


ЗАКОН ПРИБЫЛ С ОПОЗДАНИЕМ



Изменения в 16-ФЗ предоставили владельцам объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств (ОТИ и ТС) отсрочку на сертификацию установленного оборудования по безопасности до 2022 года. Но это мало что меняет. Одни объекты уже приведены в полное соответствие с требованиями законодательства, а у других на это по-прежнему нет бюджета.

 Подготовил: Дмитрий Турчанинов

Law arrived with delay / By Dmitry Turchaninov

Changes in the Federal Law No. 16 provided owners of transport facilities and vehicles (OTI and TS) deferral of certification of installed security equipment until 2022. But that does not change much. Some facilities have already been brought into full compliance with the requirements of the law, while others still have no budget for this.



ЮЛИЯ ШАВЕЛЬ

пресс-секретарь ГУП «Петербургский метрополитен»

На момент вступления в законную силу постановления правительства РФ № 969 — в марте 2017 года — до 70% установленных на объектах метрополитена ТСОТБ по своим характеристикам не соответствовали установленным этим документом требованиям.

Следует понимать, что срок службы и амортизации ТСОТБ составляет в среднем восемь лет. Замена на сертифицированное оборудование требует соответствующих мероприятий по списанию не выработавшего свой срок оборудования, а для сертификации по четвертой схеме необходима модернизация с существенными финансовыми затратами, включая затраты на процедуру сертификации. При этом нет никакой гарантии, что мероприятия по приведению ТСОТБ в соответствии с требованиями постановления № 969 позволят сертифицировать

модернизированное оборудование. Наконец, трудности возникают при подготовке полного пакета документов, необходимых для подачи заявки на сертификацию ТСОТБ по четвертой схеме. Поэтому ГУП «Петербургский метрополитен» неоднократно предлагало ввести порядок, согласно которому замена несертифицированных ТСОТБ на сертифицированные будет осуществляться в момент окончания срока службы установленного оборудования.

Мораторий, введенный Федеральным законом от 2 августа 2019 года № 270-ФЗ, на оснащение ОТИ и ТСОТБ до 2022 года, позволит снизить расходы на приобретение оборудования. Однако, учитывая срок службы ТСОТБ, будет недостаточным — целесообразно продлить мораторий до 2025 года. В текущем виде продление срока действия возможности сертификации ТСОТБ по

четвертой схеме несущественно повлияет на оснащенность сертифицированными ТСОТБ по изложенным ранее причинам.

Следует также учитывать тот факт, что ГУП «Петербургский метрополитен» осуществляет закупки в соответствии с требованиями Федеральных законов № 44 от 05.04.2013. и № 223 от 18.07.2011. Конкурсные процедуры, предусмотренные указанными законами, даже при наличии финансирования, могут не состояться, на практике мы сталкивались с неоднократными переносами, а выиграть торги может недобросовестный подрядчик, по итогам приемки контракт будет считаться неисполненным. Таким образом, существует риск, что объекты не будут своевременно оснащены сертифицированными ТСОТБ.

В то же время эксплуатируемые несертифицированные ТСОТБ позволяют выполнять задачи по проведению досмотра, видеонаблюдения и контроля доступа с отсутствием видимой разницы по сравнению с сертифицированным оборудованием.

Стоимость сертифицированного и несертифицированного оборудования различается несущественно. По основным направлениям на рынке возможно найти оборудование, применимое в условиях действующего метрополитена. Отдельный вопрос — технические средства охраны. На рынке представлен небольшой перечень сертифицированного оборудования для охраны объектов метрополитена. Одним из решений проблемы недопредставленности средств охраны является закрепление возможности использования оборудования, включенного в Список технических средств безопасности, удовлетво-



ряющих «единым требованиям к системам передачи извещений, объектовым техническим средствам охраны и охранам сигнально-противоугонным устройствам автотранспортных средств, предназначенным для применения в подразделениях вневедомственной охраны войск национальной гвардии Российской Федерации».



