

Как обязательная сертификация изменит рынок безопасности?



Постановление правительства № 969, принятое в сентябре 2016 года, вступит в силу в марте 2017-го. Документ впервые вводит обязательную сертификацию для технических средств обеспечения транспортной безопасности (ТС ОТБ). Он же устанавливает требования к функциональным свойствам систем, что немного неожиданно для сложившейся практики технического регулирования, где такие вопросы принято решать разработкой национальных стандартов, а не постановлениями. Но участников рынка систем безопасности сейчас волнует не форма, а содержание этого документа.

Issue's Hot-Seat Question: How the mandatory certification will affect the security market?

In September 2016, Government of the Russian Federation adopted the governmental decree № 969. The document initiates the mandatory certification for technical security assets aimed to be installed on transport facilities. It also sets out technical requirements for security equipment and systems. The last point is a big surprise for the present technical regulation system in Russia, because manufactures are used to solve such questions with the help of national standards, but not with decrees. The decree № 969 becomes law in the end of March 2017. We asked manufactures from security market to evaluate new requirements.

Алексей Шаврин

заместитель директора по системам безопасности,
ООО Фирма «Техзащита»

Наша компания уже реализует проекты по созданию систем в области транспортной безопасности с учетом требований постановления правительства № 969. К обязательной сертификации относимся очень положительно, так как она позволит вытеснить с рынка недобросовестных производителей.

Мы считаем, что ключевым направлением развития в области транспортной безопасности будет комплексная система интеллектуального видеонаблюдения высокого разрешения (видеоидентификация), позволяющая корреляционными методами идентифицировать физические лица в зоне прохода и анализировать обстановку в контролируемой зоне. Технические требования к таким системам приведены в постановлении.

«Ключевым направлением развития в области транспортной безопасности будет комплексная система интеллектуального видеонаблюдения высокого разрешения»

Вытеснены же будут именно устаревшие аналоговые системы (видеонаблюдение и видеофиксация) как имеющие низкую эффективность. Уйдут в прошлое и однопроекционные рентгенотелевизионные интроскопы, не отвечающие современным требованиям к ТС ОТБ.

Однако обязательная сертификация повлечет увеличение стоимости проектных решений. Следовательно, заказчики будут делать выбор в пользу наиболее дешевых комплексных систем безопасности. В итоге безопасность ОТИ не увеличится. В лучшем случае — останется на прежнем уровне.

Для обеспечения эффективной транспортной безопасности в РФ необходим именно системный подход. Должно быть поэтапное внедрение комплексной системы безопасности, выявление проблемных участков, группировка объекта, распределение зон пребывания людей. Финансирование должно касаться не только технической стороны, но и повышения уровня квалификации персонала объектов.

Андрей Прозоров

директор по специальным технологиям безопасности, группа «Астерос», к.ю.н.

Еще несколько лет назад, когда мы говорили о транспортной безопасности, то подразумевали авиационную безопасность. Досмотровых комплексов (как в аэропортах) не было ни на объектах метрополитена, ни в РЖД, ни в морских и речных портах.

Но мир стремительно меняется, в ответ на растущую террористическую угрозу создаются и внедряются новые технологии, и сама безопасность развивается очень активно — теперь уже на всех видах транспорта с учетом их специфики. Новые требования к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности (постановление правительства № 969), может быть, и стали более жесткими, но они соответствуют современным реалиям.

В перспективе новое постановление может послужить платформой для вывода российского рынка транспортной безопасности на принципиально новый уровень. Прощедшие проверку разработчики и производители оборудования получают дополнительный импульс к развитию, а «однодневки», выпускающие продукты низкого качества, уйдут.

Однако чаще всего предписанное на бумаге отличается от того, что в итоге реализуется на практике. Поэтому от регулятора мы ждем четкого регламента процедуры сертификации.

