

Герои года

Каждый Герой номера — это человек, влияющий на развитие тех или иных сегментов рынка систем безопасности или всей отрасли в целом. Под управлением этих людей находятся миллиардные бюджеты, а их профессионализм востребован при принятии решений на уровне правительства. Слова Героев номера стоит принимать во внимание хотя бы для того, чтобы не ошибиться с выбором стратегии развития бизнеса, особенно если он строится в расчете на госзаказ.



7 советов от МЧС тем, кто хочет зарабатывать на «Безопасном городе»

Александр Чуприян, заместитель главы МЧС РФ, кандидат технических наук, генерал-полковник внутренней службы, представитель министерства в правительственной комиссии по внедрению АПК «Безопасный город».

Полный текст интервью читайте в журнале РУБЕЖ | №1 (9), 2015

Ключевая роль МЧС России в реализации АПК «Безопасный город» закреплена законодательно, на уровне распоряжения правительства. Это не вопрос чьего-то личного мнения.

Ключевое требование, которое проходит красной нитью через концепцию построения и развития АПК «Безопасный город», — создание единой информационной среды.

«Безопасному городу» не хватает интеграции источников информации в рамках единого информационного пространства. До сих пор не решена задача его организации, в том числе с использованием уже существующих наработок по универсальным открытым протоколам.

Уникальная экспертиза «Ростелекома», «Ростехнологий», «Ай-Тено», «Компьюлинка», РТИ, «Рекода», «Техносерва» будет использована при построении АПК «Безопасный город».

Участие частных инвесторов в АПК «Безопасный город» имеет свои достоинства и недостатки. Мы не будем снижать эффективность решений в угоду коммерческой выгоде.

Российским производителям если что и мешает стать поставщиком по АПК «Безопасный город», так это невыполнение требований, отсутствие необходимого опыта и ресурсов.

Ответ на вопрос, как стать поставщиком или подрядчиком МЧС России, дают соответствующие нормы федерального законодательства. Никаких секретных рецептов здесь нет.



10 принципов генерал-майора Вдовина

Николай Вдовин, генерал-майор, человек-легенда, более десяти лет возглавлявший спецназ МЧС, сейчас — начальник Управления по обеспечению деятельности противопожарно-спасательной службы ГУ МЧС РФ по Московской области.

Большинство наших бед — от технического невежества людей. Хотя если просто соблюдать действующие нормы, риск возникновения пожаров можно сократить на 99,9%.

В рамках реформы МЧС ни одного пожарного мы не уволили, ни одного военнослужащего боевого подразделения не сократили. И не сократим.

Шойгу? Не дай бог с таким работать! Догнать невозможно, убежать нельзя, обмануть не получится. Но никто еще на эффективность МЧС не жаловался. Даже после его ухода.

Мы всегда готовы. Госконтракты нашего управления обеспечивают закупку пожарной техники основного и специального назначения: автоцистерн, лесопатрульных автомобилей, пожарных автомобилей первой помощи, насосных станций, пожарных автолестниц, автомобилей газодымозащитной службы, связи и освещения, авторазливочных станций.

Требования к поставщикам товаров и услуг скорректированы непростыми современными условиями. Помимо соблюдения требований 44-ФЗ, целесообразность использования обсуждает межведомственная комиссия Московской области. Приоритет по возможности отдаем отечественным производителям.

Я бы ужесточил ответственность за попытки жульничать с сертификацией. Тех, кто сертифицирует некачественные пожарные сигнализации, готовит по ним техническое задание, осуществляет приемку такого оборудования, надо сажать.

Мои дети пошли по моим стопам. Оба сына с честью носят офицерские погоны. Старший дослужился до полковника, причем без малейшей протекции с моей стороны.

«Ад» на службе может быть от количества работы, но не от личных взаимоотношений с руководством или коллективом. Я ставлю себе в пример управленческую школу Сергея Шойгу: создавать такую атмосферу на службе, чтобы людям хотелось идти на работу как на праздник, каждое совещание проводить как первое.

