

# Приоритетные задачи комплексной безопасности транспортных средств и транспортной инфраструктуры

**Р. М. ГУРКОВ**, канд. экон. наук, ген. директор Союза транспортников и предпринимателей, заслуженный работник транспорта РФ, действительный член Всемирной академии наук комплексной безопасности



**В утвержденной Постановлением Правительства РФ 22 ноября 2008 года «Транспортной стратегии России до 2030 года» уделяется самое серьезное внимание повышению уровня безопасности транспортной системы и снижению вредного воздействия транспорта на окружающую среду.**

В декабре 2008 года состоялось расширенное заседание коллегии Минтранса РФ под председательством министра И. Е. Левитина, на котором были рассмотрены вопросы о комплексном развитии систем безопасности и о состоянии и мерах по совершенствованию контрольно-надзорной деятельности, направленной на повышение безопасности перевозок пассажиров и грузов.

В выступлениях руководства министерства отмечалось, что необходимо содержать в надлежащем состоянии технические средства транспортного комплекса (ТК) и снабдить их квалифицированными кадрами, создать и поддерживать необходимую инфраструктуру для обеспечения безопасности функционирования ТК.

В настоящее время в мире создан целый ряд технических информационных систем в области безопасности на транспорте для решения конкретных задач как локального, так и общенационального уровня. В России также есть примеры создания и сопровождения самостоятельных международных информационных систем в этой области. Сейчас наступило время комплексного подхода к их развитию.

Следует отметить, что уровень развития транспортной отрасли еще не отвечает все возрастающим требованиям потребителей транспортных услуг. Это вызывает необходимость применения комплекса незамедлительных мер, в том числе в сфере государственного регулирования, которые будут адекватны складывающейся обстановке и смогут противодействовать негативным факторам.

Одной из важнейших составляющих стратегии развития экономики России является сбалансированное и поступательное развитие транспортной инфраструктуры, основные направления которой нашли свое отражение в «Транспортной стратегии России до 2030 года» и состоят из двух этапов, 2010–2015 и 2016–2030 гг. Реализация указанной стратегии подразумевает достижение основных целей, сформулированных Минтрансом России и одобренных заинтересованными органами исполнительной власти Российской Федерации.

Министр транспорта РФ И. Е. Левитин отметил, что одной из главных на сегодня является проблема обеспечения безопасности и качества транспортных услуг, особо подчеркнув, что безопасное и надежное функционирование транспортного комплекса в значительной мере зависит от деятельности контрольных и надзорных органов в сфере транспорта.

Совершенно очевидно, что создание комплексной интегрированной информационной системы обеспечения безопасности может быть достигнуто путем консолидации национальных, региональных и других существующих информационных систем, учитывая при этом необходимость интеграции с создаваемой АСУ транспортного комплекса.

В мае 2009 года состоялась встреча Президента России, председателя Совета безопасности РФ Д. А. Медведева с председателем Совета безопасности Н. П. Патрушевым. Последний доложил о выполнении поручения Президента, которое он дал в июне 2008 года, в части создания нового базового документа

— Стратегии национальной безопасности. Необходимо отметить, что Стратегия развивает Концепцию национальной безопасности, которая была разработана и принята в 1997 году, но это принципиально новый, и в первую очередь по подходам, документ; главное его отличие заключается в том, что национальная безопасность обеспечивается через достижения стратегических национальных приоритетов.

Самое главное — она нацелена на повышение качества государственного управления и призвана скоординировать деятельность органов государственной власти, государственных и общественных организаций по защите национальных интересов России и обеспечению безопасности личности, общества и государства.

В законе Российской Федерации «О безопасности» безопасность определяется как состояние защищенности жизненно важных интересов личности, общества и государства от внутренних и внешних угроз, в зависимости от которых, а также от разнообразия источников опасности и угроз, из области безопасности могут быть выделены актуальные направления. К одному из таких направлений относится безопасность транспорта как составная часть национальной безопасности РФ.

Внедрение в жизнь и успешная реализация законодательных, правовых, нормативных и концептуальных положений, касающихся обеспечения безопасности в ТК, представляют многоплановую и весьма сложную задачу, решение которой возможно лишь при системном подходе на базе современных достижений науки и практики в сфере управления и управленческой деятельности.

