над разработкой каких планов ещё работает ЦОДД?

— В новых майских указах Президента РФ прямо сказано о необходимости снижения смертности на дорогах. Как специалист в этой области, я понимаю: решить эту задачу без применения приборов ФВФ невозможно.

Мы подготовили предложения и передали их в региональный Минтранс. По мере поступления финансирования необходимо заменить 60 единиц комплексов ФВФ, чтобы аппаратный парк соответствовал современным требованиям и ГОСТу.

Так или иначе, но программно-аппаратный комплекс, который находится под управлением ГКУ, — вполне перспективный элемент региональной ИТС. И мы продолжаем его совершенствовать.

— Спасибо за беседу.

А. В. Журавлёв

В спортивном режиме

Руководитель управления автомобильных дорог по Красноярскому краю Андрей Журавлёв дал краткую оценку итогам этого года.

— В канун Дня работников дорожного хозяйства хочу пожелать коллегам — руководителям дорожно-строительных предприятий хороших коллективов, способных решить любые задачи.

Сегодня, на финише строительного сезона, хочу отметить, что этот период выдался эмоционально трудным. Красноярск активно готовится к проведению универсиады в марте 2019 года. Весь этот год, пожалуй, проходит под знаком подготовки к этому мировому спортивному событию. Если наши спортсмены готовятся к соревнованиям с таким же напряжением сил, как мы готовим объекты спортивной и городской инфраструктуры, в победе нашей команды я не сомневаюсь.

В Красноярске среди всех видов работ и объектов самыми заметными были дорожные. Объёмы и уровень проводимых работ запредельный. Руководителям учреждений и ведомств было не до выходных.

Ежедневный ведомственный, муниципальный или краевой контроль хода работ по подготовке к универсиаде — ремонт, строительство, благоустройство. Для аппарата исполнительной власти режим циклично-постоянный, как у спортсменов. Таким он останется до окончания универсиады.

В активный строительный сезон, учитывая длительность сибирского лета, от каждого требовались быстрые результаты в сжатые сроки при ограниченных ресурсах. Не хватает всегда времени, денег и людей. Все напряглись так, что до окончания универсиады не выдохнем!

Ключевой городской объект, за который отвечало краевое управление, — дорога от Николаевского моста до улицы Копылова. Улица Волочаевская — подход к мосту стала эпицентром дорожных работ года.

Шестиполосный мост красавец! Возведённый три года назад в самом центре города! Если отбросить эмоции, искусственное сооружение на дорожно-уличной сети одного из крупнейших сибирских городов. Профессиональное отношение к нему такое же, как к любому другому объекту. Только переживаний гораздо больше. Титульный объект! На масштабном объекте поводов для переживаний всегда больше.

Отсутствие опыта строительства в черте мегаполиса не пугало, но бодрило. В чистом поле, безусловно, проще. Мы обычно работаем в небольших городах и деревнях. А тут столкнулись с необходимостью организации работ в плотной городской застройке и бесчисленным количеством коммуникаций. Тома согласовательной документации можно смело направить в музей универсиады, когда такой будет создан.

Учились на ходу. Одна только организация дорожного движения чего стоит! За пределами населённых пунктов всё отработано. В миллионном городе соблюсти одновременно интересы жителей, пешеходов и водителей можно только теоретически. Теперь у нас есть такой практический опыт — сродни дипломатическому! Школа суровая, но полезная.

Но даже после сдачи объекта в эксплуатацию промчавшиеся по Волочаевской автомобили не увезли груз с плеч. Минимум два года будем содержать эту улицу. Пока не будет сформирован единый земельный участок. Сейчас его структура собственности напоминает лоскутное одеяло. Только после надлежащего оформления земли под всем мостовым переходом мы передадим этот объект в город, как и положено.

По приоритетному проекту «Безопасные и качественные дороги» КГКУ «Управление автомобильных дорог по Красноярскому краю» в этом году вело два объекта, один из которых переходящий.

