

Защита от актов незаконного вмешательства на железных дорогах



Н. Н. Клюквин,
заместитель начальника
дороги по безопасности
и режиму, Октябрьская
железная дорога –
филиал ОАО «РЖД»

В статье рассматриваются проблемы организации работы по обеспечению транспортной безопасности на объектах железнодорожного транспорта Российской Федерации. Предлагаются решения по реализации комплексного подхода для повышения безопасности пассажирских и грузовых железнодорожных перевозок.

На Октябрьской железной дороге планомерно проводятся мероприятия по защите объектов инфраструктуры от актов незаконного вмешательства. Работа ведется в соответствии с требованиями Федерального закона РФ от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» и Федерального закона РФ от 3 февраля 2014 г. № 15-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам обеспечения транспортной безопасности». С 2009 г. последовательно реализуется программа «Транспортная безопасность» ОАО «РЖД», а также «Комплексная программа обеспечения безопасности населения на транспорте», утвержденная правительством РФ.

В 2007 г. и в 2009 г. на магистрали Санкт-Петербург – Москва были совершены террористические акты (подрывы поездов «Невский экспресс»), поэтому основные усилия были сосредоточены на скоростных участках движения. Реализация мероприятий проводится поэтапно. Следует учитывать технологические сложности. Нельзя ограничиться установкой видеочамер, тепловизоров, досмотрового оборудования и ограждений, расстановкой дополнительных сил охранных предприятий. Грузовые и пассажирские перевозки по железнодорожным путям осуществляются непрерывно, необходимо строго соблюдать график движения. Для проведения работ на объектах железнодорожной инфраструктуры требуются

ФОТО: СЕРГЕЙ ТЮРИН



так называемые «окна», обесточивание электрооборудования, установка дополнительного оборудования и т. д. Иными словами, движение нужно остановить, что связано с потерей времени и финансовыми затратами. Кроме того, все оборудование работает только в случае устойчивого напряжения в электросетях, а линии передачи, подстанции испытывают колоссальные скачки напряжения при прохождении скоростных поездов, ускорении и торможении электровозов. В ходе строительства системы защиты и оснащения техническими средствами охраны сотрудники ОАО «РЖД» столкнулись с комплексом проблем, для решения которых требовалось иногда приглашать научных специалистов. Проблемы возникают и сейчас при повышении нагрузки на объекты инфраструктуры — это появление новых типов вагонов, тяжеловесных составов, открытие тактового движения, запуск двоярных составов «Сапсана», новых поездов «Ласточка» и т. д.

Комплекс мероприятий реализуется в строгом соответствии с требованиями нормативных документов, которые появились после принятия Закона № 16-ФЗ «О транспортной безопасности». Прежде всего, это касается приказов Министерства транспорта относительно требований, предъявляемых к различным видам транспорта. Например, по железнодорожному транспорту это приказ от 8 февраля 2011 г. № 43 «Об установлении Требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств железнодорожного транспорта» (далее — приказ № 43). После внесения поправок в ФЗ № 16 подписанием закона от 3 апреля 2014 г. № 15-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам обеспечения транспортной безопасности» правительству поручалось подготовить 26 нормативно-правовых актов, которые следовало утвердить до июня 2015 г. Однако полного комплекта документов до сих пор нет.

В результате сегодня проводятся плановые мероприятия, а завтра с учетом принимаемого акта начинается их корректировка, дополнение или изменение. Работа по правилам, не установленным в окончательном виде, приводит к неоправданным материальным затратам. Больше всего вопросов к при-

