

Росжелдор измерит защищенность объектов

В 2019 году по заказу Росжелдора специалисты компании «Транссеть» выполнили научно-исследовательскую работу, в ходе которой разработано 18 шаблонов оценки эффективности мер ОТБ.



Federal Railway Agency will measure the security of facilities / By Maria Kolotukhina Director of Transport Safety of JSC «Transset»

In 2019, at the request of Russian Railways, the specialists of the Transset company performed a research work, during which 18 templates for evaluating the effectiveness of Ensuring of transportation safety measures were developed.



Мария Колотухина

директор по направлению «Транспортная безопасность» АО «Транссеть»

В ОТСУТСТВИИ ПОРЯДКА

В соответствии с п. 5.9 постановления Правительства РФ от 26.04.2017 № 495 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств железнодорожного транспорта», субъекты транспортной инфраструктуры (СТИ) в целях обеспечения транспортной безопасности (ОТБ) обязаны утвердить ряд организационно-распорядительных документов. В числе таких документов порядок оценки эффективности (контроль качества) мер по обеспечению транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств (ОТИ и ТС), реализуемых в соответствии с планом ОТБ. Аналогичное требование содержит в себе постановление Правительства РФ от 05.04.2017 № 410 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий метрополитенов».

При этом в нормативно-правовой базе отсутствуют указания о содержа-

нии порядка оценки эффективности мер ОТБ. Для решения данной проблемы экспертами АО «Транссеть» в 2019 году по заказу Федерального агентства железнодорожного транспорта проведена научно-исследовательская работа (НИР) «Формирование методических рекомендаций по разработке типового порядка оценки эффективности (контроля качества) мер по обеспечению транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры (транспортных средств), реализуемых в соответствии с планом обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры (транспортных средств)».

МЕТОД ВЕСОВЫХ КОЭФФИЦИЕНТОВ

Анализ нормативно-правовых актов по транспортной безопасности, а также планов ОТБ показал, что оптимальным для оценки эффективности мероприятий по ОТБ стоит признать метод весовых коэффициентов. Именно он в ходе НИР был принят за основу при составлении методических рекомендаций по разработке порядка оценки эффективности мер по ОТБ.

К настоящему моменту разработано 18 шаблонов оценки эффективности для различных объектов транспортной инфраструктуры, транспортных средств, объектов метрополитена. В общей сложности на основании действующего законодательства выделено 1289 параметров (от 51 до 78 шт. на объект), каждому из которых присвоен свой коэффициент значимости на основании экспертной оценки.

В апробации метода приняли участие пять СТИ: ОАО «РЖД», АО «ФПК», ФГУП «КЖД», ГУП «Московский метрополитен», ГУП «Петербургский метрополитен». В общей сложности проведена оценка эффективности мер по ОТБ на 85 объектах (обезличено). На основании обратной связи от СТИ авторы НИР скорректировали оцениваемые параметры и присваиваемые коэффициенты значимости.

Пример расчета

Рассмотрим пример расчета оценки эффективности мер по ОТБ для абстрактного объекта транспортной инфраструктуры: вокзала первой категории.

Предположим, что:



назначено лицо, ответственное за ОТБ в отношении ОТИ



подразделение транспортной безопасности сформировано и круглосуточно функционирует, но недостаточно оснащено



учения и тренировки проводятся на объекте с периодичностью один раз в три года



все технические средства ОТБ установлены, работают в штатном режиме

Все это соответствует требованиям законодательства, обеспечено техническое обслуживание



В шаблоне оценки эффективности находим формулы расчета факта выполнения требований и их коэффициенты значимости

Требование №1

Наличие лиц, ответственных за ОТБ в отношении ОТИ

Факт выполнения: 1 балл
Коэффициент значимости критерия: 0,5
Итого: 0,5 балла

Требование №2

Сформировано и (или) привлечено подразделение транспортной безопасности. ПТБ специально оснащено, круглосуточно выполняет свои функции

Факт выполнения: 0,8 балла
Коэффициент значимости критерия: 10
Итого: 8 баллов

Требование №3

Проводятся как самостоятельно, так и с участием представителей федеральных органов исполнительной власти в соответствии с их компетенцией учения и тренировки в целях оценки эффективности и полноты реализации плана обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры с периодичностью не менее двух раз в год

Факт выполнения: 0 баллов
Коэффициент значимости критерия: 4
Итого: 0 баллов

Требование №4

Объект транспортной инфраструктуры оснащен техническими средствами обеспечения транспортной безопасности в соответствии с утвержденными планами обеспечения транспортной безопасности

Факт выполнения: 1 балл
Коэффициент значимости критерия: 7
Итого: 7 баллов

В общей сложности, если бы оценка эффективности складывалась только из этих четырех параметров, то она была бы равна:

$$0Э = 0,5 + 8 + 0 + 7 = 15,5 \text{ баллов из } 21,5 \text{ возможных}$$

В реальности подобным образом для объекта транспортной инфраструктуры 1-й категории типа «вокзал» оцениваются помимо приведенных четырех критериев еще 74 параметра (в общей сложности 78), каждый из которых имеет свою формулу расчета факта выполнения и вес, которые представлены в разработанных шаблонах



ПО ШАБЛОНУ

Субъекты транспортной инфраструктуры при разработке порядка оценки эффективности мер ОТБ для своего объекта могут использовать представленные шаблоны, при необходимости скорректировав определенные значения. Шаблоны включены в НИР в качестве приложений и будут выложены на

Оценка эффективности в автоматическом режиме позволяет рассчитать среднемесячные значения и уровень достигнутого максимума, что является более показательным индикатором реального положения дел

сайте Федерального агентства железнодорожного транспорта для свободного скачивания.