Артур Рахматулин

начальник управления интеллектуальных транспортных систем, ООО «ТехноСерв АС»

Утвержденные постановлением № 969 требования к техническим системам и средствам обнаружения и предотвращения тревожных ситуаций позволяют выполнить отработку сценариев на качественно новом интеллектуальном уровне. С учетом высокой степени информатизации в транспортной отрасли уже очевидно назрела необходимость разработки и внедрения адаптивных систем безопасности на транспорте, основанных на алгоритмах моделирования возможных и прогнозируемых сценариев.

Еще на начальном этапе разработки постановления мы осознавали необходи-

мость и своевременность введения обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности, основанной на методиках отработки специализированных сценариев.

«Возможной проблемой является риск снижения уровня безопасности объектов в период проведения сертификационных испытаний»

По нашему мнению, возможной проблемой, с которой могут столкнуться объекты транспортной инфраструктуры (ОТИ), является риск снижения их уровня безопасности объектов в период проведения сертификационных испытаний. Постановлением введено несколько схем сертификации, четвертая из которых применяется к существующим несертифицированным техническим средствам на объектах транспортной инфраструктуры. Для минимизации данного риска владельцам ОТИ совместно с сертифицирующими федеральными органами необходимо разработать оптимальные организационные алгоритмы и технологические процедуры по поэтапной сертификации уже работающих систем.

Алексей Смятских

генеральный директор,
ООО «СТ Технолджи» (SpaceTeam)

Появление постановления вполне закономерно и правильно, особенно с учетом того внимания, которое правительство уделяет вопросам безопасности в стране в целом и транспортной безопасности в частности.

Сертификация систем и технических средств безопасности на объектах транспортной инфраструктуры позволит остаться на этом рынке опытным и ответственным компаниям — разработчикам и поставщикам перечисленных в постановлении систем.

Однако, как и любая подобная процедура, сертификация, несомненно, потребует дополнительных усилий, процесс ввода таких систем в эксплуатацию в целом усложнится и потребует больше времени. Кроме того, пока не совсем понятной остается стоимость сертификации, которая, естественно, скажется на конечной цене систем.

Светлана Бурбуль

заместитель генерального директора,
ООО «Торговый дом ЮНИТЕСТ»

Постановление № 969 по содержанию в большей степени касается средств досмотра и видеонаблюдения, и в меньшей — оборудования для пожарно-охранных систем, производителями которого мы являемся.

Несмотря на то, что постановление новое и рынок систем безопасности еще толком с ним не ознакомился, мы готовы сертифицировать свое оборудование, если это потребуется. В нашей стране не первый раз меняются требования к системам безопасности, так что очередные новации нас не пугают. Тем более что мы стремимся их отслеживать еще на этапе разработки и принимать участие в формировании этих требований. Поэтому наше оборудование изменяется даже с некоторым упреждением — например, мы одними из первых прошли сертификацию на соответствие новому ГОСТ Р 53325 «Технические средства пожарной автоматики».

Олег Ульянов

специалист отдела систем
безопасности, ООО «Панасоник рус»

Конечно, мы хотим поставлять видеонаблюдение на объекты транспортной инфраструктуры и, несмотря на политику импортозамещения, будем проходить сертификацию.

«Нужны дополнительные требования к сервисным центрам, к качеству их оборудования, к гарантии»

В 969-ом постановлении есть несколько требований, которые относятся к видеонаблюдению, — они вполне адекватны. Особенно, если методиками сертификации будут предусмотрены «полевые» испытания видеокамер. Иначе отличить по этому сертификату низкокачественную китайскую продукцию от высококлассного оборудования будет невозможно. Кроме того, на мой взгляд, нужны дополнительные требования к сервисным центрам, к качеству их оборудования, к гарантии.

Требования к функциональным свойствам систем отсеют низкокачественную продукцию, которая зачастую ставится на транспорт. Это хорошо.

