

Сошедшие с небес

Владельцы объектов транспортной инфраструктуры (ОТИ) отнеслись к реформированию законодательства по безопасности неоднозначно. Одни озадачились поиском «аварийных» решений, другие — составлением «листов желаний» и поправок к вышедшим постановлениям. Третьи и вовсе уверены, что уже приняли на своих объектах все необходимые и предусмотренные новыми требованиями меры. При любом из этих вариантов специалисты сходятся во мнении, что оснащение новыми системами безопасности обойдется недешево. Даже при том что все согласны — на безопасности экономить нельзя.

Подготовили: Станислав Тарасов, Наталья Афонина, Нурлан Султанов

First-hand Experience. Coming Down From Heaven. Transportation facilities' owners try new requirements / By Stanislav Tarasov, Natalya Afonina, Nurlan Sultanov

Transport facilities' owners share with first-hand experience and show how they are providing the necessary security level for their passengers using new governmental requirements. Almost all of them agree that it is not easy and not so cheap.

Валерий Выходцев

начальник отдела обеспечения транспортной безопасности, СПб ГУП «Горэлектротранс»

Дело транспортной безопасности (ТБ), безусловно, нужно развивать. Но основная проблема здесь — неясности с нормативной базой. На мой взгляд, нормативка не конкретна, не корректна и очень сложна для восприятия.

Я представляю городской электротранспорт и могу сказать, что правила проведения дополнительного и повторного досмотра, а также наблюдение и собеседование для нашего вида транспорта чрезмерны. Хотелось бы, чтобы требования приказа Минтранса № 227 в большей степени учитывали особенности городского электрического транспорта. А в целом установление процедуры прохождения досмотра физическими лицами при допуске их в зону ТБ — мера нужная и правильная.

Что касается требований по оснащению подвижного состава инженерно-техническими средствами, то они также завышены.

Кроме того, чрезмерны требования к силам обеспечения ТБ (водителям, сотрудникам охраны). При тех требованиях, которые сейчас предъявляются к силам обеспечения ТБ при прохождении аттестации, испытания не пройдет подавляющее большинство.

Новые документы по ТБ сложно воспринимать даже специалистам. Я долго работал в авиационной безопасности и скажу, что там все

понятно, а документы по ТБ написаны сложным языком. Даже читая название постановления правительства от 14.09.2016 № 924 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности...», пока дочитаешь до конца, уже забудешь о том, что было в начале. А ведь надо писать документы, чтобы вплоть до рядовых сотрудников службы безопасности всем было ясно.

Вопросы возникли и к постановлению № 969 по поводу сертификации технических и инже-

нерных средств. Хорошо, что этим документом предусмотрена схема, по которой можно будет сертифицировать ранее установленное оборудование (п.8 «Правил обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности». — Прим. ред). Нельзя же просто снять и выкинуть то, что уже установлено. Мы тоже будем сертифицировать оборудование по четвертой схеме. Поэтому надеюсь, что нам резкого переоснащения не потребует, после марта 2017 года начнем ставить уже сертифицированную технику. Сразу все сделать не удастся, нас ждут большие затраты. Можно взять камеры подешевле, но много на этом не выиграть, а качество пострадает. Транспортная безопасность — вещь довольно дорогая. Как говорил Уинстон Черчилль: «За безопасность нужно платить, а за ее отсутствие — расплачиваться».

Документы есть, все прописано, надо выполнять, тем более уже совсем скоро Кубок конфедераций 2017 года, а через год — Чемпионат мира по футболу. Эти знаковые спортивные мероприятия пройдут в нашем городе, и обеспечение перевозки участников соревнований, гостей и жителей должно отвечать самым высоким требованиям транспортной безопасности.



Правила проведения дополнительного и повторного досмотра, а также наблюдение и собеседование для городского электротранспорта чрезмерны

Татьяна Башкирова

главный специалист по транспортной/авиационной безопасности, ОАО «Саратовские авиалинии»



Проблема транспортной безопасности — несовершенство нормативной базы. Я представитель воздушного транспорта и могу сказать, что требования российского законодательства в области транспортной (авиационной) безопасности зачастую идут вразрез с международными. Встречается как дублирование отдельных требований, так и взаимоисключение. Основная проблема — в недостаточной проработке нормативных актов, не всегда учитывающих особенности отдельных видов транспорта, и существующие нормативные документы, содержащие требования по транспортной (авиационной) безопасности. С вводом новых требований по транспортной безопасности не вносятся изменения в ранее изданные нормативные акты, регламентирующие этот вид деятельности.