На автомобильной дороге «Саяны» в Манском районе выполнен ремонт пяти участков общей протяжённостью 10 километров. Проектом было предусмотрено выравнивание проезжей части с последующим асфальтированием, устройство обочин, примыканий, двух автобусных остановок, установка знаковой информации, нанесение разметки. Ремонт выполнен в срок, установленный государственным контрактом, и с необходимым качеством. В 2019 году предусмотрены работы на ещё 7 километрах этой дороги. Этот дорожный объект входит в Красноярскую агломерацию и соединяет южные районы Красноярского края с центральными и восточными. Последний раз ремонт здесь проводился более 20 лет назад. Благодаря участию в приоритетном проекте пропускная способность дороги восстановлена.

Также в рамках проекта «Безопасные и качественные дороги» продолжается реконструкция автодороги Красноярск — Солонцы от границы Красноярска до подъезда к Новалэнду (1,4 км). Объект двухлетний.

По окончании реконструкции дорога будет иметь по две полосы в обе стороны с разделением потоков. Кроме того, за счёт сложной системы коммуникаций будет обеспечен поверхностный водоотвод с проезжей части и примыкающих территорий, появится искусственное освещение и два подземных пешеходных перехода.

Сейчас там завершается перенос коммуникаций, строительство ливневой канализации и проезжей части, устанавливаются опоры освещения.

Проводимые работы изменили схему движения транспорта. В конце октября закончится возведение половины бетонного короба перехода, после чего восстановим движение транспорта по привычной схеме.

На автодороге Красноярск — Енисейск появится пункт автоматического динамического контроля массы и габаритов транспортных средств. Для защиты краевых дорог от разрушения крупнотоннажным транспортом необходимо установить 16 таких пунктов. Тогда мы сможем защитить основные направления движения транспорта и перевозки грузов.

Сегодня уже выполнены работы по установке опор и датчиков, монтируемых в дорожное полотно. Срок окончания работ — до 1 декабря 2018 года.

Ремонтная кампания краевых дорог на фоне приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги» и улицы Волочаевская прошла незаметно. Удалось отремонтировать 100 с небольшим километров дорог краевой сети. Увы, финансирование содержания по-прежнему недостаточное. Пришлось вернуться к классическому ямочному ремонту. Восстановление покрытия протяжённых участков дорог в этом году не проводилось.

При таком уровне финансирования считаю успехом весенне-летнего сезона то, что в районах качество дорожной сети удалось отстоять. За счёт ППР сделано всё, что можно. Надеюсь, после универсиады краевые дороги будут в центре внимания. В бюджете дорожного фонда на 2019 год пока запланировано порядка 800 миллионов рублей.

Необходимо вернуться к практике восстановления слоёв асфальта в рамках контрактов по содержанию дорог. Плюс ремонт ранее запланированных объектов.

Считаю, что с задачами этого строительного сезона, поставленными перед нами, мы справились. Что ещё не завершено, доведём до ума.

Подводя итоги сезона, хочу сказать большое спасибо всем сотрудникам за проделанную работу, за максимальную отдачу.

С праздником, коллеги!

Ответ национальной безопасности

1 января 2016 года в России создан реестр программного обеспечения. Он создан в соответствии с требованиями ФЗ-188 и постановления правительства № 1236 от 16 ноября 2015 года. Что это — ещё одно формальное отраслевое образование или ситуацию следует рассматривать более глубоко?

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ

СВИДЕТЕЛЬСТВО

о государственной регистрации программы для ЭВМ

№ 2018613896

Модуль для сбора информации с датчиков

Правообладатель: *Общество с ограниченной ответственностью «ИТС-Сибирь» (RU)*

Автор: *Барсуков Антон Владимирович (RU)*

Заявка № 2018611101
Дата поступления 05 февраля 2018 г.
Дата государственной регистрации в Реестре программ для ЭВМ 26 марта 2018 г.