Виктор Липилин

руководитель отдела продаж,
ГК «Приборы охраны»

Содержание постановления нам известно. На первый взгляд, решение правильное, но нужно изучить более детально, как оно будет реализовано на практике с текущим ассортиментом рынка и особенностями производителей.

В постановлении не приведены методики проведения сертификации, а лишь указано, что утверждать их будут федеральные органы по сертификации. Поэтому для общего представления о воздействии постановления нужно подождать его реализации.

Владимир Бабаев

менеджер по продукции
видеонаблюдения,
ООО «АЙПиматика»

Мы для себя не видим никаких проблем, связанных с появлением требований к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности. Методики сертификации нам известны. Некоторые из них вызывают у нас ряд вопросов об их целесообразности, но в целом с новым постановлением мы согласны.

Александр Крахмалев

заместитель генерального директора,
ООО «Сигма-ИС»

Документ по своему статусу (постановление правительства) не соответствует действующему законодательству в области сертификации продукции и стандартизации. основополагающими нормативно-правовыми документами в этой области являются ФЗ «О техническом регулировании» и ФЗ «О стандартизации в РФ».

По содержанию 969-ое постановление полностью противоречит основным требованиям этих законов, где сказано: обязательные требования к продукции могут быть установлены только в технических регламентах, а подтверждение этих требований — только в стандартах ГОСТ Р или сводах правил СП. Причем тех, которые входят в утвержденный список к каждому техническому регламенту. Кроме того, все требования в ГОСТ Р должны иметь методики испытаний.

Многочисленные требования к техническим средствам охраны (ТСО), прописанные в постановлении, противоречат действующим ГОСТ Р, многие требования непонятно откуда взяты и, соответственно, не имеют методик испытаний. Следовательно, сертификация по требованиям постановления № 969 невозможна, так как в сертификате нельзя будет указать стандарты, по которым проводились испытания.

«Сертификация по требованиям постановления № 969 невозможна, так как в сертификате нельзя будет указать стандарты, по которым проводились испытания»

Само содержание и текст постановления говорят о том, что его разработка велась специалистами, мало знакомыми с законодательством в области технического регулирования и стандартизации, а также в области норм и стандартов на ТСО.

Яна Жидкова

директор по развитию бизнеса,
ЗАО «ЛАНИТ»

Сейчас сложно высказать взвешенное отношение к 969-му постановлению правительства — нужно дождаться его применения на практике.

«На объектах транспортной инфраструктуры, установлено много несертифицированного оборудования, и эту проблему надо решать»

С одной стороны, на объектах транспортной инфраструктуры, в частности в аэропортах, установлено много несертифицированного оборудования, и эту проблему надо решать. С другой стороны, как показывает практика, подобные постановления нередко разрабатывают люди, которые не разбираются в технике и в транспортной безопасности.

В Ассоциации гражданской авиации есть Комитет по авиационной безопасности



сти, который поднимает все эти вопросы и направляет обращения в правительство. Кстати, благодаря этому были исправлены многие нормативные акты.

Дмитрий Болейкин

инженер по разработке профессиональных решений, ООО «Харман РУС СиАйЭс»

Наше оборудование уже установлено на многих режимных объектах, в том числе и транспортных. Все необходимые сертификаты и разрешения у нас есть, поэтому думаю, что при вступлении в силу 969-го постановления у нас не возникнет больших проблем с дополнительной сертификацией.

Святослав Антюшин

главный менеджер, Pelco by Schneider Electric в России и СНГ

Думаю, что подобная встряска рынка безопасности — вещь неплохая. Другое дело, что требования не всегда корректны и могут выдвигаться в угоду какому-то конкретному производителю. Вот это уже не очень хорошо.

Насколько я изучил вопрос, пройти сертификацию не такая уж большая проблема, тем более что мы уже работаем в транспортном комплексе по всему миру.

На многих рынках есть и более жесткие правила — например в ЮАР, Индии или Бразилии. Если нам удастся соблюдать требования этих стран, то и российские нормы мы тоже выполним. Расходы на сертификацию — в масштабах нашего бизнеса — незначительны, поэтому финансовой проблемы не вижу тоже.