Не всегда субъекты транспортной инфраструктуры ставятся в равные условия. Так, когда появилось постановление правительства № 924 в отношении дорожной инфраструктуры и автомобильного хозяйства, для них, скажем так, была создана стартовая площадка — они только начинают эту работу. Те, кто ничего не делал по транспортной безопасности, оказались в выигрышном положении. Тем, кто уже работал в этом направлении, сложнее — снова придется тратить большие деньги на проведение дополнительной оценки уязвимости и сертификацию ранее установленного оборудования.

С постановлением правительства № 969 тоже все непросто. Отсутствует методика сертификации технических средств. Постановление вступает в силу 26 марта 2017 года, не удивлюсь, если 1 апреля придут контролирующие органы проверять выполнение этого постановления. Но мы сейчас можем только подготовиться к этой процедуре. Естественно,

Много вопросов по аттестации сотрудников сил транспортной безопасности. Нет однозначного подхода к проведению аттестации. Казалось бы, все прописано в нормативных актах, но на практике — нереально одинаково аттестовать сотрудников, имеющих различное образование, по тем требованиям, которые предъявляются

с 1 апреля будем покупать только сертифицированную технику. А то, что имеем, обязаны будем сертифицировать самостоятельно. Как? За сколько? Неизвестно.

Что касается дооснащения, то аэропортам проще, чем другим видам транспорта, — у нас в основном имеется все оборудование. Еще теплится надежда, что в приказ Минтранса № 227 «О правилах проведения досмотра...» внесут изменения по поводу веществ, которые мы обязаны выявлять. Настоящие тре-

бования невыполнимы. Оружие, взрывчатые и наркотические вещества — с этим проблем нет. А вот что касается определения биологических агентов и вирусов — мы пока даже не представляем, как это делать. На мой взгляд, выявление этих факторов входит в компетенцию санитарно-эпидемиологических служб и предусматривает проведение комплекса санитарно-карантинных мероприятий, что не является компетенцией сил транспортной безопасности.

В отношении оценки уязвимости объекта и транспортных средств — она у нас проведена в 2011 году, планы транспортной безопасности утверждены и реализованы. Дополнительная оценка уязвимости — процедура также известная, ее проводили неоднократно. Существующая проблема в этой области — отсутствие подготовленных специалистов по транспортной безопасности у субъектов. Я в отрасли давно и свой объект транспортной инфраструктуры и транспортные средства знаю досконально. Когда приезжает представитель организации по оценке уязвимости, я знаю, какой объем подготовительных работ нужно провести до приезда этого специалиста и что необходимо отразить в результатах оценки уязвимости для дальнейшего внесения изменений в план транспортной безопасности для реализации намеченных мероприятий. Помогает большой личный опыт. Комфортно работать с организациями, имеющими квалифицированных и грамотных специалистов.

Много вопросов по аттестации сотрудников сил транспортной безопасности. Специально посещаю семинары, общаюсь с аккредитованными организациями в этой области. Сегодня нет однозначного подхода к проведению аттестации. Казалось бы, все прописано в нормативных актах, но на практике — нереально одинаково аттестовать сотрудников, имеющих различное образование, по тем требованиям, которые предъявляются. Однозначно мнение всех присутствующих на семинаре о том, что необходимо дифференцированно подходить к подготовке различных категорий сотрудников, учитывая их начальное образование, и официально опубликовать утвержденные билеты для подготовки к прохождению сдачи тестов.

Но, несмотря на вышеперечисленные проблемы, надо понимать — на безопасности не экономят, эти вложения необходимы для оказания качественных услуг для обеспечения транспортной безопасности, охраны жизни и здоровья людей, предотвращения возможных попыток захвата (угона) транспортных средств и других актов незаконного вмешательства.

Елена Кискина

заместитель директора, ООО «Курганавтотранс»

По моему мнению, основная проблема транспортной безопасности — финансовые возможности объектов транспортной инфраструктуры по обеспечению требований нового законодательства. Но не выполнять законы мы, разумеется, не можем.

