

Резолюция региональной конференции и выставки «ИТС регионам»

14-16 апреля 2022 года, г. Пятигорск

14-16 апреля 2022 года в г. Пятигорск состоялась региональная конференция и выставка «ИТС регионам» (Интеллектуальные транспортные системы регионам). В ключевом региональном событии в области внедрения и развития интеллектуальных транспортных систем в субъектах Российской Федерации, а также внедрении цифровых технологий и сервисов в транспортном комплексе приняли участие свыше 250 экспертов и специалистов отрасли из 35 субъектов страны.

Организатором конференции и выставки выступила Ассоциация «Цифровая Эра Транспорта» при поддержке Министерства транспорта Российской Федерации и Федерального дорожного агентства. Ключевыми партнерами мероприятия стали ООО «Сорб Групп», Sitronics Group, Softline, ОКБ «Бурстройпроект», Кластер ГЛОНАСС, ГК «Урбантех», АО «РИР» (Русатом Инфраструктурные решения), TrafficData.

В рамках проведения конференции и выставки состоялись ряд сессий и деловых форматов, на которых участники обсудили вопросы цифрового развития транспортной инфраструктуры в регионах России, влияние санкций и меры поддержки, текущее развитие интеллектуальных транспортных систем в рамках нацпроекта «Безопасные качественные дороги», а также важные вопросы стандартизации в области ИТС, кадрового потенциала, критической инфраструктуры, внедрения АСВГК. Все эти и другие вопросы и предложения участников мероприятия легли в основу резолюции Ассоциации «Цифровая Эра Транспорта», сформированной по итогам конференции и выставки «ИТС регионам».

Перечень вопросов резолюции по итогам конференции «ИТС регионам».

№ п/п	Вопрос	Описание	Предложения
1	Меры поддержки ИТС для устойчивого развития отрасли	<p>Ограничения в экономике затронули сферу ИТС и привели к следующим последствиям:</p> <ul style="list-style-type: none"> - нехватка и дефицит компонентов; - удорожание продукции не менее чем на 30–45 %; - рост ставки кредитования и изменение процесса реализации государственных контрактов в части авансирования; - сложности использования иностранного ПО; - проблемы в логистике. <p>Все это формируют новые риски не только для внедрения ИТС в среднесрочной перспективе, но и в части исполнения действующих государственных контрактах.</p> <p>В связи с этим существует необходимость выработки мер поддержки ИТС для устойчивого развития отрасли.</p>	<p>Сформировать и направить в Минтранс России и Федеральное дорожное агентство предложения по мерам поддержки сферы ИТС, включая:</p> <ul style="list-style-type: none"> - предоставление участникам рынка сферы ИТС льгот, аналогичным ИТ-отрасли; - увеличение объема авансирования по государственным контрактам до 70 %; - предоставление льготного кредитования.

2	Методика внедрения ИТС	<p>Профессиональное сообщество и регионы отмечают <i>полезность</i> обновленной редакции <i>Методики</i>, а также значимость предусмотренного в ней итерационного процесса.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - На базе ЦК ИТС провести круглый стол по вопросам формирования предложений по уточнению показателей уровней зрелости ИТС и др.: - сформировать предложения по дальнейшему совершенствованию Методики.
3	Стандартизация в области ИТС	<p>Развитие стандартизации в области ИТС является важным аспектом ввиду того, что требования к комплексному внедрению ИТС в России должны определяться нормативно-техническими документами различного уровня, в том числе документами стандартизации.</p> <p>По сравнению с 2021 годом все так же отмечается отсутствие информационной открытости и информирования участников рынка ИТС о разрабатываемых нормативно-технических документах,</p>	<ul style="list-style-type: none"> - На базе ЦК ИТС провести круглый стол по вопросам стандартизации, который позволит определить ключевые барьеры, мешающие развитию стандартизации в области ИТС. - выработать консолидированную позицию по дальнейшему развитию вопросов стандартизации в области ИТС.

		в том числе Концепции национальной сети ИТС, Приоритетного плана по стандартизации и других.	
4	Региональные практики внедрения и эксплуатации ИТС	В настоящее время отсутствует наглядная информация о результатах внедрения ИТС в 2019–2021 гг. в субъектах Российской Федерации.	<ul style="list-style-type: none"> - Ориентируясь на успешный опыт Рязанской области, рекомендовать субъектам Российской Федерации представить результаты внедрения ИТС в виде видеоряда; - на базе Ассоциации «Цифровая Эра Транспорта» при поддержке Федерального дорожного агентства сформировать сводную базу данных по результатам внедрения ИТС в субъектах в наглядном виде и представить ее на Международном форуме «Интеллектуальные транспортные системы России» (октябрь 2022 г.)
5	Обеспечение дорожной отрасли высококвалифицированными специалистами в области ИТС и цифровых технологий на транспорте	Отмечается острая нехватка специалистов в области ИТС и цифровых технологий на транспорте.	- Создать национальную систему профессиональных квалификаций в области интеллектуальных транспортных систем и цифровых технологий на транспорте;

