

# Помочь бизнесу выстроить диалог с государством

Формулировать и защищать свои интересы в формате отраслевых объединений стало хорошим тоном компаний на самых различных рынках. Однако эффективность — свойство, данное таким объединениям далеко не по умолчанию.

**Александр Свешников** — Председатель Правления Ассоциации организаций, осуществляющих деятельность в области обеспечения транспортной безопасности «Транспортная безопасность», — рассказал в интервью журналу РУБЕЖ, какие компетенции помогают его ассоциации не затеряться среди себе подобных.

 **Беседовал:** Дмитрий Воронин



## The Dialogue Between Business and Government/ By Dmitry Voronin

To guard business' interests in the format of industry associations became a sign of good manners for companies from different markets. But efficiency is an attribute that is not always basic for such unions. Alexander Sveshnikov, Chairman of the Management Board of «Transport Safety» Association explains the skills which help his Union not to get lost among similar ones.

Как давно существует ассоциация?

**АЛЕКСАНДР СВЕШНИКОВ:** Ассоциация зарегистрирована в Минюсте России 21 декабря 2011 года.

Как вы пришли к необходимости создания ассоциации?

**А. СВЕШНИКОВ:** Шесть лет назад рынок обеспечения транспортной безопасности только начинал развиваться, бизнес не понимал, как и что ему делать в рамках исполнения требований вышедшего в 2007 году закона 16-ФЗ «О транспортной безопасности». Было ясно одно: на субъекты транспортной инфраструктуры возложено обязательное исполнение требований законодательства в области обеспечения транспортной безопасности. И это в первую очередь требовало от них значительных финансовых затрат. Бизнес был в поиске, как правильно строить систему транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах (далее ОТИ и ТС), во избежание наказаний со стороны контрольно-надзорных органов.

Поэтому и было принято решение создать общественную организацию, которая помогла бы решать весь комплекс проблем в области обеспечения транспортной безопасности. Решение о создании ассоциации было поддержано Министерством транспорта России и другими органами государственной власти (об этом свидетельствует состав Президиума, Попечительского совета, Правления ассоциации).

У нас правило — организация, которая хочет стать членом ассоциации, должна сама понимать, какой результат она планирует получить от членства, что собирается делать в ассоциации

Какие основные финансовые затраты несет бизнес, исполняя требования законодательства по обеспечению транспортной безопасности?

**А. СВЕШНИКОВ:** Субъект представляет в федеральные агентства по видам транспорта определенные законодательством документы, агентства присваивают ОТИ и ТС соответствующие категории. Затем субъект проводит оценку уязвимости. Это уже затратная часть, она, естественно, стоит денег; оценку уязвимости проводят специализированные организации на основании заключенного публичного договора. После оценки, опять же, по закону субъект обязан разработать план обеспечения транспортной безопасности (ПТБ) ОТИ и ТС либо сам, либо привлекая специализированную организацию. Как правило, все обращаются к исполнителям, опять платят деньги. После этого дается срок на реализацию утвержденного в агентстве ПТБ и субъект его реализовывает. В рамках реализации ПТБ, в части проектирования, строительства и технического оснащения ОТИ и ТС, выступают различные компании, так как ни одна компания не может предоставить весь комплекс этих услуг самостоятельно, это коллективная работа. Ассоциация как раз предлагает СТИ своих членов для решения этих задач в комплексе. Работников ОТИ и ТС, ответственных за транспортную безопасность, необходимо подготовить (обучить) и аттестовать, ассоциация также осуществляет эту деятельность. Все это требует финансовых вложений.

Какие еще задачи перед ассоциацией ставятся, помимо оптимизации затрат субъектов транспортной инфраструктуры?



**А. СВЕШНИКОВ:** Основная задача ассоциации — наладить конструктивный диалог бизнеса и государства.

В первую очередь с Государственной Думой ФС РФ, Министерством транспорта России, Федеральной службой по надзору в сфере транспорта (Ространснадзором), агентствами по видам транспорта (Росавиацией, Росавтодором, Росжелдором и Росморречфлотом), ФСБ и МВД России и другими заинтересованными органами государственной власти.