Недавно состоялось совещание по Уральскому федеральному округу, где были представители всех автовокзалов УрФО. Эту проблему мы подняли, принято решение написать письмо в Минтранс, чтобы требования каким-то образом были смягчены. Потому что некорректно к автомобильному транспорту применять такие же требования, как к авиа- или железнодорожным перевозчикам.

Во-первых, мы хотели бы добиться смягчения требований по аттестации сил транспортной безопасности. Сейчас на местах условия для аттестации не созданы. В Кургане есть организация, наделенная полномочиями по аттестации, но они нам ответили, что не включены в реестр органов аттестации и не могут нас аттестовать. В настоящий момент в реестр включены только две организации в Москве и Санкт-Петербурге. Поэтому мы будем просить отсрочку выполнения требований до создания условий в регионах.

Во-вторых, постановление правительства № 924 явилось для нас большой неожиданностью. За шесть лет, выполняя приказы Минтранса РФ, мы уже вложили в транспортную безопасность большие финансовые средства, поставили ограждения, оборудование, видеокамеры и другие устройства. А сейчас получается, что это нужно менять либо сертифицировать. Ранее установленные системы сертификацию по новым требованиям, скорее всего, не пройдут. Например, информация с камер сейчас хранится 30 суток, в новых требованиях — полгода, что на имеющемся оборудовании невыполнимо. Поэтому мы будем обращаться с предложением снять требования

по сертификации для ранее установленного оборудования, применять их к производителям нового оборудования.

Если нашу просьбу отклонят, придется поменять значительную часть оборудования, что нанесет значительный материальный ущерб предприятию. Мы предварительно посчитали, что нужно внести изменения по переоснащению 10 категорий технических средств обеспечения транспортной безопасности, в том числе СКУД, которые должны учитывать комбинацию признаков, вплоть до распознавания сетчатки глаза и подушечек пальцев. Кстати, из документа непонятно, комбинация скольких признаков имеется в виду.

В последнее время все стали забывать, что в соответствии с федеральным законом за антитеррористическую деятельность отвечает Федеральная служба безопасности

Естественно, у нас на контрольных точках нет никакого распознавания сетчатки глаза. И для чего это на автовокзале? Я понимаю обоснованность этих требований для авиатранспорта: самолет вылетел и в процессе полета новые пассажиры в него не сядут. На автовокзале совсем другое дело: водитель выехал с автовокзала, через каждые 15–30 минут на остановках заходят новые пассажиры, а если среди них окажется террорист? Вот и все. Можно сколько угодно оснащать автовокзал системами безопасности — проблему безопасности это не решит. В последнее время все стали забывать, что в соответствии с федеральным законом за антитеррористическую деятельность отвечает Федеральная служба безопасности, и если транспортникам предстоит включиться в столь важную и ответственную работу, то по крайней мере на условиях софинансирования.

Мы, транспортники, как перевозчики, так и объекты транспортной инфраструктуры, должны заниматься безопасностью дорожного движения, чтобы обеспечить безопасность пассажира на протяжении всей поездки, а выполнение требований транспортной безопасности, в которой основная затратная часть — борьба с терроризмом, без помощи государства невыполнима.

И последнее, что нужно отметить, — это выход нормативных актов, с затягиванием выпуска подзаконных актов, при одновременном вступлении в силу статей КОАП, что само по себе является коррупционной составляющей.

Алексей Шаврин

заместитель директора по системам безопасности, ООО «Фирма «Техзащита»

Анализ состояния транспортной безопасности на объектах, которые мы оснащаем, свидетельствует о наличии характерных недостатков:

- отсутствие сплошного периметрового ограждения;
- отсутствие автоматизированных систем контроля и управления доступом;
- низкая оснащенность объектов, а также использование морально и физически устаревших технических средств досмотра, в некоторых случаях отсутствие таких средств;
- отсутствие современных средств интеллектуального видеонаблюдения;
- отсутствие физической охраны внутреннего и внешнего периметров объектов;
- низкая квалификация персонала досмотровых зон.