Руководитель Федеральной службы по интеллектуальной собственности Г.П. Ивлиев

В России в экономике, в государственном и муниципальном управлении работает специализированное программное обеспечение в большинстве случаев иностранного производства. Некоторые неудобства в связи с этим испытывали некоторые категории пользователей.

Российские IT-специалисты не стремились регистрировать свой софт как объект авторского права, успешно работая на субподрядах у крупных западных корпораций.

На первый взгляд, нормальная ситуация. Если бы не одно «но»! Иностранное доминирование в программном обеспечении государственных органов и предприятий, по мнению специалистов в области компьютерной безопасности, способно привести к тяжёлым последствиям. «Скрытые возможности» иностранного ПО позволяют его производителю или тому, кому переданы ключи, осуществить диверсии на коммуникациях и производстве, повергая в хаос целые территории или отрасли. А это уже вопрос национальной безопасности.

Потенциальные угрозы существовали давно, но с введением санкций они перешли из разряда гипотетических в разряд весьма реальных. На «любезность» «партнёров» мы запустили программу импортозамещения софта.

С января 2016 года работает реестр отечественного ПО как результат соглашения между Ассоциацией разработчиков программных продуктов «Отечественный софт», Минсвязи РФ, Минэкономразвития РФ и другими заинтересованными органами государственной власти. Реестр создан в соответствии с федеральным законом «Об информации, информационных технологиях и о защите информации».

Разработаны критерии подтверждения российского происхождения ПО, на основании которых экспертный совет принимает решение о национальной регистрации программного продукта.

Реестр отечественного ПО решил две задачи. Первая — возможность для государственного заказчика соблюдать требования по приоритетности закупки российского ПО. И вторая — повышение конкурентоспособности отечественных разработок.

По закону покупать иностранный софт можно, только если в реестре ПО отсутствует аналогичный российский или если отечественное ПО не соответствует необходимым требованиям.

За два года работы, по данным реестра, основная масса зарегистрированных продуктов — прикладное ПО для промышленности, транспорта, топливно-энергетического комплекса, строительства, здравоохранения, финансового сектора. Среди лидеров средства информационной безопасности.

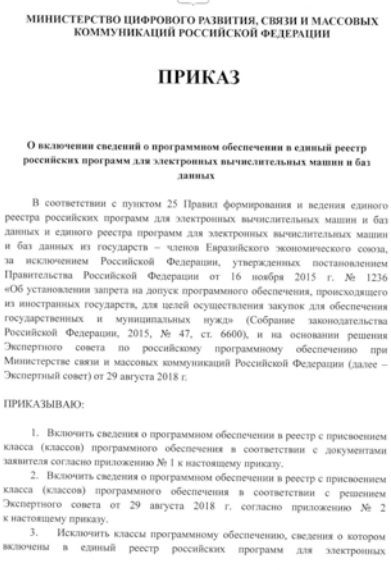
Для большинства ключевых сегментов IT-рынка российские продукты представлены. Таким образом, при планировании государственных закупок есть что выбрать. Вопрос «национальности» ПО достаточно сложный, и специалисты будут спорить по этому поводу ещё долго. Но главное сделано — есть ориентир.

В активе дорожно-транспортной отрасли — одного из наиболее динамичных сегментов реального сектора экономики — в реестре тоже кое-что есть. Приказом № 157 Министерства связи и массовых коммуникаций от 12 апреля 2018 года зарегистрирован целый ряд программ российского производства. В том числе под номером 119231 зарегистрирован «Программный комплекс по выявлению транспортных средств, двигающихся по дорогам общего пользования с превышением допустимых весогабаритных характеристик».

Программное обеспечение разработано специалистами группы компаний (ГК) «ИТС-Сибирь». Работая в развивающемся сегменте интеллектуальных транспортных систем, ГК часто сталкивалась с вопросом происхождения ПО в конкурсной документации. Разработка своего продукта решила проблему и для заказчиков, и для компании.

