

«Действия подразделений транспортной безопасности в условиях чрезвычайной ситуации и биологической угрозы. Опыт ПТБ «Арктика»

Автор доклада: **Царёв Владимир Юрьевич** — генеральный директор ООО ПТБ «Арктика»

Доклад представила: **Гордеева Екатерина Викторовна** – представитель ООО ПДБ «Арктика»

Несмотря на весь возросший уровень угроз обеспечение транспортной безопасности, это постоянный и непрерывный процесс. Поэтому, все наши коллеги продолжают работать в штатном режиме. С учётом вот этих специфических условий.

В связи с пандемией, прежде всего, необходимо говорить о дополнительной ответственности, как подразделений транспортной безопасности в целом, так и каждого отдельного сотрудника.

И поэтому наши все обособленные отделения Мурманской области, Красноярской области и другие, успешно завершили самый сложный период в году. Это навигационный период.

Были ли сложности? Нет.

Еще до введения на Федеральном и Региональном уровне ограничительных мер, нами был подготовлен проект: «Порядка действия подразделений транспортной безопасности по противодействию распространения эпидемиологических угроз на объектах транспортной инфраструктуры».

И наши расчёты подтвердились. Мы работали и работаем на основании чётко прописанных регламентов, учитывающих, скажем так сложную, нетипичную ситуацию.

Немало важная тема, которая волнует, я думаю многих подразделений транспортной безопасности, это взаимодействие с заказчиками.

На сегодня ПДБ «Арктика» в реальном режиме обменивается со своими заказчиками и партнёрами информацией. Но информация касается не только состояния дел на объекте транспортной инфраструктуры, но и фактически состояние каждого сотрудника подразделения транспортной безопасности.

Санация помещений и так далее. Поэтому, работы прибавилось. Тем ни менее, гармонизация информационных процессов заказчика и потребителя, в настоящее время это единственный формат, работать в меняющихся условиях.

2020 год показал, что, несмотря на наличие документов, посвященных противодействию биологическим угрозам, прежде всего мы имеем в виду, Приказ № 227 Ни одна организация, любой области экономики оказалась не готова к такой угрозе.

Поэтому, важно было не только и не столько предвидеть, на наш взгляд, сколько умело выстроить и отформатировать работу подразделений. В условиях такой непростой ситуации.

И сейчас, мы уже в практической плоскости решаем вопросы дополнительного оснащения сотрудников подразделений транспортной безопасности.

Вопрос не праздный, он достаточно тонкий. Поскольку все эти затраты, в конечном итоге, влияют на тариф, на стоимость обеспечения транспортной безопасности.

Но при этом, естественно, состояние защищённости, состояние безопасности, является в приоритетах.

При возникновении подобных угроз, главная задача, это информирование сотрудников подразделений. Донесение верифицированной, точной, проверенной информации. И не допущение панических настроений.

Поэтому, это первая задача руководства. Донести, проинформировать сотрудников. Дать именно корректную информацию.

Вторая задача - это необходимость обеспечения сотрудников средствами индивидуальной защиты.

Ну, и третья задача, она немало важная – это мотивирование соблюдения сотрудниками всех примитивных мероприятий.

Вся такая сложная эпидемиологическая ситуация выявила необходимость, получения нами образовательной лицензии, лицензии на образовательную деятельность. Поскольку, зачастую, и как мы видим сейчас, у нас очень активно меняется и оперативно меняется нормативно-правовая база.

Поэтому, мы должны обеспечить полное и своевременное информирование всех сотрудников вот о таких изменениях нормативно-правовой базы.

А, тем более, что у новых сотрудников подразделений транспортной безопасности, зачастую, практически невозможно. Очень сложно встроить в систему обучения от других учебных центров.

Поэтому, нами было принято решение об открытии учебного центра в городе Норильске. Скоро мы откроем и учебный класс в городе Красноярске.

Более того, по нашему мнению, 80 часов стандартной образовательной программы, это слишком мало. И кроме обучения по лицензированным программам, нами запланировано обучение дополнительное по тем программам, которые разработаны нашими сотрудниками, с учётом работы в условиях Крайнего Севера, в сложных географических условиях.

Ну и в завершении своего доклада, я бы хотела затронуть ещё один немало важный вопрос. Это договорные отношения между субъектами транспортной инфраструктуры и подразделениями транспортной безопасности.

К сожалению, многие воспринимают деятельность ПДБ, как оказание охранных услуг. Поэтому, зачастую, по незнанию, либо умышленно, в техническое задание не включают и не учитываются пункты плана обеспечения транспортной безопасности.

Поэтому, соответственно, таким же образом происходят закупки.

Второй вопрос, это негативный эффект откровенного демпинга. Поскольку ФЗ-223 предлагает победителем лицо, которое дает максимально низкую цену, однако, при этом не учитывается образование минимальной стоимости услуг, которые можно оказать и обеспечить услуги по обеспечению транспортной безопасности.

И в конечном итоге обеспечить транспортную безопасность.

Поэтому, мы должны учитывать всегда, что если потенциальное лицо, кто хочет совершить акт незаконного вмешательства. Затрачивать на это больше материальных средств, чем затрачивает ПДБ на обеспечение транспортной безопасности, то мы можем сказать, что мы заведомо проигрываем потенциальным нарушителям.

И говорить о состоянии защищённости в такой ситуации фактически невозможно. Поэтому, на наш взгляд, на Законодательном уровне необходимо закрепить такое понятие, как минимальная стоимость обеспечения транспортной безопасности.

Поэтому, только вот выработка таких единых предложений по гармонизации Законодательства, оптимизации финансовой нагрузки, борьба с демпингом и недобросовестными конкурентами, будет иметь положительный эффект.

Мы со своей стороны, всегда готовы к конструктивному диалогу с коллегами по рынку, представителями регулятора и общественных организаций. Давайте будем работать вместе и решать поставленные задачи.