Некоторые объекты не оснащены рентгенотелевизионными интроскопами, стационарные металлодетекторы используются крайне неэффективно. При этом мы видим плавное нарастание тенденции к снятию проблемных вопросов в области транспортной безопасности объектов. Происходит увеличение доли закупок современных средств безопасности, а именно: средств досмотрового контроля, средств технологического видеонаблюдения, комплексных систем анализа обстановки в досмотровых зонах (на входах и выходах объектов). Все чаще применяются на объектах и средства инженерно-технической укреплённости, что является не менее важным в обеспечении безопасности.

Ключевым направлением развития в области транспортной безопасности должна являться комплексная система интеллектуального видеонаблюдения высокого разрешения (видеоидентификация). Ее применение позволяет оперативно реагировать на тревожные события, фиксируемые комплексом технических средств.

Перспективным направлением являются и автоматизированные комплексы обнаружения опасных предметов и веществ, а также программно-технические комплексы досмотра днища автомобилей.

Вытеснены же с рынка транспортной безопасности будут именно устаревшие аналоговые системы (видеонаблюдение и видеофиксация) как имеющие низкую эффективность. Уйдут в прошлое и однопроеционные рентгенотелевизионные интроскопы, а также системы монотектирования.



Мы уже вложили в транспортную безопасность большие финансовые средства, а сейчас получается, что это нужно менять либо сертифицировать

Юлия Шавель

пресс-секретарь, ГУП «Петербургский метрополитен»

Основными проблемами в области обеспечения безопасности объектов транспортной инфраструктуры являются недостаточное финансирование, а также отсутствие в Северо-Западном регионе организаций, аккредитованных для проведения аттестации сил обеспечения транспортной безопасности, в том числе подразделений транспортной безопасности.

Недостаточное финансирование напрямую сказывается на обеспечении антитеррористической безопасности метрополитена. В условиях отсутствия федерального финансирования оснащение проводится за счет бюджета Санкт-Петербурга и программы капитальных вложений Петербургского метрополитена. Принимая во внимание значительную стоимость инженерно-технических средств, этих источников финансирования недостаточно.

Недостаточное финансирование напрямую сказывается на обеспечении антитеррористической безопасности метрополитена

В первую очередь бюджетные средства и собственные средства предприятия направляются на наиболее эффективные инженерно-технические решения: поэтапное создание систем интеллектуального видеонаблюдения и организацию постов управления обеспечением транспортной безопасности метрополитена. Также деньги направляются на техническое обслуживание средств обеспечения транспортной безопасности.

Постановлением правительства РФ № 969 обязательства по сертификации инженерно-технических средств обеспечения транспортной безопасности возлагаются на производителей (поставщиков) такого оборудования. Представляется, что это может привести к удорожанию технических средств за счет включения в стоимость затрат на сертификацию.

Кроме того, постановлением не определен порядок действий субъектов транспортной инфраструктуры при проведении модернизации существующих технических средств безопасности, закупленных до вступления в силу постановления. В связи с этим не ясно — необходимо требовать сертификат только на вновь приобретаемый элемент ТС ТБ или проводить сертификацию всех ТС ТБ.

Метрополитен сейчас готовит обращения в органы сертификации, определенные постановлением, для получения разъяснений.

Елена Ягодова

главный специалист службы транспортной безопасности, ОАО «Тверьавтотранс»



Контролирующие органы приходят с проверками и ссылаются на статьи законов и постановлений. При этом информационной и финансовой помощи от контролирующих и исполнительных органов власти мы не видим

Как работник транспортной безопасности, я, конечно, одобряю нормотворческую деятельность в этой области. Это, безусловно, очень нужно. Заместитель руководителя Ространснадзора В.Б. Черток сказал: «Меняется вектор угрозы актов незаконного вмешательства. Международный терроризм постоянно ищет слабое звено. Сейчас таким звеном в России является автомобильный транспорт. Статистика угроз актов незаконного вмешательства в настоящий момент в России, к сожалению, растет».

Основное недовольство вызывает перекладывание значительной части обязанностей по обеспечению безопасности на плечи субъекта транспортной инфраструктуры.