Пользоваться постановлением еще не начали, поэтому сейчас никаких действий мы не предпринимаем. Проекты, которые выполняем сейчас, а также проекты, конкурсы по которым уже прошли, не попадают под действие этого постановления. В 2017 году, когда вступят в силу новые требования, будем следовать установленной процедуре.

Владислав Волков

заместитель главного инженера по системам безопасности, ЗАО «НПЦ «АСПЕКТ»

Обязательная сертификация нужна, так как она позволит убрать с рынка некачественную технику обеспечения транспортной безопасности.

Мы являемся крупным игроком на этом рынке, поэтому, безусловно, будем проходить все процедуры, предусмотренные постановлением правительства № 969. Сейчас наши специалисты активно общаются с органами сертификации, знакомятся с методиками испытаний и готовят необходимые документы для подачи заявки.

Юрий Стоянов

председатель совета директоров, ГК «Стилсофт»

Постановление правительства № 969 — один из лучших документов, выпущенных в последнее время. Видно, что для составления требований к системам безопасности на транспорте были привлечены специалисты высочайшего уровня. Еще один положительный момент заключается в том, что появление четких требований поможет производителю с проработкой оптимальных параметров оборудования под конкретные задачи.

Положения постановления напрямую касаются нашей компании, так как мы производим множество комплексов для обеспечения безопасности различных объектов, в том числе и транспорта. Методики сертификационных испытаний, насколько я знаю, пока находятся на стадии разработки, но думаю, что наши решения без проблем пройдут сертификацию.

Евгений Кондратьев

заместитель генерального директора по работе с клиентами, ООО «Равелин Лтд»

Требование обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности было заложено еще в п. 8 ст. 12.2 Федерального закона № 16-ФЗ «О транспортной безопасности». И сейчас правительство, наконец, эти требования установило.

Мы входим в состав комиссии по разработке ГОСТ для данной сферы, регулярно принимаем участие в конференциях и иных мероприятиях сферы безопасности в целом и сегмента СКУД в частности. Однако в случае с 969-ым постановлением никто с нами не консультировался и к разработке документа не привлекал. Поэтому наши знания о документе ограничиваются его текстом.

Повышение уровня безопасности транспортных объектов и инфраструктуры — дело очень важное и благородное. Необходимость в этом была всегда, сейчас только усилилась. Однако введение еще одного вида сертификации не имеет прямой связи с конечным результатом. Скорее, это выглядит формальностью, поскольку упомянутые требования по умолчанию выполняются в технических средствах подавляющего большинства СКУД на российском рынке.

Некоторые отдельные требования носят неконкретный и противоречивый характер, что, естественно, будет вызывать трудности. Ряд требований имеют отношение не к свойствам технических средств СКУД, а к свойствам реализованной системы доступа. Говоря бытовым языком, есть свойство у кирпича, а есть свойства у построенного здания.

«Сертификация отдельных изделий СКУД проблему повышения безопасности объектов транспортной инфраструктуры не решит»

Таким образом, сертификация отдельных изделий СКУД проблему повышения безопасности объектов транспортной инфраструктуры не решит.

Центры и методики сертификации пока нам не известны. И по опыту введения подобных требований список этих центров и методики будут формироваться постепенно, методом проб и ошибок уже после вступления постановления в силу в конце марта 2017 года. При этом формирование методик представляется нам весьма сложным делом, которое в конечном счете сведется к формальному инструменту.

У нас есть убежденность, основанная на опыте, что новая сертификация технических средств СКУД будет новым ненужным инструментом, повышающим затраты, но не влияющим на реальную эффективность технических комплексов СКУД в целом.