В работе особое внимание уделено вопросам адаптации метода, а именно выбору параметров и изменению коэффициентов значимости при изменении законодательства и в случае необходимости учесть индивидуальные особенности объекта. Тем не менее при изменении критериев и коэффициентов значимости необходимо придерживаться выполнения определенных условий, подробно рассмотренных в НИР.

Субъекты транспортной инфраструктуры могут проводить оценку эффективности в ручном режиме. Например, один раз в месяц, квартал, полгода. Однако такой порядок оценки имеет ряд серьезных недостатков. Альтернатива ручного режима — оценка эффективности в автоматическом режиме и реальном времени.

В рамках НИР была смоделирована оценка эффективности мер по ОТБ в ручном и автоматическом режимах на абстрактном объекте за один месяц, которая наглядно показала разницу между использованием этих вариантов. В представленной модели за месяц произошло 11 событий, повлиявших на изменение оценки эффективности мер по ОТБ.

Проверка в ручном режиме с заданной периодичностью 1-го числа каждого месяца дала вывод — уровень защищенности объекта за указанный период не изменился (в примере

оценка эффективности 1 сентября равна оценке эффективности 1 октября — 57 баллов). В то же время автоматизированный мониторинг эффективности мер ОТБ показал, что в течение месяца оценка эффективности принимала значения от 50 до 62 баллов в зависимости от ситуации на объекте.

Таким образом, оценка эффективности в автоматическом режиме позволяет рассчитать среднемесячные значения и уровень достигнутого максимума, что является более показательным индикатором реального положения дел.

МЕТОДИКА ФЕДЕРАЛЬНОГО УРОВНЯ

4 июля 2019 года правительство РФ распоряжением № 1460-р внесло изменения в Комплексную программу обеспечения безопасности населения на транспорте (утверждена распоряжением правительства РФ от 30 июля 2010 года № 1285-р). Регулятор добавил второй этап реализации программы — 2019-2022 годы. Новый этап включает в себя дальнейшее развертывание комплексной системы, ее совершенствование и развитие.

Индикаторы и показатели реализации Комплексной программы обеспечения безопасности населения на



транспорте содержат пункты «Повышение уровня защищенности...», в то время как конкретные указания по оценке изменения уровня защищенности вновь отсутствуют.

Если принять 1 балл оценки эффективности мер по ОТБ (представленной в НИР) равным 1% уровня защищенности, то появляется перспектива наличия простого и утвержденного метода оценки эффективности выполнения мероприятий Комплексной программы. При этом появляется новая переменная, а именно средняя оценка эффективности мер по ОТБ различных объектов. Для расчета таких данных необходимо внедрить повсеместное использование метода весовых коэффициентов при оценке эффективности мер по ОТБ субъектами транспортной инфраструктуры и закрепить необходимость расчетов и передачи данных на законодательном уровне.

По распоряжению правительства РФ от 01 ноября 2011 года № 1905-р создана система сбора результатов технического мониторинга и контроля СС-ТМК, которая выполняет задачи получения информации о состоянии объектов транспортной инфраструктуры для информационного обеспечения деятельности уполномоченных органов исполнительной власти в сфере транспортной

безопасности. Для внедрения централизованного сбора оценок эффективности мер по ОТБ потребуется доработать существующую СС-ТМК в части приема и обработки средних значений оценки эффективности мер по ОТБ объекта и других сопутствующих данных.

При этом в целях закрепления необходимости расчетов и передачи данных на законодательном уровне необходимо рассмотреть возможность внесения изменений в существующие нормативно-правовые акты.

В перечне организационно-распорядительных документов, установленных пунктом 5.9 постановления правительства РФ от 26.04.2017 № 495, формулировку «порядок оценки эффективности (контроль качества) мер по обеспечению транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры (транспортных средств), реализуемых в соответствии с планом обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры (транспортных средств)» дополнить словосочетанием «основанный на методе весовых коэффициентов». Аналогичные изменения внести в п. 5.9 постановления правительства РФ от 05.04.2017 № 410.

В пункт 59 постановления правительства РФ от 26 сентября 2016 года

№ 969 добавить подпункт следующего содержания «в) автоматическую оценку эффективности мер по ОТБ с применением метода весовых коэффициентов в режиме реального времени с последующей передачей данных в систему сбора результатов технического мониторинга и контроля».

Ожидаемый эффект от использования результатов НИР

- улучшение качества предоставления госуслуги по утверждению планов ОТБ;
- сокращение трудоемкости выполнения планов ОТБ;
- экономия средств субъектов транспортной инфраструктуры;
- оценка эффективности разных вариантов использования ограниченных ресурсов;
- снижение риска привлечения к ответственности лица, ответственного за ОТБ;
- однотипные и достоверные данные по мониторингу состояния защищенности групп объектов;
- объективная оценка индикаторов и показателей Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте;
- оценка результативности использования субъектами РФ и СТИ средств федерального бюджета;
- повышение оперативности реагирования на ухудшение обстановки ответственным лицом;
- внедрение практики оценки эффективности мер по ОТБ на объектах;
- рекомендации по улучшению мер по ОТБ на основании конкретных данных, результатов мониторинга.

Полномасштабное внедрение разработанного подхода поможет увеличить уровень защищенности конкретных объектов, а также оптимизировать процессы оценки эффективности мер по ОТБ на федеральном уровне, что в результате создаст условия для устойчивого и безопасного функционирования транспортного комплекса.