Новые требования связаны с существенными расходами транспортного предприятия. Если взять ту же аттестацию, то почти все работники транспорта должны быть аттестованы или аккредитованы, потому что многие из них задействованы в обеспечении безопасности. Оборудование должно быть сертифицировано, не ясно, как сертифицировать, но нам говорят: «Вы уж сертифицируйте!» Контролирующие органы приходят с проверками и ссылаются на статьи законов и постановлений. При этом информационной и финансовой помощи от контролирующих и исполнительных органов власти мы не видим.

«Тверьавтотранс» — один из самых крупных перевозчиков в области, и мы сейчас готовим обращение к губернатору, чтобы в правительстве Тверской области рассмотрели вопрос разработки нормативных актов для софинансирования транспортной безопасности на таких предприятиях, как наше.

Хотелось бы, чтобы власти задумались о процессе аттестации водительского состава. Ведь водитель всегда на маршруте, и проведение аттестации — это отрыв от работы и, соответственно, срыв на маршрутах. Сложность заключается еще и в том, что вопросы аттестации включают в себя знание законодательства, а это десятки нормативных актов, которые должны

знать водители. При этом, если аттестацию водитель не сдаст, его придется уволить. И что в итоге? Кто будет за рулем? Также хотелось бы, чтобы власти задумались о том, чтобы все участники пассажирских перевозок выполняли требования в области обеспечения транспортной безопасности. В настоящее время только перевозчики, осуществляющие регулярные перевозки пассажиров и багажа, выполняют данные требования, а это немалые финансовые затраты. При этом перевозчики, осуществляющие перевозки под видом «заказных», эти требования практически не выполняют, хотя процесс работы одинаковый. Все возят пассажиров! Надеемся, что власти задумаются о совместной равнозначной ответственности.

Наше предприятие вложило и продолжает вкладывать собственные финансовые средства на реализацию обеспечения транспортной безопасности. В будущем нам только на аттестацию 94 человек (это минимум) придется потратить 1,2 млн рублей. И это только аттестация, я не касаюсь вопроса сертификации инженерно-технических средств обеспечения безопасности.

А технические средства обязательно придется докупать. Например, придется покупать интроскоп, который стоит от 500 тысяч до 1,5 млн рублей. Также придется докупать камеры лучшего разрешения (от 5 тысяч рублей одна камера).

Хочу отметить, что, не получая софинансирования (дотаций) от государства и вкладывая собственные финансовые средства в обеспечение транспортной безопасности, фактически оно перекладывается на пассажира, так как увеличивается себестоимость проезда.

Ясность есть только с организациями по оценке рисков. Все документы уже готовы. А вот аттестационные организации пока выбираем: Санкт-Петербург и Москва, конечно, недалеко, но в Твери должен быть свой центр. Надеемся, что не придется отправлять 94 человека в командировку.

Павел Фомичев

заместитель директора, ООО «Автосервис» (Новосибирск)

Должен сразу заявить, что, как должностное лицо, осуществляющее свои должностные обязанности как нанятый сотрудник, не уполномочен руководством организации давать интервью для СМИ от имени организации. Озвучиваю свои субъективные мысли по поводу обеспечения транспортной безопасности.

Большинство проблем у субъектов транспортной инфраструктуры, независимо от принадлежности к различным видам транспорта, одинаковые, т. е. обеспечение транспортной безопасности определено одним законом, одними и теми же органами контроля.

Федеральный закон «О транспортной безопасности» датирован 09.02.2007 года, а отдельные подзаконные акты, регламентирующие его выполнение, увидели свет только в 2016 году, т. е. через 9 лет. Вопрос, наверное, риторический: выполнение требований было не обязательным?

Оценка уязвимости, реализация приказов имеют различные критерии, а как выполнять отдельные из них, я не знаю. Самое нехорошее, что нет комментариев к требованиям по обеспечению ТБ, как, например, в Уголовном, Уголовно-процессуальном кодексах и проч. Например, как обеспечить выполнение приказа Минтранса РФ

№ 227 от 23.07.2015 года «Об утверждении правил досмотра...» Как не допустить перемещения в зону транспортной безопасности предметов (веществ), о которых сотрудник не знает? Где найти приборы для обнаружения тех или иных запрещенных предметов (веществ)? Если есть нормативный документ, дайте, уважаемые коллеги, рекомендации по его применению.

Пока нет порядка сертификации, нет и понимания, как будет она проводиться органами сертификации. А если придется менять оборудование, которое эту сертификацию не прошло? Опять раскошеливайся.