			<p>- разработать и внедрить профессиональные стандарты в области интеллектуальных транспортных систем и цифровых технологий на транспорте совместно с Ассоциацией дорожного образования.</p>
6	<p>Критическая инфраструктура в составе ИТС</p>	<p>ИТС являются объектами критической информационной инфраструктуры.</p> <p>В целях обеспечения безопасности значимых объектов КИИ необходимо создание системы безопасности ИТС в соответствии с требованиями ФСБ России, ФСТЭК России и Минцифры России, включая следующие мероприятия:</p> <ul style="list-style-type: none"> - провести инвентаризацию информационных ресурсов, включающих информационные системы, информационно-телекоммуникационные сети и автоматизированные системы управления; 	<p>- Сформировать сводную позицию и «дорожную карту» по вопросу обеспечения безопасности значимых объектов КИИ в составе ИТС;</p> <p>- на базе ЦК ИТС провести профильный круглый стол с участием представителей Федерального дорожного агентства, ФСБ России, ФСТЭК России и Минцифры России с целью выработки и утверждения совместных мероприятий дорожной карты;</p> <p>- совместно с Федеральным дорожным агентством определить перечень объектов дорожной инфраструктуры, находящихся в его ведении,</p>

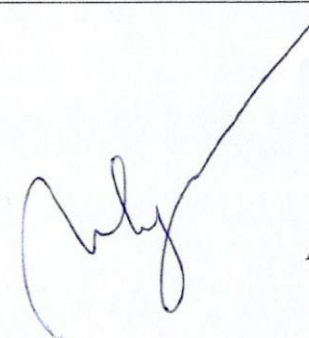
- провести анализ угроз безопасности информации и уязвимостей информационных ресурсов, а также рисков, возможных ввиду использования иностранного программного обеспечения в случае санкционных ограничений;
- разработать сценарии и методики стресс-тестирования, а также провести процедуру стресс-тестирования в отношении объектов КИИ, созданных с использованием иностранного программного обеспечения;
- сформировать заключение о степени защищенности процессов субъектов КИИ, перечень мероприятий и работ по купированию рисков и повышению защищенности от воздействия возможных угроз;
- провести работы по повышению мер информационной безопасности объектов КИИ.
-

чтобы на практике *отработать* мероприятия по защите КИИ *в границах компетенций профессионального сообщества в области ИТС и КИИ.*

7	<p>Административное управление ИТС в субъектах Российской Федерации</p>	<p>В большинстве субъектов Российской Федерации существует проблема разграничения полномочий региональных и муниципальных органов власти в создании и эксплуатации отдельных подсистем и ИТС региона в целом, что влияет на эффективность функционирования ИТС и использование финансовых и кадровых ресурсов.</p> <p>Существуют различные подходы и опыт административного управления ИТС, которые позволяют сформировать оптимальные практики для их тиражирования.</p>	<p>- На базе ЦК ИТС провести круглый стол по вопросам административного управления ИТС в регионе;</p> <p>- на основе лучших практик определить/выработать порядок технического, операционного (организационного и юридического) и финансового регулирования процессов создания, развития и эксплуатации ИТС в субъектах Российской Федерации.</p>
8	<p>Транспортное моделирование и планирование</p>	<p>Необходимо повышение роли документов транспортного планирования как подосновы построения и эксплуатации интеллектуальных транспортных систем в городских агломерациях и решения локальных транспортных задач.</p> <p>Вместе с тем отмечается недостаточный уровень развития отечественного программного обеспечения в области транспортного моделирования и сопутствующих инструментов в этой области. Необходимо создание</p>	<p>На базе ЦК ИТС провести круглый стол по вопросам транспортного моделирования и планирования с участием всех заинтересованных специалистов, который позволит определить ключевые барьеры и выработать консолидированную позицию по дальнейшему развитию вопросов стандартизации в данной области.</p>

		механизма координации между результатами мероприятий транспортного планирования и созданием и эксплуатации ИТС.	
9	Создание и эксплуатация автоматической системы весогабаритного контроля (АСВГК)	<p>Внедрение и эксплуатация АСВГК сопровождается рядом актуальных вопросов:</p> <ul style="list-style-type: none"> - повышение эффективности инструментального контроля весогабаритных параметров транспортных средств; - сокращение номерных знаков при проезде постов весогабаритного контроля; - финансирование проектов и финансовые механизмы создания и эксплуатации АСВГК. 	<ul style="list-style-type: none"> - предлагается определить лучшие практики эксплуатации и содержания АСВГК с целью дальнейшего тиражирования. - принимая во внимание высокий уровень компетенций в вопросах АСВГК Ассоциации РАДОР, выступить с инициативой дальнейшего взаимодействия в этом вопросе.

Ассоциации «Цифровая Эра Транспорта»



Президент
А.Д. Журавлев