Нерадивость подчиненных — это в 90% случаев неправильно поставленная задача, неорганизованная служба и отсутствие контроля. Командир, который обвиняет в невыполнении задач собственных подчиненных, занимает не свое место.

Мне 60 лет. И все они прошли ярко. То прыжки с парашютом, то операции в экстремальных условиях, то командировки в регионы, которых нет ни в одном туристическом справочнике.

Полный текст интервью читайте в журнале РУБЕЖ | №2 (10), 2015



10 обязательных правил работы с ДИТ Москвы

Александр Горбатько, заместитель руководителя ДИТ города Москвы. На 2015 год бюджет ДИТ составил 26,5 млрд рублей — это безусловное лидерство по объемам госконтрактов в сфере ИТ среди всех регионов РФ.

Полный текст интервью читайте в журнале РУБЕЖ | №3 (11), 2015

Когда ты тратишь деньги из бюджета, необходимо понимать, какой финансовый эффект это дает. Он может быть не чисто денежный. Он может показывать лояльность, удовлетворенность жителей тем, что это делается. Если житель доволен, хорошо развивается город.

Ничего своего город не строит — это кардинальное решение мы приняли пять лет назад. У нас нет проблем с вендорами, которые стоят в очереди и просят «купите нашу камеру». Мы говорим им: нужна картинка такого-то качества и чтобы работало 24 часа. Пожалуйста, поставщик услуги, какого угодно вендора ставь, какую угодно сеть делай — но нам нужна картинка из подъезда.

Каждый проект мы рассматриваем на предмет окупаемости. Например, с городского видеонаблюдения город в прошлом году получил доход в 1,5 млрд рублей, где-то не платя подрядчикам в ЖКХ за невыполненные работы, где-то выставляя штрафы за их огрехи.

Сейчас ждем инвестора на удаленные родительские собрания, который придет и скажет: «Я сам готов это построить, но хочу, чтобы каждая школа ежемесячно оплачивала, скажем, 60 рублей с человека».

Все определяет конкурс. Любой может прийти и поучаствовать. Да, конкурсы большие. Так как у нас контракты сейчас на 3–5 лет вперед, то компания очень сильно может «попасть», если придет только с мыслями быстренько заработать денег. Инвесторам нужно понимать, что они должны быть готовы не только поставлять нам оборудование, но и отвечать за конечный сервис.

Мы авансы не платим, мы платим только по факту. Раньше можно было прийти по госконтракту, получить аванс и, в общем-то, ничего не сделать. Сейчас такого нет. Либо ты приходишь надолго и инвестируешь свои средства и в покупку оборудования, и в организацию процесса, и в менеджмент, либо у тебя ничего не получается.

До сих пор не более 20% наших систем построено на российском оборудовании и технологиях.

Мы готовы слушать небольшие команды. Вчера, например, у меня был один из университетов, очень уважаемых крупных технических московских. Приходили выпускники-студенты, организовали рабочие группы у себя и изобретают. Там другой подход, научный. Возможно, в этом и есть как раз что-то такое, научная среда нам предлагает смотреть по-другому на те или иные вещи.

Мы никогда не будем финансировать разработки под заказчика. Не может один субъект самостоятельно решить, какие сервисы разработать и внедрить. Продукт должен быть массовый. Иначе это не продукт.

«Крутость» технологий — когда они используются на повседневном уровне и становятся практически незаметными. Не смотрите в космос. Смотрите под ноги.



8 фактов о национальных стандартах, которые позволят сохранить бизнес

Алексей Абрамов, руководитель Росстандарта, ведомства, которое стало одним из основных модераторов новой промышленной политики Минпромторга.

Любые нормативно-правовые акты могут (и будут) содержать ссылки на стандарты вплоть до ценообразования на социально значимые товары. Это не возврат к обязательной стандартизации, но тем не менее.

Если какой-то стандарт обозначен, использован или применен в регулировании, он просто становится частью такого регулирования. Эта норма закона «О стандартизации» уже вступила в действие.

Технические комитеты (ТК) позволяют любому участнику рынка включиться в разработку стандарта, что позволит ему защитить свой бизнес, свою долю на рынке, свое видение того, как должен развиваться этот рынок.