Город Новосибирск большой, но я знаком с представителями транспортной отрасли и в других регионах, и в Новосибирске. Периодически обращаюсь по обмену опытом и в метрополитен, и на ж/д, конечно, буду интересоваться, какое оборудование они приобретают, буду собирать информацию, что лучше, что выгоднее по цене. Есть муниципальные организации, которые получают рекомендации по приобретению досмотровой техники. Их возможности для получения информации больше, и экономить они умеют. Т. е. в том числе буду ориентироваться и на них. Опять же исходя из того бюджета, что будет вы-

делен. Может быть и такое, что нужно 10 млн, а выделено 3 (например), ну нет больше и все.

Заранее знаю, что отдельные требования по обеспечению транспортной безопасности выполнить не смогу. Нужно отложить деньги на штраф, в соответствии с Административным кодексом. Как, например, передать информацию с мобильного металлоискателя заинтересованным органам? Мы готовы делиться информацией с технических средств обеспечения транспортной безопасности, а готовы ли органы ее принимать? У меня ответа нет.

Перечень актов незаконного вмешательства в деятельность ОТИ определен приказом МВД, ФСБ, Минтранса РФ. Это в т. ч. и теракт. Подразделения транспортной безопасности, т. е. сотрудники этих подразделений, которые сейчас будут формироваться, не наделены правовым статусом участника КТО. Сотрудники, занятые в обеспечении транспортной безопасности, практически не имеют социальных гарантий в случае гибели или потери трудоспособности.

Минтранс своим приказом назначил в субъектах Федерации органы аттестации, и они на сегодняшний день в нашем регионе начали работать.

Александр Власов

пресс-секретарь, ООО «Международный аэропорт «Домодедово»

Мы завершили первый этап расширения зон досмотра на входах в терминал аэропорта. Пропускная способность входных групп увеличилась в среднем на 30%. Бюджет проекта составляет около 400 млн рублей.

Это часть комплексной программы развития систем безопасности аэропорта. Мы увеличили количество каналов досмотра, выстроили принципиально новую логистику, а также перешли на инновационную технологию углубленного досмотра для проведения проверок в отношении лиц, вызвавших подозрение у сотрудников службы безопасности.

Каждый канал досмотра теперь оборудован интроскопами как с верхней, так и с нижней загрузки, что позволяет избежать образования очереди, разделив потоки пассажиров с крупным багажом и ручной кладью.

Результатом проделанной работы стало увеличение пропускной способности входных групп, а соответственно, ускорение прохождения досмотра посетителями аэропорта «Домодедово». К примеру, пропускная способность

входной группы № 2 увеличилась с 1500 посетителей/час до 3300 посетителей/час; входной группы № 3 — с 1800 посетителей/час до 2700 посетителей/час. Среднее время ожидания в очереди на входной группе № 2 уменьшилось с 93 секунд в мае 2016 года до 76 секунд в августе 2016 года.

**Аэропорт «Домодедово»
получил сертификат ISAGO,
подтверждающий соответствие
процедур наземного
обслуживания стандартам
безопасности IATA**

Год назад начали тестирование перчаток-металлодетекторов. За счет этого время досмотра сократили еще на 15%. Время обнаружения металлического предмета при помощи этих перчаток не превышает 0,1 сек. Через такой же промежуток времени гаджет готов обнаружить следующую цель. Кроме того, на входных группах в аэропорт были открыты

специализированные каналы углубленного досмотра пассажиров. Там используются системы миллиметрового сканирования, позволяющие обнаружить все скрытые предметы из металла, дерева, керамики, пластмассы и других материалов.

Московский аэропорт «Домодедово» получил сертификат ISAGO, подтверждающий соответствие процедур наземного обслуживания стандартам безопасности Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA).

Сертификат действителен до 4 июня 2018 года. Стоит отметить, что «Домодедово» в 2012 году первым из российских аэропортов прошел проверку на соответствие международным стандартам безопасности наземного обслуживания по всем направлениям.

Решение IATA о присуждении «Домодедово» сертификата ISAGO основано на всестороннем аудите, проведенном лицензированными экспертами IATA. В этот раз аудиторами аэропорта стали специалисты авиакомпании British Airways.