Если у членов нашей ассоциации возникают вопросы по реализации законодательства в области обеспечения транспортной безопасности, они пишут свои предложения, свои мысли, как улучшить законодательство, какие необходимо внести изменения. Мы обобщаем и направляем консолидированные предложения либо министру транспорта Максиму Соколову, либо заместителю министра Николаю Захряпину или в профильный департамент. Практикуются совместные «круглые столы» и совещания, где обсуждаются наши предложения. Вот сейчас очередной законопроект с изменениями в 16-ФЗ находится в Государственной Думе. Они уже прошли два чтения в Госдуме, и мы надеемся, что к концу года выйдет еще одна редакция закона. В нее будут внесены, конечно, большие послабления для бизнеса.

**В чем они выражаются?**

**А. СВЕШНИКОВ:** Из категорированных объектов будут выведен ряд ОТИ. По практике — на этих объектах и в регионах, если никогда в жизни никаких АНВ не случилось, поэтому какой смысл возлагать на бизнес такие большие финансовые затраты?

**Отраслевых объединений в сфере транспортной безопасности несколько.**

**Что помогает вашей ассоциации быть эффективными в решении поставленных задач?**

**А. СВЕШНИКОВ:** Во-первых, в ассоциации собрались профессионалы, которые стояли изначально у истоков создания 16-ФЗ «О транспортной безопасности». Наши специалисты, эксперты имеют большой опыт работы в надзорных органах, они создавали контрольно-надзорные подразделения в Ространснадзоре — восемь территориальных управлений. Поэтому имеют колоссальный опыт в этой отрасли и, естественно, рабочие коммуникации с федеральными органами исполнительной власти. Из-за того что мы рабо-

тали в Ространснадзоре ранее, безусловно, мы знаем и работников, и руководство, и в агентствах, и в Минтрансе РФ, и в других органах государственной власти. Нам проще находить с ними понимание, мы общаемся по единым стандартам, у нас единые понятия, единое отношение к отрасли и обеспечению безопасности на транспорте, единое понимание проблем бизнеса.

**Кто может вступить в ассоциацию?**

**А. СВЕШНИКОВ:** Членом ассоциации может стать любое юридическое лицо. При этом уже несколько лет мы практикуем подход, когда сами претенденты формулируют причины и необходимость вступления в ассоциацию.

**То есть у вас нет цели собрать в свои ряды, сделать членами ассоциации максимум компаний?**

**А. СВЕШНИКОВ:** Нет, мы такой цели не преследуем, безусловно. У нас правило — организация, которая хочет стать членом ассоциации, должна сама понимать, какой результат она планирует получить от членства, что собирается делать в ассоциации. Мы не обещаем бизнесменам победы в конкурсах, не лоббируем получение контрактов, но консультируем бизнес, как правильно, грамотно подготовить необходимую документацию. Среди участников ассоциации есть аэропорты, авиакомпании, есть крупные транспортные предприятия, например «Автолайн», а также компании «Норникель», ГТЛК и другие.

**У «Автолайна» тоже бывают затруднения?**

**А. СВЕШНИКОВ:** Те же самые, что и у других. Ространснадзор их постоянно проверяет, выписывает предписания. И когда им выписывают предписание, руководство предприятия принимает шаги по их правильному исполнению. Они приходят к нам, мы их консультируем по устранению выявленных нарушений — как сделать оценку уязвимости,



Ассоциация создала собственные учебные центры в различных регионах России, собственный аттестационный центр

разработать план обеспечения безопасности, пройти обучение и аттестацию и при этом минимизировать затраты.

По закупке технических средств. Безусловно, у членов ассоциации есть определенные льготы и скидки на приобретение техники. У нас оговорено изначально, что для членов ассоциации цена уже другая. Вот еще одно сокращение расходной части. В ассоциацию мы тщательно отбираем производителей технических средств.

**Сейчас много говорят об обучении работников подразделений транспортной безопасности. Что может предложить ассоциация?**

**А. СВЕШНИКОВ:** Ассоциация создала собственные учебные центры в различных регионах России, собственный аттестационный центр. Для членов ассоциации также действуют льготы — на обучение скидка до 20% и на аттестацию 15%. Соответственно, компания или организация в совокупности экономит 35% на подготовке и аттестации. Поэтому они и идут сюда, и мы занимаемся с ними. Помогаем, обучаем, растолковываем, готовим по вопросам, которые будут на аттестации, готовим так, чтобы максимальное количество работников могли пройти аттестацию с первого раза. Потому что, если работник первый раз не прошел ее, он, конечно, может проходить ее еще несколько раз, но это требует дополнительных затрат.