Дальнейшее повышение скоростей транспортных средств, резкое увеличение их количества, реализация новых принципов движения, совершенствование энергетических установок и

средств обеспечения транспортировки, выдвигает на повестку дня вопрос о разработке основных направлений повышения комплексной безопасности современных транспортных средств и транспортной инфраструктуры.

Особенности ТК как сложной организационно-технической системы позволили специалистам сформулировать направления развития общей теории безопасности, характерные для ТК:

- конструктивная безопасность ТС;
- безопасность движения ТС;
- безопасность сохранности объектов транспортировки;
- безопасность управления ТК и обслуживания ТС;
- социальная безопасность;
- экономическая безопасность;
- экологическая безопасность.

Анализ работ, выполненных по вопросам безопасности и надежности в различных организациях и учреждениях, позволяет сделать следующие ВЫВОДЫ:

- Как правило, любому транспортному происшествию предшествует достаточно длительная фаза накапливающихся дефектов, повреждений и частичных отказов элементов ТК и (или) ошибок обслуживающего персонала (операторов), что требует разработки и внедрения в практику эксплуатации ТК средств технического диагностирования и разработки системы контроля за действиями оператора.

- Накопление статистических данных по особенностям развития аварийных ситуаций и назначение научно-обоснованных установок на параметры оперативного контроля является актуальной задачей, обеспечивающей создание систем безопасности транспорта.

- Человеческий фактор в период развития аварийной ситуации может играть как положительную, так и отрицательную роль (локализуя или усугубляя аварийную ситуацию). Практика показывает, что наибольшее число аварийных ситуаций возникает из-за ошибочных действий обслуживающего персонала, вероятность которых составляет  $10^{-1}$  —  $10^{-2}$ , т.е. человек в среднем делает ошибку на 100–1000 операций. Это определяет необходимость повышения профессиональной подготовленности операторов транспорта и внедрения автоматических систем контроля, управления и защиты на наиболее рутинных участках, а также более широкого внедрения тренажеров для подготовки персонала на всех уровнях его функционирования.

- Обострение в современных условиях проблем финансовых ресурсов (в том числе на техническое обслуживание и ремонт), нехватка мощностей ремонтных предприятий, сложности комплектования ТК подготовленным обслуживающим персоналом диктуют необходимость рассмотрения проблемы безопасности ТК на качественно новой межведомственной основе, т.к. эффективное решение проблемы безопасности невозможно без создания соответствующего этим целям методологического обеспечения.

- Первоочередными задачами концепции безопасности, на наш взгляд, являются: разработка расчетных методов определения показателей безопасности при проектировании, создании и эксплуатации транспортной системы, а также методов оценки (измерения) реально достигнутого уровня безопасности, при этом недопустима подмена понятий безопасности понятиями живучести и надежности, так как они являются составляющими безопасности ТК и другие.

В настоящее время специалисты нашего Союза совместно с ИПТ РАН (докт. техн. наук, проф. Скороходов) ведут подготовку материалов по комплексной системе управления безопасностью транспортной компании, которые включают пять составляющих: безопасность транспортного средства, безопасность маршрута движения, безопасность трудовых ресурсов ТК, безопасность объектов транспортировки в местах их дислокации и безопасность управления транспортными процессами компании. Аналогичная работа проводится с отраслевыми научными организациями по каждому из шести видов магистрального транспорта, и в основном на данном этапе определены первоочередные приоритетные задачи комплексной безопасности по каждому из видов, по которым ведутся разработки применительно к конкретным условиям. Как уже отмечалось, реализация транспортной стратегии России до 2030 года подразумевает достижение шести основных целей, сформированных Минтрансом и одобренных заинтересованными организациями исполнительной власти РФ, а именно:

- формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного развития эффективной транспортной инфраструктуры;
- обеспечение доступности, объема и конкурентоспособности транспортных услуг по критериям качества для

грузовладельцев на уровне потребностей инновационного развития экономики страны;

- обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами;
- интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны;
- повышение уровня безопасности транспортной системы;
- снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду.

И следует отметить, что приоритетные задачи безопасности в транспортном комплексе и в каждом отдельно взятом виде транспорта рассматриваются нами и рекомендуются разработчикам вести в рамках приведенных целей.