Дмитрий Мурашев

заместитель начальника управления «Пресс-служба» Департамента корпоративных коммуникаций ОАО «РЖД»

ОАО «РЖД» прилагает значительные усилия для защиты объектов транспортной инфраструктуры (ОТИ) от актов незаконного вмешательства. В интересах компании проводится работа по внесению изменений в законодательство РФ по вопросам обеспечения транспортной безопасности.

В рамках реализации 16-ФЗ «О транспортной безопасности» наша компания в 2016 году выполняла комплекс запланированных мероприятий по защите ОТИ железнодорожного транспорта. К охране наиболее важных ж/д объектов общего пользования привлекаются подразделения ФГП Водомственной охраны железнодорожного транспорта. Кроме того, охранные услуги на ж/д вокзалах оказываются частными охранными организациями. В 2016 году под охрану было передано более 6,7 тысяч объектов инфраструктуры ОАО «РЖД».

В соответствии с новыми требованиями законодательства компания организовала обучение своих специалистов в области обеспечения транспортной безопасности в профильных вузах. Для этого совместно с Российской академией путей сообщения (МИИТ) своевременно были подготовлены новые программы дополнительного профессионального образования. Всего в 2016 году обучение прошли свыше 3,4 тысяч сотрудников корпорации.

Одной из наиболее важных проблем является отсутствие подразделений транспортной безопасности

Вместе с тем существует ряд проблемных вопросов, связанных с реализацией 16-ФЗ «О транспортной безопасности». Одной из наиболее важных проблем в настоящее время является отсутствие подразделений транспортной безопасности. Сейчас ни одно юридическое лицо не может в полном объеме выполнять задачи по защите объектов транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства. Согласно букве закона эти подразделения должны быть укомплектованы подготовленными работниками, прошедшими проверку, обучение и аттестацию по соответствующим программам, а юридические лица — получить аккредитацию в Росжелдоре в качестве подразделения транспортной безопасности. Но пока существует только две организации (ООО «Ветран-Телеком», г. Воронеж, и ООО «СК АУМЦ «Транспортная безопасность ЮГ», г. Ростов-на-Дону), возможностей которых по аттестации сил обеспечения транспортной безопасности недостаточно.



Кроме того, в марте 2016 года появились Правила проведения досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности, которые могут вызвать определенные трудности с организацией и проведением досмотровых мероприятий на объектах ж/д транспорта.

Правилами определены перечни оружия, взрывчатых и опасных веществ и других предметов или ограничение на перемещение в зону транспортной безопасности. И проблема заключается в том, что большое количество биологических и химических реагентов входит в состав обычных бытовых жидкостей, лекарственных средств и т. д. Например: щавелевая кислота присут-

ствует еще одна проблема заключается в том, что для распознавания веществ, которые вошли в перечни правил, необходимо применение специального оборудования. В отдельных случаях проведение исследований возможно только в специальных лабораториях, которых нет на территории транспортного объекта. Этот вопрос мы уже направили в федеральные органы исполнительной власти.

Ну и, наконец, существуют проблемы, связанные с ограниченными бюджетами. Поэтому ОАО «РЖД» в первую очередь направляет средства на обеспечение безопасности приоритетных проектов. В их список входят объекты, которые будут задействованы в период проведения

Для распознавания веществ, которые вошли в перечни правил, необходимо применение специального оборудования. В отдельных случаях проведение исследований возможно только в специальных лабораториях, которых нет на территории транспортного объекта

ствует в моющих средствах, метиловый спирт содержится в омывающей жидкости для автомобильных стекол, змеиный яд входит в состав разогревающих масел, мышьяковый ангидрид и его производные используются в лекарственных препаратах. Все эти вещества находятся в свободном обороте, однако в отношении их составляющих действует запрет или ограничение на перемещение в зону транспортной безопасности объекта.

Кубка конфедераций FIFA-2017 и Чемпионата мира по футболу FIFA-2018. Для этих целей на 2017 год выделены средства в объеме 2,5 млрд рублей.

Наши специалисты также внесли ряд предложений в правительство РФ по сокращению расходов, связанных с исполнением положений законодательства в области обеспечения транспортной безопасности, которые не влияют на состояние защищенности ОТИ.