**А кто является заказчиками, допустим, услуг по обучению, по аттестации? Какие организации?**

**А. СВЕШНИКОВ:** Все транспортные предприятия страны, объекты, субъекты, получившие категорию вне зависимости от первой до четвертой. Необходимо пройти обучение и аттестацию и руководителям, и работникам, назначенным ответственными за обеспечение транс-

портной безопасности. Они обязаны повышать квалификацию по дополнительным профессиональным программам, разработанным Минтрансом России в рамках непрерывного профессионального образования.

**Среди заказчиков проведения подготовки и аттестации вы называли частные охранные предприятия (ЧОПы). С чем связан ажиотаж?**

**А. СВЕШНИКОВ:** Эпопея с ЧОПами началась с прошлого года. По закону в задачи ЧОПа входит только охрана имущества, а противодействие актам незаконного вмешательства обеспечивает подразделение транспортной безопасности (ПТБ). Это разный функционал. Деятельность работников ПТБ определяется законодательством по транспортной безопасности, там описано, на что он имеет право — проверять, задерживать, досматривать и тому подобное. У ЧОПа такого функционала нет, естественно. Органы прокуратуры, Ространснадзора выписывают предписания, штрафуют ЧОПы и требуют покинуть объекты транспорта. Поэтому ЧОПы сейчас должны, по желанию, создать отдельное юрлицо с отдельными уставными задачами по транспортной безопасности, набрать туда работников, обучить их и аттестовать. После этого они подают документы на аккредитацию как ПТБ в агентства по видам транспорта, исходя из того, на каких объектах транспорта они планируют работать. Получают свидетельство об аккредитации подразделения транспортной безопасности и становятся уже, после проведения конкурсных процедур, на объект.

**Какие ЧОПы выразили желание вступить в ассоциацию?**

**А. СВЕШНИКОВ:** Есть большой ЧОП «Шериф», он вступил в ассоциацию как ООО «Шериф-ТБ». Есть ассоциация «Рысь» сотрудников спецподразделений МВД России. Они создали «Рысь-ТБ». Есть огромное предприятие «Дубровник», они создали «Дубровник-ТБ». Потом «Альтернатива СА», они тоже создали «Альтернатива-ТБ», а также ЧОП «Легион» — «Легион. Транспортная безопасность». Вот все, кто занимаются и хотят, они создают подразделения транспортной безопасности. Из недавних — «Норникель» вступил в ассоциацию с шестью транспортными предприятиями, и все они охраняются своими ЧОПами. Они точно так же получили предписание транспортной прокуратуры и сейчас занимаются созданием подразделения транспортной безопасности. Наш психолог

выезжал в подразделение «Норникеля» в Красноярск и проводил ПФИ работников ЧОПа. Из 49 работников, будущих сотрудников подразделения транспортной безопасности, 7 человек не прошли.

**Их вообще не допустят к работе? Этих семерых?**

**А. СВЕШНИКОВ:** Они будут работать охранниками в ЧОПе, но в ПТБ они уже не попадут. Вот, что дает ассоциация, — мы проводим сначала профотбор, не учим огульно всех. Например, возьмем за 100% — 100 человек, 25-30% не пройдут аттестацию по различным причинам: плохо поспал, что-то произошло на работе, в семье, погода на него влияет и т. д., что угодно, но не все пройдут аттестацию. Поэтому мы всегда советуем: «Коллеги, давайте проведем сначала профотбор». Вот «Норникель» пошел по этому пути, 7 человек не прошли. То есть уже предприятие сэкономило деньги. Если в среднем обучение стоит 20 000 рублей и аттестация — 20 000 рублей, это 40 000 рублей. В совокупности 280 000 рублей экономии.