АНДРЕЙ КОЗЛОВ

начальник подразделения транспортной безопасности МП городского округа Самара «Самарский метрополитен»

Существенная часть технических средств обеспечения транспортной безопасности (ТСОТБ), установленных на объектах муниципального предприятия городского округа Самара «Самарский метрополитен», на данный момент не имеет сертификата соответствия требованиям постановления правительства РФ № 969. Сложившаяся ситуация обусловлена объективными причинами — оборудование мы закупили еще до выхода указанного постановления, а соответственно, не могли учесть технических требований к ТСОТБ и требований порядка сертификации.

После вступления постановления в силу мы несколько раз предпринимали попытки пройти сертификацию по четвертой схеме. Однако всякий раз сертификационные органы отклоняли наши заявки в связи с неполнотой представленного пакета документов. Речь идет об отсутствии разного рода сертификатов и паспортов на технические средства. По нашему опыту — производители зачастую не в состоянии предоставить дубликаты этих документов. Не говоря уже о случаях, когда компания ушла с российского рынка или перестала существовать вовсе.

В конце концов, был принят курс на переоснащение — замену установленного оборудования на сертифицированное. Поэтому позитивный эффект от предоставленной 270-ФЗ отсрочки, несомненно, будет. Фактически до 2022 года мы сможем проводить переоснащение и дооснащение своих объектов, не опасаясь нареканий и штрафов со стороны надзорных органов.

В новой Комплексной программе обеспечения безопасности населения на транспорте до 2022 года на ме-

роприятия по транспортной безопасности Самарского метрополитена заложено более 1 млрд рублей. Если программа не будет скорректирована и мы реально получим финансирование — эти средства позволят нам осуществить задуманное переоснащение. Сейчас мы уже работаем над техническим заданием, решаем вопрос о необходимости проведения новой оценки уязвимости и внесения изменений в план обеспечения транспортной безопасности.



АЛЕКСАНДР ВАСИН

заместитель начальника службы безопасности МУП «Новосибирский метрополитен»

Значимым для многих транспортных организаций событием 2019 года стало предоставление отсрочки на сертификацию установленных на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах ТСОТБ. Субъекты транспортной инфраструктуры получили время определить приоритеты и взвесить свои возможности. Впрочем, на нашей деятельности эта мера скажется в меньшей степени, поскольку на объектах Новосибирского метрополитена установлены уже сертифицированные средства. Мы, естественно, будем требовать наличия сертификата по постановлению правительства № 969 и впредь.

Техническую составляющую обеспечения транспортной безопасности метрополитена формируют:

- система видеонаблюдения;
- система контроля и управления доступом, кодовые замки, обеспечивающие контроль прохода в технологический сектор зоны ТБ;
- устройства прохода контроля в тоннель;
- технические средства досмотра;
- системы охранной и пожарной сигнализации;
- инженерно-технические средства и сооружения ОТБ.

В настоящее время разработан перспективный план развития предприятия на 2020-2022 годы, где определены, в том числе, и приоритеты технологической политики. Среди ключевых направлений реализации плана:

- усиление защищенности пассажиров;
- совершенствование и развитие системы транспортной безопасности на объектах метрополитена;
- совершенствование профессиональной подготовки, обучение, а также проведение аттестации работников. В будущем мы планируем аккредитовать аттестованных в соответствии с требованиями нормативных



актов по ТБ сотрудников в качестве подразделения транспортной безопасности, а также подготовить материально-техническую и организационную базу с целью аккредитации собственной аттестующей организации. Организационно-технические мероприятия, предусмотренные планом, направлены на повышение защищенности от актов незаконного вмешательства и оснащение объектов транспортной инфраструктуры ТСОТБ.

При этом акцент сделан на приобретение новейших образцов досмотрового оборудования. В 2019 году на станциях Новосибирского метрополитена появилось

25 новых современных металлодетекторов SmartScan S18. Данные технические средства отличает от аналогов высокий уровень качества и функциональные возможности — средний срок службы этих устройств составляет 10 лет, а пропускная способность достигает 60 человек в минуту. Кроме того, было приобретено более двух десятков современных ручных металлодетекторов. В 2020 году мы планируем оснастить метрополитен еще 15 металлодетекторами, а также приобрести несколько образцов оборудования для обнаружения паров взрыва-

тых веществ. Говорить о поставщиках оборудования преждевременно, ведь они будут определены на конкурсной основе, согласно законодательству.