казу № 43. Сегодня под объектом транспортной инфраструктуры понимается каждая станция, каждый вокзал, мост, отдельные остановочные пункты (ранее были перегоны, теперь их нет, но нет и определения участка железных дорог) и транспортные средства: скоростной и пассажирский вагон (не поезд), секция пригородного состава и т. д. Непонятно, что делать с перегонами, которым присвоена определенная категория и в отношении которых проведена оценка уязвимости. Только на Октябрьской железной дороге более 1600 объектов и более 4400 транспортных средств, которым присвоена соответствующая категория (всего больше 6000 объектов). Если строго следовать приказу № 43, то на каждом объекте должен быть назначен ответственный за транспортную безопасность. Он должен пройти обучение, соответствующую проверку. Необходимо выполнить техническое оснащение каждого объекта средствами видеонаблюдения, видеофиксации, видеораспознавания, досмотрового оборудования. Требуется создать пост управления силами транспортной безопасности, контрольно-пропускные пункты. Цель — защитить инфраструктуру от актов незаконного вмешательства, к которой мы стремимся, но достичь ее не в состоянии по объективным причинам, материальным и техническим. Сегодня не разработано и не сертифицировано программное обеспечение, необходимое для распознавания лиц по фотороботам, нет единого регламента по передаче информации в правоохранительные органы и нет установленного стандарта к оборудованию, которое гарантировало бы выявление запрещенных к перевозке предметов. Кроме того, сроки работоспособности современных видеокамер и тепловизоров ограничиваются семью годами. Первое оборудование, установленное до 2010 г., сегодня подлежит замене или модернизации. Именно поэтому Октябрьской дорогой заключаются договоры на техническое обслуживание. Чем лучше наша оснащенность, тем дороже становится система и поддержание ее работоспособности, тем больше увеличивается расходная часть бюджета ОАО «РЖД».

Постоянно ведется работа по совершенствованию системы технологической безопасности перевозки грузов и пассажиров. Реконструируются вокзальные комплексы и посадочные платформы. Создаются разноуровневые

переходы и переезды. Совершенствуется система безопасности движения. Сегодня с помощью центра управления содержанием инфраструктуры и диспетчерского центра управления перевозками мы в состоянии отслеживать движение каждого состава в режиме реального времени, своевременно получать информацию о возможности отказа в работе технических средств, достаточно быстро реагировать на технические поломки. Проводится работа по дополнительному оснащению железнодорожных переездов средствами сигнализации. Требуется внимания и программа электрификации железных дорог.

Железнодорожный транспорт — потенциально опасный производственный объект (невозможно все пути накрыть защитным колпаком, резко остановить локомотив, а тем более скоростной состав). При нахождении вблизи дороги требуется повышенное внимание. К сожалению, наши соотечественники не обращают внимания на предупреждения о запрете движения через пути в неполюженных местах, стремятся преодолеть или обойти турникеты на платформах, ломают ограждения в поисках более короткого прохода к станциям метро или пригородным платформам. Расхищаются отдельные элементы инфраструктуры дороги. О последствиях никто, видимо, не задумывается. Водители автотранспортных средств стремятся проскочить железнодорожный переезд даже при запрещающих сигналах. Все это приводит к гибели людей, травмам, к задержкам в движении поездов, к срыву расписания. Мы понимаем, что нужно развивать транспортную безопасность и защиту имущества РЖД, но не можем выполнить это одновременно по всей протяженности линий.

Нет необходимости обсуждать сложности, возникающие при эксплуатации и установке технических средств охраны и защиты. Неверно думать, что субъект транспортной инфраструктуры, обязанный выполнять требования законодательства, ищет оправдания. Мы заинтересованы в безопасных перевозках пассажиров и грузов и не снимаем с себя ответственности. Видимо, стоит говорить о целесообразности комплексных решений поставленной задачи и об оптимизации затрат на такие работы.

Задача железнодорожного транспорта, как и всех других, — не допустить актов незаконного вмешательства и создать все возможные условия, чтобы специали-