В ТК будет соблюдаться принцип равного представительства всех заинтересованных сторон. Мы стараемся создавать такие технические комитеты, которые были бы работоспособны, чтобы в них не было перевеса представителей, скажем так, того или другого лагеря. Лоббировать интересы какой-то одной группы в таком случае невозможно.

Если есть конкуренция на рынке, то стандарты уже используются и будут использоваться, в том числе как инструмент конкурентной борьбы. И в технических комитетах порой проходят серьезные баталии по поводу принятия или актуализации стандартов. Все понимают, что это будет влиять на конкретных производителей и конкретные рынки.

Стандарт — это доступное знание, которое может применяться всеми. Именно в этом большая сила стандартизации, так как вокруг одного производителя или группы производителей может появиться большое облако поставщиков, субподрядчиков различного уровня кооперации, которые благодаря стандартам позволят диверсифицировать производство. Стандарты создают реальные условия для выстраивания длинных технологических цепочек.

Гармонизация наших стандартов с международными больше не является самоцелью. Классический пример — немецкий закон о пиве. Немцы никак не выбиваются из европейской системы стандартизации, но говорят: «У нас требования жестче. Если вы хотите продавать пиво в Германии — соответствуйте». Так национальный стандарт защищает их рынок. В России должно быть также.

2000 стандартов — таков показатель ежегодного принятия новых стандартов в течение нескольких последних лет. Так будет и в этом году.

Полный текст интервью читайте в журнале РУБЕЖ | №4 (12), 2015



8 постулатов транспортной безопасности, которые надо помнить

Владимир Черток, заместитель руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, один из 17 в мире действующих экспертов и координаторов проверок ИКАО по обеспечению авиационной безопасности в гражданской авиации.

Полный текст интервью читайте в журнале РУБЕЖ | №5 (13), 2015

16-ФЗ «О транспортной безопасности» определяет правила защиты объектов транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства, в том числе террористических угроз. Мы живем по нормам этого закона почти 10 лет.

Фактически только по итогам 2015 года будет дано полное описание всех требований в области транспортной безопасности, начиная от изделий, персонала, предприятий, объектов и юридических лиц. То есть только сейчас эта сфера получит завершённую законодательную базу.

По новым поправкам в закон, требования к безопасности объектов транспортной инфраструктуры теперь определяются постановлением правительства, а не приказом Минтранса. Все требования распланы под категории объектов. Чем ниже категория, тем ниже требования.

В мировой практике нет такого категорирования объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, как в России. Многие у нас, как говорится, списывают уроки в плане закона о транспортной безопасности.

В развитии технологий безопасности два актуальных момента. Первый — исключить человеческий фактор, уйти от того, чтобы человек принимал решение. Второе направление — технологии профайлинга, то есть экспертная оценка угрозы, которая может исходить от конкретного человека. Уже есть технические средства, которые позволяют делать такой профайлинг.

Основная сложность — обеспечить безопасность даже не объектов, а транспортных средств, потому что их миллионы. Сейчас готовятся поправки в закон, где по нашему предложению категория должна присваиваться транспортным средствам исходно. Пусть это будет делаться на заводе-изготовителе, и тот в паспорте техсредства сразу пишет «класс такой-то», «категория такая-то». Думаю, это намного все упростит и облегчит всем жизнь.

Функция по оснащению объектов транспортной инфраструктуры средствами безопасности должна оставаться за собственником объекта. Бюджетные деньги необходимы, чтобы обеспечивать общие позиции.

Мы добьемся введения механизма обеспечения требований. В мире существует такая практика: если выходит какое-то требование, обязательно к нему одновременно выходит нормативный документ о методах оценки соответствия. Например, все оснащены двумя интроскопами. И далее — метод оценки соответствия. Интроскопы автономные, с питанием, проверяются так-то. Дальше — ответственность. Если нет интроскопа, ты отвечаешь. Если есть, но не работает, отвечаешь тоже. Причем мера ответственности должна быть такой, чтобы было выгоднее выполнить требование, чем не выполнить.