Михаил Кудрин

директор по развитию, ООО «ЭКСКОН»

Про постановление правительства № 969 узнали только из обращения ваших журналистов. В принципе, мы положительно относимся к обязательной сертификации и установлению требований к ТС ОТБ, но только если документ готовили специалисты с опытом работы в этом направлении. Нашей компании документ касается в части СКУД и в основном содержит ссылки на уже действующие ГОСТ.

Однако с профессиональной точки зрения требования сформулированы не совсем корректно. Например, в функциональных требованиях пунктом 9 установлена необходимость каждый (!) контролируемый проход оснащать СКУД с идентификацией

по четырем признакам. А в пункте 10 забыли указать кнопки выхода — обязательный элемент системы. Из-за этого доверие к документу снижается.

Что касается испытательных лабораторий и методик сертификации, то, судя по содержанию постановления, они останутся прежними — мы и сейчас там сертифицируемся по ГОСТ.

Максим Жмырко

исполнительный директор,
ООО «ИРА-ИНЖИНИРИНГ»,
ООО «Группа компаний «ИРА-ПРОМ»

Наша компания приветствует появление постановления правительства № 969. Тем более что оно учитывает современные реалии. Например, одним из важных дополнений является требование подключения всех устройств к сети. Но большая часть документа — это просто перечисление параметров оборудования, существующих на рынке по меньшей мере уже полтора года.

«Все прописанные в документе пункты обоснованы. Производителей систем безопасности очень много, поэтому рынок нужно приводить в порядок»

На мой взгляд, все прописанные в документе пункты обоснованы. Производителей систем безопасности очень много, поэтому рынок нужно приводить в порядок. Для этого и создаются правила сертификации. Когда пассажир заходит, например, в здание аэропорта, он должен быть уверен, что техника четко выполнит свои функции и обеспечит контроль за его безопасностью.

Александр Дремин

генеральный директор,
ООО «Прософт-Биометрикс»

Мы сейчас работаем с крупными аэропортами России, в отношении которых планируется оснащение системами биометрической идентификации в соответствии с постановлением правительства № 969. Также в соответствии с этим постановлением транспортные объекты необходимо оснастить устройствами контроля до-

ступа с использованием пластиковых карт и системами биометрии. Думаю, аналогичное требование будет распространено и на промышленные объекты.

Наши системы проходят испытания по методикам, основанным на действующем ГОСТ Р 51241-2008 «Средства и системы контроля и управления доступом», сертификаты по этому ГОСТ у нас есть. Однако в каких испытательных лабораториях нужно проходить сертификацию по 969-му постановлению и в какие органы сертификации обращаться — пока не известно, в постановлении правительства это не указано. Сама сертификация нас не пугает, невыполнимых требований в документе нет.

Тарас Котенко

руководитель отдела консалтинга и проектирования, ООО «Дорма Рус»

Надеюсь, что постановление правительства № 969 закроет дорогу недобросовестным производителям оборудования и решений, что, в свою очередь, повысит общий уровень транспортной безопасности. У нашей компании нет никаких опасений, связанных с появлением этого документа. Все нормы сформулированы на основе действующих ГОСТ, которые мы соблюдаем. Что касается систем контроля доступа, то мне кажется, что требования разработаны очень профессионально. Но очень не хватает информации о центрах и методиках сертификации, которой в постановлении нет.

Глеб Бабинцев

член Президиума Федерации авиамодельного спорта России, директор Ассоциации эксплуатантов и разработчиков БАС

Мировое сообщество опирается на единые подходы и стандарты в гражданской авиации, определяемые ICAO. И это правильно, здесь нет противоречий, кроме случаев, когда отечественные технологические разработки опережают мировую практику. Тогда высшему руководству государства нужно проявлять политическую волю, дальновидность и поддерживать российские успехи. Например, такие как стандарт VDL-4 в технологиях автоматического зависимого наблюдения (АЗН-В), который сейчас, наоборот, «закапывают» вследствие какой-то чудовищной игры на рынке. Странно, что постановление правительства № 969 не учитывает такие моменты.