сты своевременно заметили и пресекли на ранней стадии их подготовку. Это не означает, что железнодорожник, будь то начальник станции, путеец, ремонтник, электромеханик, сможет выявить подговоренного террориста. Нам предлагается нанять обученных профессионалов, т. е. заключить договор с аттестованной организацией в области оказания услуг по обеспечению транспортной безопасности. Специалисты, изучившие требования, выдвигаемые к сотрудникам таких организаций, отмечают, что проверку физической, психологической подготовки и знания законодательной базы могут не пройти сотрудники полиции и военнослужащие. Значит, это не нынешние частные охранные предприятия (ЧОП) и ведомственная охрана в лице ФГП «Ведомственная охрана железнодорожного транспорта Российской Федерации» (ВО ФГП РЖД). Подчеркнем, ВО ФГП РЖД – не дочернее предприятие ОАО «РЖД», а самостоятельное госпредприятие, подотчетное Росжелдору. С кем же заключать контракт об оказании услуг, каковы будут расходы на содержание одного поста? Учитывая требования законодательства, от услуг ЧОП надо отказываться. Сотрудников, принятых на работу в досмотровые павильоны для работы с оборудованием по обследованию багажа, придется сократить, так как они тоже не сдадут нормативы. Значит, надо создавать новую структуру, сотрудники которой будут соответствовать требованиям, предъявляемым спецназу полиции или министерства обороны. Но за чей счет? По-видимому, нужно включать в тариф на перевозку пассажиров и грузов отдельный сбор (опыт авиации в области авиационной безопасности) на обеспечение транспортной безопасности. Это предложение Октябрьской дороги поддержало ОАО «РЖД», коллегия Минтранса поручила причастным проработать и поставила срок – 2017 год. А что делать сейчас? Подразделений нет, бюджет ОАО «РЖД» утверждается Правительством России, расходы на транспортную безопасность относятся к непроизводственным расходам. А все непроизводственные расходы нужно сокращать, повышать эффективность деятельности госкорпорации. Тарифы на перевозку утверждает Федеральная служба тарифов. При этом надо учитывать следующее: на вмешательство в деятельность железной дороги на перегоне достаточно пяти минут. Сколько же нужно охранников, располагающихся через каждые 100 м, чтобы успеть среагировать и точно определить, влияет ли данное действие на

ФОТО: СЕРГЕЙ ТЮРИН



безопасность движения? Протяженность Октябрьской магистрали более 10 000 км. Наряд должен быть парным. Сегодня Октябрьская железная дорога тратит на договоры с охраной 2 млрд руб. в год (ОАО «РЖД» – 20 млрд руб. без учета стоимости технических средств и их обслуживания). На эти деньги можно содержать достаточно много сотрудников МВД и ФСБ, имеющих профессиональную подготовку по противодействию террористам.

Очевидно, что надо действовать, менять требования, и бороться с актами незаконного вмешательства. При этом предпочтительны предупредительные меры. Необходимо выделить главные направления, разнести требования законодательства по регионам и срокам исполнения. Сегодня закон и приказы уравнивают все объекты, будь то станция на севере страны, на юге, на западе или на востоке. Это касается и выполнения в срок оценки уязвимости, разработки плана транспортной безопасности и его реализации. Где же выход?

Один из возможных путей – комплексный подход к решению задачи по обеспечению транспортной безопасности. Он включает несколько действий.

1. Выработать единый стандарт к системе защиты транспортного объекта. Подчеркнем, любого объекта: авиационного, автомобильного, водного, железнодорожного, трубопроводного, метрополитена, трамвайно-троллейбусного, легкорельсового и т. д. То же относится и к местам массового скопления народа. Мы подразумеваем под этим стандартизацию в области систем видеонаблюдения, фотофиксации, досмотра, контроля состояния противопожарной системы и т. д. Главное – результат работы системы безопасности, который по единым протоколам будет передаваться в соответствующие органы ФСБ, МВД, МЧС и сопрягаться с системами «Безопасный город». Именно там специалисты будут

обрабатывать получаемую информацию и принимать соответствующее решение. У подразделений транспортной безопасности баз данных на террористов и экстремистов нет и, видимо, не будет.

2. Решение первой задачи позволит согласовать действия всех заинтересованных структур. По сути, необходима единая платформа. Если информация будет поступать по единым протоколам, не нужно разрабатывать программные продукты для сопряжения разных систем безопасности, создавать рабочие места для обрабатывающих информацию от разных субъектов. По аналогии с сотовыми операторами связи можно пойти по пути создания промежуточных систем обработки данных. Так называемые СОРМ могут значительно сократить объем трафика видеоматериалов по оптоволоконным каналам передачи данных, что уменьшит время его обработки.

3. Определить необходимость и достаточность поэтапного развития систем безопасности. Невозможно одновременно построить систему безопасности по всей стране. Это нереально по многим причинам: из-за технологических циклов, финансовых затрат, отсутствия единой платформы и т. д. Значит, надо выделить главные вопросы, наиболее острые. Видимо, целесообразно изменить законодательство в части, касающейся повсеместности и сроков его применения. Может быть, стоит сначала усилить контроль над компонентами взрывчатых веществ, предприятиями-изготовителями.