Следует также отметить, что бытует у разработчиков неоднозначное мнение по подходам к комплексной безопасности: одни специалисты утверждают, что задачу необходимо решать от общего к частному, другие — наоборот, особенно сейчас, в кризисный период экономики, когда имеет место ограничение в материальных и финансовых ресурсах. Специалисты Союза относятся ко второй группе специалистов, которые решают задачу комплексной безопасности последовательно: отдельно взятая компания — вид транспорта — транспортный комплекс и т. д.

Все это взаимовязанные и взаимобусловленные понятия и процессы. И в этом ключ к пониманию, к практической значимости комплексной безопасности.

В июне 2009 года в Санкт-Петербурге состоялся II международный форум «Безопасность транспортных комплексов».

Проведение форума способствовало внедрению современных технических средств на важнейших транспортных объектах России и приведению норм безопасности на транспорте к международным стандартам.

В программу форума были включены научно-практическая конференция «Безопасность портов и мультимодальных транспортных систем» и семинар «Стратегия промышленного развития припортовых территорий стран Балтийского региона» в рамках международного проекта «ПОРТОРИН» (развитие перерабатывающих отраслей на припортовых территориях).

На форуме был рассмотрен широкий спектр вопросов по проектированию и

созданию комплексных систем безопасности в транспортных узлах и представлены новые технологии и оборудование для предупреждения и ликвидации аварийных ситуаций различного происхождения. В ходе форума состоялся обмен мнениями о практике государственного регулирования в обеспечении транспортной безопасности.

В рамках форума прошла международная специализированная выставка «ТрансПортБезопасность-2009», тематика которой:

- охранные технические средства и системы безопасности комплексных транспортных узлов и портовых сооружений;
- техника, технологии, оборудование для пожарной безопасности и ликвидации пожаров и технологии обеспечения безопасности всех видов грузов;
- безопасность объектов трубопроводного транспорта, наливных и газовых терминалов;
- средства и системы оповещения, связи и навигации;
- антитеррористическое и досмотровое оборудование;
- компьютерная техника, средства и технологии для защиты информации;
- средства, оборудование и инновационные технологии предупреждения и ликвидации последствий техногенных аварий;
- охрана труда, индивидуальные средства защиты;
- страхование на транспорте.

Участники форума, обсудив первоочередные задачи и проблемы комплексной безопасности транспортных комплексов и транспортной инфраструктуры Северо-Запада и России в целом, отметили, что в настоящее время формируются принципиально новые положения общей теории безопасности транспортных систем, позволяющие определять интегральные критерии оценки безопасности, включающие в себя все составляющие элементы, определяющие функционирование транспорта (экономические, технологические, экологические, эргономические и т.д.), т.е. определяющие качество транспортной услуги.

В условиях сохранения сложной ситуации, складывающейся в экономике, транспортная отрасль является системообразующей для устойчивого функционирования и развития других производственных отраслей. Учитывая существующие тенденции снижения

спроса на грузоперевозки, ужесточения конкуренции, возрастания рисков и угроз функционирования транспортной системы, участники рынка транспортных услуг все большее внимание вынуждены уделять вопросам обеспечения безопасной и надежной доставки грузов, устойчивой работы транспортно-логистической системы, снижения доли транспортных затрат в конечной цене товара. Исходя из этого, в целях обеспечения согласованных действий участников транспортно-технологических процессов необходимо безотлагательно пересмотреть отраслевые и ведомственные нормативные документы в сфере обеспечения безопасности для приведения их во взаимное соответствие и в соответствии с действующим законодательством РФ и международными правовыми актами.

По итогам состоявшегося обсуждения участники форума рекомендовали обратиться с предложениями

**В адрес Правительственной Комиссии по транспорту и связи:**

- провести специальное заседание комиссии с привлечением представителей профильных органов государственной власти, научных организаций и участников рынка транспортных услуг по вопросам транспортной безопасности, обратив особое внимание на состояние дел в области ее правового обеспечения, а также безопасности используемых информационных ресурсов.