Необходимо добавить, что Новосибирский метрополитен должен получить финансирование в рамках Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте на 2019-2022 годы. Программой предусмотрены затраты на оснащение ТСОТБ метрополитена, оснащение всех 13 станций метрополитена системами видеонаблюдения, а также установку СКУД на КПП.



ЕЛЕНА ЯГОДИНА

начальник службы транспортной безопасности АО «Тверьавтотранс»

270-ФЗ предлагает субъекту транспортной инфраструктуры выбрать один из двух вариантов: сертифицировать установленное оборудование до 2022 года либо установить сертифицированное ТСОТБ в необходимом для выполнения плана ОТБ объеме до 1 марта 2020 года.

утеряна. По предварительной оценке, процедура сертификации системы видеонаблюдения обошлась бы нам в сумму около 400 тыс. рублей. Посмотрев реестр уже сертифицированного оборудования на сайте СТиС МВД России и уточнив расценки на его приобретение у поставщиков, мы пришли к выводу о целесообразности переоснащения. Закупить новое выходило дешевле, чем сертифицировать то, что есть. Кроме того, за пять лет, прошедших с момента установки системы видеонаблюдения на нашем объекте на рынке появилось довольно много инновационных и технически более совершенных решений. То есть обновление и так уже назрело. Поэтому можно сказать, что 270-ФЗ в наших планах ничего не изменил, мы и так планировали закупку оборудования для замены. Теперь понимаем, что должны провести эти процедуры до 1 марта. Сейчас мы уже провели предварительные переговоры с поставщиком — он согласен предоставить нам оборудование в рассрочку, поэтому видеонаблюдение, думаю, обновим в срок.

Более сложный вопрос — закупка дорогостоящих техсредств, которых на объекте еще не было. Согласно требованиям транспортной безопасности нам необходимо иметь интроскоп. Подобное решение обойдется примерно в 5,5 млн рублей. Сейчас в распоряжении подразделения транспортной безопасности только ручной металлодетектор и стационарный арочный металлодетектор. Еще пример — постановление правительства № 924, которое регулирует требования к ОТИ разных категорий и ТС наземного транспорта, предписывает нам организовать систему видеонаблюдения с функцией идентификации пассажиров. Есть и другие виды ТСОТБ, которые нам необходимо инстали-



АО «Тверьавтотранс» принадлежит один объект первой категории — автовокзал и два объекта четвертой категории. Мы уже подавали заявку на сертификацию оборудования видеонаблюдения по четвертой схеме, однако не смогли собрать необходимый пакет документов. Технику закупили давно, и часть документов была

ровать на вокзале. Все я перечислять не буду. Скажу только, что на их закупку нам может потребоваться до 30 млн рублей. Перевозки автотранспортом в настоящее время, скажем прямо, не самый рентабельный бизнес. И указанной суммы у нас точно нет. Поэтому рассчитываем главным образом на попадание в новые

программы финансирования транспортной безопасности федерального и регионального уровня. Мы подавали документы для включения нас в Комплексную программу обеспечения безопасности населения на транспорте до 2022 года, но, к сожалению, наши объекты не были включены.



ЕЛЕНА КИСКАНА

управляющая ООО «Курганавтотранс»

Наша организация находится на Урале, на границе с Казахстаном. Компаний, которые недорого и быстро могут поставить технические средства обеспечения транспортной безопасности, на рынке в принципе не так много. А поставки в регионы зачастую связаны с высокой наценкой и сроками до месяца. Отсрочка по 270-ФЗ снизит финансовую нагрузку на собственников транспортного бизнеса. Мы полагаем, что за два года появится больше фирм поставщиков, соответственно и цена на рынке будет формироваться в условиях здоровой конкуренции.

Конкретно, нашей организации отсрочка позволит поэтапно оснастить объект сертифицированными ТСОТБ и

перераспределить расходы по данной статье оптимальным образом. В первую очередь планируем закупать оборудование взамен наиболее устаревшего, выходящего из строя и с истекающим сроком службы.

Мы также надеемся, что переоснащение и дооснащение позволят расширить функционал систем безопасности. Например, установка новой системы видеонаблюдения не только положительно скажется на защите ОТИ, но и облегчит поиск забытых вещей и пропавших людей. Приобретение нового оборудования ускорит процедуру досмотра, сделает ее более удобной для пассажиров, увеличит процент обнаружения опасных и запрещенных к проносу предметов и веществ.