**Насколько ассоциация помогает в разъяснении своим членам нюансов применения законодательства? Ведь одно дело — прочитать нормативку, другое — понять, как ею пользоваться.**

**А. СВЕШНИКОВ:** Мы вообще рекомендуем вначале пройти обучение тем руководителям, кто планирует направлять работников в наш учебный центр. Например, приходил представитель «Норникеля», ему поручено сформировать подразделение транспортной безопасности в Москве. Он ходил к нам чуть ли не каждый день, как на работу. В конечном счете мы ему сказали: «Давайте вы сами сначала пройдете обучение». Мы никого никогда не выгоняем, мы сидим, объясняем, но, если человек не понимает, видно, что ему необходимо получение необходимых знаний, мы рекомендуем ему самому пройти обучение. Нами разработана и успешно функционирует программа дистанционного обучения, которая позволяет рационально использовать рабочее и личное время. Руководитель прошел обучение, и все у него структурировалось, появилось понимание, куда двигаться и что делать дальше.

**Ассоциация финансируется из средств участников?**

**А. СВЕШНИКОВ:** Ассоциация финансируется только за счет взносов — вступительных, членских и целевых. Информация о размерах взносов размещена на сайте Ассоциации «Транспортная безопасность».

**В составе участников достаточно разноплановые компании. Ассоциация организывает как-то их общение между собой?**

**А. СВЕШНИКОВ:** Да, конечно.

**В каком формате?**

**А. СВЕШНИКОВ:** Во-первых, в ассоциации созданы комитеты. Есть Технический комитет — он объединяет производителей различных технических средств, есть

Учебно-методический комитет — он объединяет созданные ассоциацией учебные центры, всего их было создано девять: в Москве, Санкт-Петербурге, Ростове-на-Дону, Краснодаре, Нижнем Новгороде, Костроме, Екатеринбурге, Симферополе и Воронеже. Есть Комитет специализированных организаций, он объединяет организации, которые занимаются оценкой уязвимости и разработкой планов ОТБ. Комитет подразделений транспортной безопасности, хотя он и был изначально в первые годы создан ЧОПами. Из последних создан Комитет пломбирования на транспорте.

**Как организована координация комитетов внутри ассоциации?**

**А. СВЕШНИКОВ:** У каждого комитета есть свой председатель, у него есть заместители, и собственно участники. Они в разных городах, но объединены онлайн. Например, к нам пришел Рособназдор, проверяли несколько месяцев. Все замечания, которые нам высказали, мы устранили и всем нашим учебным центрам направили образцы документов — как должны выглядеть программы и все внутренние документы. В регионах нашим учебным центрам не надо теперь изобретать паровоз. Им надо просто все свои документы привести в соответствие с требованиями законодательства, Рособназдора и нашими рекомендациями.

**Что входит в работу самих комитетов?**

**А. СВЕШНИКОВ:** Председатель комитета собирает заседания членов комитета, консолидирует и направляет в Правление ассоциации, мы определяемся, куда нам их направить, по каким инстанциям. Ассоциация направляет официальные письма, проводит совместные рабочие встречи, обсуждает и вырабатывает, так сказать, «дорожную карту».

Нами разработана и успешно функционирует программа дистанционного обучения, которая позволяет рационально использовать рабочее и личное время

**Какой вес имеет ассоциация при обсуждении изменений в законодательстве?**

**А. СВЕШНИКОВ:** Законодательной инициативой обладает только Министерство транспорта России. Федеральные агентства данной инициативой не обладают. Но по всем поправкам в закон мы пишем в то или иное агентство, выясняем их точку зрения и позицию — согласны ли они с ней. Если они согласны, то мы докладываем в Минтранс РФ. Только Минтранс может обобщить и внести предложения по внесению изменений в любой нормативно-правовой акт, будь то федеральный закон или постановление правительства РФ.

Ассоциация является ведущим экспертом в области обеспечения транспортной безопасности, мы входим в экспертное сообщество Государственной Думы РФ ФС, Минэкономразвития, Открытого правительства, Минтранса России и Ространснадзора.



На реализацию планов по безопасности объектам дали два года. Дальше будет жестче. Например, можно приостановить деятельность на любом объекте транспортной инфраструктуры на срок до 90 суток

### Какие полномочия это дает?

**А. СВЕШНИКОВ:** Когда предполагаемый проект нормативного акта идет на согласование в Минэкономразвития, эксперты министерства запрашивают наше мнение. Безусловно, мы проводим какие-то рабочие встречи, совещания, объясняем и аргументируем позицию ассоциации, политику общественности и выдаем какие-то предложения.