**В адрес Министерства транспорта РФ:**

- продолжить работу по совершенствованию структуры управления, обеспечивающей решение проблем безопасности на транспорте с учетом их социальной значимости, межотраслевой общности и влияния на окружающую среду, а также существующей видовой специфики реализации;
- в целях повышения управляемости рисков, обусловленных нестыковкой в деятельности различных ведомств и хозяйствующих субъектов, с учетом значимости организующей роли Министерства транспорта РФ разработать комплекс руководящих нормативных документов, регламентирующих дальнейшие меры по реализации Федерального закона от 9 февраля 2007г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», Постановления Правительства Российской Федерации от 22 апреля 2009 г. № 354, «Закона о техническом регулировании» № 184-ФЗ и других законодательных актов;

- по мере согласования и утверждения органами исполнительной власти сводов правил, инструкций, а также издания технических регламентов контролировать проведение переработки ведомственных нормативных документов, предусмотрев их межотраслевую корреляцию или унификацию, в перспективе — создание единой нормативной базы;

- содействовать разработке и внедрению правовых норм, регламентирующих использование средств инструментального контроля работоспособности и надежности программно-аппаратных комплексов, обеспечивающих безопасность и эффективность функционирования объектов транспортной инфраструктуры;

- включить в планы работ отраслевых агентств, находящихся в ведении Министерства транспорта РФ:

а) разработку паспортов безопасности объектов транспорта и транспортной инфраструктуры с указанием возможных рисков;

б) подготовку нормативных документов по обязательному формированию 3D-модели объектов транспорта и транспортной инфраструктуры;

- усилить роль научного обоснования при принятии решений о разработке документов по обеспечению транспортной безопасности, в частности в связи с необходимостью решения проблемы создания типового проекта оснащения транспортных узлов комплексом технических средств охраны, а также последующей разработки и производства такого комплекса с привязкой к конкретным объектам.

**В адрес органов законодательной власти (Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации, Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации):**

- оценивая позитивно законодательные инициативы и принятые Законы Российской Федерации, касающиеся развития транспортной системы, участники форума отмечают необходимость совершенствования законодательства в сфере транспортной безопасности, устранения используемых отсылочных норм;

- с учетом сложного и, в ряде случаев, противоречивого толкования отраслевых и ведомственных нормативных документов, а также наличия их нестыковки, уделить серьезное внимание необходимости совершенствования и гармонизации нормативно-правовой базы с учетом развития норм междуна-



родного права в области транспорта и транспортной безопасности. Такой подход будет способствовать формированию единого правового пространства, что особенно важно для эффективного функционирования мультимодальных транспортных систем;

- выступить с законодательной инициативой о внесении соответствующих изменений в отраслевые, ведомственные, нормативно-правовые акты (Устав железнодорожного транспорта, Воздушный кодекс, Кодекс торгового мореплавания, Кодекс внутреннего водного транспорта, Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта) и применения методических рекомендаций, обеспечивающих единый подход при формировании законодательной базы регионов по вопросам транспортной безопасности.

#### **В адрес участников рынка транспортных услуг:**

- в связи с заменой государственной системы вертикальной организации управления на систему рыночных горизонтальных договорных отношений хозяйствующих субъектов, некоммер-

ческих партнерств, корпораций (со своими структурами управления), саморегулируемых организаций (СРО) отражать в договорах, соглашениях, регламентирующих взаимодействие сторон, ответственность за обеспечение необходимого уровня транспортной безопасности;

- учитывая закрепление прав и обязанностей субъектов транспортной инфраструктуры и перевозчиков в области обеспечения транспортной безопасности, в соответствии со статьей 12 Федерального закона № 16-ФЗ предусмотреть в уставных документах, регулирующих деятельность этих организаций, разделы, регламентирующие вопросы обеспечения транспортной безопасности;

- разработчикам проекта единой системы управления безопасностью деятельности в транспортных системах СЗФО обратиться в администрацию Ленинградской области с просьбой о рассмотрении материалов ЕСУБ и, в случае заинтересованности, о поддержке проекта, в том числе в виде реализации положений концепции на базе транспортно-логистических узлов области;

- активизировать деятельность участников по подготовке специалистов в области транспортной безопасности и транспортного права, организовать взаимодействие с учебными заведениями в целях специализации образовательных программ подготовки специалистов в сфере транспортной безопасности на договорной основе;

- объединить усилия участников и профильных научных и проектных организаций для исследования и анализа актуальных проблем транспортной безопасности.

В заключение еще раз отмечу, что комплексная безопасность не может быть реализована только усилиями властей. Нам всем предстоит выполнить масштабную, скрупулезную и последовательную работу по ее осмыслению транспортным сообществом, да и не только транспортным.

Создание условий для реализации многоплановых проблем комплексной безопасности — наша первоочередная задача на ближайшую перспективу, в основе которой ответственность перед гражданами России.