ВЛАДИСЛАВ ЗАЙНЕТДИНОВ

заместитель главного инженера ФКУ «Уралуправтодор»

Техническая политика обеспечения транспортной безопасности определена постановлением правительства Российской Федерации от 26.09.2016 № 969. ФКУ «Уралуправтодор» не является объектом, осуществляющим закупку оборудования. Оборудование системами осуществляется в рамках реализации государственных контрактов на оснащение объектов техническими средствами обеспечения транспортной безопасности. Основное требование к оборудованию — соответствие требованиям ука-

занного постановления правительства № 969. При условии соответствия технических средств обеспечения транспортной безопасности букве этого документа — поставщик не имеет значения. Отсрочка по установке сертифицированных ТСОТБ не повлияет на требование законодательства РФ и ФКУ «Уралуправтодор» на применение оборудования, соответствующего требованиям ПП РФ № 969. План закупок ТСОТБ на 2020 год к настоящему моменту не сформирован.



КОНСТАНТИН КРУПСКИЙ

главный инженер Красноярской дирекции пассажирских обустройств — структурное подразделение Центральной дирекции пассажирских обустройств ОАО «РЖД»

К настоящему моменту категорирование прошли два вокзала Красноярской дирекции пассажирских обустройств, оба они находятся в городе Красноярске. Объектам присвоена третья категория, еще один объект (вокзал) прошел оценку уязвимости, он находится на Транссибе в пределах Красноярского края. Для вокзалов были утверждены планы обеспечения транспортной безопасности. Мероприятия реализованы полностью. Драйвером всей этой работы стало проведение в марте 2019 года в Красноярске XXIX Всемирной зимней универсиады. Подготовка к этому событию нас ускорила и дала возможность применить некоторые нестандартные методы работы. Хочется отметить, что мы первые из дирекций пассажирских обустройств, а их 16, кто утвердил планы ТБ.

Еще до внесения поправок в Федеральный закон № 16 «О транспортной безопасности», предоставивших транспортным предприятиям возможность сертифицировать ТСОТБ до 2022 года, мы установили на своих объектах сертифицированное оборудование и получили лицензию на использование установок с ионным излучением, интроскопов. Закупленные досмотровые и сопутствующие системы — российского производства, серверные узлы, комплектующие и теленаблюдение — зарубежного, в основном из Азии. Повторюсь, вся техника имеет сертификаты соответствия постановлению правительства РФ № 969.

Приобретение дополнительного оборудования в планах закупок на 2020 год не планируется, т.к. все установленное оборудование — гарантийное и работает вполне удовлетворительно, заключены договоры на его техническое обслуживание. Третий объект предполагаем оборудовать ТСОТБ в 2022 году по запланированному окончанию его строительства. На месте имеющегося старого вокзала, которому была проведена оценка уязвимости, запланировано строительство нового современного пассажирского здания. Поэтому, вероятно, потребуется заново проводить оценку уязвимости. Если, конечно, не будут внесены изменения в законодательство по ТБ.

Говоря о требованиях к техническим средствам, стоит отметить, что оборудование должно надежно и бесперебойно выполнять возложенные на него задачи, оно также должно быть простым в управлении и обслу-

живании и желательно российского производства — это ускоряет доставку комплектующих при выходе из строя и прибытие представителей изготовителя.

Однако приоритеты технологической политики диктует время. Я сторонник прогрессивных решений: пора уходить от камер наблюдения с определенным углом захвата, нужно разрабатывать системы, которые будут «видеть» сразу 360 градусов; уходить от рамок,



привлекающих внимание и создающих нервное напряжение у проходящих людей. Нужны такие системы, работа которых не бросается в глаза. К примеру, прошел человек по полосе, ограниченной световыми индикаторами, а устройства лучевой интроскопии сканировали его вместе с багажом. Пассажир не задумывается, что прошел досмотр, а его изображение уже предоставлено оператору досмотрового комплекса в формате 3D. При этом оператор находится в отдельном помещении и общается с сотрудниками, ответственными за обеспечение транспортной безопасности и находящимися на путях прохода пассажиров, посредством не бросающегося в глаза обывателя переговорного устройства.