4. Надо пересмотреть требования к обеспечению безопасности на железнодорожном транспорте в части, касающейся определения объекта транспортной инфраструктуры. Не делить направление (например, Санкт-Петербург – Петрозаводск – Мурманск) на отдельные станции и участки железных дорог с мостами, а разрабатывать систе-

му безопасности направления в целом. Это позволит и оптимизировать расходы, и создать единый центр управления транспортной безопасностью.

Другой путь – неукоснительное выполнение требований законодательства в их нынешнем виде. Но этот путь, похоже, ведет в тупик. Каждый субъект транспорта, территории, места массового посещения строит собственную «местечковую» безопасность. Единого подхода нет.

Необходимо провести анализ нормативной базы и определить очередность реализации мер, тогда можно будет хотя бы планировать работу. Сейчас все иначе. Надзирающие и контролирурующие органы идут с проверками, назначают предписания, выписывают представления, накладывают административные взыскания, а теперь еще и подают иски в суд, решение которого нужно исполнить обязательно, а неисполнение ведет к уголовной ответственности. На различных комиссиях и совещаниях говорится о недостаточной антитеррористической защищенности объектов, принимаются резолюции: усилить,

углубить, принять меры, отчитаться. А решения проблемы нет.

Все время хочется задать вопрос: «Где наше общество?» Общественное мнение – это очень серьезный фактор. Если общество открыто порицает воровство, терроризм, то совершается значительный прорыв в сознании человека. Выполнение элементарных правил поведения, внимание к действиям окружающих уже сейчас могут повлиять на нашу безопасность. Руководство страны постоянно выступает с инициативой об объединении усилий всех стран в борьбе с терроризмом. Очевидно, что терроризм надо ликвидировать в местах подготовки и обучения, а не у порога своего дома.

Давайте займемся делом. Если приступаем к реализации мероприятий, то поэтапно, проанализировав все затраты и необходимость того, что нужно. Если контролируем правильность решений, то делаем это профессионально. Были выделены средства, нужно отчитаться в их целевом использовании. Закупили сертифицированное оборудование, подпадающее под унифицированный стандарт, – продемонстрируйте его эффективность.

Выявилось ненужное – измените требования, в том числе по необходимости обязательной закупки. Отвечаете за свою территорию – покажите, как реагируете на события. Допущен акт незаконного вмешательства – разберитесь, почему и что можно сделать, чтобы подобное не произошло в будущем. На наш взгляд, это и есть государственный подход к решению вопросов по защите от актов незаконного вмешательства. **T**

Литература

1. Клюквин Н. Н. Безопасность комплексная или «местечковая» // Транспортная безопасность и технологии. 2013. №4. С. 35–37
2. Волынский-Басманов Ю., Михайлов Ю. Что такое «Подразделения транспортной безопасности» // Транспортная безопасность и технологии. 2013. №4. С. 44–48
3. Дмитриев С. Н. Проблемы правового регулирования транспортной безопасности // Транспорт РФ. 2014. № 2 (51). С. 34–39
4. Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности». URL: <http://base.garant.ru/12151931/#ixzz4D8jkhb79>.

Подписка

Подписка на журнал «Транспорт Российской Федерации» оформляется в любом отделении почтовой связи

- по объединенному каталогу «**Пресса России**», подписной индекс 15094,
- по электронному каталогу «**Почта России**», подписной индекс П1719

Подписаться на журнал через редакцию можно в течение года с любого месяца,

- выслав заявку **по факсу: (812) 310-40-97;**
- выслав заявку **по электронной почте: rt@rostransport.com;**
- или заполнив заявку **на сайте www.rostransport.com,** раздел «Подписка».

Подписку также можно оформить в агентствах:

«Книга-Сервис»,
Тел.: (495) 680-90-88
<http://akc.ru>

«Урал-Пресс»
Тел.: (495) 789-86-36

«Почта России»
Тел.: (495) 956-20-67
<http://russianpost.ru>