### Почему в вашему мнению прислушиваются?

**А. СВЕШНИКОВ:** В ассоциации нет случайных людей. Опыт каждого подтвержден многолетней работой в правоохранительных, надзорных органах и транспортной отрасли.

### Сейчас актуальна тема разработки ГОСТов, отраслевых стандартов. Какую работу в этом направлении ведет ассоциация?

**А. СВЕШНИКОВ:** По инициативе ассоциации в Росстандарте создан комитет № 129 «Безопасность транспортная», работу которого курирует наша ассоциация. Вот как раз у меня на столе лежит один из первых разработанных нами стандартов — ГОСТ Р 57238-2016 «Установки рентгенотелевизионные конвейерного типа (интроскопы). Общие технические требования», который введен 1 марта 2017 года. Разработано и введено еще три национальных стандарта Российской Федерации, и процесс продолжается. К нам обратился Ространснадзор с просьбой разработать четыре стандарта в области авиационной и транспортной безопасности, приуроченных к проверкам ИКАО.

### Названия скажете?

**А. СВЕШНИКОВ:** «Безопасность транспортная — национальная программа безопасности гражданской авиации». «Безопасность транспортная — национальная программа контроля качества в сфере безопасности гражданской авиации», «Безопасность транспортная — национальная

программа упрощения формальностей в сфере безопасности гражданской авиации», «Безопасность транспортная — национальная программа подготовки персонала в сфере безопасности гражданской авиации».

### Вы участвуете в процессе, который касается сертификации СОТБ по требованиям постановления правительства № 969? Помогаете ориентироваться компаниям?

**А. СВЕШНИКОВ:** Требования все написаны, пять органов сертификации определены. Подавай заявку и иди, сертифицируйся. Тут уже никакой помощи. Структура выстроена, просто центров мало, лабораторий по сертификации очень мало, и возникают огромные очереди. Но я не могу взять за руку участника ассоциации, завести через запасную дверь и сказать «вы его сертифицируйте, а другого нет». Кто первый сертифицируется, тот и возьмет большую часть конкурсов. Потом, да, через года два-три подтянутся другие, но тот, кто раньше подал заявление, тот и первый в очереди на проект.

Нужно понимать: на реализацию планов по безопасности объектам дали два года. Дальше будет жестче. Оправдания «у меня не было денег», «я не слышал» и так далее не помогут, уже будут жестко штрафовать и приостанавливать деятельность субъектов, закрывать объекты. Например, можно приостановить деятельность на любом объекте транспортной инфраструктуры (ОТИ) на срок до 90 суток.

### И аэропорт?

**А. СВЕШНИКОВ:** Любой.

### Реально будут аэропорты закрывать?

**А. СВЕШНИКОВ:** Когда я был начальником управления транспортной безопасности Ространснадзора, то лично закрывал аэропорты за несоответствие требованиям авиационной безопасности. Авиационная безопасность — это у нас составляющая транспортной безопасности. Ничего страшного, закрывали, затем они устраняли выявленные недостатки и их открывали вновь.

### Какие виды технических средств обеспечения транспортной безопасности (ТСОТБ) предоставлены компаниями-членами ассоциации?

**А. СВЕШНИКОВ:** Все. Досмотровое оборудование, периметральные ограждения, системы видеонаблюдения, пожарной сигнализации, радиационного контроля и т. д. Ассоциация сейчас в состоянии предоставить любую услугу любому объ-

екту транспорта. У нас есть проектировщики, строители, монтажники, эксперты по оценке уязвимости, разработке планов обеспечения транспортной безопасности, обучению и аттестации персонала. Есть даже возможность оказывать услуги по лизингу (компания ГТЛК) и страхованию, так как в ассоциацию входят две страховые компании — СОАО «ВСК» и ОАО «САК Энергогарант». Никто сейчас в России не может предоставить такой комплекс услуг, как Ассоциация «Транспортная безопасность». Но опять же, нужно понимать, в каком формате. Ассоциация, как общественная организация, объединяет определенный круг компаний. Если есть запрос на услугу, мы собираем профильный комитет и обсуждаем: «Пришло предприятие, нам надо сделать то-то и то-то, уважаемые члены ассоциации, кто готов поработать, какие условия?» И начинается работа. Получается, проект сделала ассоциация, но не сама — у нас нет права заключать коммерческие договоры и иметь прибыль. Делали члены ассоциации, и там висит наша эмблема, значит, проект реализован ею.