На основании анализа технических заданий и алгоритмов отраслевых бизнес-процессов разработана программа, обеспечивающая комфортное взаимодействие владельцев грузового автотранспорта и органов управления дорожным комплексом всех уровней. ПО полностью учитывает требования федеральных, региональных и ведомственных руководящих документов. Адаптивность программного комплекса гарантирует удобство пользователя при изменении нормативной базы.

Разработка «ИТС-Сибирь» автоматизирует анализ измерений автоматических пунктов весогабаритного контроля (АПВГК), выявляя реальных нарушителей, не получивших специального разрешения на крупнотоннажный или негабаритный груз.



МИНИСТЕРСТВО ЦИФРОВОГО РАЗВИТИЯ, СВЯЗИ И МАССОВЫХ КОММУНИКАЦИЙ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПРИКАЗ

О включении сведений о программном обеспечении в единый реестр российских программ для электронных вычислительных машин и баз данных

В соответствии с пунктом 25 Правил формирования и ведения единого реестра российских программ для электронных вычислительных машин и баз данных и единого реестра программ для электронных вычислительных машин и баз данных из государств – членов Евразийского экономического союза, за исключением Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 16 ноября 2015 г. № 1236 «Об установлении запрета на допуск программного обеспечения, происходящего из иностранных государств, для целей осуществления закупок для обеспечения государственных и муниципальных нужд» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2015, № 47, ст. 6600), и на основании решения Экспертного совета по российскому программному обеспечению при Министерстве связи и массовых коммуникаций Российской Федерации (далее – Экспертный совет) от 29 августа 2018 г.

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Включить сведения о программном обеспечении в реестр с присвоением класса (классов) программного обеспечения в соответствии с документами заявителя согласно приложению № 1 к настоящему приказу.
2. Включить сведения о программном обеспечении в реестр с присвоением класса (классов) программного обеспечения в соответствии с решением Экспертного совета от 29 августа 2018 г. согласно приложению № 2 к настоящему приказу.
3. Исключить классы программному обеспечению, сведения о котором включены в единый реестр российских программ для электронных

К зиме готовы

В субъекты РФ, по территории которых проходят трассы Р-255 «Сибирь», Р-257 «Енисей», Р-258 «Байкал», Р-254 «Иртыш», Р-256 «Чуйский тракт», А-331 «Вилюй», пришли первые заморозки.

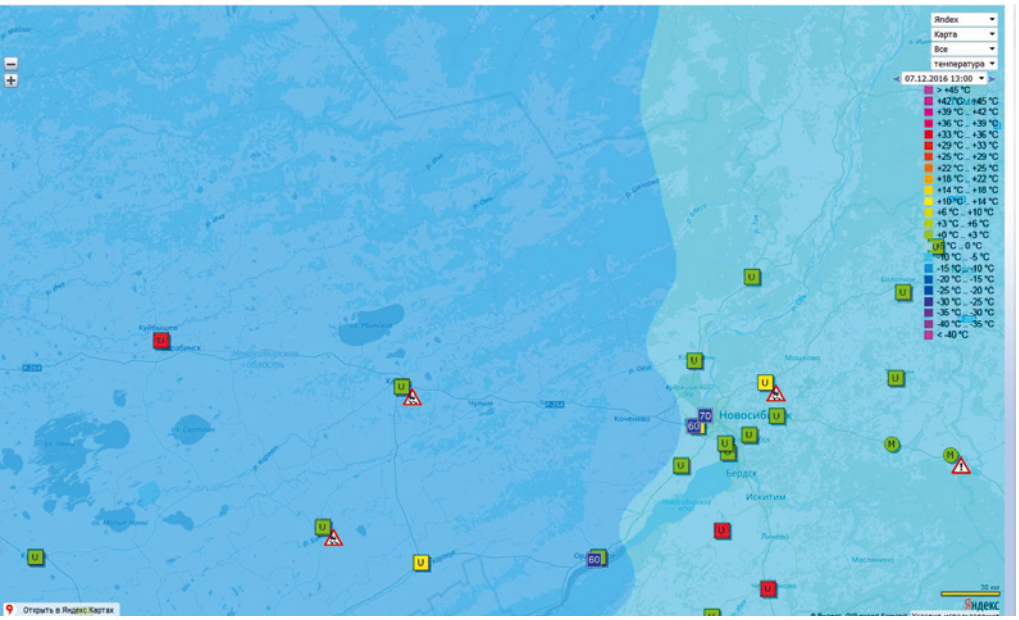
Подведомственные Росавтодору учреждения в сибирских регионах постепенно переходят на зимний режим работы. Так, на 92% к непогоде готовы федеральные трассы Новосибирской, Кемеровской, Омской и Томской областей, где грядущей зимой задействуют 588 единиц дорожной техники. Более 350 машин обеспечат безопасный проезд по дорогам Красноярского края, Тывы и Хакасии.