**В чем выгода такой схемы для заказчиков?**

**А. СВЕШНИКОВ:** Мы говорим о комплексном подходе к реализации проектов. Часто на объектах бывает так, что сделали разные подрядчики, и им не важно, будет это интегрироваться в единую систему — диспетчерский пункт, ситуационный центр — или не будет. Тем временем члены ассоциации делают совместные продукты.

**Можете примеры привести совместных продуктов?**

**А. СВЕШНИКОВ:** Например комплекс «Перст». Сначала в нем участвовали четыре члена ассоциации. В комплекс входят система виброимидж, система считывания документов, видеоаналитики, а в дальнейшем в нее стало возможно интегрировать и СКУДы, системы радиационного контроля компании «Аспект», интроскопы. Они интегрировались, сделали совместную интеграционную платформу и предлагают объектам комплексное решение.

**Ассоциация шесть лет назад, сегодня и через три года. Каким вы видите ее дальнейшее развитие? Чего она достигла и чего она должна достигнуть?**

**А. СВЕШНИКОВ:** Мы изучили очень много материалов по общественным организациям, нашли экономические, юридические, профессиональные исследования в этой области и наметили пути развития ассоциации. Все, что мы планировали ранее на пять лет, выполнили полностью.

**А что входило в этот план?**

**А. СВЕШНИКОВ:** Становление, узнаваемость, построение конструктивного взаимодействия с органами власти, привлечение профессиональных, компетентных команд в члены ассоциации, завоевание авторитета в транспортном сообществе. Самое главное — заслужить на этом рынке авторитет, он завоевывается исключительно компетентностью людей, которые работают в ассоциации.

**В чем, по вашему мнению, можно измерить авторитет ассоциации?**

**А. СВЕШНИКОВ:** Авторитет определяют дела. Ассоциация — это кто? Это — люди. Постоянное участие в экспертных группах, заседаниях Общественных советов Минтранса, агентств, Ространснадзора — мы активно участвуем в их работе. Конкретный пример — недавно Ространснадзор разработал чек-листы для проверки объектов транспортной инфраструктуры. Раньше при проведении проверки инспектор должен был быть уникалом — держать всю нормативную базу в голове, а теперь просто по пунктам проверяет наличие исполнения требований законодательства. Это настолько упростило работу инспектора, он ничего не выдумывает, а также устранена коррупционная составляющая. Когда проект этих проверочных листов пришел на утверждение в Минтранс, там посоветовали провести общественное обсуждение с нашей Ассоциацией «Транспортная безопасность». Мы оперативно изучили данный проект, разобрали, высказали ряд предложений. В результате чек-листы вступили в действие 1 октября 2017 года.

**Какой у ассоциации будет следующий этап — три года, пять лет?**

**А. СВЕШНИКОВ:** Опять пятилетка.

**Какие планы и какие будут поставлены задачи?**

**А. СВЕШНИКОВ:** Прежде всего не растерять то, что было достигнуто за эти пять лет. Чтобы никто не мог упрекнуть ассоциацию в некачественной работе, в поставках некачественного оборудования и, конечно, развивать государственно-частное партнерство в транспортной отрасли.



1 октября 2017 года вступили в действие чек-листы, разработанные Ространснадзором, для проверки объектов транспортной инфраструктуры. Раньше при проведении проверки инспектор должен был быть уникалом — держать всю нормативную базу в голове, а теперь просто по пунктам проверяет наличие исполнения требований законодательства

**Если вдруг один из членов ассоциации показывает спад в качестве предоставляемых услуг, возможно исключение данной организации из членов ассоциации?**

**А. СВЕШНИКОВ:** Возможно. У нас это прописано в Уставе и в Положении о членстве. Если будут негативные отзывы, мы вынесем вопрос об исключении на общее собрание членов ассоциации (это высший орган) и исключим эту организацию, она не нужна в наших рядах, безусловно. Авторитет зарабатывается годами, а теряется за один момент. Один раз напортили — и все, к ассоциации будут претензии. Зачем нам это? Мы стараемся этого избежать.