Наряду с техникой, проводится заготовка противогололёдных материалов. Представители Росавтодора в регионах проверяют состояние производственных баз подрядчиков. Уже к 1 октября готовность техники и материалов была 100%-ная.

Важную роль в борьбе с зимней скользкостью играет превентивная обработка трасс. Её проводят заблаговременно с учётом данных, полученных с автоматических дорожных метеостанций (АСДМ).

Строго контролируется и деятельность подрядных организаций: все дорожные машины оборудованы устройствами ГЛОНАСС, что позволяет фиксировать количество «рейсов» техники, а за качеством работ, к примеру снегоочистки, круглосуточно следят камеры, установленные на участках федеральных трасс.

Точный прогноз по маршруту



Завершается реализация проекта формирования сети АДМС на федеральных автомобильных дорогах Р-254 «Иртыш», Р-255 «Сибирь», Р-256 «Чуйский тракт», А-320, Р-402 в границах Новосибирской, Кемеровской, Омской и Томской областей, находящихся под управлением ФКУ «Сибуправтодор» (подразделение Росавтодора).

Сегодня идёт комплектация девяти автоматических дорожных метеостанций (АДМС) в рамках финишного восьмого этапа федеральной программы метеообеспечения дорожной деятельности. Его окончание планируется в третьей декаде ноября 2018 года. Работы выполняет компания «ИТС-Сибирь».

В соответствии с календарным планом в августе подрядная организация завершила шестой этап проекта. 10 АДМС приняты заказчиком на трассах Р-254 и Р-256. На карте дорог объекты можно найти по следующим координатам:

Р-254 «Иртыш» км 985+670
Р-254 «Иртыш» км 1092+631
Р-254 «Иртыш» км 1122+417
Р-254 «Иртыш» км 1142+400
Р-254 «Иртыш» км 1176+866
Р-254 «Иртыш» км 1352+000
Р-255 «Сибирь» км 127+000
Р-255 «Сибирь» км 149+000
Р-256 «Чуйский тракт» км 51+421
Р-256 «Чуйский тракт» км 127+856

Установка автоматических дорожных метеостанций на дорогах, управляемых ФКУ «Сибуправтодор», началась в 2016 году. В 2017 году «ИТС-Сибирь» установила 14 АДМС.

Наибольший интерес с точки зрения технического решения вызывают 20 метеостанций, установленных на четвёртом и пятом этапах. Оборудование обеспечивается электроэнергией из альтернативных источников питания — ветро-солнечных установок.

В декабре этого года в распоряжении ФКУ «Сибуправтодор» будет 78 АДМС, информация с которых поможет принятию обоснованных управленческих решений.

С ДНЁМ РАБОТНИКОВ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА!