

Кафедра «Управление безопасностью в техносфере»

**КОМПЛЕКСНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ
НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ
И МЕТРОПОЛИТЕНЕ**

ЧАСТЬ I

**ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ
НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ
И МЕТРОПОЛИТЕНЕ**

Под общей редакцией
Пономарёва В.М. и Жукова В.И.

Рекомендовано редакционно-издательским советом
университета в качестве учебного пособия для студентов
специальности «Безопасность жизнедеятельности в техносфере»

Пономарёв В.М., Жуков В.И., Бочаров Б.В., Стручалин В.Г., Жарикова М.Ф., Соколов В.А. **Комплексная безопасность на железнодорожном транспорте и метрополитене. Часть I. Транспортная безопасность на железных дорогах и метрополитене** / под ред. Пономарёва В.М. и Жукова В.И.: Учебное пособие. – М.: МГУПС (МИИТ), 2014. – 279 с.

В учебном пособии рассматриваются вопросы, связанные с комплексной безопасностью на железных дорогах. Излагаются материалы по законодательным основам в области комплексной безопасности на железнодорожном транспорте. Подробно рассматриваются вопросы в области современных угроз актов незаконного вмешательства в деятельность железнодорожного транспорта и метрополитенов, а также мероприятия по обеспечению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средств железнодорожного транспорта и метрополитенов. Значительное место в учебном пособии занимают вопросы безопасности объектов инфраструктуры на железной дороге.

Учебное пособие по дисциплине Транспортная безопасность на железных дорогах подготовлено для специальностей:

190300 *Подвижной состав железных дорог,*

190401 *Эксплуатация железных дорог,*

190901 *Системы обеспечения движения поездов,*

275501 *Строительство железных дорог, мостов и транспортных тоннелей* и по направлению подготовки бакалавров

190700 *Технология транспортных процессов,*

280700 *Техносферная безопасность.*

Учебное пособие предназначено для студентов, аспирантов, бакалавров, магистров, специалистов, а также может быть использовано инженерно-техническим персоналом железных дорог.

Учебное пособие написали:

главы 1, 2 – к.в.н. проф. Бочаров Б.В.;

глава 3 – к.в.н. проф. Бочаров Б.В, д.т.н. проф. Пономарёв В.М., к.т.н. проф. Жуков В.И., ст. преп. Стручалин В.Г.;

глава 4 – д.т.н. проф. Пономарёв В.М., к.т.н. проф. Жуков В.И., ст. преп. Стручалин В.Г.;

глава 5 – Жарикова М.Ф., Соколов В. А.

Рецензенты: профессор кафедры «Строительная механика» МИИТ-а, доктор технических наук Лукьянов Анатолий Михайлович; заместитель директора академии комплексной безопасности по научной работе, кандидат технических наук Ульянов Владимир Андреевич; начальник службы пожарной безопасности филиала РПС «Московский региональный центр», доктор технических наук, старший научный сотрудник, профессор Навценя В.Ю.

ВВЕДЕНИЕ

В структуре национальных интересов России особое место занимают интересы национальной безопасности страны, неотъемлемой составной частью которой являются интересы транспортной безопасности. Национальные интересы РФ определяются как совокупность сбалансированных, жизненно важных интересов личности, общества и государства в экономической, внутривнутриполитической, социальной, международной, информационной, военной, пограничной, экологической, транспортной и других сферах. Интересы национальной безопасности России носят долгосрочный характер и определяют основные цели, стратегические и текущие задачи внутренней и внешней политики государства, в том числе в области транспорта и транспортной безопасности. Современный этап развития российского общества характеризуется возрастающей ролью транспортной сферы. Являясь его системообразующим фактором, она активно влияет на состояние экономической, политической, оборонной и других составляющих безопасности Российской Федерации. От обеспечения комплексной безопасности на железнодорожном транспорте существенным образом зависит национальная безопасность Российской Федерации и в ходе технического прогресса эта зависимость возрастает. Традиционный императив безопасности транспортного процесса сегодня дополняется требованием обеспечения антитеррористической безопасности на транспорте. На формирование национальных интересов Российской Федерации в транспортной сфере большое влияние оказывают с одной стороны положение России в мировом сообществе и основные тенденции в развитии международных отношений на современном этапе, с другой, внутривнутриполитическая обстановка в стране, задачи экономического и социального развития, непосредственно нацеленные на реализацию социально-политических и геополитических интересов и приоритетов государства, на их надежное обеспечение.

В наиболее общем виде национальные интересы Российской Федерации в транспортной сфере состоят:

- в удовлетворении потребностей личности, общества и государства в современном спектре транспортных услуг;
- в достижении путем технического перевооружения и модернизации транспортного комплекса высокой экономической эффективности и безопасности транспортного процесса, в обеспечении доступности транспортных услуг на уровне, гарантирующем социальную стабильность, развитие межрегиональных связей и национального рынка труда, а также бесперебойный характер предоставления транспортных услуг;

- в приведении транспортной безопасности России к уровню международных стандартов, что является необходимым условием: реализации транзитного потенциала транспортного комплекса; развития экспортно-импортных услуг; предупреждения и пресечения преступлений на транспорте, включая терроризм; обеспечение военной безопасности и укреплении России.

Национальные интересы в транспортной сфере обеспечиваются институтами государственной власти, осуществляющими свои функции, в том числе во взаимодействии с действующими на основе Конституции Российской Федерации и законодательства Российской Федерации общественными организациями, субъектами транспортной инфраструктуры и специализированными органами в области транспортной безопасности. Надежное обеспечение транспортной безопасности стало сегодня для многих стран мира, в том числе и для Российской Федерации, одной из самых актуальных задач. Это обусловлено рядом факторов:

- беспрецедентной эскалацией терроризма и диверсий на транспорте, применением со стороны структур внутригосударственного и международного терроризма новых, особо опасных способов совершения диверсионных актов (массовое использование террористов-смертников и транспортных средств как орудие диверсии);

- активизацией национальных и транснациональных форм организованной преступности, специализирующихся на незаконных внешнеэкономических операциях, контрабанде, нелегальной миграции, использующих транспортные артерии в своих преступных целях.

- тесным переплетением терроризма с международным наркобизнесом - главным его финансовым источником. Деятельность по повышению уровня транспортной безопасности аккумулирует в себе не только противодействие незаконному обороту наркотиков, но и пресечение контрабанды оружия, боеприпасами, взрывчатыми веществами, средствами осуществления диверсионных актов;

- непрерывным ростом иных форм неправомерного вмешательства в функционирование транспортного комплекса (блокирование транспортных путей, транспортных средств, хищения и хулиганство на транспорте и т.п.), что приводит к авариям и дестабилизации его работы. Указанные процессы часто сопровождаются у нас и в ряде других стран усилением общей криминогенной обстановки на транспорте, тенденциями сращивания государственных и криминальных структур в транспортной сфере, недостаточно эффективными действиями правоохранительных органов;

- нарастанием на российском транспорте числа аварий и других чрезвычайных ситуаций, обусловленных не только нарушением правил эксплуатации технических систем, но и

физическим состоянием самих этих систем - высокой степенью износа и их техническим несовершенством.

Интересы комплексной безопасности на железнодорожном транспорте являются неотъемлемой составной частью интересов национальной безопасности страны и структурным элементом национальных интересов Российской Федерации. Обеспечение безопасности на транспорте – это система, включающая два блока защиты от угроз:

- обеспечение безопасности от незаконного вмешательства в деятельность транспорта. Это система, включающая технические и иные средства, ограждения, сооружения, специализированные службы и подразделения охраны, правоохранительные органы, организационно-правовые меры, определяющие состояние защищенности жизни и здоровья людей, имущества собственников, объектов транспорта, путей сообщения, транспортных средств и транспортного оборудования от угроз;

- обеспечение безопасности эксплуатации транспорта. Это система, включающая конструирование (проектирование), производство (строительство), испытание и ввод в эксплуатацию транспортных средств, путей сообщения, транспортного оборудования; подготовку и повышение квалификации обслуживающего транспорт персонала; медицинский и метеоконтроль; контроль функционирования путей сообщения, транспортного оборудования, транспортных средств и их движения, организационно-правовые меры, расследование по установлению причин транспортных происшествий (служебное расследование) и их учет, определяющих состояние защищенности жизни и здоровья людей, путей сообщения, транспортного оборудования и транспортных средств, окружающей среды и имущества собственников от угроз.

Комплексная безопасность на железнодорожном транспорте достигается проведением единой государственной политики в области обеспечения транспортной безопасности, системой мер экономического, политического, организационного и иного характера, адекватных угрозам жизненно важным интересам личности, общества и государства в транспортной сфере.

ГЛАВА 1

ПРАВОВЫЕ И ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ОСНОВЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ КОМПЛЕКСНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

1.1 Роль и место комплексной безопасности в современном обществе

В структуре национальных интересов РФ особое место занимают интересы национальной безопасности страны, неотъемлемой составной частью которой являются интересы транспортной безопасности. Известно, что *национальная безопасность* определяется как состояние защищенности личности, общества и государства от внутренних и внешних угроз, которое позволяет обеспечить конституционные права, свободы, достойные качество и уровень жизни граждан, суверенитет, территориальную целостность и устойчивое развитие Российской Федерации, оборону и безопасность государства.

В системе национальной безопасности все её виды (направления) (см. рис. 1.1) находятся в диалектической, функциональной или параметрической взаимосвязи. Диалектическая взаимосвязь проявляется в причинно-следственных связях между факторами угроз (опасностей) и их последствиями.

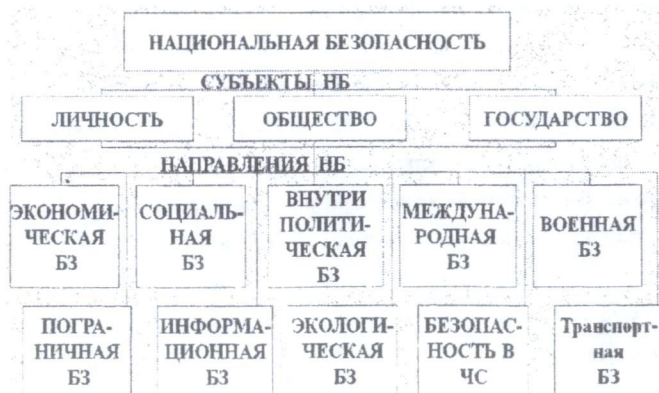


Рис. 1.1 – Система национальной безопасности

Функциональная взаимосвязь проявляется во взаимной зависимости показателей эффективности экономической, социальной, военной, транспортной и других сфер деятельности государства. Самая тесная взаимосвязь с другими сферами существует и у направлений транспортной безопасности и безопасности в ЧС.

Параметрическая взаимосвязь может проявляться между некоторыми видами безопасности через их количественную меру. В качестве такой меры ряд исследователей понимают величину фактического или предотвращенного риска нежелательного явления, от которого требуется защита. Эта величина используется и в некоторых учреждениях и федеральных органах Российской Федерации для оценки качества функционирования системы (подсистем). При этом под риском понимается векторная величина, учитывающая три случайных показателя: величину ущерба от рассматриваемого фактора опасности (угрозы), вероятность возникновения этого фактора и функцию неопределенности ущерба и вероятности этого фактора.

Интересы национальной безопасности России носят долгосрочный характер и определяют основные цели, стратегические и текущие задачи внутренней и внешней политики государства, в том числе в области транспорта и транспортной безопасности.

Современный этап развития российского общества характеризуется возрастающей ролью транспортной сферы. Являясь его системообразующим фактором, она активно влияет на состояние экономической, политической, оборонной и других составляющих безопасности Российской Федерации. От обеспечения транспортной безопасности существенным образом зависит национальная безопасность Российской Федерации и в ходе технического прогресса эта зависимость возрастает. Традиционный императив безопасности транспортного процесса сегодня дополняется требованием обеспечения антитеррористической безопасности на транспорте.

Национальные интересы в транспортной сфере обеспечиваются институтами государственной власти, осуществляющими свои функции, в том числе во взаимодействии с действующими на основе Конституции Российской Федерации и законодательства Российской Федерации общественными организациями, субъектами транспортной инфраструктуры и специализированными органами в области транспортной безопасности.

В последние годы сложилось понятие комплексной безопасности, как наиболее перспективного направления решения задачи защиты жизни, здоровья человека, его имущества, окружающей природы. Из самого термина - "комплексная" - следует, что речь идет о решении нескольких (многих) задач по безопасности одновременно. Это, собственно, вытекает из насущной потребности человека - иметь защиту от всех видов угроз, в том числе и на транспорте. Понятно, что на практике решение такой задачи нереально. Наряду с многочисленными имеющимися угрозами постоянно появляются новые, меняется их характер и степень опасности. Поэтому можно говорить только о достижении некоего компромиссного решения и обеспечивать защиту комплексно только от конечного набора наиболее опасных и реальных угроз.

Понятия "комплексная безопасность" и "комплексные системы безопасности" в последние годы широко используются в практике специалистов, предприятий, фирм, государственных ведомств и других организаций, занимающихся вопросами обеспечения безопасности в различных областях деятельности.

ФГУ НИЦ "Охрана" МВД России на протяжении последних лет внедряет в практику интегрированные (комплексные) системы безопасности, представляющие собой объединение на общей аппаратно-программной платформе средств охранной и пожарной сигнализации (ОПС), контроля и управления доступом (СКУД) и охранного телевидения (СОТ). Это позволяет обеспечить защиту различных объектов от нескольких видов (комплекса) угроз.

В настоящее время имеется достаточно много нормативных документов, стандартов, рекомендаций, ведомственных норм и правил, в которых в той или иной мере рассматриваются вопросы комплексного подхода к безопасности. Существует множество организаций, которые предлагают свои собственные методы в построении комплексных систем безопасности. Все эти подходы имеют много общего, однако есть в них большое количество различий и особенностей, а зачастую и противоречий, что затрудняет их применение на практике.

Задача создания комплексной системы безопасности достаточно сложна и требует серьезного и ответственного подхода, который должен опираться на определенные правила, закреплённые в нормативных документах. Наличие множества факторов, связанных с комплексностью задачи, усложняет эти правила, что может не только мешать эффективному решению поставленных задач, но зачастую приводить к недостаткам.

С выходом основных законодательных актов по транспортной безопасности была конкретизирована деятельность государства и его институтов власти в области обеспечения транспортной безопасности. Понимая, в сущности значение и роль комплексной безопасности, органы исполнительной власти и специалисты в большей степени оперируют понятием транспортной безопасности.

Надежное обеспечение транспортной безопасности стало сегодня для многих стран мира, в том числе и для Российской Федерации, одной из самых актуальных задач (см. рис. 1.2). Это обусловлено рядом факторов:

- беспрецедентной эскалацией терроризма и диверсий на транспорте, применением со стороны структур внутригосударственного и международного терроризма новых, особо опасных способов совершения диверсионных актов (массовое использование террористов-смертников и транспортных средств как орудие диверсии);

- активизацией национальных и транснациональных форм организованной преступности, специализирующихся на незаконных внешнеэкономических операциях, контрабанде, нелегальной миграции, использующих транспортные артерии в своих преступных целях;

- тесным переплетением терроризма с международным наркобизнесом - главным его финансовым источником. Деятельность по повышению уровня транспортной безопасности аккумулирует в себе не только противодействие незаконному обороту наркотиков, но и пресечение контрабанды оружия, боеприпасами, взрывчатыми веществами, средствами осуществления диверсионных актов;

- непрерывным ростом иных форм неправомерного вмешательства в функционирование транспортного комплекса (блокирование транспортных путей, транспортных средств, хищения и хулиганство на транспорте и т.п.), что приводит к авариям и дестабилизации его работы. Указанные процессы часто сопровождаются у нас и в ряде других стран усилением общей криминогенной обстановки на транспорте, тенденциями сращивания государственных и криминальных структур в транспортной сфере, недостаточно эффективными действиями правоохранительных органов;

- нарастанием на российском транспорте числа аварий и других чрезвычайных ситуаций, обусловленных не только нарушением правил эксплуатации технических систем, но и физическим состоянием самих этих систем - высокой степенью износа и их техническим несовершенством.

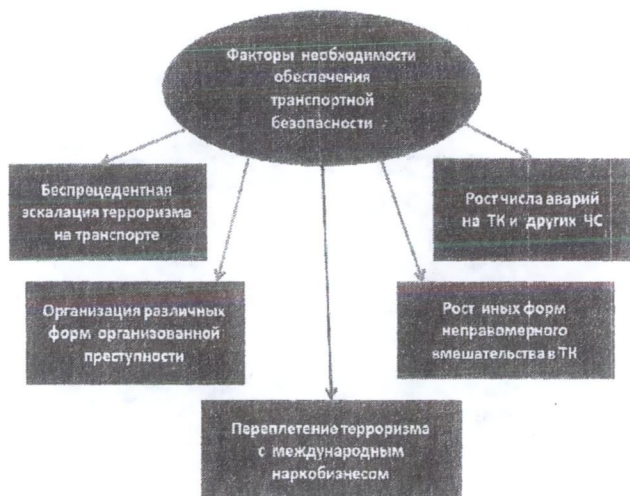


Рис. 1.2 – Факторы необходимости обеспечения транспортной безопасности

Транспорт сегодня — ведущий материальный фактор обеспечения национальной безопасности России. Состояние транспортного комплекса и уровень его защищенности, как прямо, так и косвенно, оказывают влияние и на другие составляющие национальной безопасности: экономическую, научно-техническую, информационную, экологическую и прочие. Транспорт, ввиду специфики своей работы, сам по себе является потенциальным источником опасности, а если в его деятельность вмешиваются незаконными агрессивными действиями, то потенциальная опасность становится реальной опасностью с тяжелейшими последствиями. Именно это и привлекает к транспорту террористов всех мастей. Не случайно печальная статистика последних 10—15 лет свидетельствует: от 50 до 70% совершаемых терактов связано с транспортом, причем преимущественно, с общественным. Достаточно вспомнить теракты в токийском, мадридском, московском и лондонском метро. Приходится учитывать и то обстоятельство, что в России общественный транспорт обеспечивает жизнедеятельность 1,5 тысячи городских и 20 тысяч сельских населенных пунктов, осуществляя около 85% всех пассажирских перевозок в стране.

Россия имеет протяженные транспортные коммуникации. На её территории располагается сотни тысяч транспортных объектов. Только на железных дорогах их свыше 70 тысяч. Для того чтобы гарантированно защитить их от объективных нападений и субъективных преступных посягательств, необходимо подходить к проблеме обеспечения транспортной безопасности комплексно и охватывать все виды транспорта, не отдавая предпочтение каким-то отдельным его видам.

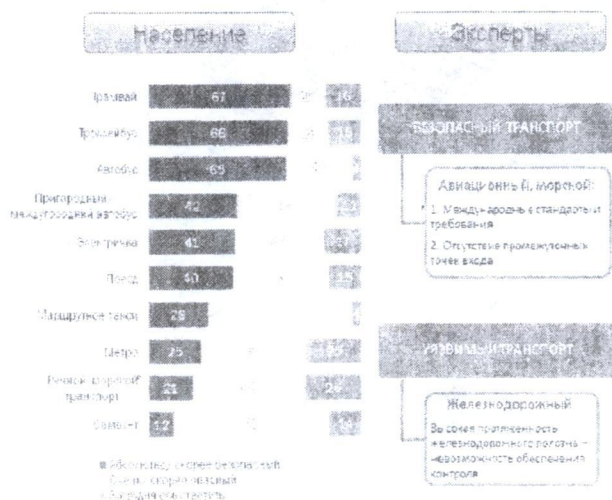


Рис. 1.3 – Оценка безопасности видов транспорта населением и экспертами

На основании данных Всероссийского центрального института исследования общественного мнения (ВЦИОМ), с которым тесно взаимодействует Минтранс, оценка безопасности видов транспорта населением и экспертами представлена на рис. 1.3.

На всех видах транспорта сегодня и в ближайшей перспективе будет проведен целый комплекс мероприятий, призванный обеспечить повышение уровня безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств. На рис. 1.4 представлены результаты опроса населения об отношении к этим предстоящим мероприятиям от террористической угрозы на транспорте.(в % от числа опрошенных россиян, пользующихся различными видами транспорта).

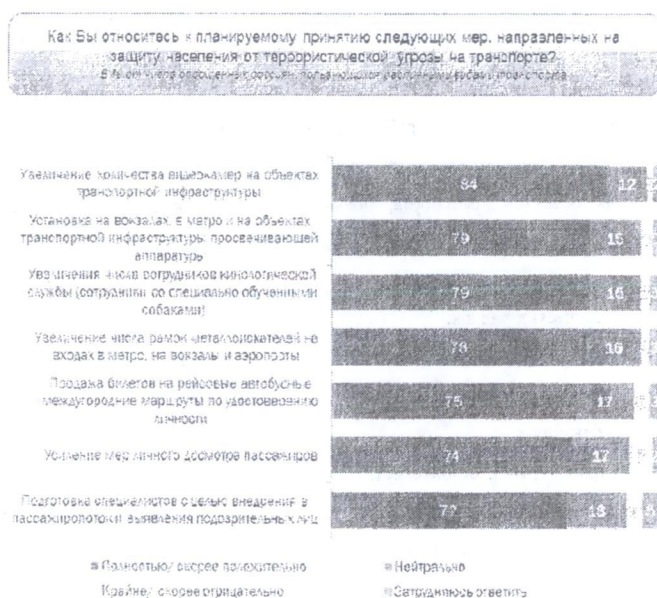


Рис. 1.4 – Результаты опроса населения об отношении к внедряемым на транспорте мероприятиям от террористической угрозы

1.2 Цели, задачи и принципы обеспечения транспортной безопасности в современном обществе. Основные понятия и их определения

Темы транспортной безопасности и её обеспечения сегодня особенно важны и актуальность их будет сохраняться на долгие годы по той простой причине, что касается не просто всех людей в целом, но и каждого в отдельности взятого человека. Ежедневно этот человек тем или иным образом сталкивается с транспортом, и, поэтому вопрос безопасности должен интересовать его в первую очередь, всех людей, то есть общество и государство в целом. В связи с этим *целями* обеспечения транспортной безопасности являются устойчивое и безопасное функционирование транспортного комплекса, защита интересов личности, общества и государства в сфере транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства.

Реализация этой цели позволит повысить безопасность движения, полетов и судоходства, обеспечить эффективную работу аварийно-спасательных служб, подразделений гражданской обороны, специальных служб, достичь безопасного уровня функционирования инфраструктурных объектов транспорта, повысить уровень соответствия транспортной системы задачам обеспечения военной безопасности страны и тем самым создать необходимые условия для соответствующего уровня общенациональной безопасности и снижения террористических рисков.

В рамках данной цели за счет комплекса мероприятий предполагается достичь уровня безопасности движения, полетов и судоходства, соответствующего международным и национальным требованиям.

Обеспечение транспортной безопасности позволит повысить состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от противоправных действий, в том числе террористической направленности, угрожающих безопасной деятельности транспортного комплекса.

Деятельность специализированных аварийно-спасательных служб во взаимодействии с Министерством Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий будет осуществляться на уровне международных и национальных требований.

Будет повышен уровень защищенности транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства, обеспечен более высокий уровень безопасности перевозок грузов, требующих особых условий.

Помимо средств и мероприятий прямого обеспечения безопасности на транспорте огромное значение в достижении данной цели играет развитие средств и эффективных систем надзора в сфере транспорта. Без их совершенствования управление в сфере

обеспечения безопасности транспортной системы будет лишено эффективной обратной связи.

Уровень безопасности транспортной системы в рамках данной цели будет повышен за счет развития систем профессионального допуска к транспортной деятельности путем лицензирования или декларирования (уведомления).

Важную роль в достижении высокого уровня безопасности должно сыграть также обеспечение потребности транспортного комплекса в специалистах с высоким уровнем профессиональной подготовки, отвечающих требованиям безопасности и устойчивости транспортной системы.

Основными задачами обеспечения транспортной безопасности считаются:

1) нормативное правовое регулирование в области обеспечения транспортной безопасности;

2) определение угроз совершения актов незаконного вмешательства;

3) оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;

4) категорирование объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;

5) разработка и реализация требований по обеспечению транспортной безопасности;

6) разработка и реализация мер по обеспечению транспортной безопасности;

7) подготовка специалистов в области обеспечения транспортной безопасности;

8) осуществление контроля и надзора в области обеспечения транспортной безопасности;

9) информационное, материально-техническое и научно-техническое обеспечение транспортной безопасности.

Основными принципами обеспечения транспортной безопасности являются:

1) законность;

2) соблюдение баланса интересов личности, общества и государства;

3) взаимная ответственность личности, общества и государства в области обеспечения транспортной безопасности;

4) непрерывность;

5) интеграция в международные системы безопасности;

6) взаимодействие субъектов транспортной инфраструктуры, органов государственной власти и органов местного самоуправления.

Поэтому основным понятием, от которого мы и будем исходить при определении других понятий - это **национальная безопасность**.

Следующие важные понятия "транспортная безопасность" и "угрозы транспортной безопасности". Сегодня понятие транспортной безопасности преимущественно трактуется

как предупреждение терроризма на транспорте. Драматические события, происшедшие в 2004 году в московском метрополитене, подтвердили, что транспорт продолжает оставаться одной из сфер, наиболее подверженной угрозе терактов. Ранее, как показали события 11 сентября 2001 года в США, а также ряд террористических актов последних лет с применением автомобиля начиненного взрывчаткой, транспортное средство стало использоваться террористами непосредственно как оружие. Вместе с тем, даже с учетом того, что защита личности, общества и государства от терроризма, в том числе в транспортной сфере, провозглашена сегодня в качестве приоритетной задачи, следует иметь в виду, что предотвращение и противодействие террористическим актам на транспорте - лишь часть (хотя и очень значительная и крайне актуальная) проблемы обеспечения транспортной безопасности страны в целом.

Другой ее составной частью являются защита транспортной сферы от иных, в том числе - криминальных форм незаконного вмешательства в действия транспорта, а также от различного рода чрезвычайных ситуаций (происшествий). В наиболее общем виде понятие "транспортная безопасность" может быть определено как:

- система предупреждения, противодействия и пресечения преступлений, включая терроризм, в транспортной сфере;

- система предупреждения на транспорте чрезвычайных происшествий природного и техногенного характера;

- система недопущения либо минимизации материального и морального ущерба на транспорте от преступлений и чрезвычайных происшествий;

- система, направленная на повышение экологической безопасности перевозок, экологической устойчивости транспортной системы;

- система реализации целей национальной безопасности в транспортном комплексе в целом. Системный характер понятия транспортной безопасности определяет необходимость комплексного, системного решения проблем, имеющих в этой сфере.

Транспортная безопасность направлена на защиту: пассажиров, владельцев, получателей и перевозчиков грузов, владельцев и пользователей транспортных средств, транспортного комплекса и его работников, экономики и бюджета страны, окружающей среды от угроз в транспортном комплексе.

Транспортная безопасность призвана обеспечить:

- 1) безопасные для жизни и здоровья пассажиров условия проезда;
- 2) безопасность перевозок грузов, багажа и грузобагажа;
- 3) безопасность функционирования и эксплуатации объектов и средств транспорта;
- 4) экономическую (в том числе - внешнеэкономическую) безопасность;

- 5) экологическую безопасность;
- 6) информационную безопасность;
- 7) пожарную безопасность;
- 8) санитарную безопасность;
- 9) химическую, бактериологическую, ядерную, и радиационную безопасность;
- 10) мобилизационную готовность отраслей транспортного комплекса.

Масштабный спектр различных причин природного, технического и социального характера обуславливает наличие широкого диапазона внутренних и внешних угроз, ослабляющих транспортную безопасность страны.

Под **угрозой** транспортной безопасности понимаются противоправные действия, либо намерения совершить подобные действия, а также процессы природного либо техногенного характера, или их совокупность, препятствующие реализации жизненно важных интересов личности, общества и государства в транспортной сфере, приводящие или способные привести к авариям в транспортном комплексе.



Рис. 1.5 – Понятийный аппарат транспортной безопасности

В понятийном аппарате транспортной безопасности используются так же и другие основные понятия (рис. 1.5):

- **аварийно опасные химические вещества** – опасные химические вещества, при аварийном выбросе (разливе) которого может произойти заражение окружающей среды в поражающих живой организм концентрациях;

- **акт незаконного вмешательства** – противоправное действие (бездействие), в том числе террористический акт, угрожающее безопасной деятельности транспортного комплекса, повлекшее за собой причинение вреда жизни и здоровью людей, материальный ущерб либо создавшее угрозу наступления таких последствий;

- **террористический акт** (сокращённо теракт) — совершение взрыва, поджога или иных действий, устрашающих население и создающих опасность гибели человека, причинения значительного имущественного ущерба либо наступления иных тяжких последствий, в целях воздействия на принятие решения органами власти или международными организациями, а также угроза совершения указанных действий в тех же целях. Такое определение в российском Уголовном Кодексе было установлено с 27 июля 2006 года.

- **террористическая акция** — непосредственное совершение преступления террористического характера в форме взрыва, поджога, применения или угрозы применения ядерных взрывных устройств, радиоактивных, химических, биологических, взрывчатых, токсических, отравляющих, сильнодействующих, ядовитых веществ; уничтожения, повреждения или захвата транспортных средств или других объектов; посягательства на жизнь государственного или общественного деятеля, представителя национальных, этнических, религиозных или иных групп населения; захвата заложников, похищения человека; создания опасности причинения вреда жизни, здоровью или имуществу неопределенного круга лиц путем создания условий для аварий и катастроф техногенного характера либо реальной угрозы создания такой опасности; распространения угроз в любой форме и любыми средствами; иных действий, создающих опасность гибели людей, причинения значительного имущественного ущерба либо наступления иных общественно опасных последствий (Федеральный закон от 25 июля 1998 г. № 130-ФЗ "О борьбе с терроризмом"

- **терроризм**—согласно Федеральному закону Российской Федерации «О противодействии терроризму» терроризм – это идеология насилия и практика воздействия на принятие решения органами государственной власти, органами местного самоуправления и/или международными организациями, связанные с устрашением населения и (или) иными формами противоправных насильственных действий; термины «**терроризм**» и «**террор**» (от латинского **terror** – **страх, ужас**) стали широко употребляться со времен французской буржуазной революции 1789 – 1794 годов. Изначально понятие «террор» как форма борьбы за завоевание и удержание революционной власти употреблялось в положительном

контексте, однако в дальнейшем слово «террорист» превратилось в синоним слова «преступник» и стало носить оскорбительный характер;

- **противодействие терроризму** – деятельность органов государственной власти и органов местного самоуправления по: предупреждению терроризма, в том числе по выявлению и последующему устранению причин и условий, способствующих совершению террористических актов (профилактика терроризма); выявлению, предупреждению, пресечению, раскрытию и расследованию;

- **внутриобъектовый режим в целях обеспечения транспортной безопасности** (далее – **внутриобъектовый режим**) – порядок, обеспечиваемый совокупностью мероприятий и правил, выполняемых лицами, находящимися на ОТИ и ТС, в соответствии с планом по обеспечению транспортной безопасности и иными внутренними распорядительными документами субъекта транспортной инфраструктуры;

- **зона транспортной безопасности** (далее – **зона безопасности**) – часть (наземная, подземная, воздушная, надводная, подводная) ОТИ или ТС, на которой реализованы мероприятия по обеспечению транспортной безопасности, включая зоны, проход в которые осуществляется через контрольно-пропускные пункты (посты);

- **зона транспортной безопасности ограниченного доступа** (далее – **зона безопасности ограниченного доступа**) – часть зоны безопасности, контролируемая и/или охраняемая с помощью технических средств, проход в которую ограничен в соответствии с мероприятиями плана по обеспечению транспортной безопасности и осуществляется через контрольно-пропускные пункты (посты);

- **зона транспортной безопасности свободного доступа** (далее – **зона безопасности свободного доступа**) – часть зоны безопасности, контролируемая с помощью технических средств, проход в которую не ограничивается и осуществляется через контрольно-пропускные пункты (посты);

- **зона уязвимости** (далее – **зона угрозы ОТИ или ТС**) – территория (наземная, подземная, воздушная, надводная, подводная), прилегающая к ОТИ или область вокруг ТС, способная использоваться для совершения АНВ;

- **инженерно-технические системы обеспечения транспортной безопасности** (далее – **инженерно-технические системы ТБ**) – совокупность инженерных сооружений и технических средств обеспечения транспортной безопасности, используемых на ОТИ и/или ТС в целях защиты от АНВ;

- **инженерные сооружения обеспечения транспортной безопасности** (далее – **инженерные сооружения ТБ**) – части конструкции ОТИ или ТС (заграждения, противотаранные устройства, решетки, двери, люки, шлюзы и т.д.), предназначенные для

воспрепятствования, а также задержки или замедления проникновения нарушителя в зону безопасности ОТИ, ТС и/или на их критические элементы;

- **ИССО** – искусственное сооружение;

- **категорирование объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств** - отнесение их к определенным категориям с учетом степени угрозы совершения акта незаконного вмешательства и его возможных последствий;

- **категория ОТИ** – результат комплексной оценки ОТИ, учитывающий его экономическую или иную значимость, последствия от возможных актов незаконного вмешательства, а также степень угрозы их совершения;

- **категория ТС** – результат комплексной оценки ТС, учитывающий его экономическую или иную значимость, последствия от возможных актов незаконного вмешательства, а также степень угрозы их совершения;

- **контрольно-пропускной пункт (пост) обеспечения транспортной безопасности** (далее - КПП) – специально оборудованное место на ОТИ или ТС для осуществления контроля в установленном порядке за проходом людей и проездом транспортных средств в зону безопасности;

- **критический элемент ОТИ и/или ТС** (далее - критический элемент) - строения, помещения, конструктивные, технологические и технические элементы ОТИ и/или ТС, АНВ в отношении которых, приведет к полному или частичному прекращению его функционирования или возникновению чрезвычайных ситуаций;

- **лицо, ответственное за обеспечение транспортной безопасности ОТИ** – должностное лицо, ответственное за обеспечение транспортной безопасности ОТИ в соответствии с законодательством Российской Федерации, в обязанности которого должностными инструкциями вменена указанная функция;

- **лицо, ответственное за обеспечение транспортной безопасности ТС** – должностное лицо, ответственное за обеспечение транспортной безопасности ТС в соответствии с законодательством Российской Федерации, в обязанности которого должностными инструкциями вменена указанная функция;

- **модель нарушителя** – описание нарушителя, включающее совокупность сведений о численности, оснащенности, финансовой обеспеченности, уровне подготовленности, осведомленности и тактике действий потенциальных нарушителей, их мотивации и преследуемых целях при совершении АНВ в отношении ОТИ и/или ТС;

- **нарушитель** - лицо (группа лиц), совершившее или пытающееся совершить АНВ, в том числе с использованием транспортного средства

- **непосредственная угроза** - совокупность конкретных условий и факторов, создающих опасность совершения АНВ;

- **опасные грузы** - вещества, материалы и изделия, обладающие свойствами, проявление которых в транспортном процессе может привести к гибели, травмированию, отравлению, облучению, заболеванию людей и животных, а также к взрыву, пожару, повреждению сооружений, транспортных средств, транспортируемые в упаковке, а также наливом или насыпью в контейнерах, транспортных средствах железнодорожного транспорта;

- **персонал** – совокупность всех постоянных и временных работников субъектов транспортной инфраструктуры (перевозчиков) или иных юридических лиц, осуществляющих деятельность на ОТИ или ТС;

- **подразделения транспортной безопасности** – персонал государственных организаций и/или юридических лиц, привлеченный на законном (договорном) основании для осуществления функций по защите ОТИ и/или ТС от АНВ;

- **пользователи** – лица, пользующиеся услугами субъектов транспортной инфраструктуры (перевозчиков) или иных лиц, осуществляющих деятельность на ОТИ или на ТС;

- **посетители** – не относящиеся к пассажирам, персоналу и пользователям лица, находящиеся на территории ОТИ или на ТС;

- **пост (пункт) управления обеспечением транспортной безопасности ОТИ (ТС)** – специально оборудованное помещение (место), из которого осуществляется контроль состояния транспортной безопасности и управление подразделениями транспортной безопасности, инженерно-техническими системами ТБ;

- **потенциальная угроза** - совокупность вероятных условий и факторов, создающих опасность совершения АНВ;

- **прямая угроза** - совокупность условий и факторов, создавших реальную опасность совершения АНВ;

- **радиоактивные вещества** - не относящиеся к ядерным материалам вещества, являющиеся источниками ионизирующего излучения;

- **силы обеспечения транспортной безопасности** - лица, ответственные за обеспечение транспортной безопасности, подразделения транспортной безопасности и персонал, непосредственно принимающий участие в обеспечении транспортной безопасности согласно плану обеспечения транспортной безопасности ОТИ или ТС;

- **специализированные организации в области обеспечения транспортной безопасности** (далее – специализированные организации) – юридические лица, аккредитованные компетентными органами в области обеспечения транспортной

безопасности в порядке, устанавливаемом Правительством Российской Федерации, для проведения оценки уязвимости ОТИ и ТС;

- **субъекты транспортной инфраструктуры** - юридические и физические лица, являющиеся собственниками ОТИ и ТС или использующие их на ином законном основании;

- **технические средства обеспечения транспортной безопасности** (далее – технические средства ТБ) – системы и средства сигнализации, контроля доступа, досмотра, видеонаблюдения, аудио и видеозаписи, связи, освещения, сбора, обработки, приема и передачи информации, используемые согласно плану по обеспечению транспортной безопасности ОТИ или ТС;

- **транспортная безопасность** - состояние защищенности ОТИ и ТС от АНВ;

- **транспортная функция** – перевозка пассажиров, багажа, грузобагажа, грузов, почты и иного имущества от места посадки (погрузки) к месту высадки (выгрузки) или перегрузки, а также обеспечивающие её технологические процессы;

- **транспортные средства железнодорожного транспорта (ТС)** - железнодорожный подвижной состав в значении, установленном Уставом железнодорожного транспорта Российской Федерации;

- **угроза** – намерение совершить АНВ на ОТИ и ТС;

- **компетентные органы в области обеспечения транспортной безопасности** – федеральные органы исполнительной власти, уполномоченные Правительством Российской Федерации осуществлять функции по оказанию государственных услуг в области обеспечения транспортной безопасности;

- **обеспечение транспортной безопасности** – реализация определяемой государством системы правовых, экономических, организационных и иных мер в сфере транспортного комплекса, соответствующих угрозам совершения актов незаконного вмешательства. Обеспечение ТБ объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств возлагается на субъекты транспортной инфраструктуры, если иное не установлено законодательством России. Объекты транспортной инфраструктуры и транспортные средства, обеспечение ТБ которых осуществляется исключительно федеральными органами исполнительной власти, определяются федеральными законами, нормативными правовыми актами Правительства России;

- **объекты транспортной инфраструктуры** -- технологический комплекс, включающий в себя железнодорожные, трамвайные и внутренние водные пути, контактные линии, автомобильные дороги, тоннели, эстакады, мосты, вокзалы, железнодорожные и автобусные станции, метрополитены, морские торговые, рыбные, специализированные и речные порты, портовые средства, судоходные гидротехнические сооружения, аэродромы, аэропорты,

объекты систем связи, навигации и управления движением транспортных средств, а также иные обеспечивающие функционирование транспортного комплекса здания, сооружения, устройства и оборудование;

- **оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств** – определение степени защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от угроз совершения актов незаконного вмешательства;

- **перевозчик** – юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, принявшие на себя по договору перевозки транспортом общего пользования обязанность доставить пассажира, вверенный им отправителем груз, багаж, грузобагаж из пункта отправления в пункт назначения, а также выдать груз, багаж, грузобагаж уполномоченному на его получение лицу (получателю);

- **специализированные организации в области обеспечения транспортной безопасности** – юридические лица, аккредитованные компетентными органами в области обеспечения транспортной безопасности в порядке, устанавливаемом Правительством Российской Федерации, для проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;

- **субъекты транспортной инфраструктуры** – юридические и физические лица, являющиеся собственниками объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств или использующие их на ином законном основании;

- **транспортная безопасность** – состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства;

- **транспортные средства** – воздушные суда, суда, используемые в целях торгового мореплавания или судоходства, железнодорожный подвижной состав, подвижной состав автомобильного и электрического городского наземного пассажирского транспорта в значениях, устанавливаемых транспортными кодексами и уставами;

- **транспортный комплекс** – объекты и субъекты транспортной инфраструктуры, транспортные средства;

- **уровень безопасности** – степень защищенности транспортного комплекса, соответствующая степени угрозы совершения акта незаконного вмешательства. Перечень уровней безопасности и порядок их объявления при изменении степени угрозы совершения акта незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса устанавливаются Правительством Российской Федерации.

- **ядовитые вещества** – вещества, способные вызывать отравление при вдыхании (паров, пыли), попадании внутрь и (или) контакте с кожей.

1.3 Система управления обеспечением транспортной безопасности и её структура

Система управления обеспечением транспортной безопасности включает в себя субъекты и объекты управления и организацию взаимодействия между ними.

К субъектам управления относятся:

- международные органы и организации;
- национальные государственные органы различных уровней;
- органы местного самоуправления.

Объектами управления являются хозяйствующие субъекты, включая третьих лиц, страховщики, службы транспортной безопасности, потребители транспортных услуг. В конкретных случаях субъектно-объектные отношения (в управленческом смысле) могут возникать между указанными органами, организациями и лицами в различных комбинациях, могут даже менять их местами.

Интересом и целью субъектов управления обеспечением транспортной безопасности в соответствии с принципом конечной ответственности государства за транспортную безопасность является достижение ее установленного уровня, предотвращение (минимизация) ущерба всех видов, соответственно, для хозяйствующих субъектов — их экономический успех (прибыль), для потребителей транспортных услуг — качественные (в т. ч. безопасные) транспортные услуги.

Государственное управление в данной сфере во всех своих решениях должно гармонизировать перечисленные интересы на максимально достижимом в конкретных случаях уровне.

Основными видами управленческих воздействий в адрес объектов управления являются:

- выработка и установление норм, правил и требований по обеспечению транспортной безопасности;
- контроль, надзор за их исполнением;
- санкции в случае неисполнения;
- определение общеэкономических условий деятельности хозяйствующих субъектов;
- договорные условия с хозяйствующими субъектами в рамках государственно-частного партнерства;
- в необходимых случаях бюджетное финансирование мероприятий транспортной безопасности хозяйствующих субъектов и нижестоящих бюджетов разных типов.

В соответствии с данными видами управленческих воздействий должны быть сформированы полномочия органов государственной власти и местного самоуправления, построена их субординация по вертикали и координация по горизонтали.

Управление должно быть:

- рефлексивно и адаптивно к текущим и прогнозируемым угрозам транспортной безопасности (надзор, контроль, мониторинг, оценка угроз, планирование);
- обеспечено ресурсно (кадры, научно-техническое развитие, информатизация, материально-техническое обеспечение, собственные средства хозяйствующих субъектов и средства бюджетов, нормативно-правовая база);
- подготовлено к возможным кризисным ситуациям (планы, учения, тренинги, неприкосновенный запас определенных ресурсов);
- целенаправленным, устанавливая цели управления в формате «уровень транспортной безопасности — сроки достижения»;
- спланированным на основе прогнозных оценок угроз, международных условий и иных развивающихся процессов;
- ориентированным на достижение уровня транспортной безопасности не ниже лучших мировых показателей;
- комплексным и скоординированным в отношении всех субъектов и объектов управления и управленческих воздействий;
- динамичным (временные органы: комиссии, штабы и т.п.);
- прозрачным, легитимным, основанным на общедоступной законодательной и иной нормативно-правовой базе;
- координирующим, обеспечивая координацию через специально уполномоченный федеральный орган исполнительной власти;
- обеспечено поддержкой спецслужб только в рамках принадлежащих исключительно им специальных полномочий.

Структуру и конкретные полномочия органов федеральной исполнительной власти должно определять Правительство Российской Федерации.

Структура системы управления обеспечением транспортной безопасности в Российской Федерации представлена на рис. 1.6:

- Минтранс России;
- Департамент транспортной безопасности и специальных программ;
- управления транспортной безопасности в подведомственных Минтрансу России федеральных агентствах и службе;
- специализированные организации в области обеспечения транспортной безопасности и субъекты транспортной инфраструктуры; контрольно-надзорные функции исполняет Ространснадзор.



Рис. 1.6 - Структура системы управления обеспечением транспортной безопасности в Российской Федерации

Росжелдор – компетентный орган в области обеспечения транспортной безопасности в сфере железнодорожного транспорта (постановлением Правительства Российской Федерации от 22.04.2009 № 354 в Положение о Федеральном агентстве железнодорожного транспорта внесены изменения, определяющие соответствующие полномочия). В июне 2009 г. в составе Росжелдора создано Управление транспортной безопасности. Проведена работа по укомплектованию подразделений транспортной безопасности во всех семи территориальных управлениях Росжелдора.

К компетенции Росжелдора как компетентного органа в области обеспечения транспортной безопасности относятся пять функций:

- утверждение результатов оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;
- утверждение планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;
- аккредитация специализированных организаций в области обеспечения транспортной безопасности на железнодорожном транспорте;

- категорирование объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;
- ведение реестра категорированных объектов.

Структура системы обеспечения транспортной безопасности для метрополитена принципиально должна соответствовать структуре такой же системы на железнодорожном транспорте.

Указом Президента Российской Федерации от 31 марта 2010 № 403 (далее – Указ) было предусмотрено создание комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте, прежде всего на метрополитене и других видах общественного транспорта (далее – Комплексная система) и в этих целях – комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте, прежде всего на метрополитене и других видах общественного транспорта, предусматривающей объединение сил и средств федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления и организаций, в полномочия которых входит решение вопросов по обеспечению безопасности на транспорте (далее – комплексная программа).

Основными составными элементами комплексной программы являются:

- единый комплекс мероприятий по обеспечению безопасности населения на транспорте, а также по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций на транспорте, в том числе осуществляемых в рамках единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций;
- система федерального, регионального и муниципального законодательства, нормативных правовых документов и ведомственных актов, интегрированная с международными нормами права в области обеспечения транспортной безопасности;
- многоуровневое информационное пространство, в том числе взаимосвязанные автоматизированные информационные и аналитические системы, обеспечивающие проведение уполномоченными Правительством Российской Федерации федеральными органами исполнительной власти мероприятий по обеспечению безопасности населения на транспорте. Информационные и аналитические системы, в том числе автоматизированные, строятся по территориально-распределенному принципу с единым центром управления базами данных в области обеспечения транспортной безопасности;
- система профессиональной подготовки, обучения и аттестации специалистов и должностных лиц в области обеспечения транспортной безопасности, а также персонала, принимающего участие в обеспечении безопасности населения на транспорте;
- система информирования и оповещения населения на транспорте;

- система мониторинга и государственного контроля (надзора) обеспечения безопасности населения на транспорте.

В Программе в рамках направления "Повышение защищенности пассажиров и персонала на транспорте от актов незаконного вмешательства, в том числе террористической направленности, а также от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера" представлены мероприятия по обеспечению безопасности населения на метрополитене, автомобильном, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве, на железнодорожном транспорте, воздушном транспорте, а также на морском и внутреннем водном транспорте. По остальным направлениям мероприятия Программы сгруппированы по функциональному признаку (без сегментирования по видам транспорта) по следующим группам:

- общепрограммные мероприятия в области обеспечения безопасности населения на транспорте;

- мероприятия по государственному контролю (надзору) в области обеспечения безопасности населения на транспорте;

- мероприятия по разработке новых технических средств для обеспечения защищенности объектов транспортной инфраструктуры от террористических актов, а также по осуществлению мер антитеррористической направленности;

- мероприятия по защите от угрозы техногенного и природного характера, информированию и оповещению населения на транспорте;

- мероприятия по защите населения на транспорте от угрозы совершения актов незаконного вмешательства.

Реализацию мероприятий по обеспечению безопасности населения на транспорте в полном объеме на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах, находящихся в ведении органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления, планируется осуществить в соответствии с требованиями Федерального закона "О транспортной безопасности" после проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, их категорирования, разработки и утверждения планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, что позволит обеспечить проведение эффективных мероприятий с учетом специфики местных условий и определить необходимые затраты с учетом средств федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации, а также средств внебюджетных источников (см. рис 1.7.).

1.4 Правовые и организационные основы системы обеспечения транспортной безопасности

Одной из важных задач международного и государственного регулирования в сфере транспортной безопасности является разработка правовых и организационных основ системы обеспечения транспортной безопасности.

Что из себя представляет само понятие «государственное регулирование» в общем случае для всех сфер деятельности? Вполне очевидно, что - это воздействие государства в лице государственных органов на какие-то объекты, процессы и участвующих в них лиц. В нашем случае мы ведём речь о такой сфере деятельности, как обеспечение транспортной безопасности, охватывая лишь часть её, то есть мы будем вести речь о некоторых вопросах транспортной безопасности. Поэтому государственное регулирование вопросов транспортной безопасности будет означать воздействие государства в лице государственных органов на объекты транспортной инфраструктуры и транспортные средства, процессы и участвующих в них лиц. Осуществляется для того, чтобы придать процессам организованный характер, упорядочить действия транспортных субъектов, обеспечить соблюдение законов, государственных, общественных и интересов каждой личности, будь то это пассажир или работник транспортной сферы. -

Правовые основы системы обеспечения транспортной безопасности включают:

- общие правовые основы обеспечения транспортной безопасности в целом всего транспортного комплекса государства;

- частные правовые основы обеспечения транспортной безопасности по видам транспорта.

Как правило, правовые основы должны содержать следующие элементы:

- общие положения;
- основные источники правового регулирования в области обеспечения транспортной безопасности;
- основные цели и задачи системы обеспечения транспортной безопасности;
- принципы обеспечения транспортной безопасности;
- права субъектов транспортной инфраструктуры и перевозчиков в данной сфере;
- полномочия органов и должностных лиц, отвечающих за транспортную безопасность, контроль и ответственность.

В общих положениях правовых основ обеспечения транспортной безопасности могут быть указаны их сущность, предназначение, условия их формирования, краткое содержание и основная терминология, применяемая в этой сфере и утверждённая законами и подзаконными правовыми актами.

Основными источниками правового регулирования обеспечения транспортной безопасности являются:

- Воздушный кодекс РФ от 19.03.1997г. №60-ФЗ;
- Кодекс внутреннего водного транспорта РФ от 25.10.2001г. №136-ФЗ;
- Устав автомобильного транспорта РФ от 08.01.2007г. №259-ФЗ;
- Федеральный закон от 10.01.2003г. №17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»;
- Кодекс РФ об административных правонарушениях от 30.12.2001г. № 195-ФЗ;
- Уголовный кодекс от 13.06.1996г. № 63-ФЗ;
- Федеральный закон от 09.02.2007г. №16-ФЗ «О транспортной безопасности» (основополагающий нормативный правовой акт);
- Федеральный закон от 06.03.2006г. №35-ФЗ «О противодействии терроризму»;
- Федеральный закон от 26 декабря 2008 г. № 294-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» (Регулирует отношения в области организации и осуществления государственного контроля (надзора), муниципального контроля и защиты прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора), муниципального контроля. Настоящим Федеральным законом устанавливаются:

1) порядок организации и проведения проверок юридических лиц, индивидуальных предпринимателей органами, уполномоченными на осуществление государственного контроля (надзора), муниципального контроля;

2) порядок взаимодействия органов, уполномоченных на осуществление государственного контроля (надзора), муниципального контроля, при организации и проведении проверок;

3) права и обязанности органов, уполномоченных на осуществление государственного контроля (надзора), муниципального контроля, их должностных лиц при проведении проверок;

4) права и обязанности юридических лиц, индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора), муниципального контроля, меры по защите их прав и законных интересов).

Подзаконные нормативно-правовые акты:

- Указ Президента РФ от 31.03.2010г. №403 «О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте»;

- Постановление Правительства РФ от 31.03.2009г. №289 «Об утверждении Правил аккредитации юридических лиц для проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств»;
- Постановление Правительства РФ от 10.12.2008г. №940 «Об уровнях безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств и о порядке их объявления (установления)»;
- Приказы ФСТ России от 20.08.2012г. №562-а; от 17.07.2012г. №481-а; от 30 мая 2012г. №361-а и др. «Об установлении тарифов на услуги по проведению оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств»;
- Указ Президента РФ от 31.03.2010г. №403 «О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте»;
- Постановление Правительства РФ от 31.03.2009г. №289 «Об утверждении Правил аккредитации юридических лиц для проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств»;
- Постановление Правительства РФ от 10.12.2008г. №940 «Об уровнях безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств и о порядке их объявления (установления)»;
- Приказы ФСТ России от 20.08.2012г. №562-а; от 17.07.2012г. №481-а; от 30 мая 2012г. №361-а и др. «Об установлении тарифов на услуги по проведению оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств»;
- Приказ Министерства транспорта России от 12.04.2010г. №87 «О порядке проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств»;
- Приказ Министерства транспорта России от 29.04. 2011г. №130 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов метрополитена»;
- Приказ Министерства транспорта России от 08.02.2011г. №42 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств автомобильного транспорта и дорожного хозяйства»;
- Приказ Министерства транспорта России от 08.02.2011г. №41 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и речного транспорта»;
- Приказ Министерства транспорта России от 08.02.2011г. №43 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности

для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств железнодорожного транспорта»;

- Приказ Министерства транспорта России от 15.11.2010г. №48 «Об утверждении отраслевых типовых норм времени на работы по проведению оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства»;

- Приказ Министерства транспорта России от 06.09.2010г. №194 «О порядке получения субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками информации по вопросам обеспечения транспортной безопасности»;

- Приказ Минтранса России №52, ФСБ России №112, МВД России №134 от 05.03.2010г. «Об утверждении Перечня потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств»;

- Приказ Министерства транспорта России от 11.02.2010г. №34 «Об утверждении порядка разработки планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств»;

- Приказ Министерства транспорта России от 29.01.2010г. №22 «О порядке ведения Реестра категорирования объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств».

Процессы правового регулирования обеспечения транспортной безопасности являются непрерывными и оказывают воздействие на безопасное развитие транспорта на ближайшую перспективу. В дальнейшем нормативно-правовые документы с учётом изменения условий обстановки и накопления опыта уточняются и совершенствуются.

Ответственность за нарушение требований обеспечения транспортной безопасности или их неисполнение устанавливается в административном и уголовном порядке.

Административная ответственность субъектов транспортной инфраструктуры и перевозчиков: КоАП РФ, статья 11.15.1. Неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности:

1. Неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств - влечет наложение административного штрафа на граждан в размере от трех тысяч до пяти тысяч рублей; на должностных лиц - от двадцати тысяч до тридцати тысяч рублей; на юридических лиц - от тридцати тысяч до пятидесяти тысяч рублей.

2. Повторное совершение административного правонарушения, предусмотренного частью 1 настоящей статьи, - влечет наложение административного штрафа на граждан в размере пяти тысяч рублей; на должностных лиц - от тридцати тысяч до сорока тысяч

рублей; на индивидуальных предпринимателей - от тридцати тысяч до сорока тысяч рублей либо административное приостановление деятельности на срок до девяноста суток; на юридических лиц - от пятидесяти тысяч до шестидесяти тысяч рублей либо административное приостановление деятельности на срок до девяноста суток.

КоАП РФ, статья 19.7.5. Непредставление информации об актах незаконного вмешательства. Непредставление или несвоевременное представление субъектом транспортной инфраструктуры либо перевозчиком информации об угрозах совершения или о совершении актов незаконного вмешательства на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах в компетентные органы в области обеспечения транспортной безопасности - влечет наложение административного штрафа на граждан в размере от трех тысяч до пяти тысяч рублей; на должностных лиц - от двадцати тысяч до тридцати тысяч рублей; на юридических лиц - от тридцати тысяч до пятидесяти тысяч рублей.

Уголовная ответственность субъектов транспортной инфраструктуры и перевозчиков:

УК РФ, статья 263. Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена

1. Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена лицом, в силу выполняемой работы или занимаемой должности обязанным соблюдать эти правила, за исключением случаев, предусмотренных ст. 271.1. настоящего Кодекса, а равно отказ указанного лица от исполнения своих трудовых обязанностей в случае, когда такой отказ запрещен законом, если эти деяния повлекли по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека либо причинение крупного ущерба, -наказываются штрафом в размере от ста тысяч до трехсот тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период от одного года до двух лет, либо ограничением свободы на срок до четырех лет, либо принудительными работами на срок до двух лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового, либо арестом на срок до шести месяцев, либо лишением свободы на срок до двух лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового.

2. Те же деяния, повлекшие по неосторожности смерть человека, - наказываются принудительными работами на срок до пяти лет либо лишением свободы на тот же срок.

3. Деяния, предусмотренные частью первой настоящей статьи, повлекшие по неосторожности смерть двух или более лиц, - наказываются принудительными работами на срок до пяти лет либо лишением свободы на срок до семи лет.

Примечание. Крупным ущербом в настоящей статье признается ущерб, сумма которого превышает один миллион рублей.

УК РФ, статья 263.1. Неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах.

1. Неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах лицом, ответственным за обеспечение транспортной безопасности, если это деяние повлекло по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека либо причинение крупного ущерба, - наказывается штрафом в размере до восьмидесяти тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период до шести месяцев либо ограничением свободы на срок до трех лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового.

2. То же деяние, повлекшее по неосторожности смерть человека, - наказывается ограничением свободы на срок до четырех лет, либо принудительными работами на срок до пяти лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового, либо лишением свободы на срок до пяти лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового.

3. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц, - наказывается принудительными работами на срок до пяти лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового либо лишением свободы на срок до семи лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового.

Примечание. Крупным ущербом в настоящей статье признается ущерб, сумма которого превышает один миллион рублей.

Организационные основы обеспечения транспортной безопасности включают:

- оценку обстановки и определение угроз совершения актов незаконного вмешательства;
- оценку уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;
- категорирование объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;
- принятие решения на разработку плана и планирование мероприятий обеспечения транспортной безопасности;
- организацию управления и взаимодействия;
- реализацию планов обеспечения транспортной безопасности;
- осуществление контроля и надзора в области обеспечения транспортной безопасности.

Оценка обстановки и определение угроз совершения актов незаконного вмешательства проводятся с учётом реального состояния безопасности конкретных ОТИ и ТС, действующей на данный момент времени нормативно-правовой базы и официально определённых потенциальных угроз. Совместным согласованием Минтранса России, ФСБ России и МВД России на настоящее время определены потенциальные угрозы совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

Осуществление контроля и надзора в области обеспечения транспортной безопасности проводится в соответствии с Федеральным Законом от 26.12.2008г. N 294-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля», статьями 5.1. и 11.1. Федерального закона от 09.02.2007 г. №16-ФЗ «О транспортной безопасности». Возлагается он Постановлением Правительства Российской Федерации от 09.06.2010 г. N 409 «Об осуществлении должностными лицами федеральной службы по надзору в сфере транспорта контрольных (надзорных) функций» на должностных лиц федеральной службы по надзору в сфере транспорта контрольных (надзорных) функций (см. рис. 1.8).

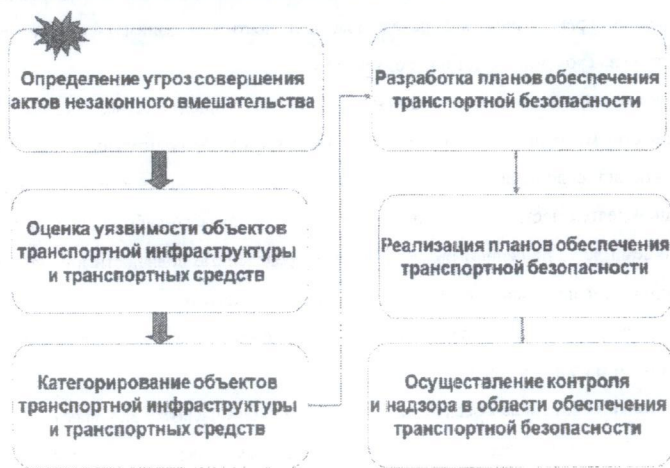


Рис. 1.8 – Схема реализации федерального закона, №16-ФЗ от 09.02.2007 г. «О транспортной безопасности».

Основными мероприятиями государственного контроля являются:

- совершенствование и расширение информационно-телекоммуникационной инфраструктуры сети передачи данных для осуществления функций надзора и контроля;
- создание автоматизированных центров контроля и надзора на транспорте (на базе действующих дежурно-диспетчерских служб Ространснадзора, 1 – главный, 8 – территориальных);
- разработка системы дистанционного контроля и надзора при перевозках опасных грузов с использованием спутниковой системы ГЛОНАСС/GPS и создание системы идентификации транспортного средства;
- создание системы дистанционного контроля и надзора транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры I категории;
- создание автоматизированной информационной системы взаимодействия Ространснадзора с системой обеспечения вызова экстренных служб (Система «112»);
- создание информационных систем дистанционного контроля и надзора готовности, дислокации и перемещения дежурных сил и средств аварийно-спасательных формирований Минтранса России с использованием спутниковой системы ГЛОНАСС/GPS.

ГЛАВА 2

СОВРЕМЕННЫЕ УГРОЗЫ АКТОВ НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА В ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА И МЕТРОПОЛИТЕНОВ

2.1 Классификация и характеристика современных угроз актов незаконного вмешательства

Под угрозой в сфере транспорта принято понимать намерение совершить акт незаконного вмешательства (АНВ) на объектах транспортной инфраструктуры (ОТИ) и транспортном средстве (ТС).

Основными угрозами на транспорте являются:

- террористические и диверсионные акции (угон или захват воздушных, морских, речных судов, железнодорожного подвижного состава, автотранспорта, взрывы на железнодорожных вокзалах, на транспорте, диверсии против гидротехнических сооружений и др.);
- иные случаи незаконного вмешательства в функционирование транспорта, (наложение посторонних предметов на рельсы, разбордование устройств железнодорожных путей, телефонный "терроризм", противоправное блокирование аэропортов и основных транспортных магистралей), угрожающие жизни и здоровью пассажиров, несущие прямой ущерб транспортной сфере и порождающие в обществе негативные социально-политические, экономические, психологические последствия;
- криминальные действия против пассажиров;
- криминальные действия против грузов;
- чрезвычайные происшествия (аварии), обусловленные состоянием транспортных технических систем (их изношенностью, аварийностью, несовершенством), нарушением правил эксплуатации технических систем, в том числе, нормативных требований по экологической безопасности при перевозках, а также природными факторами, создающими аварийную обстановку и влекущими за собой материальные потери и человеческие жертвы.

К числу угроз следует отнести и негативные последствия недостаточной разработанности нормативной правовой базы, регулирующей отношения в транспортной сфере, а также изъяны в правоприменительной практике.

Угрозы транспортной безопасности России классифицируются по ряду оснований: по степени значимости; по характеру угроз; по сферам и формам проявления и т.п.

По характеру источников угрозы подразделяются на:

- угрозы социогенного характера (неправомерное вмешательство в функционирование транспорта, терроризм, хищения, хулиганство, блокирование путей и транспортных средств,

нарушение правил эксплуатации технических средств, несовершенство этих правил и законодательной базы, касающейся транспортного комплекса):

- угрозы техногенного характера (порожденные некачественным состоянием материально-технической части транспортной сферы, недостаточным уровнем квалификации обслуживающего персонала);

- угрозы природного характера (наводнения, оползни, землетрясения, снежные и песчаные заносы на дорогах, цунами, тайфуны и т.п.).

Кроме того, источники угроз транспортной безопасности Российской Федерации идентифицируются как "внешние" и "внутренние".

К внешним источникам угроз относят:

- деятельность иностранных политических, экономических, военных, разведывательных и транспортных структур, направленная против интересов Российской Федерации в транспортной сфере;

- обострение международной конкуренции за обладание новыми транспортными рынками, новыми транспортными технологиями и природными ресурсами;

- стремление ряда стран к доминированию на мировом транспортном пространстве и вытеснению России с традиционных транспортных рынков;

- увеличение технологического отрыва ведущих держав мира от России и наращивание их возможностей по противодействию созданию конкурентоспособных российских транспортных технологий;

- деятельность международных террористических организаций.

К внутренним источникам угроз относят:

- критическое материально-техническое состояние некоторых отраслей транспортного комплекса;

- неблагоприятную криминогенную обстановку, сопровождающуюся тенденциями сращивания государственных и криминальных структур в транспортной сфере;

- недостаточную координацию деятельности федеральных органов государственной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации по формированию и реализации единой государственной политики в транспортном комплексе и обеспечения его безопасности.

Серьезные просчеты, допущенные на начальном этапе проведения экономических реформ, ослабление системы государственного регулирования и контроля, проникновение криминальных структур в сферу управления бизнесом, крупными производствами, торговыми организациями и товаропроводящими сетями способствуют формированию спектра угроз транспортной безопасности в экономической сфере. К их числу относятся:

- недостаточная эффективность системы государственного регулирования отношений в сфере транспорта, наличие структурных диспропорций, препятствий установлению рыночных отношений;

- проблемы ресурсной, финансовой и технологической зависимости национального транспорта от других стран, отставание России от ведущих стран по уровню информатизации сферы транспорта;

- недостаточное финансирование мероприятий по обеспечению транспортной безопасности Российской Федерации;

- снижение уровня подготовки высококвалифицированных научных и инженерно-технических кадров, нехватка квалифицированных специалистов в области обеспечения транспортной безопасности и др.

По диапазону и уровню возможных угроз транспортная инфраструктура относится к числу наиболее критических из объектов в следствие:

- возрастания транспортных перевозок опасных грузов (ядерного оружия, нефти, химически опасных веществ, радиационных материалов, отходов атомной промышленности к месту захоронения);

- высокой степени изношенности и аварийности объектов транспортного комплекса;

- возрастания интенсивности движения транспорта по мере развития экономики страны, освоения новых территорий, налаживания работы международных транспортных коридоров;

- роста дорожно-транспортной аварийности, являющейся одной из серьезнейших социально-экономических проблем, ущерб от которой, по экспертным оценкам, составляет от 4 - 5% валового национального продукта, а число погибших и раненных достигает 1,5 млн. человек;

- факта совершенствования методов и способов противоправной деятельности преступных формирований, в первую очередь террористических организаций, по отношению к транспортному комплексу, усилением опасной тенденции к объединению и координации их деятельности на общефедеральном и на межгосударственном уровнях.

Между тем действующая в стране государственная система мер по обеспечению безопасности на транспортных объектах, применяемые методы, приемы и средства защиты граждан и среды обитания в случаях чрезвычайных происшествий на транспорте не в полной мере адекватны существующим и потенциальным угрозам.

В целях систематизации и адекватности вводимым уровням опасности на транспорте все угрозы актов незаконного вмешательства классифицируются на потенциальные, непосредственные и прямые.

Потенциальная угроза - совокупность вероятных условий и факторов, создающих опасность совершения АНВ.

Непосредственная угроза - совокупность конкретных условий и факторов, создающих опасность совершения АНВ.

Прямая угроза - совокупность условий и факторов, создавших реальную опасность совершения АНВ.

В зависимости от угроз совершения АНВ на транспортном комплексе адекватно устанавливаются уровни безопасности (рис. 2.1).

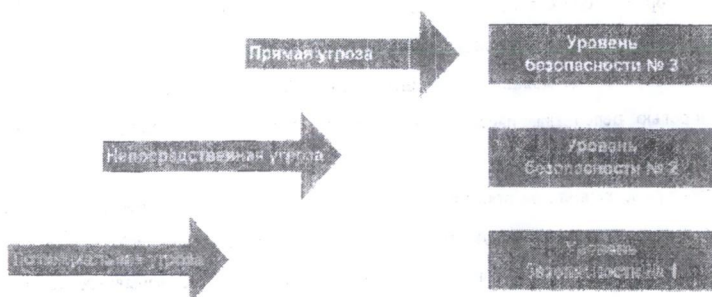


Рис. 2.1 - Степень угрозы и уровни безопасности на транспортном комплексе;

Уровень безопасности ОТИ и ТС - степень защищенности транспортного комплекса, соответствующая степени угрозы совершения акта незаконного вмешательства.

Полномочия по установлению перечня уровней безопасности и порядка их объявления при изменении степени угрозы совершения акта незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса принадлежат Правительству РФ.

Постановление Правительства РФ от 10 декабря 2008 г. № 940 «Об уровнях безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств и о порядке их объявления (установления)»:

- уровень N 1 - степень защищенности транспортного комплекса от потенциальных угроз, заключающихся в наличии совокупности вероятных условий и факторов, создающих опасность совершения акта незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса (действует постоянно, если не объявлен иной уровень безопасности);

- уровень N 2 - степень защищенности транспортного комплекса от непосредственных угроз, заключающихся в наличии совокупности конкретных условий и факторов, создающих опасность совершения акта незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса;

- уровень N 3 - степень защищенности транспортного комплекса от прямых угроз, заключающихся в наличии совокупности условий и факторов, создавших опасность совершения акта незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса.

Перечень потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств утверждён приказами Минтранса России №52, ФСБ России №112, МВД России №134 от 05.03. 2010 г. и включает следующие угрозы:

1) угроза захвата - возможность захвата объектов транспортной инфраструктуры (ОТИ) и/или транспортных средств (ТС), установления над ними контроля силой, или угрозой применения силы, или путем любой другой формы запугивания;

2) угроза взрыва - возможность разрушения ОТИ и/или ТС или нанесения им и/или их грузу, здоровью персонала, пассажирам и другим лицам повреждений путем взрыва (обстрела);

3) угроза размещения или попытки размещения на ОТИ и/или ТС взрывных устройств (взрывчатых веществ) - возможность размещения или совершения действий в целях размещения каким бы то ни было способом на ОТИ и/или ТС взрывных устройств (взрывчатых веществ), которые могут разрушить ОТИ и/или ТС, нанести им и/или их грузу повреждения;

4) угроза поражения опасными веществами - возможность загрязнения ОТИ и/или ТС или их критических элементов опасными химическими, радиоактивными или биологическими агентами, угрожающими жизни или здоровью персонала, пассажиров и других лиц);

5) угроза захвата критического элемента ОТИ и/или ТС - возможность захвата критического элемента ОТИ и/или ТС, установления над ним контроля силой, или угрозой применения силы, или путем любой другой формы запугивания;

6) угроза взрыва критического элемента ОТИ и/или ТС - возможность разрушения критического элемента ОТИ и/или ТС или нанесения ему повреждения путем взрыва (обстрела), создающего угрозу функционированию ОТИ и/или ТС, жизни или здоровью персонала, пассажиров и других лиц;

7) угроза размещения или попытки размещения на критическом элементе ОТИ и/или ТС взрывных устройств (взрывчатых веществ) - возможность размещения или совершения действий в целях размещения каким бы то ни было способом на критическом элементе ОТИ и/или ТС взрывных устройств (взрывчатых веществ), которые могут разрушить критический элемент ОТИ и/или ТС или нанести ему повреждения, угрожающие безопасному

функционированию ОТИ и/или ТС, жизни или здоровью персонала, пассажиров и других лиц;

8) угроза блокирования - возможность создания препятствия, делающего невозможным движение ТС или ограничивающего функционирование ОТИ, угрожающего жизни или здоровью персонала, пассажиров и других лиц;

9) угроза хищения - возможность совершения хищения элементов ОТИ и/или ТС, которое может привести их в негодное для эксплуатации состояние, угрожающее жизни или здоровью персонала, пассажиров и других лиц.

Субъекты транспортной инфраструктуры и перевозчики обязаны незамедлительно представлять информацию об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах в компетентные органы в области обеспечения транспортной безопасности, Федеральную службу по надзору в сфере транспорта и ее территориальные органы, органы Федеральной службы безопасности Российской Федерации, органы внутренних дел Российской Федерации или их уполномоченные структурные подразделения согласно Перечню потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

2.2 Современный терроризм, его истоки, характерные черты и особенности.

Основные понятия и определения

Согласно УКРФ терроризм – Терроризм, то есть совершение взрыва, поджога или иных действий, создающих опасность гибели людей, причинения значительного имущественного ущерба либо наступления иных общественно опасных последствий, если эти действия совершены в целях нарушения общественной безопасности, устрашения населения либо оказания воздействия на принятие решений органами власти, а также угроза совершения указанных действий в тех же целях. Терроризм по своим масштабам, последствиям, интенсивности, разрушающей силе, по своей бесчеловечности и жестокости, проблеме превратился ныне в одну из самых страшных проблем всего человечества. Применение насилия и угрозы насилия является одним из главных признаков определяющих терроризм.

Всяческие проявления терроризма влекут за собой массовые человеческие жертвы, разрушаются все духовные, материальные, культурные ценности, которые невозможно воссоздать веками. Террористические акты привели власти и население к созданию антитеррористических организаций и подразделений. Для многих людей терроризм становится способом решения таких проблем, как политических, религиозных, национальных. Терроризм по своей сущности относится к таким способам лишения

человеческих жизней, жертвами которого чаще всего становятся невинные люди, которые не имеют никакого отношения к разгоревшемуся конфликту.

Борьба с терроризмом - серьезная проблема, требующая глубокого и всестороннего изучения.

Федеральный закон РФ от 06.03.2006 № 35-ФЗ « О противодействии терроризму» определяет терроризм как идеологию насилия и практику воздействия на принятие решения органами государственной власти, органами местного самоуправления или международными организациями, связанные с устрашением населения и (или) иными формами противоправных насильственных действий.

Террористическая деятельность включает в себя:

- а) Организацию, планирование, подготовку, финансирование и реализацию теракта;
- б) подстрекательство к теракту;
- в) организацию незаконного вооруженного формирования, организованной группы для реализации теракта, а равно участие в такой структуре;
- г) вербовку, вооружение, обучение и использование террористов;
- д) информационное или иное пособничество в планировании, подготовке или реализации теракта;
- е) пропаганду идей терроризма, распространение материалов или информации, призывающих к осуществлению террористической деятельности.

Среди основных понятий терроризма особое место отводится террористическому акту. Он определяется как - совершение взрыва, поджога или иных действий, устрашающих население и создающих опасность гибели человека, причинения значительного имущественного ущерба, либо наступления иных тяжких последствий, в целях воздействия на принятие решения органами власти или международными организациями, а также угроза совершения указанных действий в тех же целях.

Другими важными понятиями терроризма являются: истоки терроризма и его характерные черты и особенности на различных этапах его развития; цели и виды терроризма; виды, приёмы и методы терактов; факторы и причины терроризма; противодействие терроризму, антитеррористическая деятельность, основные принципы борьбы с терроризмом.

Истоки терроризма берут своё начало в древнем мире.

Одна из наиболее ранних террористических группировок — иудейская секта сикариев («кинжалщиков»), действовавшая в Иудее в I веке н. э. Члены секты практиковали убийства представителей еврейской знати, выступавших за мир с римлянами и обвинявшихся ими в отступничестве от религии и национальных интересов и «коллаборационизме» с римской

властью. В качестве оружия сикарии использовали кинжал или короткий меч — «сику». Это были экстремистски настроенные националисты, возглавлявшие движение социального протеста и настраивавшие низы против верхов и в этом отношении являющаяся прообразом современных радикальных террористических организаций. Сикарии проводили массовое уничтожение долговых документов, освобождали рабов, призывали их в свои ряды. В действиях сикариев прослеживается сочетание религиозного фанатизма и политического терроризма: в мученичестве они видели нечто приносящее радость и верили, что после свержения ненавистного режима Господь явится своему народу и избавит их от мук и страданий. Сыграли важную роль в поражении Иудейского восстания 66-71 гг. и были уничтожены с его разгромом. В частности, их действия в осаждённом Иерусалиме привели к его разрушению после захвата города римлянами. Отдельные группы Сикарии бежали в Египет и Кирену, где тоже возглавляли антиримскую борьбу.

Терроризм в Средние века.

На рубеже античности и Средневековья в Индии действовали различные тайные общества. Члены секты «душителей» уничтожали своих жертв с помощью шёлкового шнура, считая этот способ убийства ритуальным жертвоприношением богине Кали. Один из членов этой секты сказал: «Если кто-нибудь хоть раз испытает сладость жертвоприношения, он уже наш, даже если он овладел разнообразными ремеслами, и у него есть все золото мира. Я сам занимал достаточно высокую должность, работал хорошо и мог рассчитывать на повышение. Но становился самим собой, только когда возвращался в нашу секту».

Классическим примером террористической организации Средних веков, которая значительно развила искусство тайной войны, диверсионной практики и насильственных средств достижения цели, является секта Хашашаинов («курителей гашиша»), или, в европейском произношении, «ассасинов». Около 1090 года некто Хасан ибн ас-Саббах, захватил в горной долине к северу от Хамадана (современный Иран) крепость Аламут. В течение последующих полутора столетий сторонники и последователи Горного Старца, под именем которого вошёл в историю основатель секты, опираясь на контролируемый район, который сегодня профессионалы антитеррора назвали бы «серой зоной», лишили покоя правящие династии на обширном пространстве от Средиземного моря до Персидского залива. Движимые неясной до конца религиозной мотивацией, практически неуловимые, и от этого ещё более устрашающие адепты секты (с позиций сегодняшнего дня — боевики), убили за период своей деятельности сотни халифов и султанов, военачальников и представителей официального духовенства, посеяв ужас во дворцах правителей, существенно дестабилизировав политическую ситуацию на обширном геополитическом

пространстве Востока, и затем были уничтожены монголо-татарами в середине XII века. Согласно легенде, перед направлением на запланированное убийство его будущие исполнители усиленно обрабатывались наркотическими веществами конопляной и опийной групп, в том числе гашишем. Отсюда происходит распространённое название секты — Hashishin, дошедшее до Европы в искажённом французском произношении Assassin, от которого, в свою очередь, и произошло английское слово Assassination, означающее «политическое убийство», и слово «ассасин» (Assasin), которое во многих современных языках означает «наёмный убийца», «киллер».

Терроризм в XIX – начале XX

В Европе впервые слово «терроризм» упоминается в одном из французских словарей датированных 1798г. Согласно этому словарю такое понятие употребляли якобинцы в устной и письменной речи по отношению к себе – и всегда с положительным оттенком. Однако после переворота 9-го термидора (государственный переворот 27 июля 1794 (9 термидора II года по республиканскому календарю) во Франции, приведший к свержению якобинской диктатуры и установлению Директории)) слово «террорист» стало носить уже оскорбительный смысл, превратившись в синоним «преступника». Слово «терроризм» в те времена применялось к периоду Французской революции между мартом 1793 и июлем 1794 года и означало «правление ужаса». Впоследствии термин получил более расширенное толкование и стал означать всякую систему правления, основанную на страхе. Затем, до самых недавних пор, слово «терроризм» – как, кстати, и «партизанская война», употреблялось настолько широко и означало столько различных оттенков насилия, что вовсе утратило какой-либо конкретный смысл.

В 1820-х в Италии возникают заговорщические организации, преследовавшие цель создания национального государства. На Сицилии зарождается мафия, преследовавшая цели борьбы с монархией Бурбонов. В Неаполе в 1820 возникла «Коммора». Цели организации – подкуп и устрашение тюремщиков. Одновременно, на юге страны возникает братство карбонариев, раскинувшее свою сеть по всей Италии. Изначально целями братства была защита крестьян и сельхозрабочих от произвола помещиков-землевладельцев. Карбонарии сперва предупреждали, а затем убивали наиболее жестоких притеснителей. Впоследствии организация карбонариев приобретает политический характер и ставит задачи борьбы с австрийским владычеством и продажными монархическими режимами. Все три организации использовали террористические методы, устрашая тюремщиков, помещиков, офицеров полиции и государственных чиновников. Отметим, что терроризм был лишь одной из тактик, используемых заговорщическими организациями. Они вели пропаганду, готовили и осуществляли побег из тюрьмы, вооруженные выступления.

После Италии терроризм получил распространение в Австрии, Германии. С второй половины XIX столетия начинаются систематические террористические акции во всей Европе. Так на короля Франции Луи-Филиппа было совершено семь покушений, в одном из которых было убито 18 и ранено 22 человека. Середина 19 века была также отмечена рядом неудачных покушений – на императора Фридриха-Вильгельма IV, на Наполеона III и испанскую королеву Изабеллу.

В России терроризм получает свое распространение в 1878-1881г. и связан с деятельностью организации «Народная воля». Эта организация начала вооруженную борьбу, когда один из ее членов, некто Ковальский, взялся за оружие, сопротивляясь аресту, затем Вера Засулич застрелила генерал-губернатора Петербурга, а первым пиком этой кампании террора стало убийство генерала Мезенцева, шефа Третьего отделения Собственной Его Императорского Величества канцелярии (занималось сыском и следствием по политическим делам, осуществляло цензуру и т.д.) в августе 1878 года. В сентябре 1879 года революционным трибуналом "Народной воли" был приговорен к смерти император Александр II. Впрочем, еще раньше, в апреле, некто Соловьев покушался на жизнь царя, но делал это по собственному почину. Последующие покушения на государя (попытка пустить под откос царский поезд и взрыв бомбы в Зимнем дворце) также не увенчались успехом. Царь был убит 1 марта 1881 года, и парадокс ситуации состоял в том, что большинство народоуольцев к этому моменту было арестовано. Это событие стало одновременно и апогеем, и финалом кампании террора, и примерно на два десятилетия в России наступило затишье.

Вторая волна террора связана с деятельностью эсеров. Началось все в 1902 году, когда некто Балмашев убил министра внутренних дел Сипягина. Впрочем, за год до этого молодой дворянин Карпович застрелил министра просвещения Боголепова. Эсеры совершили три крупных убийства в 1903 году (в том числе губернаторов Оболенского и Богдановича) и два в 1904-м, а в 1905 году число убийств возросло до пятидесяти четырех. В 1906 году их было совершено восемьдесят два и в 1907-м – семьдесят три. После этого волна террора пошла на убыль: три убийства в 1908-м, два в 1909-м и одно в 1910-м. Самым громким стало убийство "сильной руки" режима, министра внутренних дел Плеве, застреленного на петербургской улице в 1904 году. В 1905 году Каляев убил великого князя Сергея Александровича. Последним убийством, потрясшим Россию, стало покушение на Столыпина в киевском оперном театре в 1911 году. Столыпин был убит уже после того, как боевая организация эсеров прекратила существование. Его убийца был одиночкой и, возможно, двойным агентом. Не считая отдельных инцидентов, после 1911 года индивидуальный террор сошел на нет. Третья, относительно небольшая волна терроризма поднялась уже после захвата

власти большевиками в 1917 году. Частично она была направлена против большевистских руководителей (были убиты Урицкий и Володарский и ранен Ленин), частично против германских дипломатов и военных – дабы помешать мирным переговорам между Россией и Германией. Однако большевикам без особого труда удалось погасить этот пожар.

В Европе и Америке в конце XIX – начале XX века было совершено немало покушений на жизнь ведущих политиков Европы и Америки. Так, были убиты американские президенты Маккинли и Гарфилд, предпринято несколько неудачных покушений на Бисмарка и германского кайзера.

Самый громкий террористический акт начала XX века – убийство в Сараево эрцгерцога Австрии Франца Фердинанда 28 июня 1914 года. Это убийство послужило поводом к Первой Мировой войне.

Терроризм 1970-2009гг.

В 1970 в Италии возникает организация марксистского толка «Красные бригады». Наиболее громкая акция – похищение и последующее убийство лидера христианских демократов Альдо Моро. С начала 1980-х итальянские террористы переживают кризис.

Левый терроризм в ФРГ восходит к студенческим бунтам 1968. Лидер – организация «Фракция Красной армии» (РАФ) получившая по фамилиям лидеров наименование «Группа Баадер-Майнхоф». Цель движения – развязывание в стране пролетарской, коммунистической революции посредством городской герильи. Террористы захватывали в заложники крупных политиков, убили президента Верховного суда Гюнтера фон Дренкмана.

Леворадикальный терроризм в других странах получил гораздо меньшее развитие. В Португалии после революции 1974 возник ряд левозкстремистских группировок. Самая известная – «Народные силы 25 апреля» в первой половине 1980-х совершила серию терактов.

Достаточно серьезный натиск террористов с конца 1960-х пережила Япония. Самая крупная организация – «Фракция красной армии», позднее – «Красная армия Японии». Японские левые террористы отличались авторитарным стилем, маоистской риторикой, самурайской преданностью делу и презрением к смерти. Они стали известны после побоища в аэропорту Лод (1975), где было убито 25 и ранено 72 человека. Вскоре организация была разгромлена и ушла с территории Японии, перенесла активность по развязыванию мировой революции вначале в Европу, а затем в страны Азии.

Особое развитие имеет терроризм на Ближнем Востоке. Так исторически сложилось, что этот регион никогда не был спокойным. Пересечение торговых путей, интересов разведок многих стран, борьба местных вождей за лидерство, религиозные конфликты, не способствовали миру в регионе. Все это превратило цветущий край в филиал «Ада и Рая»

для террористов всех мастей и оттенков. Этот регион страдает от того, что некоторые специалисты по Ближнему Востоку называют "дефицитом свободы", именно в этом кроются, по их мнению, причины, порождающие терроризм. Плюс сплошная неграмотность населения, нищета, засилье экстремистских и исламских фундаменталистских течений.

С возникновением государства Израиль (1948), обстановка еще более обострилась. Израиль является тем раздражителем для исламского мира, который породил множество террористических организаций и течений, но не смог объединить арабскую нацию. Сейчас Ближний Восток это 22 страны этого важного региона с общим населением в 300 миллионов человек имеющих совокупный ВВП, не превышающий ВВП Испании. Регион, в котором постоянно тлеют искры войны, периодически разгораясь в пламя. Регион, где миротворческая деятельность международного сообщества, пока, существенных результатов не принесла. Для достижения мира, в котором, необходимо выполнение, по крайней мере, трех условий. Это - признание государства Израиль, отказ от насилия и готовность подписать с Израилем мирные соглашения. Но большинство арабских и мусульманских стран, на сегодня, к этому не готовы. Некоторые исламские страны, такие как Афганистан и Пакистан готовы признать государство Израиль, но после создания Палестинского государства.

Основным богатством Ближнего Востока является нефть. Нефть стратегическое сырье и поэтому желающих поучаствовать в разделе «пирога» хватает. Вмешательство развитых стран в ближневосточные дела, еще один источник «питающий» терроризм. Не вероятно, но факт. Израиль - единственная страна на Ближнем Востоке, где нет полезных ископаемых, в том числе и нефти. И, тем не менее, он как «бельмо» на глазу у арабов и мусульман в целом. Потерпев несколько поражений, не сумев победить Израиль в открытой войне, арабские радикалы перешли к методам партизанской войны и террору.

Естественно ни одна террористическая организация не смогла бы существовать без серьезной финансовой поддержки. По мнению многих специалистов по Ближнему Востоку, основными странами-донорами, поддерживающими террористов, являются Сирия и Иран. Которые, естественно, это отрицают. Однако считается, что Дамаск и Тегеран обеспечивают финансовую поддержку экстремистским элементам из организаций- противников Израиля и сепаратистам из Курдской рабочей партии (противников Турции). А также обучают и обеспечивают оружием эти организации.

Сложные отношения у этих стран с ЕС. После убийства в феврале 2005 года бывшего премьер-министра Ливана Рафика Харири, в котором Запад подозревает сирийские спецслужбы, ЕС "заморозил" отношения с Сирией, а Ирано-Сирийский стратегический блок в целом квалифицируется и как дополнительный источник опасности. Тем более, что

Сирия и Иран обладают достаточно мощными вооруженными силами, и могут по праву называться ведущими странами региона. А Иран, к тому же, в шаге от создания собственной атомной бомбы. О чем не двусмысленно подтверждают последние выводы специалистов МАГАТЕ.

Никто точно не подсчитывал, сколько за последние годы погибло людей от рук террористов. Да это и невозможно подсчитать. Вот только несколько наиболее трагических случаев.

- Теракт в Нью-Йорке - 11 сентября 2001 года. Самый масштабный теракт в истории человечества унес около 3 000 тысяч жизней мирных людей.

- Остров Бали, Индонезия. 12 октября 2002 года. Взрывы у ночного клуба. Погибло 202 человека.

- Шарм-Эль-Шейх. Египет. 23 июля 2003 года. Три взрыва террористов –смертников на рынке и в отелях. Погибло 62 человека.

- Лондон. Великобритания. 7 июля 2003года. Взрывы в трех поездах метро и автобусе. Погибло 52 человека.

- Мадрид. Испания. 11 марта 2004 года. 10 бомб взорвались в поездах. Погиб 191 человек

- Амман. Иордания. 9 ноября 2005 года. Три смертника подорвали себя в трех гостиницах. Погибло 57 человек.

В 2006 году число террористических актов в мире, по сравнению с показателем 2005 года, возросло на 25%, составив приблизительно, 14338 терактов. В 2006 году жертвами террористических актов в мире стали почти 20,5 тыс. Человек.

- 14 февраля 2007года в административном центре юго-восточной иранской провинции Систан и Белуджистан - городе Захедан - при подрыве автобуса погибли 11 человек, 31 пассажир автобуса ранен.

В России же с 1960-х годов происходят редкие и единичные теракты. В 1969 армейский лейтенант, позднее признанный душевнобольным, пытался, стреляя из пистолета по открытой автомашине, убить Леонида Брежнева. В 1977 трое армянских сепаратистов совершили взрыв самодельной бомбы в московском метро. В 1970-х было предпринято несколько попыток угона самолета в Израиль. Несколько терактов произошло во времена Перестройки. Среди них – попытка угона самолета семейством Овечкиных в 1988. С 1991 разворачивается современный этап отечественной истории. Крах советской системы создал качественно новую реальность. Согласно Конституции, РФ – демократическое правовое государство. Современное российское общество неизмеримо свободнее советского. Иными

словами, демократическая Россия (как и любое демократическое общество), стала потенциальным объектом терроризма.

Теракты начинаются во второй половине 1990-х. Ослабление государственных институтов, экономический кризис, формирования черного рынка оружия и взрывчатых веществ, взрывной рост криминального насилия (т.н. «разборок», заказных убийств), неконтролируемые потоки миграции, война в Чечне и другие факторы создали предпосылки для возникновения терроризма.

Отдельные теракты совершают небольшие группировки радикально-коммунистической направленности. Примеры – взрыв памятника Николаю II под Москвой (1998), ночной взрыв у приемной ФСБ в Москве (1999), минирование памятника Петру I в Москве. Все эти акции прошли без человеческих жертв.

Неизмеримо серьезнее серия террористических актов, связанных с войной в Чечне. Это – взрывы домов, взрывы на улицах и рынках, захват общественных зданий и взятие заложников. Теракты происходят в Дагестане, Волгодонске, Москве. Чеченский терроризм отличает организованный характер, хорошее финансовое и организационно-техническое обеспечение.

Среди самых громких акций – захват отрядом террористов под руководством Шамиля Басева роддома в городе Буденовске летом 1995. Теракт закончился переговорами и возвращением террористов на территорию, не контролируемую российской армией.

Однако, после окончания войны России и Чечни теракты на территории России не прекратились:

- 11 июня 1996 г. - Взрыв в вагоне московского метро на перегоне между станциями "Тульская" и "Нагатинская". В результате террористического акта погибли 4 человека, ранены 12 человек.
- 27 июня 1997 г. - Взрыв в скором поезде "Юность" Москва-Петербург. 5 человек погибли, 13 ранены.
- 1 января 1998 г. - Взрыв в Москве на станции метро "Третьяковская". Трое ранены.
- 31 августа 1999 г. - Взрыв на Манежной площади в подземном торговом комплексе "Охотный Ряд". Пострадали 40 человек, одна женщина скончалась.
- Ночь с 8 на 9 сентября, 1999 г. - в Москве на ул. Гурьянова взорван 9-ти этажный дом. Погибли 94 человека, 164 получили ранения.
- 13 сентября 1999 г. - В Москве взорван 8-ми этажный дом на Каширском шоссе. Погибли 121 человек, 9 получили ранения.
- 8 августа 2000 г. - Взрыв в Москве в подземном переходе около ст.м. "Пушкинская", пострадало 100 человек, 13 человек погибли.

- 5 февраля 2001 г. - Взрыв в Москве на станции метро "Белорусская". Ранены 10 человек.
- 15 марта 2001 г. - Террористы угнали самолет "Внуковских авиалиний", совершавший рейс Стамбул-Москва. При штурме спецназа погибла стюардесса Юлия Фомина, террорист Супьян Арсаев и пассажир, гражданин Турции Гюрзел Камбал.
- 23 апреля 2001 г. - Взрыв на кладбище в Ессентуках. Один человек погиб. Пять человек ранено.
- 9 мая 2002 г. - Крупный теракт в Каспийске (Дагестан). Взрыв произошел около 10:00 на Центральной площади города, когда военный оркестр шел с городской площади на кладбище, где должно было состояться возложение венков на могилы солдат, погибших во время Великой Отечественной войны. Взрывное устройство было заложено у бордюра дороги, по которой шла колонна. Пострадали 177 человек, из них 63 - военнослужащие, 72 - дети. Погибли 42 человека, в том числе 12 детей. Более 100 человек (в том числе 43 ребенка) были госпитализированы.
- 16 сентября 2002 г. - Теракт в центре Грозного. От взрыва на площади Победы погибли 8 человек, 28 были тяжело ранены.
- 23 октября 2002 г. - Захват чеченскими террористами заложников в театральном центре на Дубровке ("Норд-Ост") в Москве. 26 октября 2002 г. состоялся штурм театрального центра спецназом. Погибли все террористы. Из 117 погибших в ходе штурма заложников (63 мужчины и 54 женщины) один умер от огнестрельного ранения в голову. Все остальные погибли от последствий воздействия специального газа, примененного при штурме.
- 3 сентября 2003 г. - Взрыв электрички в Кисловодске, пять человек погибли, сорока получили ранения.
- 5 декабря 2003. - В Ессентуках была взорвана электричка. 47 человек погибли, 177 - ранены.
- 9 декабря 2003. - В центре Москвы террорист-камикадзе взорвала себя у фасада гостиницы "Националь". В результате взрыва 6 человек погибли, еще 14 получили ранения.
- 19 июля 2004 г. - В Воронеже в центре города была взорвана автобусная остановка. Два человека погибли, шестеро получили ранения.
- 26 июля 2004 г. - В Воронеже произошел взрыв на остановке транспорта. Ранен один человек.
- 31 августа 2004. - Террористка-смертница подорвала себя в Москве у станции метро "Рижская". 10 человек погибли, 51 ранены.

- 1 сентября 2004 г.- Террористы захватили школу в Беслане (Северная Осетия), взяв в заложники более 1000 человек, в том числе сотни детей. 3 сентября 2004 при освобождении заложников погибло 300 человек. Всего жертвами стали 335 человек.

И это не далеко не все теракты, которые имели место быть период 1990-2009г. Наибольшее распространение получил международный терроризм, а большинство террористических актов являются подготовленными выходцами из стран Ближнего Востока.

Несмотря на применяемые профилактические меры по предотвращению терактов в России и за рубежом, начиная с 2010 года, они не прекращаются. Наиболее значительные из них:

1.01.2010г. на северо-западе Пакистана в пригороде Шах-Хасан-Хэль у города Лакки-Марват террорист-смертник подорвал начинённый взрывчаткой автомобиль у спортивной площадки. Погибло 96 человек, около 100 человек ранено;

29.03.2010г. взрывы на станции Московского метро «Лубянка» и на станции «Парк Культуры» террористками-смертницами. Погибло 36 человек, в последующие дни в больницах скончалось ещё 4 человека, пострадало 160 человек;

11.04.2011г. в Минске (Белоруссия) на станции метро «Октябрьская» теракт унёс жизни 15 человек, более 200 человек госпитализированы;

28.04.2011г. в городе Марракеша (Марокко), в кафе Argapa в результате взрыва погибли 17 человек, 23 получили ранения;

22.07.2011г. двойной теракт (взрыв со стрельбой) в Осло (Норвегия), погибло 77 человек;

6.12.2011г.. террорист-смертник взорвал себя у одного из шиитских храмов в Кабуле (Афганистан), и второй теракт на севере в городе Мазари-Шариф, где рядом с мечетью взорвалась бомба. В результате двух взрывов погибло около 80 человек, число раненых превысило 150 человек;

31.03.2012г. взрывы на юге Таиланда, подготовленные сепаратистскими группировками в городе Ялла на автомобилях и мотоциклах (три взрыва) и в городе Хат Яй, погибло 13 человек, пострадало 286 человек;

18.07.2012г. в аэропорту Бургаса «Сарафово» (Болгария) был взорван автобус с израильскими туристами, погибло 7 человек, более 30 человек были ранены;

3.03.2013г. в городе Карачи (Пакистан) в результате взрывов на мотоцикле и автомобиле погибло 45 человек, не менее 149 человек получили ранения;

15.04.2013г. в городе Бостон (США) во время совершения забега атлетов прогремела серия взрывов, погибло 3 человека, 176 человек были ранены;

6.07.2013г. в городе Момудо (Нигерия) исламисты напали на школу-интернат, погибло 42 человека, в том числе 29 школьников и учитель;

27,29 и 30.12.2013г. в России произошло 3 теракта в Пятигорске у здания ГИБДД, погибло 3 человека; в Волгограде террористка-смертница взорвалась на вокзале, жертвами стали 18 человек и в том же городе был взорван троллейбус, погибло 16 человек.

Основные причины возникновения терроризма можно разделить на несколько групп: политические, социально-экономические, экономические и религиозные, духовные.

Политические

Среди политических причин возникновения терроризма главной является политическая нестабильность. По статистике именно в период политической нестабильности резко возрастает число террористических актов. Также важными политическими причинами возникновения терроризма можно считать: недостаток мер принимаемых во всем мире по обеспечению безопасности населения (нередко производящиеся с вопиющими нарушениями законодательства), которые буквально провоцируют террористов; влияние на общественное сознание тоталитарных, диктаторских правовых режимов (например, режим талибов в Афганистане); извечный конфликт Запада и Востока, в котором терроризм является наиболее эффективным и действенным способом ведения борьбы (прежде всего это относится к Востоку).

Социально-экономические

Если рассматривать социально-экономические причины, то основной причиной можно считать низкий уровень жизни в стране. Человеку легче решиться на совершение террористического акта, если он свободен от чувства собственности. Терроризм дает возможность человеку заработать деньги, причем деньги немалые. В условиях современной жизни в России, массового закрытия промышленных предприятий, постоянного роста цен, инфляции и безработицы, терроризм становится подчас единственным способом заработать себе денег на достойное существование. Каждый идущий на теракт человек знает, что в случае смерти о его семье позаботятся.

Экономические

Терроризм сегодня - это бизнес, способный приносить своим организаторам немалый доход, который может быть сравним с доходами от нефтебизнеса. Торговля оружием, наркотиками, заложниками позволяет получать огромные прибыли. Для примера возьмем финансирование чеченских боевиков. К ним в основном деньги поступают из Саудовской Аравии или ОАЭ. Там абсолютно легально в магазинах и на рынках установлены урны для пожертвований, предназначенных борющимся за свободу чеченским "мусульманам". По телевидению регулярно демонстрируются видеозаписи, на которых боевики, переодетые в

форму российских солдат, убивают и грабят мирных жителей. После этого идут призывы активнее сдавать пожертвования для того, чтобы боевики (они преподносятся как борцы за свободу) смогли изгнать ненавистные российские войска. Ежегодно удается собрать приблизительно 40 миллионов долларов. Из них до Чечни доходит только 5-6 миллионов. Остальные оседают по дороге в различных организациях и фондах.

Религиозные

В настоящее время существуют религиозные течения, пропагандирующие насилие. Самым распространенным из них является ваххабизм (радикальное течение ислама), который берет свое начало в 18 веке в Саудовской Аравии. Основателем является Ибн Абдаль Вахаб. Именно он определил главных врагов настоящих мусульман - это иудеи и христиане. С ними следует вести войну, т.к. все, кто не следуют шариату (это совокупность правовых, морально-этических и религиозных норм ислама, охватывающая значительную часть жизни мусульманина и провозглашаемая в исламе как «вечное и неизменное» Божественное установление) заслуживают смерти. Также есть ещё одна интересная мысль: ислам моложе христианства на 8 веков. Значит, у мусульман сейчас идет приблизительно 13 век. Если провести параллель с Европой, то в 13 веке там царил инквизиция, а по сути это та же борьба с неверными. Коран отрицает насилие. Заповедь "не убий" есть и в исламе. В большинстве случаев террористы лишь прикрывают свои истинные намерения религиозными лозунгами.

Духовные

Важными духовными причинами возникновения терроризма являются: кризис современного общества, искажение правовых и общечеловеческих ценностей. Например, в некоторых странах Востока детей воспитывают под лозунгами терроризма, с детства воспитывают у человека, а значит и общества, преклонение перед физической, а не духовной силой.

Основными причинами терроризма в РФ могут быть:

Нерешенность социальных, национальных, религиозных проблем.

Расслоение общества по уровню материального состояния, культуре и образованию.

Существование незаконных организаций (религиозных, сектантских и других).

Организованная преступность и криминализация ряда государственных и коммерческих структур.

Нежелание части населения выполнять требования законов.

2.3 Виды терроризма, террористических актов. Цели террористов

Терроризм классифицируется следующим образом.

1. По территории

- Международный терроризм.

Международный терроризм — ставшее заметным в мировой политике XX века влияние террористических групп, базирующихся в иностранных (по отношению к местам совершения террористических актов) государствах или имеющих зарубежную поддержку. Главный субъект международного терроризма - террористические группы или организации. Ими являются устойчивые объединения физических лиц, которые для достижения своих целей избрали методы террора. Формально такие структуры не находятся на службе у тех или иных государств, а последние не оказывают им официальной политической или моральной поддержки. Террористические группы и организации, выступающие как субъекты международного терроризма, организационно и политически могут быть самостоятельными либо выступать в качестве составной части других организаций или движений. Чаще всего они входят в политические экстремистские движения правой и левой ориентации националистического или религиозно-политического толка в структуры организованной преступности (например, наркомафии), другие преступные формирования. В последние два десятилетия среди субъектов международного терроризма все большее место принадлежит международным террористическим организациям, которые непрерывно осуществляют свою деятельность на территории ряда государств, порой располагая на ней достаточно развитой инфраструктурой (органы управления, лагеря для подготовки боевиков, лаборатории для изготовления средств террористической деятельности и т. п.). К структурам такого типа могут быть отнесены исламская организация "Братья-мусульмане", "Армянская секретная армия освобождения Армении", Фундаменталистская мусульманская организация "Хезболлах" и др.

- Внутригосударственный терроризм.

Акт внутригосударственного террора является деянием индивида или группы индивидов. Он рассматривается как тяжелое преступление против государства. Это покушение на государственных деятелей, дипломатов, президентов, взрывы посольств и т.п.

2. В зависимости от преступной мотивации:

- Политический

Был когда-то самым громким, но современная государственная машина научилась с ним бороться. Этот вид терроризма имеет двустороннее направление. С одной стороны, это борьба различных группировок против существующего строя («Красные бригады» в Италии, «Объединенная красная армия» в Японии, «Аксьон директ» во Франции, немецкие – «Группа

Биадера-Майнкоф», «Движение второго июня», «Революционные ячейки»). Но они уже не так опасны, не так профессиональны. Эти группировки практически не представляют серьезной опасности. С другой стороны, - это государственный терроризм, совершаемый спецслужбами ради государств. Подобные методы спецслужбы использовали и используют для уничтожения государственных врагов. Такие акции совершало КГБ (СССР), ЦРУ (США), Массад (Израиль). Но такого рода террористические акции носят ограниченный характер и под давлением сообщества они сокращаются.

- Национальный

Это метод борьбы народов за создание собственного государства. Когда народы, не имеющие собственного государства, требуют независимости и берутся за оружие. Сюда относится борьба курдов за создание Курдистана. Земли, на которой курды мечтают создать своё государство, поделены между четырьмя странами – Ираном, Ираком, Турцией и Сирией. И не одна страна не хочет, чтобы возникло самостоятельное курдское государство. Живущие в Европе курды обливают себя бензином и поджигают на глазах толпы и полиции. Курды хотят, чтобы мир занялся ими.

К национальному терроризму можно отнести и борьбу басков, проживающих в Южной Франции и Северной Испании. Исторически баски стремились к полной самостоятельности, а власти отказывали им даже в автономии. В Испании живёт 1 млн. басков, во Франции – 250 тыс. человек. Радикально настроенные баски хотят отделиться от Испании и Франции, создать собственное государство, включающее все территории, населённые басками. Баски-сепаратисты объединились в организацию «Страна Басков и свобода», сокращённо ЭТА. Политическое крыло баскских террористов – «Эрри батасуна», требует создание независимого баскского государства. Военная фракция ЭТА многие годы занимается террором против испанских государственных чиновников, полиции и армии. Сюда же можно отнести борьбу ИРА (Ирландской республиканской армии), которая с помощью терактов в Великобритании пытается добиться независимости Северной Ирландии. Великобритания – многонациональное государство (Северная Ирландия, Шотландия, Уэльс). Выход из национального конфликта – совместное достижение согласия и мира, соблюдение прав регионов. Борьба Северной Ирландии за свою независимость имеет многовековую историю и является следствием жёсткой политики, проводившейся в Великобритании в религиозной и культурной сферах в отношении коренного населения Ирландии. Живущие в соединённом Королевстве ведут, своего рода, партизанскую войну многие десятилетия. Английские спецслужбы охотятся за боевиками, ведут переговоры и сейчас террористы ИРА практически изолированы, их мало кто поддерживает.

- Религиозный

Это самый опасный вид терроризма, основанный на религиозном фанатизме. Здесь можно отметить борьбу палестинцев против Израиля. Палестинцы по своей вине и по вине соседних арабских стран отказались в 1948 году создать собственное государство и вместо этого десятилетиями пытаются уничтожить Израиль. Постепенно этот террор против Израиля и США, которые поддерживают европейское государство, приобрёл характер джихада – войны мусульман против неверных.

11 сентября 2001 года Америка стала жертвой именно такого терроризма.

3. По характеру субъекта террористической деятельности

- Неорганизованный или индивидуальный.

В этом случае теракт (реже, ряд терактов) совершает один-два человека, за которыми не стоит какая-либо организация (Дмитрий Каракозов, Вера Засулич).

- Организованный, коллективный.

Террористическая деятельность планируется и реализуется некой организацией (народовольцы, эсеры, Аль-Каида, ИРА, ЭТА, государственный терроризм). Организованный терроризм — наиболее распространённый в современном мире.

Особые формы терроризма.

Террор — применение силы или угроза её применения сильнейшей стороной по отношению к слабейшей (обычный терроризм — наоборот).

Примеры: практика массовых публичных казней палачами революционного правительства Франции в 1792 году; «красный террор», «белый террор», сталинские репрессии.

Левый терроризм — вырос из тираноборства, но под влиянием леворадикальных взглядов образ тирана стал коллективным и начал ассоциироваться вначале с классом буржуазии, а затем — с широкими массами населения западных стран, которые «наживаются» за счёт стран «третьего мира». Левые террористы рассматривают теракты как форму классовой борьбы. Карлуш Мариелла, один из участников и теоретиков городской герильи, считал терроризм («психологическую войну») её составной частью.

Терроризм и аналогичные феномены.

Терроризм часто сопоставляют:

- с тираноборством — убийствами диктаторов, совершаемыми так называемыми «народными мстителями»;
- с диверсиями — операциями по уничтожению коммуникаций и живой силы противника в тылу врага;
- с городской герильей — партизанской войной в городе;
- с криминальным насилием — не преследующим политические цели.

Деструктивные действия террористов осуществляются с целью запугивания (властных структур или, как более распространено в наше время, всего общества), то есть воздействия на поведение людей посредством страха. Специфика современного терроризма заключается в том, что его мишенью обычно становится гражданское население. В этом его отличие от терроризма XIX — первой половины XX века, чаще всего направленного против представителей власти и если допускавшего жертвы среди населения, то как побочные потери, а не как цель. При этом в наше время, задуманное воздействие оказывает не столько сам теракт (убийство, взрыв, похищение), сколько сопровождающее его информационное освещение в СМИ.

Угроза терроризма возрастает в связи с ростом доступности мощных средств разрушения, таких как взрывчатка и материалы для её производства. Особую опасность представляет применение террористами химического, биологического и даже ядерного оружия.

Цели терроризма и виды терактов представлены на рис. 2.2. и 2.3.

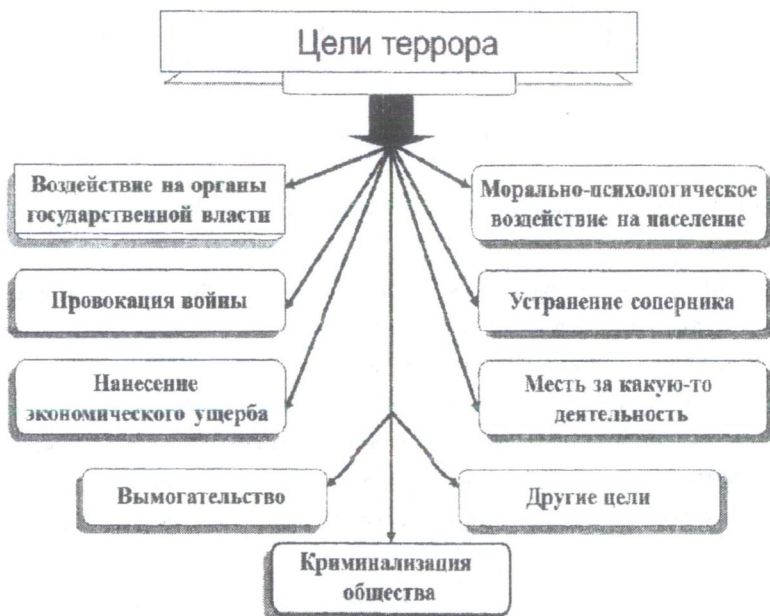


Рис. 2.2 – Цели терроризма



Рис. 2.3 – Виды терактов

2.4 Основные принципы борьбы с терроризмом и основные направления антитеррористической деятельности

В настоящий момент мировое сообщество поняло, что необходимо активизировать борьбу с международным терроризмом. В борьбе с ним нужно применять самые жесткие и решительные меры. Фактически терроризм объявил миру войну.

Несмотря на тот факт, что жертвами террористических действий становятся обычные граждане, мотивом террористических действий является желание оказать влияние на власть, что позволяет нам охарактеризовать терроризм как серьезную угрозу для государства. Это позволяет сделать вывод о том, что главным субъектом борьбы с терроризмом должно быть государство.

Основным нормативным актом в борьбе с терроризмом является Федеральный закон №35-ФЗ от 06.03.2006 "О противодействии терроризму", который определяет правовые и организационные основы противодействия терроризму в Российской Федерации, субъекты этого противодействия, основы их взаимодействия и роль иных государственных и негосударственных органов и граждан в противодействии терроризму.

Главными принципами борьбы с терроризмом признаются:

- обеспечение и защита основных прав и свобод человека и гражданина;
- законность;
- приоритет защиты прав и законных интересов лиц, подвергающихся террористической опасности;
- неотвратимость наказания за осуществление террористической деятельности;
- системность и комплексное использование политических, информационно-пропагандистских, социально-экономических, правовых, специальных и иных мер противодействия терроризму;
- сотрудничество государства с общественными и религиозными объединениями, международными и иными организациями, гражданами в противодействии терроризму;
- приоритет мер предупреждения терроризма;
- единоначалие в руководстве привлекаемыми силами и средствами при проведении контртеррористических операций;
- сочетание гласных и негласных методов противодействия терроризму;
- конфиденциальность сведений о специальных средствах, технических приемах, тактике осуществления мероприятий по борьбе с терроризмом, а также о составе их участников;
- недопустимость политических уступок террористам;
- минимизация и (или) ликвидация последствий проявлений терроризма;
- соразмерность мер противодействия терроризму степени террористической опасности.

Для организации полномасштабной антитеррористической деятельности в международных рамках Российская Федерация принимает активное участие в противодействии терроризму на наднациональном уровне. Данный аспект имеет правовое закрепление в Федеральном законе "О противодействии терроризму", в котором говорится, что Российская Федерация осуществляет сотрудничество в области противодействия терроризму с иностранными государствами, их правоохрнительными органами и специальными службами, а также с международными организациями, а также, руководствуясь интересами обеспечения безопасности личности, общества и государства, преследует на своей территории лиц, обвиняемых (подозреваемых) в причастности к терроризму, в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Понятие «антитеррористическая деятельность» относится к борьбе с терроризмом в масштабах мирового сообщества, группы государств или одного государства, а понятие «контртеррористическая деятельность» - к борьбе с терроризмом, осуществляемой

непосредственными субъектами исполнительной власти внутри страны, например, МВД или ФСБ России. С другой стороны, оба этих понятия могут употребляться и в рамках деятельности одного субъекта (например, МВД России) в борьбе с терроризмом. При этом под «антитеррористической деятельностью» следует понимать весь комплекс мер, осуществляемых МВД по борьбе с терроризмом в соответствии с федеральным законодательством и внутренними нормативными актами, начиная с профилактических и предупредительных мероприятий и заканчивая силовыми действиями по захвату (уничтожению) террористов, то есть «контртеррористической деятельностью» (операциями).

Иными словами, «антитеррористическая деятельность» - это комплекс профилактических мер, направленных на предупреждение актов терроризма, а «контртеррористическая деятельность» - это комплекс мер по пресечению террористической акции и минимизации ее последствий.

В рамках антитеррористической деятельности государство должно активизировать работу, направленную на локализацию и нейтрализацию террористических тенденций, устранить потенциальные предпосылки их возникновения. К первоочередным мерам можно отнести усиление границ, контроль над деятельностью зарубежных организаций в России, активизация молодежной политики, сокращение безработицы и решение наиболее острых социально-экономических проблем. Именно государство призвано снимать остроту противоречий между субъектами гражданского общества, создавая социальную гармонию.

Одним из ключевых компонентов успешного осуществления глобальных антитеррористических усилий является парламентская поддержка. Адекватная политическая поддержка со стороны национальных и международных парламентских институтов имеет огромное значение для осуществления совместных и эффективных действий в борьбе с международным терроризмом.

Антитеррористическая деятельность в Российской Федерации осуществляется в целях:

- защиты личности, общества и государства от угроз террористического характера;
- предупреждения, выявления, пресечения террористических акций, а также минимизации и ликвидации их последствий;
- выявления и устранения причин и условий, способствующих совершению террористических проявлений.

Основным субъектом обеспечения антитеррористической деятельности в Российской Федерации является государство. Для координации деятельности органов исполнительной власти (федеральных и субъектов РФ) и органов местного самоуправления создаются органы управления (комитеты, штабы, комиссии) (Рис. 2.4).

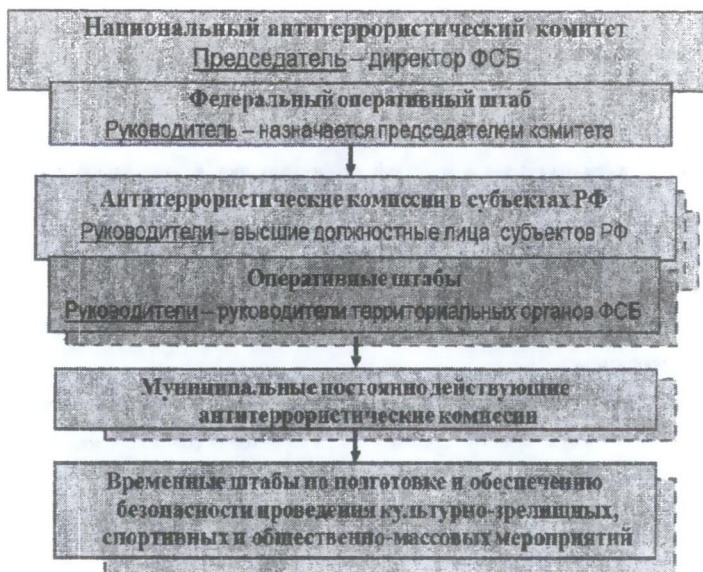


Рис. 2.4 - Комитеты, штабы, комиссии для координации деятельности органов исполнительной власти и органов местного самоуправления

Межведомственная антитеррористическая комиссия в субъекте Российской Федерации создается при Правительстве (администрации) субъекта Российской Федерации, возглавляется заместителем Председателя Правительства (главы администрации) субъекта Российской Федерации по вопросам антитеррористической деятельности и непосредственно подчиняется руководителю Межведомственной антитеррористической комиссии Российской Федерации.

Межведомственная антитеррористическая комиссия в субъекте Российской Федерации в своей деятельности решает следующие задачи:

- сбор, анализ, обобщение информации о состоянии, динамике и тенденциях развития обстановки на территории соответствующего субъекта Российской Федерации;
- выявление и устранение причин и условий, способствующих возникновению, развитию и реализации террористических угроз;
- направление обязательных к исполнению предписаний руководителям государственных и негосударственных предприятий и учреждений, общественных

организаций, чьи действия (или бездействие) способствует или могут способствовать совершению деяний террористического характера;

- моделирование возможных чрезвычайных ситуаций, связанных с попытками совершения террористических акций на территории соответствующего субъекта Российской Федерации, и выработка планов действий по локализации и пресечению такого рода попыток;

- координация деятельности субъектов, осуществляющих непосредственную борьбу с терроризмом и привлекаемых к реализации функций антитеррористической деятельности в субъекте Российской Федерации, общественности, средств массовой информации в сфере борьбы с терроризмом;

- организация материально - технического, финансового, информационного и иного обеспечения антитеррористической деятельности на территории соответствующего субъекта Российской Федерации.

Межведомственная антитеррористическая комиссия в субъекте Российской Федерации представляет ежегодный доклад о состоянии борьбы с терроризмом Председателю Правительства (главе администрации) субъекта Российской Федерации, а также в Федеральную комиссию.

В целом, деятельность федеральных органов исполнительной власти осуществляется по следующим направлениям:

- перекрытие каналов финансирования, снабжения продовольствием, оружием и боеприпасами лагерей и баз бандформирований;

- проведение единой для всех органов государственной власти информационно-пропагандистской работы, направленной на формирование негативного отношения общества к радикальным религиозным течениям;

- создание сети информационных источников, обеспечивающей получение достоверной информации о Местонахождении или передвижении любого лидера бандгруппы;

- поддержание физической защиты объектов и систем, обеспечивающих сохранность опасных материалов в состоянии, исключающем проведение террористического акта, хищения материалов с целью

последующего использования для совершения террористического акта.

Для обеспечения необходимой эффективности борьбы с терроризмом требуется одновременное целенаправленное воздействие на социальные факторы и условия, которые детерминируют терроризм и благоприятствуют его распространению. В решении задач, предназначенных для осуществления социальной, криминологической и специальной

профилактики, должен участвовать широкий круг государственных органов с привлечением общественности.

Основная стратегия отпора терроризму должна включать в себя:

- идеологическое, информационное, организационное противодействие формированию у граждан террористических намерений и настроений;
- правовое, информационное, административное и оперативное противодействие возникновению террористических (экстремистских) групп и организаций;
- недопущение приобретения оружия, боеприпасов и иных средств осуществления преступных действий лицами, вынашивающими террористические намерения;
- предупреждение террористических действий на стадии их подготовки и покушения;
- оперативное, боевое, уголовно-правовое пресечение террористических действий на стадии их реализации.

Существенным направлением антитеррористической деятельности будет выработка и укоренение демократических традиций, становление и развитие политического и идеологического плюрализма, формирование во внутриполитических отношениях взаимной терпимости, отказ от конфронтации между различными политическими силами. Особо важно формирование стабильной политической системы, с работающими механизмами цивилизованного политического диалога. Для изживания такого явления как терроризм, необходима выработка высокой политической и правовой культуры в обществе, установление жестких правовых санкций за террористические действия и пособничество терроризму. Только при совместных действиях власти и гражданского общества может быть достигнут успех в борьбе с террором.

2.5 Современная теория и практика организации предотвращения актов незаконного вмешательства на транспорте в иностранных государствах

В иностранных государствах по-разному решают проблемы обеспечения безопасности на транспорте. Исходя из анализа предотвращения АНВ на транспорте в ведущих иностранных государствах, наблюдается три основные тенденции:

- увеличение и качественное совершенствование силовых структур и охранных организаций, включая кинологические службы обеспечения безопасности на транспорте;
- совершенствование технических средств охраны, видеосистем и досмотра, а также разработка новых технологий их создания и применения при относительно прежних количественных показателях силовых структур и охранных организаций;
- комбинированное применение тенденций.

После разрушительных терактов 11 сентября 2001 года и рекомендаций комиссии, расследовавшей обстоятельства совершения этих преступлений, в Америке уделяется повышенное внимание вопросам безопасности на всех видах транспорта, в том числе и на железнодорожном. Спецслужбы США не дали взорвать ни одного вагона

И хотя за прошедшие годы с момента самой масштабной атаки террористов на США чрезвычайных происшествий на железнодорожном транспорте не случилось, повышенный уровень опасности на этих объектах объявляется постоянно.

В частности, Федеральное бюро расследований США не устает периодически предупреждать власти штатов и местные правоохранительные органы о возможности совершения терактов на транспортных магистралях страны и в первую очередь на железных дорогах и вокзалах. Усиленные меры безопасности в целом оправдали результаты - несколько готовившихся терактов на рельсах и в метро были раскрыты, и ни один американский поезд за последнее время не пущен террористами под откос. Однако техногенные аварии и фатальные крушения составов в Америке случаются с незавидной регулярностью. По данным американского министерства транспорта и Федеральной железнодорожной администрации, недавно в действие запущен "Национальный план по усилению безопасности на железнодорожных путях", который предусматривает устранение двух самых распространенных причин аварий - пресловутого человеческого фактора и повреждения путей. Кроме того, разрабатываются новые виды особо прочных вагонов и цистерн для перевозки опасных грузов. Требования к пассажирским вагонам также постоянно ужесточаются и, в частности, включают необходимость энергопоглощения при столкновении, что предотвращает падение и травмирование пассажиров. Нередко багажный вагон устанавливается в голову поезда, чтобы он действовал как буфер между пассажирскими вагонами и локомотивом в случае столкновения. Другими примерами мероприятий по повышению безопасности являются введение системы внутренней экстренной связи, нанесение люминесцентным составом надписей, которые помогают пассажирам ориентироваться в случае отключения освещения при аварии.

В национальном плане по повышению безопасности железных дорог особо прописана необходимость усиления контроля за пересечением железнодорожных путей и автодорог. Именно на одном из таких переездов в северных районах Лос-Анджелеса в январе 2005 года сошел с рельсов пассажирский состав, в результате чего 11 человек погибли и десятки были ранены. Другой страшной катастрофой завершилось столкновение в Техасе в 2004 году двух грузовых поездов, один из которых перевозил хлор и нитрат аммония. От отравления ядовитыми парами, распространившимися из-за утечки 60 тонн химикатов, погибли несколько человек, более полусотни были ранены. Кстати, именно это крушение стало

причиной серьезного расследования и острой критики в адрес руководителей спасательной операции и действий спасательных бригад. Так, несмотря на быстрое прибытие к месту аварии медицинской, пожарной и полицейской служб, координация их действий оставляла желать лучшего. Кроме того, спасатели не воспользовались возможностью использовать фермерские земли неподалеку в качестве площадки для вертолета.

Сегодня же в США разработана четкая система координации работы спасательных служб с соответствующими подразделениями железнодорожников, обеспечения их необходимой информацией проведения специального обучения персонала спасательных бригад. Статистические данные по аварийности на американском железнодорожном транспорте показывают, что их число по-прежнему остается высоким, хотя и имеет тенденцию к уменьшению.

Метрополитены крупнейших городов США защищены довольно традиционным образом. В подземках Нью-Йорка, Чикаго, Вашингтона и других крупных городов все станции оборудованы видеокамерами, и на каждой платформе установлено несколько специальных телефонов, которые позволяют пассажирам в экстренном случае немедленно связаться со службами быстрого реагирования.

В Вашингтоне и Нью-Йорке служба охраны метрополитена имеет право проводить выборочный досмотр сумок и чемоданов у пассажиров, вызывающих подозрение.

Сумки сканируют с помощью специальных устройств, а в некоторых случаях просят открыть и показать их содержимое. На станциях дежурят отряды кинологов с собаками. При нежелании проходить досмотр пассажиров не задерживают, но на станцию не пускают.

В транспортной полиции утверждают, что мера не связана с конкретной угрозой и нужна просто для усиления безопасности. В будущем практику проверок собираются внедрить во всех крупных городах страны.

В США, тем не менее, имеются довольно серьезные проблемы с обеспечением безопасности в метро. Например, выяснилось, что в нью-йоркской подземке из более чем четырех тысяч камер слежения половина просто не работает. А в Вашингтоне вагоны метропоездов и вовсе не оборудованы системами видеонаблюдения. По информации сотрудников вашингтонского метро, планируется приобретение 748 новейших вагонов, оснащенных системой видеофиксации. Первые из них выйдут на линии в самом ближайшем будущем.

В целом и особенно после терактов в московском метро американские эксперты предложили **пять способов**, которые позволят эффективнее защитить общественный транспорт от террористов. Пассажиры не готовы ради короткой поездки выдерживать

тщательный досмотр, как в аэропорту, поэтому необходимы иные меры, отмечают они, передает NEWSru.com.

Усиление охраны объектов общественного транспорта, которое последовало в ряде стран мира после трагических событий в Москве, "лишь обнаруживает слабую защищенность подземки", поскольку охрана общественного транспорта должна быть "первоочередной задачей на каждый день".

Потребность в усилении безопасности очень велика. В 2009 году на городском общественном транспорте было совершено 10,2 млрд. поездок. Однако в 108-страничном докладе Министерства безопасности США, выпускаемом каждые четыре года, метрополитен был упомянут лишь один раз. В докладе отмечается, что самой серьезной угрозой для общественного транспорта является применение оружия массового поражения - например, ядерного или биологического.

Среди "разумных мер и новых технологий", использование которых могло бы сделать общественный транспорт более безопасным, называют.

1. "Игровые технологии". Подразумевается использование совокупности технических и программных решений, таких как круговое интерактивное видео, инерциальная система слежения, GPS. Место происшествия фотографируется и записывается на видео с 360-градусным обзором. В том случае, если компьютер фиксирует, например, пассажира с "грязной" бомбой или биологическим оружием, запускается определенный алгоритм реагирования: оповещается машинист, электронным путем блокируются или, наоборот, открываются двери.

2. PROTECT (Program for Response Operations and Technology Enhancements for Chemical/Biological Terrorism) - продвинутая система обеспечения безопасности на станции, которая автоматически распознает террористическую атаку. Подробное устройство PROTECT не разглашается, но специалисты по безопасности говорят, что она включает в себя детекторы химического и биологического оружия, беспроводную связь и программное обеспечение для просчитывания путей распространения вредных веществ. Система уже внедрена на нескольких станциях вашингтонского метро и на постоянной основе - в Бостоне. Интерес к ней проявили Сан-Франциско, Чикаго и другие города.

Но для большинства предприятий общественного транспорта США важен финансовый вопрос. Федеральные субсидии не покрывают стоимости таких систем, не хватит на их закупку и собственных средств метрополитенов. Власти городов требуют от министерства безопасности дополнительных грантов из федерального бюджета на установку таких систем.

3. Бактериологическая защита. Хьюстонское метро оснащено так называемой Breathe Safe System, которая позволяет с помощью ультрафиолетового излучения "убивать до 99%

некоторых типов бактерий". Первичная задача системы - борьба с вирусами (включая вирус свиного гриппа), бактериями и плесенью. Но эта технология также развивается в направлении предотвращения биологической атаки. Многие офисные здания уже используют ее для защиты от распространения инфекций воздушным путем. Следующим шагом будет установка этих систем в метрополитенах основных агломераций.

4. Одежда, щиты и жилеты из специальных материалов, которые защищают от химического, биологического и радиационного заражения. Такие спецсредства уже используются в Нью-Йорке. Они изготовлены из демрона - тканевого материала, который отражает химическое, биологическое и радиационное воздействие. Щиты и жилеты предназначены для использования в первую очередь спасателями.

Одежда набрасывают на жертв радиационного поражения, чтобы предотвратить дальнейшее распространение радиации - проще говоря, чтобы они своим излучением не поражали окружающих. Другой вид одежды предназначен для набрасывания на "грязную" бомбу, готовую взорваться. Оно связывает химические, биологические и ядерные частицы и более чем наполовину сокращает дистанцию их распространения. Одной из целей программы внедрения этих средств является оснащение ими метрополитенов в столь же обязательном порядке, как и самолетов - кислородными масками.

5. Готовность к ЧП. "По словам экспертов, ничего лучше старых добрых учений пока не придумано. Система перевозки пассажиров, вне зависимости от размера и пропускной способности, должна иметь план действий на случай всех возможных катастроф. Для предотвращения катастрофы или исключения массовой гибели людей также необходимо регулярно проводить тренировки", - призывает газета от 31.03.2010г. NEWS.ru.com/Новости в мире. Например, в начале недели транспортные власти Вашингтонской агломерации дважды провели учения, где отрабатывалось реагирование на взрывы на предприятиях Metrorail и Metrobus, чтобы проверить и отладить межведомственную координацию и ответные действия.

Чрезвычайные меры спасли Британию от железнодорожной "эпидемии"

Для работающего населения Британии пригородные поезда - основной вид транспорта, поэтому плотность сети железных дорог в Великобритании чрезвычайно высока.

Однако именно разветвленность и интенсивность движения поездов ближнего и дальнего следования делает железные дороги Альбиона весьма уязвимыми. До самого недавнего времени добавляло этой уязвимости и довольно плачевное состояние железнодорожных путей, низкое качество рельсов и стрелок. По мнению здешних экспертов, именно техническая изношенность британского железнодорожного транспорта стала причиной целой череды катастроф, случившихся в Британии в последние два десятилетия.

"Эпидемия" железнодорожных катастроф конца XX - начала XXI столетия заставила британское правительство принять чрезвычайные меры. В частности, в 2001 году на улучшение систем безопасности железных дорог страны было экстренно выделено три миллиарда фунтов стерлингов (5 млрд долларов). По всей Британии провели замену рельсов, модернизацию изношенного оборудования и резко улучшили систему профилактики.

Каждый трагический инцидент на железной дороге был тщательно расследован, и в результате приняты меры, не допускающие повторения аналогичной беды. Так, после катастрофы поезда, врезавшегося в 2004 году неподалеку от Лондона в стоявший на переезде автомобиль (восемь вагонов сошли с рельсов, 7 человек погибли), было предложено закрыть все одноуровневые железнодорожные переезды. После крушения поезда, вызванного падением на рельсы ехавшего по мосту автомобиля, были пересмотрены технические стандарты мостовых ограждений.

Кроме того, в Британии была создана специальная Комиссия независимых инспекторов железнодорожных инцидентов. Ее инспекторы проводят расследования аварий и катастроф с единственной целью - вынести рекомендации по повышению уровня безопасности. Эти рекомендации могут быть переданы, в частности, в Комитет по безопасности и стандартам на железнодорожном транспорте.

В этом комитете назвали одну из таких рекомендаций - британским пассажирам потерпевшего крушение поезда категорически не рекомендуется покидать вагон, в котором они находились в момент аварии и ожидать спасателей, оставаясь на месте. Оказывается, изрядное число ранений и увечий пассажиры получают, пытаясь самостоятельно выбраться из перевернувшегося вагона.

Эвакуация пассажиров и оказание им экстренной помощи - задача ближайших к месту происшествия служб "скорой помощи", пожарных бригад и спасателей. Никаких специально обслуживающих железнодорожные инциденты служб спасения или специальных эвакуационных транспортных бригад в Британии не существует. Между тем практически во всех случаях аварий на железной дороге помощь поспевала к потерпевшим очень быстро - не более чем в течение получаса. Точно так же оперативно работают в Британии пожарные команды: они, как правило, оказываются на месте происшествия через считанные минуты, где бы ни случилась авария.

Помимо всех прочих служб спасательными операциями и всем, что связано с инцидентом, занимается та частная компания, которой принадлежит потерпевший аварийно поезд. Ответственность за аварию в конечном счете несет, как правило, именно эта компания.

А вот ответственность за предупреждение злоумышленных инцидентов, иначе говоря, терактов, несет специальное подразделение Охраны безопасности наземного транспорта. Его сотрудники выборочно проверяют пассажиров и их багаж на вокзалах, в метро и Евротуннеле. А людей, направляющихся из Британии в континентальную Европу поездом "Евростар", и их багаж подвергают рентгеновской просветке поголовно и поштучно.

Безопасностью на железных дорогах занимается также специализированная Транспортная полиция Британии, которая обязательно учитывает международный опыт борьбы с терроризмом. Так, после терактов в Мадриде меры антитеррористической безопасности на железнодорожном транспорте в Британии были существенным образом пересмотрены и обновлены.

Правительство Великобритании приняло глобальные меры по предотвращению терактов на транспорте после взрывов 7 июля 2005 года в Лондоне. В метро стали проводиться постоянные проверки пассажиров. Испытания прошли специальные "умные" камеры наблюдения, издающие сигнал тревоги, если пассажир оставит какой-либо предмет без присмотра. Станции оборудовали металлодетекторами, большим количеством камер слежения. На станциях появились полицейские с собаками, вынюхивающими взрывчатку.

Были улучшены системы радиосвязи для общения водителей поездов метро с их операторами, Лондонской пожарной бригадой, Лондонской службой скорой помощи и полицейской службой метро.

В 2006 году лондонская полиция (метрополитен полис) начала реализовывать проект комплексной системы безопасности. Для этой цели было создано новое подразделение, объединившее аналитиков разведанных, следователей и оперативников, своего рода силы быстрого антитеррористического реагирования. Однако полиция вынуждена была признать, что никакие методы реагирования не способны обеспечить должный уровень общественной безопасности. После чего британские службы безопасности сконцентрировались на поиске и обезвреживании террориста до того, как он пронес взрывчатку в метро или на борт самолета.

После терактов 2005 года городские и транспортные власти Лондона решили отложить на неопределенное время уже согласованную и практически осуществленную установку на подземных станциях метро передатчиков для сетей мобильной связи. Именно поэтому до сих пор мобильные телефоны работают только на наземных участках лондонского метрополитена.

Охраной лондонского метро и некоторых других наземных рельсовых транспортных систем страны занимается Британская транспортная полиция - специальная полицейская служба. Основной задачей ее сотрудников является борьба с крупными и мелкими правонарушениями, беспорядками и инцидентами в системе железных дорог Англии, Уэльса

и Шотландии, в том числе в Лондонском метрополитене, легком метро Докленда, в метро Глазго, Мидленда и на трамвайных линиях Кройдона. Стоящие перед службой задачи решают 2914 офицеров полиции, 322 офицера поддержки, 190 специальных констеблей и 1316 представителей вспомогательного персонала. Их подбор и обучение осуществляются точно так же, как и подбор и обучение всех прочих местных полицейских. Они наделены аналогичными полномочиями.

Главный урок, который выучила Британия после терактов в июле 2005 года, - необходимо максимально усилить сбор разведданных.

К этому на Альбионе пришли не вдруг. Первой реакцией на июльские взрывы в метро и в автобусе стало повсеместное усиление дневного и ночного дозоров. Десятки тысяч полицейских были брошены на круглосуточное патрулирование. Сотни тысяч дополнительных камер наружного наблюдения стали вращать очами практически во всех мало-мальски публичных местах по всей стране. Долгие следовавшие за терактами месяцы полицейские рейды и патрули стали носить едва ли не повседневный рутинный характер. Помню, как не однажды в вагоны метро входили целые отряды полицейских, прочесывавших поезда, а пассажиры переглядывались в тревоге: что случилось? Не однажды доводилось мне, выходя из метро, отвечать на вопросы неизменно любезных полицейских, расспрашивавших пассажиров, не заметили ли они чего-нибудь подозрительного в дороге.

Сверхреакцией стражей порядка на июльские теракты 2005-го стало убийство ими в метро невинного человека, которого они в панике приняли за террориста. Британская "Таймс" отметила тогда, что полицейские снайперы следовали буквально по пятам за десятком лиц, подозреваемых в связях с "Аль-Каидой". Полицейские спецподразделения получили указание стрелять на поражение в тех, кто, по их данным, мог нести бомбу и кто отказался сложить оружие в ответ на их требование.

В октябре 2006-го лондонская полиция (метрополитен полис) создала новое подразделение, именуемое Counter Terrorism Command, объединившее две до той поры разрозненные структуры по борьбе с терроризмом. Новое подразделение свело воедино аналитиков разведданных, следователей и оперативников. Иными словами, были созданы силы быстрого антитеррористического реагирования (известные так же, как "SO15"), способные в максимально короткие сроки после получения от спецслужб сигнала об угрозе теракта проводить полицейские операции.

За прошедшие годы Британия несколько раз меняла уровень террористических угроз, и в зависимости от высоты этого уровня менялась в целом тактика и стратегия готовности страны к отражению возможной теракта. И лишь после многочисленных сверхреакций, итогом которых стало закручивание гаек до полного упора, пришло понимание, что ни

раздевание сканерами пассажиров догола, ни конфискация в аэропортах у младенцев бутылочек с молочной смесью не остановят террориста, несущего в рюкзаке или в трусах бомбу.

Постулатом британских служб безопасности стало находить и обезвреживать террориста до того, как он понес в метро или на борт самолета свою взрывчатку. Сбор разведанных и обмен информацией со всеми спецслужбами мира - вот где зарыта собака безопасности современного общества. В этом убеждены британские эксперты. Но невозможно и нецелесообразно держать под колпаком наблюдения 24 часа в сутки, 7 дней в неделю все население. Точно так же нецелесообразно сеять панику, расставляя вооруженных полицейских у каждого столба. Зато под прицелом "снайпера" - в переносном смысле - должны оказаться те, кто вычислен, выявлен, заподозрен. В отношении этих лиц, считают в Британии, должна работать тактика и стратегия, именуемая крайне просто - по *pasapap*.

Во Франции после терактов в парижском метро в 1995 и 1996 годах был введен план "Википират". Он предусматривал самый широкий спектр мер безопасности. В частности, речь идёт об организации усиленного патрулирования силами полиции и армейских частей мест наибольшего скопления людей - вокзалов, аэропортов и метро. Устраивались масштабные проверки документов. Практически, все урны, как на городских улицах, так и под землей были наглухо закрыты. Позже они были заменены прозрачными пластиковыми мешками: их закрепляли на специальной металлической стойке с обручем. Таким образом, потенциальные злоумышленники лишались возможности оставить там бомбу - она бы сразу привлекла внимание.

В поездах сети RER (загородные электрички, соединенные с метро переходами) пространство под сиденьями, где легко можно было бы разместить, к примеру, большую сумку или чемодан, перекрыли металлическими щитами. В дополнение к уже имевшимся камерам видеонаблюдения были добавлены новые.

Одновременно дирекция парижского городского транспорта укрепила собственную службу безопасности, доведя ее до тысячи человек.

Французский опыт показал, что призывы к бдительности стали одной из самых эффективных антитеррористических мер. Парижане активно сообщали в полицию обо всем, что вызывало подозрение. Особенно когда речь шла о предметах, оставленных без присмотра.

Вся ответственность за безопасность пассажиров в подземке Парижа лежит на полиции, а сотрудники метро занимаются лишь его эксплуатацией.

Ток - лучший защитник

Скоростные железнодорожные магистрали во Франции защищают проволокой под напряжением

На любом парижском вокзале пассажиру, отправляющемуся на TGV, то есть на экспрессе, развивающем скорость 250 км/час и более, надо, как здесь говорят, показать "белую ладошку". Проще говоря, предъявить именной железнодорожный билет. У некоторых при этом могут попросить показать и документы, удостоверяющие личность. Только после этого контролеры, "фильтрующие" пассажиров при входе на искомую платформу, дают "зеленый свет".

Введено также правило, по которому все чемоданы и сумки пассажиров должны иметь таблички с именами их владельцев. После этого контролеры в течение всей поездки внимательно следят за тем, нет ли в вагонах сомнительного багажа. При обнаружении такового об этом немедленно объявляют по радио. Если владелец никак себя не проявляет, то на ближайшей остановке багаж сдают полицейским или военным саперам, которые его уничтожают. К вопросам безопасности у нас относятся весьма серьезно.

Надо сказать, что со времен Второй мировой войны терактов на железных дорогах, которые привели бы к человеческим жертвам, во Франции не было. Хотя угроз и саботажа хватало.

В марте 2004г. на французских просторах объявилась таинственная подпольная группировка AZF, которая пыталась шантажировать Елисейский дворец. Незвестные требовали четыре миллиона долларов и миллион евро, обещая в противном случае взорвать 10 бомб, заложенных под железнодорожным полотном в разных районах страны. В подтверждение своих гнусных намерений шантажисты сообщили о местонахождении одной из "адских машинок": неподалеку от города Лимож. Бомба оказалась настоящей. Однако впоследствии, скорее всего, попав под прессинг со стороны полиции и боясь разоблачения, люди, скрывающиеся под аббревиатурой AZF, резко ушли в тень.

Никто не пострадал и год назад, когда на железных дорогах ряд актов саботажа устроили "леваки". Они приводили в негодность линии электропередач, набрасывая на контактные провода заранее сваренные из арматуры железные "хомуты". В результате при прохождении поезда провода разрывались на нескольких десятках метров. Все саботажники спустя некоторое время были обнаружены и арестованы.

Худших последствий удавалось во многих случаях избегать благодаря использованию тихоходных поездов, открывающих движение. Их называют поездами - "метлами". Эти "метлы" пускаются рано утром каждый день по сверхскоростным веткам с тем, чтобы выявлять вероятные неисправности. Они принимают "хомуты" из арматуры на себя, а после ремонта уже без осложнений продолжают свой путь и TGV.

Две с лишним тысячи километров скоростных путей Франции защищены специальным проволочным ограждением. Помимо этого на отдельных перегонах, особенно в районе мостов и при подъезде к туннелям устанавливаются на сотни метров дополнительные металлические сети, подчас полностью накрывающие, в том числе и сверху железнодорожный путь. Они электрифицированы, и как только кто-либо или что-либо вступает в контакт с этими ограждениями, срабатывает сигнал тревоги, который передается на пульт машиниста приближающегося поезда.

Специально прикомандированных к поездам врачей нет. Но при чрезвычайных обстоятельствах на помощь всегда придет пожарная служба. Она во Франции выполняет функции аналогично МЧС России и организована таким образом, что спасатели и врачи могут оказаться на месте происшествия в течение 10-15 минут.

Это достигается, во-первых, благодаря тому, что пожарная служба насчитывает многие десятки тысяч добровольцев, обладающих специальной подготовкой: вся территория страны густо покрыта опорными пунктами пожарных. И, во-вторых, благодаря автодорожной инфраструктуре, которая считается одной из самых разветвленных и качественных в Европе. Так что эвакуация пассажиров в случае ЧП большой трудности не составляет. Понятно, что при необходимости к этой операции подключаются и другие средства, включая вертолеты.

В Германии АО "Немецкие железные дороги" приняло трехступенчатую концепцию безопасности. Случилось это после того, как террористическая угроза в Германии была оценена как "очень высокая".

Поимка террористов так называемой «саарской» группировки показала, что в Пакистане ведется подготовка потенциальных террористов для осуществления терактов на немецкой земле. Однако благодаря четким превентивным мерам им до сих пор не удалось взорвать ни одну бомбу. Естественно, информация о готовящихся или предотвращенных во время подготовки терактах не просачивается в прессу.

Предприятие "Немецкие железные дороги" серьезно относится к безопасности пассажиров. Однако, как рассказал "РГ" представитель концерна Хольгер Байора, от катастроф и терактов высокотехнологические поезда никто не может полностью застраховать. Ведь в Германии, несмотря на небольшую территорию, проложено 64 тысячи километров железнодорожных путей, которые проходят не только через городские зоны, но и через поля, леса и горы.

Тем не менее, серьезные теракты с многочисленными жертвами на железных дорогах Германии пока не случались, за исключением только одного случая за прошедшие годы - на вокзале в Дюссельдорфе, когда серьезные ранения получили шесть человек.

Чтобы уберечь пассажиров от возможных неприятностей в пути, концерн "Немецкие железные дороги" совместно с государственными учреждениями разработал специальную концепцию безопасности. На станциях и в поездах установлено более трех тысяч камер видеонаблюдения. Однако собеседник "РГ" поведал, что они хороши только для отпугивания потенциальных преступников и реконструкции происшествия, а не для предупреждения несчастных случаев и терактов.

Федеральная транспортная полиция постоянно контролирует железнодорожные пути. Наряду с этим большое значение в концепции безопасности уделяется бдительности самих пассажиров. Именно благодаря одному из них три года назад на вокзале в Кельне было обезврежено взрывное устройство, заложенное в одиноко стоящем чемодане.

О террористических актах на стальных магистралях в Испании знают не понаслышке. В 2004 году страна стала крупнейшей в Европе жертвой железнодорожных террористов.

Тогда, 11 марта, в четырех пригородных поездах, прибывавших в утренний час пик на мадридский вокзал Аточа, практически одновременно взорвались мощные бомбы. В результате 192 человека погибли, 1856 - покалечены.

На раскрытие чудовищного преступления были брошены все силы правопорядка Испании. Более трех лет велось расследование под руководством судьи Хуана дель Ольмо. В итоге полицейским удалось арестовать 29 подозреваемых - 20 выходцев из североафриканских стран, а также девять испанцев. В октябре 2007 года суд приговорил 27 террористов в общей сложности к нескольким десяткам тысяч лет тюремного заключения.

В Испании, по информации Национальной полиции, после взрывов 11 марта 2004 года действует комплексный план для всех правоохранительных органов.

Практически сразу после трагедии 2004 года в мадридском метро были установлены около 4000 дополнительных камер видеонаблюдения, было произведено расширение штата частной охраны, а также создан специальный отряд Национальной полиции для патрулирования метрополитена. Кроме того, частные охранники обзавелись собаками, обученными искать различные взрывчатые вещества.

Охранники, как правило, стоят у входа - у турникетов - и следят за входящими пассажирами. Они наделены правом останавливать пассажиров, требовать у них документы и производить досмотр. В случае выявления каких-либо подозрительных личностей вызываются сотрудники полиции.

Когда в стране объявляется повышенная готовность на случай терактов (это происходит обычно перед праздниками, важными государственными визитами, крупными международными форумами), на транспорте увеличивается присутствие дорожной полиции, а некоторые объекты на железной дороге берутся под контроль военными.

Система электронного наблюдения на всех транспортных объектах постоянно модернизируется, а физическое присутствие сотрудников полиции в метро и на железнодорожных станциях с каждым годом увеличивается.

Сегодня меры безопасности, принимаемые на железнодорожном транспорте страны, позволяют вполне спокойно переезжать из города в город, будь то на обычных пассажирских поездах или на сверхскоростных экспрессах, летящих со скоростью свыше 300 км в час. При этом каких-либо исключительных мер наблюдения и контроля внешне не заметно.

В министерстве экономического развития Испании, в ведении которого находится железнодорожный транспорт, корреспонденту "РТ" рассказали, что из событий 11 марта 2004 года были извлечены самые серьезные уроки. Теперь на всех вокзалах и станциях страны проводится обязательный контроль пассажиров, а багаж перед посадкой в поезд пропускается через специальные сканеры, которые способны обнаружить взрывчатку.

Вдоль железнодорожных путей проходит так называемая полоса отчуждения, в которой нельзя строить никаких объектов. В последние годы используются технические средства контроля за обстановкой на перегонах (подробности нам раскрывать не стали). Особое внимание уделяется участкам дороги, проходящим по железнодорожным мостам и тоннелям, - эти объекты считаются подверженными наибольшему риску.

Несмотря на то, что террористический акт в 2004 году был совершен исламистскими экстремистами, связанными с "Аль-Каидой", в Испании еще больше опасаются террористов баскской группировки ЭТА, уже много лет проводящей политику запугивания мирного населения и добывающей отделения Страны Басков. Поэтому в северных провинциях Испании сосредоточены главные усилия полиции и спецслужб по обеспечению безопасности на транспорте.

В конфиденциальном порядке, МВД регулярно проводит специальные рейды в курсирующих по стране поездах с целью контроля обстановки и выявления возможной подготовки теракта. И делается это так, чтобы не напугать мирных пассажиров и избежать появления в вагонах поездов панических слухов и настроений.

О подготовке других объектов к возможным террористическим актам здесь говорят неохотно, ссылаясь на нежелательность раскрытия этой информации перед потенциальными террористами и ненужного привлечения внимания пассажиров к действиям правоохранительных органов. Тем не менее можно уверенно говорить о том, что в соответствии с требованиями безопасности Евросоюза вдоль испанских железнодорожных путей созданы многочисленные посадочные площадки для вертолетов скорой помощи, в больницах, клиниках и госпиталях, расположенных вдоль дорог, имеются планы срочного

размещения пострадавших в случае совершения теракта на железной дороге или крушения поезда по другой причине.

Транспортный комплекс Израиля является одним из основных потенциальных объектов терроризма. Агентство безопасности Израиля (ISA) еще с начала 1970-х годов приступило к разработке и внедрению в практику более совершенных современных и перспективных технологий и концепций противодействия терроризму и защиты израильских объектов от атак.

Весь персонал ISA проходит профессиональную подготовку в Академии безопасности агентства (ISA Security Academy). Ее слушателей обучают "классическим" методам поиска и "изоляции" угроз среди масс людей, например, среди пассажиров самолетов - методам проверки, выявления и изоляции потенциально опасных личностей. При этом к разным людям, например, среди пассажиров самолета, поезда или автобуса, подход должен быть разный, в зависимости от обстоятельств, поведения человека.

В Академии безопасности специалистов - "селекторов" профессионально готовят к тому, чтобы они были способны тонко чувствовать и улавливать характерные нюансы поведения человека, замечать малейшие подозрительные признаки наличия потенциальной опасности. В ряде случаев с их помощью удавалось выявить наличие взрывных устройств в багаже пассажиров, даже заложенных без их ведома.

Руководство ISA особо подчеркивает, что предотвращение терактов на израильских пассажирских самолетах, особенно взрывов во время полета, является "высшим приоритетом" в работе агентства. Поэтому оно внедрило уникальные стандарты и методы работы с пассажирами.

В начале 1970-х годов в Израиле была запущена программа по сопровождению полетов вооруженными сотрудниками безопасности. Количество охранников определяется специальным подразделением ШАБАКА (Службы общей безопасности) в соответствии с потенциальным уровнем риска на том или ином маршруте. Их количество может варьироваться в течение года в соответствии с поступающей разведывательной информацией. Кабины пилотов оснащены усиленными пуленепробиваемыми дверьми.

Израильские авиакомпании принимают дополнительные меры безопасности, большинство из которых скрыты от посторонних глаз.

Вся территория аэропорта имени Бен-Гуриона (Тель-Авив) обнесена стеной с многочисленными видеокамерами кругового контроля. Таким образом, контроль пассажиров начинается с момента их приближения к аэропорту. Первый контактный контроль начинается при въезде автотранспорта на территорию аэропорта: хорошо обученные сотрудники внимательно осматривают и при необходимости останавливают машины.

Несколько ступеней проверок пассажиры проходят в самом аэропорту. Обязательное собеседование при паспортном контроле и на регистрации: выясняются цели полета, наличие чужого багажа, кто собирал багаж пассажира - все по специальному опроснику. С помощью технических средств просвечивается сам багаж и одежда пассажиров, естественно, существует фейсконтроль. Переодетые в штатское психологи растворяются в толпе и ведут наблюдение поведенческих реакций пассажиров. Зоны для пассажиров, прошедших паспортный контроль, обнесены пуленепробиваемым стеклом.

С 2005 года на всех пограничных контрольных пунктах въезда и выезда в стране установлена система пограничного контроля и регистрации - BCRS-2000 (Border Control and Registration System), которая обеспечивает возможности многоведомственного доступа в информационную базу данных и более эффективный мониторинг и контроль за всеми приезжими путешественниками на территории страны.

Службы безопасности и контроля Израиля принимают меры по внедрению и использованию адаптированных к задачам опознавания людей новейших сенсорных технологий, которые ранее создавались для оснащения высокоточных ракетных систем, а теперь приспособляются для специальных систем контроля и "экранирования" больших масс людей, в частности, в аэропортах и общественных местах.

Наземные средства транспорта Израиля оснащены специальными устройствами, которые позволяют не выпустить террориста в случае его выявления. Происходит блокировка входа. Устройства улавливают взрывчатку.

Для обеспечения охраны морских портов Израиля введен режим контроля за каждым кораблем, судном или катером, появляющимся у морского побережья государства. Для этих целей зачастую привлекаются даже водолазы ВМС Израиля.

В Израиле, указывают обозреватели журнала "Все о вашей безопасности", в последние годы существенно увеличен бюджет служб безопасности на транспорте. Деньги направляются в основном на усиление охраны израильских железных дорог. На вокзалах и в вагонах поездов устанавливаются видеокамеры нового поколения.

В Японии после атаки религиозных фанатиков секты "Аум Синрикё", распыливших ядовитый газ в токийском метро в марте 1995 года, началась тотальная установка различного оборудования, которое бы обеспечивало безопасность пассажиров, но, существенно не влияло бы на их привычное перемещение по вокзальным комплексам и прочим инфраструктурным объектам.

Метро было полностью оборудовано системой видеонаблюдения, а также едиными ситуативными центрами, куда поступает информация как с видеокамер, так и от работающих

на станции представителей полиции. Старые камеры были заменены более новыми, меньшими по размеру и с лучшим качеством передаваемого изображения.

Среди новых разработок в области технологий обеспечения безопасности следует отметить установку в токийском метро систем резерва чистого воздуха, который в случае повторения подобной ситуации с помощью электронных систем управления может быть направлен на зараженные участки.

Меры безопасности, применяемые в Японии в метро, практически идентичны применяемым на вокзалах. Это связано с двумя обстоятельствами - во-первых, метро и вокзалы там, как правило, единые крупные транспортные узлы, а во вторых, вокзалы либо расположены под землей, либо представляют собой полностью закрытые надземные сооружения.

В итоге на всей железнодорожной инфраструктуре - как надземной, так и подземной - начали решать вопросы интеграции и кооперации работы железнодорожных компаний и служб экстренного реагирования, доступности каналов связи при катастрофах (во время токийской катастрофы мобильные телефоны как пассажиров, так и сотрудников не работали из-за перегруза сети), а также обеспечения экстренных служб быстрым и удобным доступом к защитным маскам и костюмам. Также обсуждались возможности установки специальных датчиков анализа воздуха на наличие отравляющих веществ, однако внедрение этих систем проходит пока только в тестовом режиме.

Вокзалы охраняются государственными полицейскими службами, их сотрудники постоянно патрулируют вокзалы, отвечая за контроль общественного порядка.

Поскольку именно на них лежит задача по обеспечению безопасности, Япония отводит огромное внимание подготовке и обучению этих кадров. В частности, все сотрудники имеют детальные инструкции о том, каким образом действовать в каждом конкретном критическом случае. Все они имеют хорошие навыки оказания первой медицинской помощи. Еще одной важной составляющей является обучение слаженному взаимодействию с другими службами экстренного реагирования.

Обезоруживающее видео.

За железнодорожным движением в Бельгии наблюдает 1729 камер. Согласно имеющимся планам бельгийские железнодорожники при наличии государственной поддержки уже в ближайшем будущем планируют удвоить число камер наблюдений за железной дорогой и ее инфраструктурой.

Для объединенной Европы железная дорога является важной транспортной артерией. Помимо значительных объемов грузоперевозок сами европейцы и многочисленные туристы охотно пользуются поездами для путешествий по Старому Свету. В Чехии дополнительные

меры безопасности в метрополитене Праги были введены в 2009 году. На станциях были установлены специальные мусорные корзины, которые способны выдержать взрыв определенной силы. После террористической атаки в Москве 2010 года было усилено патрулирование пражского метрополитена, проходили испытания дополнительные системы безопасности. В метро постоянно работает система видеонаблюдения, специальная система химической защиты.

В апреле 2011 года СМИ сообщили о том, что пражское транспортное предприятие намерено разместить в столичном метро систему безопасности, основанную на идентификации лиц пассажиров, что позволит зафиксировать их нестандартное или угрожающее поведение. Система мониторинга сможет дать диспетчеру сигнал о нестандартном поведении пассажира, при этом параметры стандартного поведения будут включены в программное обеспечение. Каждый зафиксированный человек получит личный код, что позволит отследить его действия на территории метрополитена: куда он направился, где сделал пересадку, с кем говорил.

Проект по установке новой системы безопасности в метро столицы Чехии предположительно будет реализован в течение последующих лет.

По мнению экспертов, сегодня уровень безопасности на европейских железных дорогах оценивается как очень высокий. По надежности и безопасности поезда уверенно опережают своих главных конкурентов по перевозкам грузов и пассажиров - автомобильный транспорт. Всеми вопросами, касающимися железных дорог, занимается специально созданное Еврокомиссией Европейское железнодорожное агентство, располагающееся во Франции.

ГЛАВА 3

МЕРОПРИЯТИЯ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА ОБЪЕКТАХ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВАХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА И МЕТРОПОЛИТЕНОВ

3.1 Основные принципы и мероприятия защиты персонала и пассажиров от актов незаконного вмешательства и чрезвычайных ситуаций

В самом общем виде явление акта незаконного вмешательства террористической направленности воспроизводит действие трех субъектов:

- 1) тех, кто вызвал ужас и заставляет бояться;
- 2) тех, кто боится, страдает и становится жертвой;
- 3) тех, кто разрешает эту конфликтную ситуацию и обеспечивает безопасность общества.

Здесь надо отметить, что лишь один из этих трех субъектов - жертва - остается в таковом качестве вне зависимости от характера действий, от которого пострадал: будь то насилие со стороны террористов или спецдействия силовых структур.

По характеру террористической деятельности выделяют терроризм рассеянный, жертвами которого становятся случайные люди, и терроризм направленный (т.е. направленный на определенный объект, физическое лицо). Терроризм может быть с применением биологических агентов, химических веществ, радиационных изотопов. Но чаще всего при направленном терроризме используется огнестрельное оружие и взрывчатые вещества (взрывоопасные предметы (ВОП)), применение которых ведёт к гибели людей или причиняет значительный материальный ущерб.

Повреждения причиняемые взрывами мин, снарядов и бомб, отличаются особой тяжестью и бывают множественными (23,4%), сочетанными (63,6%) по локализации и комбинированными по механогенезу. По опубликованным МВД России результатам экспертизы террористических актов, в 53% случаев тип взрывного устройства был не идентифицирован; в 35% случаев были использованы гранаты; в 8% - самодельные взрывные устройства (СВУ); в 2% - фугасы; в 1% - мины; в 1% - выстрелы РПГ. В 65% случаев теракты были осуществлены в зданиях, в 20% - в автомобилях, в 15% - на улицах. Самодельные взрывные устройства, начиненные мелкими металлическими предметами (шарики, куски стальной проволоки, гвоздей и т.д.) характеризуются тем, что начальная скорость таких предметов приравнивается к скорости мелкокалиберных пуль, в связи, с чем происходит массовое поражение людей.

Взрывные ранения характеризуются большой совокупностью многофакторных повреждений, возникающих у человека в зоне действия основных поражающих факторов БВД (воздушная или детонационная волна, первичные и вторичные ранящие элементы, давление струй взрывных газов, высокая температура пламени, продукты газодетонации, психоэмоциональный фактор), и, прежде всего ударной волны (УВ). Первичное повреждение определяется давлением более 100 000 кг/см, создаваемой взрывной волной в эпицентре взрыва. Передняя граница – фронт УВ. Тяжесть травматических повреждений зависит от:

- величины избыточного максимального давления во фронте УВ;
- площади действия;
- времени нарастания.

Ударная волна (УВ) от взрыва поражает людей, технику и элементы строений (зданий) в зависимости от веса взрывчатого вещества, свойств корпуса ВОП, расстояния до места взрыва, геометрической формы и материала строения, рельефа местности, а также ряда других факторов. Следует иметь в виду, что узкие проходы городов, населённых пунктов (улицы, дворы, коридоры и т.п.) или просеки в лесу, проходы в ущельях и горах значительно усиливают поражающее воздействие ударной волны. В то же время необходимо знать, что различные преграды (густой лес, парк, холм, прочная стена, строение, земляной вал и т.п.) уменьшают ударное действие воздушной волны.

Кроме действия УВ, которая является первичным фактором повреждения, существуют вторичные – воздействие осколков возникших вследствие разрушения и деформации различных объектов, а также третичные – удар о предметы.

Осколки, разлетающиеся при взрыве, вызывают поражение людей, техники и повреждение элементов строений (зданий) в зависимости от мощности взрыва, вида подрыва ВОП, наличия осколков в составе ВОП, рельефа местности, а также ряда других факторов. Как правило, радиусы поражения людей осколками значительно превосходят радиусы поражения взрывной волной.

Минные повреждения подразделяются на минно-взрывные ранения (МВР) – неэкранированные, связанные с непосредственным контактом человека с миной и минно-взрывные травмы (МВТ) – экранированные, возникающие при воздействии взрыва через защитный экран. Для МВР характерны отрывы конечностей, множественные осколочные ранения с повреждением костей, магистральных сосудов и нервов, отслойка тканей от кости. При МВТ действие ударной волны опосредованно выраженной вибрацией металлических частей, когда каждая частица передает энергию следующей – «эффект железнодорожного состава». Значительная часть энергии передается органам и тканям человеческого организма, в результате чего происходят переломы костей, разрушения и отрывы конечностей,

повреждения сосудов, ранения мягких тканей, закрытые повреждения внутренних органов, повреждения головного мозга различной степени тяжести.

Опасные и безопасные расстояния при взрыве взрывного устройства приведены в таблице 3.1

Таблица 3.1

Опасные и безопасные расстояния при взрыве взрывного устройства

Взрывное устройство в форме:	Летальный исход по воздействию УВ, м	Безопасное расстояние по воздействию УВ, м	Разрушение стёкол по воздействию УВ, м	Минимальное безопасное расстояние от ВОП (с учётом воздействия осколков), м
Граната Ф-1	1	6	30	200
Граната РГД	1	7	35	35
Шашка ТП-2000	1,5	9	45	45
Шашка ТП-400	2	11	55	55
Пивная банка 0,33 л	2	12	60	60
Мина МОН-50	2	14	70	85
Чемодан (кейс)	7	50	230	230
Дорожный чемодан	10	66	350	350
Легковой автомобиль	13	87	457	457
Лимузин	16	100	575	575
Микроавтобус	26	175	912	912
Грузовик	35	240	1240	1240
Бензовоз	50	342	1785	1785

Основным поражающим агентом при ранении огнестрельным снарядом является формирование так называемой временной пульсирующей полости – серии «микровзрывов» по пути следования пули сквозь организм человека. Амплитуда (а, следовательно, и поражающее действие) зависит, прежде всего, от скорости пули и стабильности ее полета. Современное стрелковое оружие характеризуется высокими скоростями полета снарядов и нестабильностью перемещения пули в организме пострадавшего («феномен рысканья»). При попадании такой пули в организм она, ударяясь о среды с различной плотностью (мышцы, кости, внутренние органы), может менять траекторию движения, нанося значительные разрушения. Еще одной особенностью современного стрелкового оружия при ранении конечностей, является разрушение кости (перелом) даже если пуля прошла рядом с ней.

При применении огнестрельного оружия террористы производят, как правило, несколько выстрелов. В связи с этим преобладают сочетанные травмы – механическое повреждение двух или более анатомо-функциональных систем организма (например, пулевые ранения в голову и грудь, живот и конечность и т.п. в любом сочетании) и множественные травмы –

множественное механическое повреждение одной анатомо-функциональной системы (например, множественные ранения в грудь).

В связи с данным обстоятельством лицо, оказывающее помощь пострадавшему должно уметь из множества повреждений выделять ведущее, т.е. то, которое без оказания помощи на месте происшествия приведет к его смерти.

Железнодорожный транспорт представляет собой угрозу не только для пассажиров, персонала железной дороги, но и для населения, проживающего в непосредственной близости от железнодорожных путей, станций, вокзалов, депо. Это связано с перевозками по железной дороге большого количества легковоспламеняющихся, взрывоопасных, химических и радиационных материалов. Большое количество опасных грузов скапливается на станциях.

Поэтому другими причинами АНВ, в том числе террористической направленности, и ЧС на железнодорожном транспорте могут быть:

- сход подвижного состава с рельсов (крушение) в результате столкновений, нарушения целостности путей, обрушения мостов;
- пожары, взрывы, утечки ядовитых грузов;
- наезд поездов на автомобили, гужевой транспорт и т. д.;
- воздействие неблагоприятных погодных условий и стихийных бедствий.

В связи с этим остро стоят вопросы защиты людей на железнодорожном транспорте и метрополитенах. Основные принципы защиты пассажиров, персонала и населения формируются, исходя из законов «О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера» 1994г. №68-ФЗ, «О противодействии терроризму» 2006 г. №35-ФЗ, «О транспортной безопасности» 2007 г. №16-ФЗ, особенностей территорий, размещения ОТИ и ТС, возможностей потенциальных нарушителей и могут быть сформулированы следующим образом:

Мероприятия, направленные на предупреждение актов незаконного вмешательства, в том числе террористической направленности и чрезвычайных ситуаций, а также на максимально возможное снижение размеров ущерба и потерь в случае их возникновения, проводятся заблаговременно.

Планирование и осуществление мероприятий по защите населения и территорий, пассажиров и персонала от актов незаконного вмешательства и от чрезвычайных ситуаций проводятся с учетом экономических, природных и иных характеристик, особенностей территорий, ОТИ и ТС, а также степени реальной опасности возникновения террористических актов, актов незаконного вмешательства и чрезвычайных ситуаций.

Объем и содержание мероприятий по защите населения и территорий, пассажиров и персонала от актов незаконного вмешательства и от чрезвычайных ситуаций определяются исходя из принципа необходимой достаточности и максимально возможного использования имеющихся сил и средств, включая силы и средства силовых структур.

Ликвидация последствий актов незаконного вмешательства и чрезвычайных ситуаций осуществляется силами и средствами субъектов ОТИ и ТС, организаций, органов местного самоуправления, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, на территориях которых произошли АНВ и сложилась чрезвычайная ситуация. При недостаточности вышеуказанных сил и средств в установленном законодательством Российской Федерации порядке привлекаются силы и средства федеральных органов исполнительной власти.

Силы и средства силовых структур привлекаются к организации и проведению мероприятий по предотвращению и ликвидации последствий АНВ и чрезвычайных ситуаций федерального и регионального характера в порядке, установленном федеральным законом.

В случае угрозы возникновения ЧС для защиты населения, пассажиров и персонала привлекается так же Единая государственная система предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций (РСЧС), которая создаётся заблаговременно и работает в трёх режимах: повседневной деятельности, повышенной готовности и режиме чрезвычайной ситуации (рис. 3.1). РСЧС – большая многоуровневая и разветвленная организационная система, объединяющая подсистемы управления (органы, пункты и средства управления), силы и средства федеральных, региональных и территориальных (субъектов РФ) органов власти, органов местного самоуправления и организаций, в полномочия которых входят выполнение мероприятий предупреждения и защиты населения, территорий (со всеми объектами материальных и культурных ценностей независимо от форм собственности) и окружающей природной среды от ЧС различного характера (техногенного, природного, биолого-социального, экологического, космического и др.).

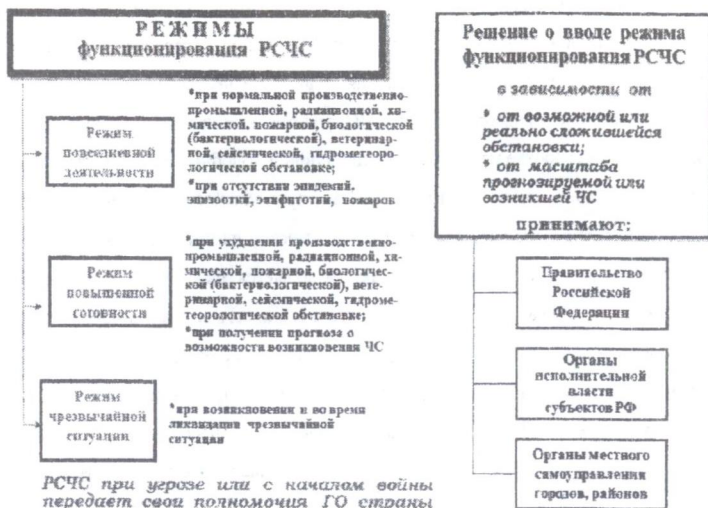


Рис. 3.1 – Режимы функционирования РСЧС

В повседневной деятельности она призвана обеспечить выполнение следующих мероприятий:

- изучение состояния окружающей среды и прогнозирование ЧС;
- сбор, обработка и обмен в установленном порядке информацией в области защиты населения и территорий от ЧС и обеспечения пожарной безопасности;
- разработка и реализация целевых и научно-технических программ и мер по предупреждению ЧС и обеспечению пожарной безопасности;
- планирование действий органов управления и сил единой системы, организация подготовки и обеспечения их деятельности;
- подготовка населения, пассажиров и персонала к действиям в ЧС;
- пропаганда знаний в области защиты населения и территорий от ЧС и обеспечения пожарной безопасности (ОПБ);
- руководство созданием, размещением, хранением и восполнением резервов материальных ресурсов для ликвидации ЧС;
- проведение в пределах своих полномочий государственной экспертизы, надзора и контроля в области защиты населения и территорий от ЧС и ОПБ;
- осуществление в пределах своих полномочий необходимых видов страхования;

- проведение мероприятий по подготовке к эвакуации населения, материальных и культурных ценностей в безопасные районы, их размещению и возвращению соответственно в места постоянного проживания либо хранения, а также жизнеобеспечению населения в ЧС;
- ведение статистической отчетности о ЧС, участие в расследовании причин аварий и катастроф, а также выработке мер по устранению причин подобных аварий и катастроф.

Важным мероприятием по защите населения при опасности и возникновения актов незаконного вмешательства, в том числе террористической направленности и чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера является своевременное оповещение и информирование людей о возникновении или угрозе возникновения какой-либо опасности.

Под оповещением понимается доведение в сжатые сроки до органов управления, должностных лиц и сил единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций (РСЧС), а также до населения, персонала и пассажиров на соответствующей территории, ОТИ и ТС заранее установленных сигналов, распоряжений и информации органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления относительно возникающих угроз и порядка поведения в этих условиях.

В системе РСЧС порядок оповещения предусматривает, прежде всего, при любой чрезвычайной ситуации включение электрических сирен, прерывистый звук которых означает передачу единого сигнала опасности «Внимание всем!». Услышав этот сигнал, необходимо немедленно включить репродуктор (радиоприемник, телевизор) и прослушать информации о характере и масштабах угрозы, а также рекомендации о поведении в этих условиях.

Передача сигналов (распоряжений) и информации оповещения может осуществляться в автоматизированном и в неавтоматизированном режиме. В автоматизированном режиме передача сигналов (распоряжений) и информации оповещения осуществляется с использованием специальных технических средств оповещения, сопряженных с каналами сети связи общего пользования, ведомственных сетей связи и сетей вещания. В неавтоматизированном режиме передача сигналов (распоряжений) и информации оповещения осуществляется с использованием средств и каналов связи общегосударственной сети связи, ведомственных сетей связи и сетей вещания.

Значительная роль в решении указанной задачи отведена общероссийской комплексной системе информирования и оповещения населения (ОКСИОН). Эта система предназначена для своевременного и гарантированного оповещения и доведения информации об опасностях и правилах поведения в чрезвычайных ситуациях, а также для подготовки населения к действиям в таких ситуациях. Использование системы предполагает отображение сигналов

оповещения, предупреждающей, учебной и другой информации на электронных табло в местах массового пребывания людей и на других типах оконечных устройств (мобильных телефонах, персональных компьютерах) в виде специальных выпусков, электронных плакатов, видеороликов, бегущей строки.

3.2 Пропускной и внутриобъектовый режимы. Мероприятия по обнаружению лиц (грузов), запрещённых для пребывания в зоне транспортной безопасности

Под пропускным режимом обычно понимают установленный порядок пропуска через контрольно-пропускные пункты (посты) входы и выходы в здание людей, транспорта и материальных средств.

Пропускной режим должен обеспечить санкционированный проход (проезд) посетителей, сотрудников объекта, действующих на территории, их клиентов и посетителей, ввоз (вывоз) материальных ценностей, ритмичную работу объекта и исключать:

- неправомерный проход лиц на контролируемые территории, здания, служебные помещения, сооружения;
- бесконтрольный въезд (выезд) транспортных средств, вывоз (вынос) материальных ценностей;
- ввоз и внос на контролируемые территории, в жилые здания, сооружения общего пользования запрещенных предметов (материалов).

Внутриобъектовый режим - комплекс мероприятий, направленный на поддержание установленного порядка на территории и в здании, местах общего пользования и создание необходимых условий для функционирования объектов, арендаторов, а также сохранности их имущества.

Внутриобъектовый режим включает в себя:

- обеспечение безопасности должностных лиц, персонала и посетителей;
- режим работы ОТИ, порядок нахождения на территории сотрудников, персонала и посетителей;
- порядок проведения ремонтно-строительных и других работ на объектах, в помещениях;
- режим передвижения транспортных средств по территории и порядок их парковки;
- перемещение материальных ценностей, их складирование и хранение;
- поддержание общественного порядка.

Для понимания сущности рассматриваемого вопроса необходимы также следующие понятия:

- Зона транспортной безопасности (далее - зона безопасности) - часть (наземная, подземная, воздушная, надводная, подводная) ОТИ или ТС, на которой реализованы мероприятия по обеспечению транспортной безопасности, включая зоны, проход в которые осуществляется через контрольно-пропускные пункты (посты);

- Зона транспортной безопасности ограниченного доступа (далее - зона безопасности ограниченного доступа) – часть зоны безопасности, контролируемая и/или охраняемая с помощью технических средств, проход в которую ограничен в соответствии с мероприятиями плана по обеспечению транспортной безопасности и осуществляется через контрольно-пропускные пункты (посты);

- Зона транспортной безопасности свободного доступа (далее - зона безопасности свободного доступа) – часть зоны безопасности, контролируемая с помощью технических средств, проход в которую не ограничивается и осуществляется через контрольно-пропускные пункты (посты);

- Зона уязвимости (далее – зона угрозы ОТИ или ТС) – территория (наземная, подземная, воздушная, надводная, подводная), прилегающая к ОТИ или область вокруг ТС, способная использоваться для совершения АНВ.

В соответствии с Требованиями обеспечения транспортной безопасности в обязанности субъекта по пропускному и внутриобъектовому режимам входит большой объём организационных мероприятий, основными из которых являются:

- организация пропускного и внутриобъектового режимов на ОТИ и/или ТС в соответствии с внутренними организационно-распорядительными документами субъекта транспортной инфраструктуры, направленными на реализацию мер по обеспечению транспортной безопасности ОТИ и/или ТС, и утвержденными планами обеспечения транспортной безопасности;

- воспрепятствование проникновению любых лиц в зону транспортной безопасности или на критические элементы ОТИ или ТС вне установленных (обозначенных) контрольно-пропускных пунктов (постов);

- воспрепятствование преодолению любыми лицами контрольно-пропускных пунктов (постов) без соблюдения условий допуска, наличия и действительности пропусков и иных установленных видов разрешений в зону транспортной безопасности или на критические элементы ОТИ или ТС.

Кроме того субъект устанавливает единые виды пропусков, действительные для прохода, проезда физических лиц или перемещения материальных объектов в перевозочный и/или технологический секторы зоны транспортной безопасности и/или на критические

элементы ОТИ или ТС, а также правила их применения, уничтожения пропусков и допуска владельцев в соответствии со следующим порядком:

Постоянные пропуска выдаются персоналу субъекта транспортной инфраструктуры на срок установленных трудовых отношений в соответствии с номенклатурой (перечнем) должностей и на служебные, производственные автотранспортные средства, эксплуатируемые данным субъектом, а также персоналу юридических лиц, осуществляющих деятельность в зонах транспортной безопасности ОТИ или ТС, в рамках сроков действия договоров и соглашений, обуславливающих такую деятельность, в соответствии с номенклатурой (перечнем) должностей персонала данных юридических лиц, а также на эксплуатируемые такими организациями в зоне транспортной безопасности служебные, производственные автотранспортные средства, самоходные машины и механизмы на основании удостоверенных печатью письменных обращений руководителей таких юридических лиц.

Постоянные пропуска физических лиц должны содержать следующую информацию: номер пропуска, машиночитываемую и биометрическую часть, наименование субъекта транспортной инфраструктуры, выдавшего пропуск, место работы (службы), должность, фамилию, имя, отчество и фотографию владельца, срок и временной интервал действия пропуска и секторы зоны транспортной безопасности, в которые допущен владелец.

Постоянные пропуска служебных, производственных автотранспортных средств, самоходных машин и механизмов должны содержать следующую информацию: номер пропуска, наименование субъекта транспортной инфраструктуры, выдавшего пропуск, вид, марку, модель, цвет, регистрационные знаки (номера), сведения о должности (должностях) лица (лиц), под управлением которых будут находиться данные автотранспортные средства, самоходные машины и механизмы.

Разовые пропуска выдаются посетителям ОТИ или ТС на основании удостоверенных печатью письменных обращений уполномоченных сотрудников субъекта транспортной инфраструктуры, федеральных органов исполнительной власти или юридических лиц, осуществляющих деятельность на территории ОТИ или ТС.

Разовые пропуска физических лиц должны содержать следующую информацию: номер пропуска, наименование субъекта транспортной инфраструктуры, выдавшего пропуск, срок и временной интервал действия пропуска, секторы зоны транспортной безопасности, в которые допущен владелец.

Письменные обращения на выдачу постоянных и разовых пропусков должны заполняться на русском языке разборчиво от руки или с использованием технических средств (компьютера) без сокращений слов, аббревиатур, исправлений или пометок.

Письменные обращения на пропуск физического лица должны включать полное наименование организации или юридического лица, инициирующего выдачу пропуска, а также установочные данные лица, которому требуется оформить пропуск, в том числе фамилию, имя, отчество, дату и место рождения, место жительства (пребывания), занимаемую должность, сведения о серии, номере, дате и месте выдачи документа, удостоверяющего личность, а также сведения о целях пребывания в секторах зоны транспортной безопасности и сроке (периоде), на который требуется оформить пропуск.

Письменные обращения на пропуск автотранспортных средств, самоходных машин и механизмов должны включать полное наименование организации или юридического лица, инициирующего выдачу пропуска, а также сведения об автотранспортных средствах, самоходных машинах и механизмах, на которые требуется оформить пропуск, в том числе их виды, марки, модели, цвет, регистрационные знаки (номера), сведения о должностях (должностях) лица (лиц), под управлением которых будут находиться данные автотранспортные средства, самоходные машины и механизмы, а также сведения о целях пребывания в секторах зоны транспортной безопасности и сроке (периоде), на который требуется оформить пропуск.

Материальные пропуска выдаются на перемещаемые в и/или из зоны транспортной безопасности материальные объекты.

Материальные пропуска на предметы и вещества, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону транспортной безопасности и на критический элемент ОТИ или ТС, а также на иные материальные объекты, содержащие такие предметы и вещества, должны выдаваться персоналу субъекта транспортной инфраструктуры, а также персоналу юридических лиц, осуществляющих деятельность в зонах транспортной безопасности ОТИ или ТС, на основании удостоверенных печатью письменных обращений уполномоченных сотрудников субъекта транспортной инфраструктуры, федеральных органов исполнительной власти или юридических лиц, осуществляющих деятельность на территории ОТИ или ТС.

Письменные обращения на выдачу материального пропуска на перемещение предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в перевозочный или технологический секторы зоны транспортной безопасности, должны включать полное наименование организации или юридического лица, инициирующего выдачу пропуска, а также установочные данные лица, которому требуется оформить пропуск, в том числе фамилию, имя, отчество, дату и место рождения, место жительства (пребывания), занимаемую должность, сведения о серии, номере, дате и месте выдачи документа, удостоверяющего личность, а также сведения о целях перемещения предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в перевозочный или технологический

секторы зоны транспортной безопасности и сроке (периоде), на который требуется оформить пропуск.

Выдавать постоянные и разовые пропуска уполномоченным представителям подразделений федеральных органов исполнительной власти Российской Федерации, осуществляющим деятельность на ОТИ или ТС, а также прибывающим на ОТИ или ТС для выполнения служебных заданий и функций на основании служебных удостоверений и заданий, предписаний, командировочных удостоверений на КПП по факту обращения в сроки, не препятствующие выполнению ими служебных заданий и функций, или допускать в зону транспортной безопасности и на критические элементы ОТИ и/или ТС уполномоченных представителей федеральных органов исполнительной власти Российской Федерации, прибывающих на ОТИ или ТС для выполнения служебных заданий и функций на основании служебных удостоверений и заданий, предписаний, командировочных удостоверений в сопровождении уполномоченных сотрудников сил транспортной безопасности ОТИ или ТС.

Пожарно-спасательные расчеты, аварийно-спасательные команды, службы поискового и аварийно-спасательного обеспечения, бригады скорой медицинской помощи, прибывшие для ликвидации пожаров, аварий, других чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, а также для эвакуации пострадавших и тяжелооболых, допускаются в зоны транспортной безопасности по разовым пропускам, выдаваемым на основании документов, удостоверяющих личность и должность.

Лиц, обладающих разовыми пропусками, за исключением уполномоченных представителей федеральных органов исполнительной власти Российской Федерации, допускать в зоны транспортной безопасности только в сопровождении сотрудников сил транспортной безопасности ОТИ или ТС.

Осуществлять выдачу постоянных пропусков по согласованию с уполномоченными подразделениями федерального органа исполнительной власти в области обеспечения безопасности Российской Федерации, федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел.

Осуществлять выдачу разовых пропусков с уведомлением уполномоченных подразделений федерального органа исполнительной власти в области обеспечения безопасности Российской Федерации и федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел.

Выдавать пропуска любых установленных видов только при личном обращении владельца пропуска, осуществлять регистрацию фактов выдачи в базах данных на электронном и бумажном носителях.

Обеспечивать защиту баз данных и реквизитов, выданных и планируемых к выдаче пропусков, от доступа любых лиц, за исключением уполномоченных сотрудников сил обеспечения транспортной безопасности и уполномоченных представителей федеральных органов исполнительной власти Российской Федерации.

Электронные и бумажные носители (заготовки) для пропусков хранить в условиях, обеспечивающих невозможность их ненадлежащего использования.

Обеспечить ношение пропусков установленного образца при нахождении в зоне транспортной безопасности и на критических элементах ОТИ или ТС на видном месте поверх одежды.

Изымать пропуска при нарушении их владельцами положения (инструкции) о пропускном и внутриобъектовом режимах на ОТИ или ТС, прекращении трудовых отношений, изменении номенклатуры (перечня) должностей персонала субъекта транспортной инфраструктуры и юридических лиц, ведущих деятельность на ОТИ или ТС, отзыве согласования на выдачу пропусков, а также в иных случаях, предусмотренных законодательством Российской Федерации.

Аннулированные пропуска и пропуска с истекшим сроком действия уничтожать с обязательной регистрацией фактов уничтожения в порядке, определенном в положении (инструкции) о пропускном и внутриобъектовом режимах на ОТИ или ТС.

Образцы пропусков всех видов согласовывать с уполномоченными подразделениями федерального органа исполнительной власти в области обеспечения безопасности Российской Федерации, федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел, и компетентным органом в области обеспечения транспортной безопасности.

Оснастить ОТИ и/или ТС инженерно-техническими системами обеспечения транспортной безопасности в соответствии с утвержденными планами обеспечения транспортной безопасности.

Ограничивать функционирование и/или изменять порядок эксплуатации ОТИ или ТС в случае выявления нефункционирующих и/или технически неисправных инженерно-технических систем и средств обеспечения транспортной безопасности, наличие которых определено планами обеспечения транспортной безопасности ОТИ или ТС, а также в случаях невозможности выполнить с их помощью настоящие Требования и/или ввести иные

меры по обеспечению транспортной безопасности в соответствии с планами обеспечения транспортной безопасности ОТИ или ТС.

Обеспечить защиту инженерно-технических систем обеспечения транспортной безопасности ОТИ (ТС) от несанкционированного доступа к элементам управления, обработки и хранения данных.

Поддерживать средства связи в постоянной готовности к использованию.

Передавать уполномоченным представителям подразделений федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел, нарушителей пропускного и внутриобъектового режимов, лиц, проносящих или провозящих предметы и вещества, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону транспортной безопасности и на критический элемент ОТИ или ТС, лиц, совершающих или подготавливающих АНВ.

Не допускать попадания предметов или веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону транспортной безопасности и на критические элементы ОТИ или ТС, путем их выявления и передачи представителям уполномоченных подразделений федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел, а также локализации и устранения последствий их применения.

Обеспечить выполнение настоящих Требований силами собственных подразделений транспортной безопасности и/или путем привлечения сотрудников сил обеспечения транспортной безопасности в отношении досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности физических лиц или материальных объектов проходящих, проезжающих (перемещаемых) в перевозочный сектор транспортной безопасности ТС, а также их допуска на ТС в соответствии с установленным в отношении данного ТС уровнем безопасности и планом обеспечения транспортной безопасности.

Незамедлительно информировать уполномоченных представителей федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел, обо всех выявленных, распознанных и идентифицированных предметах и веществах, которые запрещены или ограничены для перемещения в технологический или перевозочный секторы зоны транспортной безопасности ОТИ, для недопущения их к перевозке.

Незамедлительно информировать уполномоченных представителей федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел, обо всех

физических лицах или материальных объектах в случае выявления связи данных лиц и объектов с совершением или подготовкой АНВ.

В обязанности субъекта входит также разработка Положений (инструкций) о пропускном и внутриобъектовом режиме на ОТИ, которые должны содержать следующие основные элементы:

1. Положение (инструкция) о пропускном режиме на ОТИ:

- Назначение ответственного лица за пропускной режим на ОТИ.
- Обязанности ответственного лица за пропускной режим на ОТИ.
- Обязанности персонала сил транспортной безопасности обеспечивающих функционирование контрольно-пропускного пункта (КПП).

Порядок:

- действия персонала КПП в случае непосредственной, прямой угрозе и совершении АНВ на ОТИ;

- действий при выявлении физических лиц, не имеющих правовых оснований на проход и/или проезд в зону транспортной безопасности или на критический элемент ОТИ, а так же предметов, веществ которые запрещены или ограничены для перемещения в зоне транспортной безопасности и на критическом элементе;

- взаимодействия с силами транспортной безопасности (группами быстрого реагирования) в случае непосредственной, прямой угрозе и совершении АНВ на ОТИ;

- доступа физических лиц и транспортных средств в зону транспортной безопасности ОТИ через КПП в рабочее время и нерабочее время;

- доступа по постоянным пропускам персонала ОТИ и служебных, производственных автотранспортных средств эксплуатируемых данным субъектом, а так же персонала юридических лиц, осуществляющих свою деятельность в зонах транспортной безопасности, а так же эксплуатируемых такими организациями в зоне транспортной безопасности служебных, производственных автотранспортных средств, самоходных машин и механизмов;

- доступа по разовым пропускам посетителей на ОТИ;

- доступа по разовым пропускам на ОТИ пожарно-спасательных расчетов, аварийно-спасательных команд, службы поискового и аварийно-спасательного обеспечения, бригады скорой медицинской помощи;

- доступа по разовым пропускам уполномоченных представителей федеральных органов исполнительной власти Российской Федерации;

- изъятия пропусков.

2. Положение (инструкция) о внутриобъектовом режиме:

- Назначение ответственного лица за внутриобъектовый режим.
- Обязанности должностных лиц и персонала по поддержанию внутриобъектового режима.
- Порядок доступа персонала в сектора зон транспортной безопасности, на критические элементы, и др. помещения (территории, элементы) ОТИ.
- Порядок использования пропусков при нахождении в зоне транспортной безопасности и на критических элементах ОТИ.
- Правила внутреннего распорядка.

В целом все основные мероприятия по обнаружению лиц (грузов), запрещённых для пребывания в зоне транспортной безопасности можно систематизировать по блокам таким образом:

1. Выявление и распознавание на КПП физических лиц, не имеющих правовых оснований на проход и/или проезд в зону транспортной безопасности или на критические элементы ОТИ, а также предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону транспортной безопасности и на критические элементы ОТИ при проверке документов удостоверяющих личность. Он включает:

Порядок:

- выявления по соответствию образца пропуска;
- выявления и распознавания по соответствию личности предъявителя пропуска данным указанным в пропуске;
- выявления по номеру и дате пропуска, особым отметкам, сроку действия;
- выявления по машиночитываемой и биометрической части пропуска с использованием технических средств;
- выявления по другим признакам;
- выявления недействительных пропусков;
- выявления аннулированных пропусков;
- выявления недействующих пропусков;
- выявления поддельных пропусков;
- проведения собеседования в целях выявления физических лиц, не имеющих правовых оснований на проход и/или проезд в зону транспортной безопасности или на критические элементы ОТИ;
- проведения проверки проездных документов.

2. Проведение досмотра физических лиц:

Порядок:

- выявления предметов или веществ проносимых на теле (в одежде) посетителей, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону транспортной безопасности и на критические элементы;

- выявления предметов или веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону транспортной безопасности в личных вещах, багаже;

- проведения дополнительного досмотра.

3. Проверка материальных пропусков (накладных) и документов на транспортные средства.

4. Проведение досмотра материальных объектов.

Порядок:

- выявления предметов или веществ, которые запрещены, или ограничены для перемещения в зону транспортной безопасности провозимых на транспортном средстве;

- выявления предметов или веществ, которые запрещены, или ограничены для перемещения в зону транспортной безопасности на железнодорожном подвижном составе;

- выявления предметов или веществ, которые запрещены, или ограничены для перемещения в зону транспортной безопасности и на критические элементы при досмотре инструмента (технических средств) персонала ОТИ и других юридических лиц осуществляющих свою деятельность на ОТИ.

- проведения досмотра транспортных средств.

5. Мероприятия при введении 2 и 3 уровня безопасности.

3.3 Мероприятия по предупреждению актов незаконного вмешательства и чрезвычайных ситуаций, снижению риска и смягчению их последствий

Реализация государственной транспортной политики и повышение ее эффективности в области обеспечения транспортной безопасности до 2030 года будет осуществляться на основе Федерального закона "О транспортной безопасности" и предполагает выполнение на всех видах транспорта системы правовых, экономических, организационных и иных мер в сфере транспортного комплекса, соответствующих угрозам совершения актов незаконного вмешательства, для повышения состояния защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от противоправных действий, в том числе террористической направленности, включая мероприятия технического характера и организационные мероприятия.

Среди наиболее важных мероприятий технического характера выделяется оснащение ОТИ техническими средствами обеспечения транспортной безопасности, которые должны осуществлять:

- идентификацию физических лиц и/или транспортных средств, являющихся объектами видеонаблюдения, на основании данных видеонаблюдения (далее - видеоидентификация) при их перемещении через КПП на границах зоны транспортной безопасности и/или критических элементов ОТИ;

- обнаружение и распознавание характера событий, связанных с объектами видеонаблюдения, на основании данных видеонаблюдения и их обнаружение в произвольном месте и в произвольное время (далее - видеораспознавание) в перевозочном секторе зоны транспортной безопасности и на критических элементах ОТИ;

- обнаружение физических лиц и транспортных средств, являющихся объектами видеонаблюдения на основании данных видеонаблюдения в произвольном месте и в произвольное время (далее - видеообнаружение) в технологическом секторе зоны транспортной безопасности ОТИ;

- обнаружение физических лиц и транспортных средств, являющихся объектами видеонаблюдения, в заданном месте и в заданное время (далее - видеомониторинг) по периметру зоны транспортной безопасности и в зоне свободного доступа ОТИ;

- передачу видеоизображения в соответствии с порядком передачи данных с инженерно-технических систем в реальном времени;

- хранение в электронном виде данных со всех технических средств обеспечения транспортной безопасности в течение одного месяца;

- выявление нарушителя, в том числе оснащенного специальными техническими средствами, в реальном времени на всем периметре внешних границ зоны транспортной безопасности и критических элементов ОТИ;

- возможность интеграции технических средств обеспечения транспортной безопасности с другими охраняемыми системами;

- электронное документирование перемещения персонала и посетителей в зону транспортной безопасности и на критические элементы ОТИ или из них;

- принятие решения о соответствии постоянного пропуска предъявителю с применением биометрических устройств на КПП на границах зоны транспортной безопасности и критических элементов ОТИ;

- передачу данных в соответствии с порядком передачи данных с инженерно-технических систем о лицах, пропущенных в зоны транспортной безопасности или на критические элементы ОТИ, в реальном времени.

Следующие мероприятия:

- обеспечение необходимым количественным и качественным составом, а также схемой размещения технических систем и средств досмотра в целях обеспечения транспортной

безопасности на ОТИ для выявления предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону свободного доступа, перевозочный и технологический секторы зоны транспортной безопасности у всех проходящих, проезжающих (перемещаемых) в них физических лиц и материальных объектов (далее - объекты досмотра);

- обеспечение необходимым количественным и качественным составом, а также схемой размещения технических систем и средств досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности на ОТИ для идентификации и распознавания предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения на критические элементы, у всех объектов досмотра, попадающих в перевозочный сектор зоны транспортной безопасности;

- обеспечение необходимым количественным и качественным составом, а также схемой размещения технических систем и средств досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности на ОТИ для идентификации и распознавания предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в технологический сектор зоны транспортной безопасности, у всех объектов досмотра, попадающих в технологический сектор зоны транспортной безопасности.

Оснащение ТС техническими средствами обеспечения транспортной безопасности, обеспечивающими:

- видеонаблюдение объектов видеонаблюдения в кабине ТС и на путях
- прохода в салон (кабину) ТС;
- видеомониторинг объектов видеонаблюдения в салоне ТС;
- передачу видеоизображения в соответствии с порядком передачи данных с инженерно-технических систем в реальном времени;
- выявление проникновения подготовленного нарушителя на ТС и к критическим элементам ТС;
- возможность интеграции технических средств обеспечения транспортной безопасности с другими охраняемыми системами.

Среди основных организационных мероприятий можно выделить:

- аккредитацию специализированных организаций в области обеспечения транспортной безопасности;
- оценку уязвимости объектов транспорта и утверждение её результатов;
- проведение категорирования объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;
- ведение реестра категорированных объектов;
- выполнение Требований по обеспечению транспортной безопасности;

разработку и утверждение планов обеспечения транспортной безопасности;

- проведение учений и тренировок.

Очевидно, что эти элементы и будут блоками основных организационных мероприятий, которые будут носить предупредительный характер АНВ, в том числе террористической направленности.

Рассмотрим их по порядку.

1. Аккредитация специализированных организаций в области обеспечения транспортной безопасности:

Этапы аккредитации:

а) представление в компетентный орган документов на получение (продление) свидетельства об аккредитации;

б) определение компетентным органом способности организации проводить оценку уязвимости объектов;

в) принятие решения о выдаче свидетельства об аккредитации организации либо об отказе в его выдаче.

документы на получение (продление) свидетельства об аккредитации:

- заявление по установленной форм;

- копии учредительных документов (с представлением оригиналов в случае, если верность копий не засвидетельствована в нотариальном порядке). При этом в числе кодов ОКВЭД и в уставе в числе видов деятельности должно быть указано 74.60.1 - Оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства;

- выписка из Единого государственного реестра юридических лиц;

- копии лицензий (сертификатов) на виды деятельности, осуществляемые при проведении оценки уязвимости (для организаций, претендующих на проведение оценки уязвимости объектов, обеспечение транспортной безопасности которых осуществляется исключительно федеральными органами исполнительной власти);

- организационно-распорядительные документы организации, регламентирующие обеспечение ограниченного доступа к сведениям о результатах проведенной оценки уязвимости объектов;

- сведения о кадровом составе и документы, подтверждающие профессиональную подготовку специалистов (копии трудовых книжек, документов об образовании и квалификации), а также соответствие кадрового состава требованиям, предусмотренным ст. 10 ФЗ «О транспортной безопасности».

Определение компетентным органом способности организации проводить оценку уязвимости ОТИ и ТС осуществляется на основе требований, предусматривающих, что организация должна:

- являться юридическим лицом, созданным и функционирующим в соответствии с законодательством Российской Федерации;
- иметь организационно-распорядительные документы, регламентирующие обеспечение ограниченного доступа к сведениям о результатах проведенной оценки уязвимости объектов;
- иметь лицензии (сертификаты) на виды деятельности, осуществляемые при проведении оценки уязвимости объектов (для организаций, претендующих на проведение оценки уязвимости объектов, обеспечение транспортной безопасности которых осуществляется исключительно федеральными органами исполнительной власти);
- иметь необходимые помещения, технические средства и вспомогательное оборудование, используемые для проведения оценки уязвимости объектов и обеспечивающие ограниченный доступ к сведениям о результатах проведенной оценки уязвимости объектов;
- обеспечить наличие кадрового состава, соответствующего требованиям ст. 10 ФЗ «О транспортной безопасности».

Принятие решения о выдаче свидетельства об аккредитации организации либо об отказе в его выдаче

Компетентный орган принимает решение о выдаче свидетельства об аккредитации либо об отказе в его выдаче и уведомляет организацию о принятом решении в срок, не превышающий 30 дней с даты принятия заявления. Указанное решение оформляется в виде заключения установленной формы. Заключение утверждается руководителем компетентного органа (либо уполномоченным им лицом).

Уведомление о выдаче свидетельства об аккредитации и уведомление об отказе в выдаче свидетельства об аккредитации с указанием причин отказа направляется (вручается) организации в письменной форме.

Основанием для отказа в выдаче свидетельства об аккредитации является:

- несоблюдение организацией установленных требований;
- наличие в документах, представленных организацией в компетентный орган, недостоверной информации;
- непредставление в компетентный орган необходимых документов.

Свидетельство об аккредитации выдается сроком на 3 года. Для продления его действия организация не позднее чем за 30 дней до истечения срока действия свидетельства должна подать в компетентный орган заявление о его продлении, а также предоставить сведения о проведенных оценках уязвимости объектов (не менее двух). Срок продления действия свидетельства составляет три года.

Свидетельство об аккредитации аннулируется компетентным органом в случае, если:

- организация перестала отвечать предусмотренным законом требованиям;
- имело место разглашение сведений о результатах проведенной оценки уязвимости объектов;
- организацией не соблюдена необходимость уведомления компетентного органа об изменениях организационной структуры, технического оснащения и иных условиях, влияющих на способность организации отвечать предусмотренным законам требованиям;
- специализированная организация ликвидирована или реорганизована в соответствии с законодательством Российской Федерации;
- действие лицензий (сертификатов) на виды деятельности, осуществляемые специализированной организацией при проведении оценки уязвимости объектов, прекращено;
- специализированная организация выступила с соответствующей инициативой.

Решение об аннулировании свидетельства об аккредитации специализированной организации оформляется в виде заключения, форма которого утверждается компетентным органом. Заключение утверждается руководителем компетентного органа (либо уполномоченным им лицом). Указанное решение не позднее 3 дней с даты его принятия доводится до специализированной организации в письменной форме с указанием причин аннулирования свидетельства об аккредитации.

2. Оценка уязвимости объекта транспортной инфраструктуры и/или транспортного средства проводится в целях определения степени защищенности объекта транспортной инфраструктуры и транспортного средства от потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

Субъекты, которые могут проводить оценку уязвимости ОТИ и ТС

Специализированные организации в области обеспечения транспортной безопасности. К ним относятся юридические лица, аккредитованные компетентными органами в области обеспечения транспортной безопасности (Росжелдор, Росавиация, Росморречфлот,

Росавтодор) в порядке, устанавливаемом Правительством РФ, для проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;

организации и подразделения федерального органа исполнительной власти в области обеспечения безопасности России (ФСБ России);

организации и подразделения федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел (МВД России).

Оценка уязвимости проводится с учетом перечня потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объекта транспортной инфраструктуры и транспортного средства и с применением модели нарушителя. *Модель нарушителя - совокупность сведений о численности, оснащенности, подготовленности, осведомленности, а также действий потенциальных нарушителей, преследуемых целей при совершении акта незаконного вмешательства в деятельность объекта транспортной инфраструктуры и транспортного средства.*

Содержание оценки уязвимости ОТИ и ТС

В соответствии с Порядком проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, утв. Приказом Минтранса России от 12.04.2010г. №87, в ходе проведения оценки уязвимости объекта транспортной инфраструктуры и/или транспортного средства осуществляется:

1) изучение технических и технологических характеристик объекта транспортной инфраструктуры или транспортного средства (включая геологические, гидрологические и географические особенности дислокации объекта транспортной инфраструктуры), а также организации их эксплуатации (функционирования).

Результатом является описание технических и технологических характеристик объекта транспортной инфраструктуры или транспортного средства (включая геологические, гидрологические и географические особенности дислокации объекта транспортной инфраструктуры), а также организации их эксплуатации (функционирования), определение границ зоны безопасности и перечня критических элементов объекта транспортной инфраструктуры или транспортного средства;

2) изучение системы принятых на объекте транспортной инфраструктуры или транспортном средстве мер по защите от актов незаконного вмешательства.

Результатом является описание системы принятых субъектом транспортной инфраструктуры мер на объекте транспортной инфраструктуры и/или транспортном средстве по защите от актов незаконного вмешательства, а также оценка ее соответствия требованиям

по обеспечению транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;

3) изучение способов реализации потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объекта транспортной инфраструктуры и транспортного средства с использованием совокупности сведений о численности, оснащенности, подготовленности, осведомленности, а также действий потенциальных нарушителей, преследуемых целей при совершении акта незаконного вмешательства в деятельность объекта транспортной инфраструктуры и транспортного средства («модель нарушителя»).

Результатом является описание способов реализации потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объекта транспортной инфраструктуры или транспортного средства применительно к модели нарушителя;

4) определение рекомендаций субъекту транспортной инфраструктуры в отношении мер, которые необходимо дополнительно включить в систему мер по обеспечению транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры и/или транспортного средства.

Результатом является описание дополнительных мер, которые необходимо принять субъекту транспортной инфраструктуры на объекте транспортной инфраструктуры и/или транспортном средстве в соответствии с требованиями по обеспечению транспортной безопасности.

Оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств проводится на основе **публичного договора по тарифам, устанавливаемым федеральным органом исполнительной власти**, уполномоченным осуществлять правовое регулирование в сфере государственного регулирования цен (тарифов) на товары (услуги) и государственный контроль (надзор) за их применением (ФСТ России). Письмо ФСТ России от 15 декабря 2010 г. № ДС-10109/7 «Об определении стоимости договора на услугу по оценке уязвимости объектов транспортного комплекса»: «...поскольку в настоящее время Типовой публичный договор на услугу по проведению оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств не разработан и не утвержден, то данный договор будет составляться в произвольной форме и предполагает многообразие; это усложнит взаимоотношения между специализированными организациями и заказчиками при определении стоимости услуги по договору».

3. Проведение категорирования объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

Категорирование объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств - отнесение их к определенным категориям с учетом степени угрозы совершения акта незаконного вмешательства и его возможных последствий.

Критерии категорирования:

1) степень угрозы совершения акта незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и/или транспортных средств применительно к отдельным видам транспорта, которая определяется на основании количественных показателей статистических данных (сведений) о совершенных и предотвращенных актах незаконного вмешательства на территории РФ, в том числе в отношении категорируемых объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, за период последних 12-ти месяцев до момента категорирования;

2) возможные последствия совершения акта незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и/или транспортных средств применительно к отдельным видам транспорта, которые определяются на основании количественных показателей о возможных погибших или получивших вред здоровью людей, о возможном материальном ущербе и ущербе окружающей природной среде.

Устанавливаются не более четырех категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств автомобильного, воздушного, городского наземного электрического, железнодорожного, морского и речного транспорта, метрополитена и объектов транспортной инфраструктуры дорожного хозяйства в порядке убывания их значимости - первая, вторая, третья, четвертая. Категория присваивается по наивысшему количественному показателю критерия категорирования.

Приказом Минтранса России от 21.02.2011г. №62 утвержден Порядок установления количества категорий и критериев категорирования объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств компетентными органами в области обеспечения транспортной безопасности. Этот порядок сведен в шесть приложений по видам транспорта к Приказу и примерно аналогичен для каждого из них. Наиболее подробно его рассмотрим применительно к железнодорожному транспорту (приложение 3), остальным приложениям укажем только название:

- категории и количественные показатели критериев категорирования объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств автомобильного транспорта и объектов транспортной инфраструктуры дорожного хозяйства (приложение 1);

- категории и количественные показатели критериев категорирования объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств воздушного транспорта (приложение 2);

- категории и количественные показатели критериев категорирования объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств железнодорожного транспорта (приложение 3);

1. В зависимости от количественных показателей статистических данных (сведений) о совершенных и предотвращенных актах незаконного вмешательства (далее - АНВ) на территории Российской Федерации, в том числе в отношении категорируемых объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств железнодорожного транспорта, за период последних 12-ти месяцев до момента категорирувания, присваиваются следующие категории:

А) применительно к объектам транспортной инфраструктуры железнодорожного транспорта

Приложение 3

Значение категории и ОТИ	Количество совершенных и/или предотвращенных АНВ на территории Российской Федерации, в том числе в отношении категорируемых объектов транспортной инфраструктуры
Первая	Два и более совершенных и/или предотвращенных АНВ в отношении категорируемого ОТИ и/или аналогичных объектов транспортной инфраструктуры на территории субъекта Российской Федерации, в котором находится ОТИ, и/или на территории субъектов Российской Федерации, граничащих с субъектом Российской Федерации, в котором находится ОТИ
Вторая	Один совершенный и/или предотвращенный АНВ в отношении категорируемого ОТИ и/или аналогичных объектов транспортной инфраструктуры на территории субъекта Российской Федерации, в котором находится ОТИ, и/или на территории субъектов Российской Федерации, граничащих с субъектом Российской Федерации, в котором находится ОТИ
Третья	Один и более совершенный и/или предотвращенный АНВ в отношении аналогичных категорируемому ОТИ объектов транспортной инфраструктуры на территории других субъектов Российской Федерации, не граничащих с субъектом Российской Федерации, в котором находится ОТИ
Четвертая	Не зафиксировано совершенных и/или предотвращенных АНВ в отношении категорируемого ОТИ и/или аналогичных объектов транспортной инфраструктуры на территории Российской Федерации

Б) применительно к транспортным средствам железнодорожного транспорта

Приложение 3 (продолжение)

Значение категории ТС	Количество совершенных и/или предотвращенных АНВ на территории Российской Федерации, в том числе в отношении категорируемых транспортных средств
Первая	Два и более совершенных и/или предотвращенных АНВ в отношении категорируемого ТС и/или однотипных (аналогичных) транспортных средств на территории субъекта Российской Федерации, в котором эксплуатируется ТС, и/или на территории субъектов Российской Федерации, граничащих с субъектом Российской Федерации, в котором эксплуатируется ТС, а также на территории субъектов Российской Федерации по маршруту следования (маршруту движения) категорируемого ТС

Вторая	Один совершенный и/или предотвращенный АНВ в отношении категорируемого ТС и/или однотипных (аналогичных) транспортных средств на территории субъекта Российской Федерации, в котором эксплуатируется ТС, и/или на территории субъектов Российской Федерации, граничащих с субъектом Российской Федерации, в котором эксплуатируется ТС, а также на территории субъектов Российской Федерации по маршруту следования (маршруту движения) категорируемого ТС
Третья	Не зафиксировано совершенных и/или предотвращенных АНВ в отношении категорируемого и/или ТС однотипных (аналогичных) транспортных средств на территории субъекта Российской Федерации, в котором эксплуатируется ТС, и/или на территории субъектов Российской Федерации, граничащих с субъектом Российской Федерации, в котором эксплуатируется ТС, а также на территории субъектов Российской Федерации по маршруту следования (маршруту движения) категорируемого ТС
Четвертая	Не зафиксировано совершенных и/или предотвращенных АНВ в отношении категорируемого ТС и/или однотипных (аналогичных) транспортных средств на территории Российской Федерации, а также на территории субъектов Российской Федерации по маршруту следования (маршруту движения) категорируемого ТС

2. В зависимости от количественных показателей о возможных погибших или получивших вред здоровью людей, объектам транспортной инфраструктуры и транспортным средствам железнодорожного транспорта присваиваются следующие категории:

Приложение 3 (продолжение)

Категория ОТИ и ТС	Первая		Вторая		Третья		Четвертая	
	ОТИ	ТС	ОТИ	ТС	ОТИ	ТС	ОТИ	ТС
Возможное количество погибших или получивших вред здоровью людей, чел.	Более 50	Более 50	От 26 до 50	От 26 до 50	От 11 до 25	От 11 до 25	До 10	До 10

3. В зависимости от количественных показателей о возможном материальном ущербе и ущербе окружающей природной среде, объектам транспортной инфраструктуры и транспортным средствам железнодорожного транспорта присваиваются следующие категории:

Приложение 3 (продолжение)

Категория ОТИ и ТС	Первая		Вторая		Третья		Четвертая	
	ОТИ	ТС	ОТИ	ТС	ОТИ	ТС	ОТИ	ТС
Возможный материальный ущерб и ущерб окружающей природной среде, руб.	Более 100 млн.	Более 100 млн.	От 50 до 100 млн.	От 50 до 100 млн.	От 10 до 50 млн.	От 10 до 50 млн.	Менее 10 млн.	Менее 10 млн.

* категории и количественные показатели критериев категорирования объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и речного транспорта (приложение 4);

* категории и количественные показатели критериев категорирования объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств городского наземного электрического транспорта (приложение 5);

* категории и количественные показатели критериев категорирования объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств метрополитена (приложение 6).

4. Ведение реестра категорированных объектов;

Приказ МТ РФ от 29.01.2010 №22 «О порядке ведения реестра категорированных ОТИ и ТС»

1. Порядок ведения Реестра категорированных объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств (далее - Порядок) разработан в соответствии с пунктом 3 статьи 6 Федерального закона от 9 февраля 2007 г. N 16-ФЗ "О транспортной безопасности"¹.

2. Настоящий Порядок предназначен для ведения федеральными агентствами, подведомственными Министерству транспорта Российской Федерации (далее - компетентные органы), Реестра категорированных объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств (далее - Реестр) в соответствии с пунктом 2 статьи 6 Федерального закона от 9 февраля 2007 г. N 16-ФЗ "О транспортной безопасности".

3. Компетентные органы включают в Реестр категорированные объекты транспортной инфраструктуры и транспортные средства, определенные пунктами 5 и 11 статьи 1 Федерального закона от 9 февраля 2007 г. N 16-ФЗ "О транспортной безопасности".

4. Реестр формируется и ведется компетентными органами по видам транспорта и включает в себя следующие сведения о категорированных объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах:

- 1) номер по Реестру (далее - реестровый номер);
- 2) дата внесения в Реестр;
- 3) полное наименование объекта транспортной инфраструктуры или полное наименование транспортного средства;
- 4) собственник, юридический и фактический адрес, наименование, организационно-правовая форма, регистрационный номер и дата внесения в ЕГРЮЛ, адрес местонахождения;
- 5) основания для внесения в Реестр (категория);
- 6) дата присвоения категории и ее номер;
- 7) дата пересмотра присвоенной категории;
- 8) дата исключения из Реестра;

9) основания для исключения из Реестра.

5. Реестр формируется и ведется компетентными органами по видам транспорта на электронных и бумажных носителях. При несоответствии записей на бумажных носителях записям на электронных носителях приоритетное значение имеют сведения, зафиксированные на бумажных носителях.

6. Реестр на электронных носителях ведется непрерывно в форме двух разделов. В раздел 1 вносятся сведения о категорированных объектах транспортной инфраструктуры, в раздел 2 вносятся сведения о категорированных транспортных средствах.

7. Реестр на бумажных носителях ведется непрерывно в виде книг учета категорированных объектов транспортной инфраструктуры, книг учета категорированных транспортных средств.

8. При внесении в Реестр каждому категорированному объекту транспортной инфраструктуры или категорированному транспортному средству присваивается реестровый номер.

9. Реестровый номер состоит из серии и номера. Серия состоит из трех заглавных букв (кириллица), которая определяется (присваивается) компетентным органом по видам транспорта применительно к наименованиям объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, определенным пунктами 5 и 11 статьи 1 Федерального закона от 9 февраля 2007 г. N 16-ФЗ "О транспортной безопасности".

10. Не допускается использование тождественных букв и их сочетаний в сериях применительно к различным видам транспорта. Количество арабских цифр в номере устанавливается компетентными органами и не должно превышать семи цифр.

11. Основанием для включения категорированного объекта транспортной инфраструктуры или категорированного транспортного средства в Реестр, внесения изменений в Реестр, а также исключения данных объектов и транспортных средств из Реестра является решение компетентного органа.

12. Внесение записи о включении в Реестр категорированного объекта транспортной инфраструктуры или категорированного транспортного средства, изменении Реестра, а также исключении данного объекта или транспортного средства из Реестра должно производиться в 10-дневный срок со дня принятия решения компетентным органом.

13. Компетентный орган в течение 15 дней с момента внесения в Реестр соответствующей записи направляет субъекту транспортной инфраструктуры и в Ространснадзор уведомление о включении объекта или транспортного средства в Реестр и о присвоенной категории или об его исключении из Реестра.

5. Выполнение Требований по обеспечению транспортной безопасности.

Требования по обеспечению транспортной безопасности, учитывающие уровни безопасности, предусмотренные для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств устанавливаются Правительством Российской Федерации по представлению федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области обеспечения безопасности Российской Федерации, федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел, и федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере экономического развития. Указанные требования являются обязательными для исполнения всеми субъектами транспортной инфраструктуры.

Для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств железнодорожного транспорта Требования по обеспечению транспортной безопасности, учитывающие уровни безопасности, утверждены Приказом Минтранса России от 8 февраля 2011 г. № 43. В них определяется система мер, реализуемых субъектами транспортной инфраструктуры для защиты объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств железнодорожного транспорта от потенциальных, непосредственных и прямых угроз совершения актов незаконного вмешательства.

Системно их можно определить как общие требования, которые обязательны для выполнения всеми субъектами, и директивные требования (ДТ) для каждой категории и соответствующего уровня безопасности дополнительно. На рис. 3.2 видно, как с повышением уровня безопасности N и важности категории K ступенчато повышается количество требований, и соответственно возрастает объем необходимых мероприятий (работ) M , который нужно проводить дополнительно и адекватно возрастанию угрозы акта незаконного вмешательства.

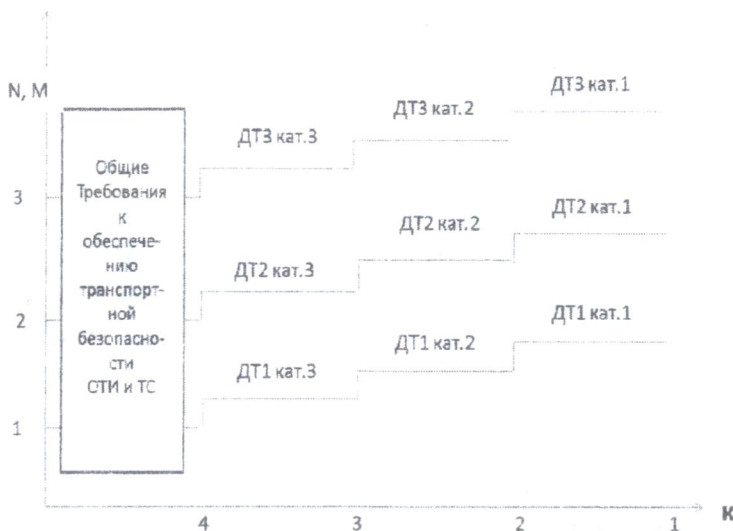


Рис. 3.2 – Общие требования к обеспечению транспортной безопасности

Приведём некоторые основные требования из общих положений, касающихся обязанностей субъекта транспортной безопасности:

Субъект транспортной инфраструктуры обязан:

- Назначить лицо, ответственное за обеспечение транспортной безопасности в субъекте транспортной инфраструктуры.
- Назначить по согласованию с перевозчиком на каждом пассажирском поезде лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности всего пассажирского поезда.
- Назначить по согласованию с перевозчиком лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности ТС второй категории, ответственных за транспортную безопасность всего состава поезда (за исключением случаев, когда ТС второй категории включается в состав пассажирского поезда).
- Назначить лицо, ответственное за обеспечение транспортной безопасности одного или группы ОТИ третьей и четвертой категорий.
- Образовать (сформировать) в соответствии с особыми уставными задачами и/или привлечь в соответствии с планами обеспечения транспортной безопасности подразделения транспортной безопасности для защиты ОТИ и/или ТС от актов незаконного вмешательства, включая группы быстрого реагирования, специально оснащенные, мобильные, круглосуточно выполняющие свои задачи по реагированию на подготовку совершения или

совершение АНВ в зоне транспортной безопасности и/или на критических элементах ОТИ и ТС, а также на нарушения внутриобъектового и пропускного режимов группы из числа сотрудников подразделений транспортной безопасности.

- Разработать, принять и исполнять внутренние организационно-распорядительные документы, направленные на реализацию мер по обеспечению транспортной безопасности ОТИ и/или ТС и являющиеся приложением к плану обеспечения транспортной безопасности ОТИ и/или ТС, в том числе:

- Положение (устав) подразделений транспортной безопасности ОТИ и/или ТС субъекта транспортной инфраструктуры (при наличии таких подразделений).

- Организационно-штатную структуру управления в субъекте транспортной инфраструктуры.

Номенклатуру (перечень) должностей работников субъекта транспортной инфраструктуры (далее - персонал), осуществляющих деятельность в зоне транспортной безопасности и на критических элементах ОТИ или ТС.

- Номенклатуру (перечень) должностей персонала, непосредственно связанного с обеспечением транспортной безопасности ОТИ или ТС.

- Номенклатуру (перечень) должностей персонала юридических лиц, осуществляющих на законных основаниях деятельность в зоне транспортной безопасности или на критических элементах ОТИ или ТС.

- Положение (инструкцию) о пропускном и внутриобъектовом режиме на ОТИ или ТС.

- Порядок выявления и распознавания на контрольно-пропускных пунктах (постах) или на транспортных средствах физических лиц, не имеющих правовых оснований на проход и/или проезд в зону транспортной безопасности или на критические элементы ОТИ или ТС, а также предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону транспортной безопасности и на критические элементы ОТИ или ТС в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Не менее важным при выполнении мероприятий по предупреждению АНВ является строгое выполнение требований ст. 10 Федерального закона «О транспортной безопасности»:

1. На работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности, не принимаются лица:

- 1) имеющие непогашенную или неснятую судимость за совершение умышленного преступления;

- 2) состоящие на учете в учреждениях органов здравоохранения по поводу психического заболевания, алкоголизма или наркомании;

3) досрочно прекратившие полномочия по государственной должности или уволенные с государственной службы, в том числе из правоохранительных органов, органов прокуратуры или судебных органов, по основаниям, которые в соответствии с законодательством Российской Федерации связаны с совершением дисциплинарного проступка, грубым или систематическим нарушением дисциплины, совершением проступка, порочащего честь государственного служащего, утратой доверия к нему, если после такого досрочного прекращения полномочий или такого увольнения прошло менее чем три года;

4) в отношении которых по результатам проверки, проведенной в соответствии с Законом Российской Федерации от 18 апреля 1991 года N 1026-1 "О милиции", имеется заключение органов внутренних дел о невозможности допуска этих лиц к осуществлению деятельности, связанной с объектами, представляющими повышенную опасность для жизни или здоровья человека, а также для окружающей среды.

2. Перечень работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности, устанавливается Правительством Российской Федерации (в ред. Федерального закона от 19.07.2009 N 197-ФЗ)

Все остальные требования, так или иначе, будут учитываться при рассмотрении других мероприятий обеспечения транспортной безопасности.

6. Проведение учений и тренировок

В соответствии с Требованиями по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств железнодорожного транспорта, рекомендуется проводить как самостоятельно, так и с участием представителей федеральных органов исполнительной власти в соответствии с их компетенцией учения и тренировки по реализации планов обеспечения транспортной безопасности.

Периодичность проведения данных мероприятий должна составлять: не реже одного раза в год для ОТИ и ТС третьей и четвертой категорий и не менее двух раз в год для ОТИ и ТС первой и второй категорий.

В соответствии с решением Национального антитеррористического комитета от 22 февраля 2011 г. в субъектах Российской Федерации одной из основных задач на учениях является отработка вопросов взаимодействия координационных советов на объектах транспорта по их антитеррористической защищенности с представителями субъектов транспортной инфраструктуры, территориальных подразделений федеральных органов исполнительной власти и правоохранительных органов во главе с руководителями органов безопасности. На объектах транспорта было предписано проводить учения по отработке слаженной работы всех структур, задействованных в обеспечении защищенности граждан на

объектах транспорта. Все эти меры призваны содействовать межведомственной координации в вопросах транспортной безопасности.

3.4 Порядок информирования компетентного органа и уполномоченных подразделений ФСБ, МВД о непосредственных и прямых угрозах совершения акта незаконного вмешательства

Порядок информирования субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах (далее - Порядок) разработан в соответствии с пунктом 1 части 2 статьи 12 Федерального закона от 9 февраля 2007 г. N 16-ФЗ "О транспортной безопасности" и пунктом 5.2.53.40 Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации, утвержденного Постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. N 395.

Субъекты транспортной инфраструктуры и перевозчики обязаны незамедлительно представлять информацию об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах в компетентные органы в области обеспечения транспортной безопасности, Федеральную службу по надзору в сфере транспорта и ее территориальные органы, органы Федеральной службы безопасности Российской Федерации, органы внутренних дел Российской Федерации или их уполномоченные структурные подразделения согласно Перечню потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, утвержденному Приказом Минтранса России, ФСБ России, МВД России от 5 марта 2010 г. N 52/112/134.

Субъекты транспортной инфраструктуры и перевозчики представляют информацию об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах в компетентные органы в области обеспечения транспортной безопасности через Федеральную службу по надзору в сфере транспорта и ее территориальные органы по средствам электронной или факсимильной либо телефонной связи по адресам (номерам телефонов), указанных на официальных сайтах Федеральной службы по надзору в сфере транспорта и ее территориальных органов.

Информирование об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками посредством имеющихся средств связи органов Федеральной службы безопасности Российской Федерации и органов внутренних дел Российской Федерации или их уполномоченных структурных

подразделений, Федеральной службы по надзору в сфере транспорта и ее территориальных органов осуществляется по месту фактического нахождения объектов транспортной инфраструктуры, месту регистрации и фактического нахождения транспортных средств.

Субъекты транспортной инфраструктуры и перевозчики при информировании об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах государственных органов используют телефонные и радиосредства связи, в случае их отсутствия используют электронные и/или факсимильные средства связи.

Субъекты транспортной инфраструктуры и перевозчики представляют информацию об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах в государственные органы применительно к конкретным видам транспорта, для которых могут быть разработаны специальные формализованные донесения.

При отсутствии полной информации об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах, подлежащей представлению согласно соответствующему формализованному донесению, субъекты транспортной инфраструктуры и перевозчики незамедлительно представляют информацию в государственные органы и дополняют ее по мере поступления данных.

При получении анонимной информации об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах субъекты транспортной инфраструктуры и перевозчики представляют информацию в государственные органы согласно отдельным указаниям.

При представлении информации об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах в государственные органы по средствам телефонной или радиосвязи, в первую очередь называется фамилия, имя и отчество лица, передающего сообщение об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах, занимаемая им должность на объекте транспортной инфраструктуры или транспортном средстве, в субъекте транспортной инфраструктуры или перевозчике, их наименование. Далее сообщается информация согласно соответствующему приложению к настоящему Порядку. Лицо, передавшее сообщение, фиксирует в свою очередь фамилии, имена, отчества, занимаемые должности лиц государственных органов, принявших сообщение об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства на объектах транспортной инфраструктуры и

транспортных средствах, указывает дату и время ее передачи и удостоверяет своей подписью.

При представлении информации об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах в государственные органы по средствам электронной связи в электронном виде, информация подписывается электронно-цифровой подписью лица, заполнившего соответствующее формализованное донесение (при ее наличии).

При представлении информации об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах в государственные органы по средствам факсимильной связи лицо, заполнившее соответствующее донесение на бумажном носителе, удостоверяет его своей подписью.

При заполнении донесения на бумажном носителе рукописным способом запись производится на русском языке разборчивым почерком или печатными буквами чернилами синего либо черного цвета. Помарки, подчистки и исправления не допускаются.

Субъекты транспортной инфраструктуры и перевозчики фиксируют факт передачи, дату и время передачи информации об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах государственным органам по средствам электронной, факсимильной связи в соответствии с их программными и техническими средствами.

При передаче информации об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах государственным органам по средствам телефонной и радиосвязи лицо, передавшее информацию, фиксирует факт ее передачи, дату и время посредством аудио - и/или видеосредств.

Передача информации осуществляется в формализованном виде в соответствии с формами, разработанными в приложениях к порядку. Порядок представления информации для ОТИ и ТС железнодорожного транспорта представлен в приложениях 5 и 6 соответственно. Они аналогичны по сути и поэтому для понимания приводится приложение 5.

[illegible][illegible][illegible]

Серия			Номер						1	2	3	4
-------	--	--	-------	--	--	--	--	--	---	---	---	---

[illegible]

116

Угроза блокирования ОТИ - возможность создания препятствия, делающего ограничивающего функционирование ОТИ угрожающего жизни или здоровью персонала, пассажиров и других лиц.		Акт блокирования ОТИ	
Угроза хищения элементов ОТИ - возможность совершения хищения элементов ОТИ, которое может привести их в негодное для эксплуатации состояние, угрожающее жизни или здоровью персонала, пассажиров и других лиц.		Акт хищения элементов ОТИ	

Сведения об угрозе совершения АНВ в деятельность ОТИ

Сведения о возможной: - численности; - оснащенности; - подготовленности и тактике действий нарушителей.	
Сведения о предпринимаемых и принятых мерах при получении информации об угрозе совершения АНВ в соответствии с Планом обеспечения транспортной безопасности ОТИ.	
Сведения о силах и средствах, задействованных в мероприятиях по предупреждению реализации угрозы совершения АНВ.	

Сведения о совершении АНВ в деятельность ОТИ

Сведения о возможной: - численности; - оснащенности; - подготовленности и тактике действий нарушителей.	
Сведения о предпринимаемых и принятых мерах при совершении акта незаконного вмешательства в деятельность ОТИ в соответствии с Планом обеспечения транспортной безопасности ОТИ.	
Сведения о предпринимаемых и принятых мерах на ОТИ по ликвидации последствий совершения АНВ и восстановлению функционирования ОТИ.	
Сведения о последствиях совершенного АНВ: 1. Количество погибших или получивших ущерб здоровью: - пассажиры; - члены бригады; - посетители; - персонал; - дети. 2. Материальный ущерб, ущерб окружающей среде, общий характер повреждений ОТИ.	
Сведения о силах и средствах, задействованных в мероприятиях по ликвидации последствий совершения АНВ и восстановлению функционирования ОТИ.	
Сведения о возможной дате и времени восстановления функционирования ОТИ.	

Представляемые сведения при получении анонимной информации

1. Дата предоставления информации: 2. Время предоставления информации:

[illegible]

3. Кто принял информацию:

[illegible][illegible][illegible][illegible][illegible][illegible][illegible][illegible]

8.6. Языковой стиль:

изысканный	хороший	посредственный	прочее

8.7. Характер шумов на заднем фоне:

уличное движение	орттехника в офисе	заводской шум	транспорт	музыка

животные	голоса	смешанные шумы	строительный шум	прочее

Раздел IV

Дополнительные сведения при получении информации об угрозе
совершения АНВ в деятельность ОТИ железнодорожного транспорта

[illegible]

Должность подпись ФИО

Тел., факс, e-mail

Примечания.

1. АНВ - акт незаконного вмешательства.
2. ОТИ - объект транспортной инфраструктуры.
3. ТС - транспортное средство.

Срок хранения носителей информации об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах, подтверждающих факт передачи информации, дату и время, а также заполненное соответствующее донесение составляет не менее одного месяца.

3.5 Основы разработки плана обеспечения транспортной безопасности

Полномочие по установлению порядка разработки планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры предоставлено Минтрансу России.

План разрабатывается на основании результатов оценки уязвимости.

В соответствии с Порядком проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, установленным Минтрансом России, осуществляется (рис 3.3):

1) изучение технических и технологических характеристик объекта транспортной инфраструктуры или транспортного средства (включая геологические, гидрологические и географические особенности дислокации объекта транспортной инфраструктуры), а также организации их эксплуатации (функционирования).

Результатом является описание технических и технологических характеристик объекта транспортной инфраструктуры или транспортного средства (включая геологические, гидрологические и географические особенности дислокации объекта транспортной инфраструктуры), а также организации их эксплуатации (функционирования), определение границ зоны безопасности и перечня критических элементов объекта транспортной инфраструктуры или транспортного средства;

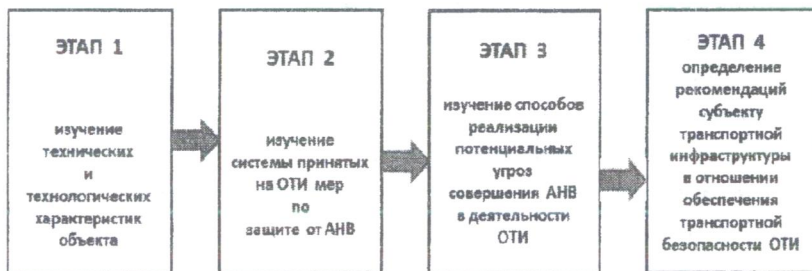


Рис. 3.3 - Этапы оценки уязвимости ОТИ и ТС

2) изучение системы принятых на объекте транспортной инфраструктуры или транспортном средстве мер по защите от актов незаконного вмешательства.

Результатом является описание системы принятых субъектом транспортной инфраструктуры мер на объекте транспортной инфраструктуры и/или транспортном средстве

по защите от актов незаконного вмешательства, а также оценка ее соответствия требованиям по обеспечению транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;

3) изучение способов реализации потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объекта транспортной инфраструктуры и транспортного средства с использованием совокупности сведений о численности, оснащенности, подготовленности, осведомленности, а также действий потенциальных нарушителей, преследуемых целей при совершении акта незаконного вмешательства в деятельность объекта транспортной инфраструктуры и транспортного средства («модель нарушителя»).

Результатом является описание способов реализации потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объекта транспортной инфраструктуры или транспортного средства применительно к модели нарушителя;

4) определение рекомендаций субъекту транспортной инфраструктуры в отношении мер, которые необходимо дополнительно включить в систему мер по обеспечению транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры и/или транспортного средства.

Результатом является описание дополнительных мер, которые необходимо принять субъекту транспортной инфраструктуры на объекте транспортной инфраструктуры и/или транспортном средстве в соответствии с требованиями по обеспечению транспортной безопасности.

Оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств проводится на основе публичного договора по тарифам, устанавливаемым федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным осуществлять правовое регулирование в сфере государственного регулирования цен (тарифов) на товары (услуги) и государственный контроль (надзор) за их применением (ФСТ России).

Результаты оценки уязвимости являются основой для разработки Плана, в котором определяется система мер для защиты объекта транспортной инфраструктуры или транспортного средства от потенциальных, непосредственных и прямых угроз совершения акта незаконного вмешательства, а также при подготовке и проведении контртеррористической операции.

Содержание Плана составляют сведения:

1) о полном наименовании юридического или физического лица, являющегося собственником объекта транспортной инфраструктуры или транспортного средства, или использующего их на иных законных основаниях, юридическом и фактическом адресе, полном наименовании объекта транспортной инфраструктуры или транспортного средства;

2) о технических и технологических характеристиках объекта транспортной инфраструктуры или транспортного средства (порядке функционирования, эксплуатации объекта транспортной инфраструктуры или транспортного средства);

3) о назначении лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности в субъекте транспортной инфраструктуры, лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры, лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности транспортного средства, персонале, чья деятельность непосредственно связана с обеспечением транспортной безопасности;

4) о границах части (наземной, подземной, воздушной, надводной, подводной) объекта транспортной инфраструктуры и/или транспортного средства, проход в которую осуществляется через специально оборудованные места на объекте транспортной инфраструктуры или транспортном средстве для осуществления контроля в установленном порядке за проходом людей и проездом транспортных средств («зона транспортной безопасности»);

5) о строениях, помещениях, конструктивных, технологических и технических элементах объекта транспортной инфраструктуры или транспортного средства, акт незаконного вмешательства в отношении которых приведет к полному или частичному прекращению его функционирования и/или возникновению чрезвычайных ситуаций («критические элементы объекта транспортной инфраструктуры и/или транспортного средства и их границ»);

6) о порядке допуска физических лиц и транспортных средств в зону транспортной безопасности в целях обеспечения транспортной безопасности (пропускной режим), о порядке передвижения физических лиц и транспортных средств в зоне транспортной безопасности в целях обеспечения транспортной безопасности (внутриобъектовый режим);

7) о количестве и местах расположения специально оборудованных помещений, из которых осуществляется управление инженерно-техническими системами и силами обеспечения транспортной безопасности (пост (пункт) управления обеспечения транспортной безопасности на объекте транспортной инфраструктуры или транспортном средстве);

8) о местах размещения и составе конструкций объекта транспортной инфраструктуры или транспортного средства (заграждения, противотаранные устройства, решетки, усиленные двери, заборы, шлюзы и т.д.), предназначенных для воспрепятствования несанкционированному проникновению лица (группы лиц), пытающегося совершить акт незаконного вмешательства в зону транспортной безопасности, в том числе с использованием транспортного средства («инженерные сооружения обеспечения транспортной безопасности»);

9) о мероприятиях по обнаружению лиц, которым запрещено пребывание в зоне транспортной безопасности, обследованию людей, транспортных средств, груза, багажа, ручной клади и личных вещей в целях обнаружения оружия, взрывчатых веществ или других устройств, предметов и веществ, которые запрещены для перемещения в зону транспортной безопасности в связи с возможностью их использования в целях совершения акта незаконного вмешательства («досмотр»);

10) о местах размещения и составе систем и средств сигнализации, контроля доступа, досмотра, видеонаблюдения, аудио- и видеозаписи, связи, освещения, сбора, обработки, приема и передачи информации («технические средства обеспечения транспортной безопасности»).

Планы обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств подлежат утверждению компетентными органами в области обеспечения транспортной безопасности.

В компетентный орган План представляется в трех экземплярах: первый и второй экземпляры на бумажном, третий на электронном носителе. Решение об утверждении Плана либо об отказе в его утверждении принимается компетентным органом в срок, не превышающий 30 дней. Решение оформляется в виде заключения и утверждается руководителем компетентного органа (либо уполномоченным им лицом). Первый экземпляр Плана, утвержденного руководителем компетентного органа (либо уполномоченным им лицом) и заверенного гербовой печатью, направляется (вручается) субъекту транспортной инфраструктуры, второй и третий экземпляры остаются в компетентном органе, из которых формируется документальная и электронная базы. Решение об отказе в утверждении Плана направляется (вручается) субъекту транспортной инфраструктуры в письменной форме с указанием причин отказа.

Сведения, содержащиеся в Плате, составляют государственную тайну.

3.6 Мероприятия, проводимые при угрозе возникновения акта незаконного вмешательства и чрезвычайных ситуаций

Выше были рассмотрены мероприятия по предупреждению актов незаконного вмешательства и чрезвычайных ситуаций, снижению риска и смягчению их последствий. Вместе с тем с повышением степени угрозы возникновения АНВ на транспорте для всех субъектов ОТИ и ТС возникает необходимость проводить дополнительно ещё более значительный объём организационных и технических мероприятий, которые позволяют адекватно реагировать на повышение степени угроз опасностей. В зависимости от уровня безопасности, который следует обеспечить, а также от категории ОТИ и ТС характер

мероприятий и способы их осуществления будут иметь некоторые отличия, но могут и повторяться. Рассмотрим мероприятия, проводимые при угрозе возникновения АНВ на ОТИ при возрастании их категорий и уровней безопасности.

Субъект транспортной инфраструктуры на ОТИ четвертой категории при втором уровне безопасности обязан:

Не допускать посетителей на критические элементы ОТИ.

Путем проверки документов, наблюдения и собеседования в целях обеспечения транспортной безопасности на КПП на границах зоны транспортной безопасности ОТИ выявлять физических лиц и материальные объекты, подготавливающих или совершающих АНВ.

Путем постоянного непрерывного контроля сотрудниками сил обеспечения транспортной безопасности выводимых данных, эксплуатационных и функциональных показателей инженерно-технических систем обеспечения транспортной безопасности выявлять нарушителей, совершение или подготовку к совершению АНВ.

Путем патрульного объезда (обхода) периметра зоны транспортной безопасности ОТИ (не реже одного раза за 12 часов) выявлять нарушителей, совершение или подготовку к совершению АНВ.

Не допускать нарушителей, совершение или подготовку к совершению АНВ в отношении имущества, находящегося на ОТИ, хищение или повреждение которого может повлечь нарушение деятельности ОТИ или ТС, а также на КПП и на участках пересечения границ зоны транспортной безопасности, критических элементов ОТИ.

Передавать выявленных нарушителей, идентифицированные и распознанные предметы и вещества, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону свободного доступа, технологический и перевозочный сектор зоны транспортной безопасности ОТИ (в соответствии с законодательством Российской Федерации), группами быстрого реагирования в любом участке зоны транспортной безопасности и зоны свободного доступа ОТИ в течение двух часов с момента их выявления представителям подразделений федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел.

Субъект транспортной инфраструктуры на ОТИ четвертой категории при третьем уровне безопасности обязан:

Не допускать посетителей на критические элементы ОТИ.

Путем проверки документов, наблюдения и собеседования в целях обеспечения транспортной безопасности на КПП на границах зоны транспортной безопасности ОТИ

выявлять физических лиц и материальные объекты, подготавливающих или совершающих АНВ.

Путем постоянного непрерывного контроля сотрудниками сил обеспечения транспортной безопасности выводимых данных, эксплуатационных и функциональных показателей инженерно-технических систем обеспечения транспортной безопасности выявлять нарушителей, совершение или подготовку к совершению АНВ.

Путем патрульного объезда (обхода) периметра зоны транспортной безопасности ОТИ (не реже одного раза в 6 часов) выявлять нарушителей, совершение или подготовку к совершению АНВ.

Не допускать нарушителей, совершение или подготовку к совершению АНВ в отношении имущества, находящегося на ОТИ, хищение или повреждение которого может повлечь нарушение деятельности ОТИ или ТС, а также на КПП и на участках пересечения границ зоны транспортной безопасности, критических элементов ОТИ.

Передавать выявленных нарушителей, идентифицированные и распознанные предметы и вещества, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону свободного доступа, технологический и перевозочный сектор зоны транспортной безопасности ОТИ, группами быстрого реагирования в любом участке зоны транспортной безопасности и зоны свободного доступа ОТИ в течение одного часа с момента их выявления представителям подразделений федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел.

Субъект транспортной инфраструктуры на ОТИ третьей категории при втором уровне безопасности обязан:

Не допускать посетителей на критические элементы ОТИ.

Путем проверки документов, наблюдения и собеседования в целях обеспечения транспортной безопасности на КПП на границе зоны транспортной безопасности ОТИ выявлять физических лиц и материальные объекты, подготавливающих или совершающих АНВ.

Проводить досмотр в целях обеспечения транспортной безопасности для распознавания и идентификации предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону свободного доступа, технологический и перевозочный сектор зоны транспортной безопасности ОТИ, физических лиц и материальных объектов, в отношении которых будет выявлена связь с совершением или подготовкой к совершению АНВ.

Выявлять предметы и вещества, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону свободного доступа, технологический и перевозочный сектор зоны транспортной безопасности ОТИ, путем проведения досмотра в целях обеспечения транспортной

безопасности 10% проходящих, проезжающих (перемещающихся) через КПП в зону транспортной безопасности ОТИ физических лиц и материальных объектов.

Проводить дополнительный досмотр в целях обеспечения транспортной безопасности для распознавания и идентификации предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону свободного доступа, технологический и перевозочный сектор зоны транспортной безопасности ОТИ, объектов досмотра, в отношении которых на КПП будет выявлено наличие у них (в них) предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону свободного доступа, технологический и перевозочный сектор зоны транспортной безопасности ОТИ.

Проводить дополнительный досмотр в целях обеспечения транспортной безопасности для распознавания и идентификации предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону свободного доступа, технологический и перевозочный сектор зоны транспортной безопасности ОТИ, не менее 5% проходящих, проезжающих (перемещающихся) через КПП в зону транспортной безопасности ОТИ физических лиц и материальных объектов.

Путем постоянного непрерывного контроля не менее чем двумя сотрудниками сил обеспечения транспортной безопасности выводимых данных, эксплуатационных и функциональных показателей инженерно-технических систем обеспечения транспортной безопасности выявлять нарушителей, совершение или подготовку к совершению АНВ.

Путем патрульного объезда (обхода) периметра зоны транспортной безопасности ОТИ (не реже одного раза за 12 часов) выявлять нарушителей, совершение или подготовку к совершению АНВ.

Не допускать нарушителей, совершение или подготовку к совершению АНВ в отношении имущества, находящегося на ОТИ, хищение или повреждение которого может повлечь нарушение деятельности ОТИ или ТС, а также на КПП и на участках пересечения границ зоны транспортной безопасности, критических элементов ОТИ.

Передавать выявленных нарушителей, идентифицированные и распознанные предметы и вещества, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону свободного доступа, технологический и перевозочный сектор зоны транспортной безопасности ОТИ (в соответствии с законодательством Российской Федерации), группами быстрого реагирования в любом участке зоны транспортной безопасности и зоны свободного доступа ОТИ в течение одного часа с момента их выявления представителям подразделений федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел.

Субъект транспортной инфраструктуры на ОТИ третьей категории при третьем уровне безопасности обязан:

Не допускать посетителей на территорию технологического сектора зоны безопасности и на критические элементы ОТИ.

Путем проверки документов, наблюдения и собеседования в целях обеспечения транспортной безопасности на КПП на границах зоны транспортной безопасности ОТИ выявлять физических лиц и материальные объекты, подготавливающих или совершающих АНВ.

Проводить досмотр в целях обеспечения транспортной безопасности для распознавания и идентификации предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону свободного доступа, технологический и перевозочный сектор зоны транспортной безопасности ОТИ, физических лиц и материальных объектов, в отношении которых будет выявлена связь с совершением или подготовкой к совершению АНВ.

Выявлять предметы и вещества, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону свободного доступа, технологический и перевозочный сектор зоны транспортной безопасности ОТИ, путем проведения досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности 25% проходящих, проезжающих (перемещающихся) через КПП в зону транспортной безопасности ОТИ физических лиц и материальных объектов.

Проводить дополнительный досмотр в целях обеспечения транспортной безопасности для распознавания и идентификации предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону свободного доступа, технологический и перевозочный сектор зоны транспортной безопасности ОТИ, объектов досмотра, в отношении которых на КПП будет выявлено наличие у них (в них) предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону свободного доступа, технологический и перевозочный сектор зоны транспортной безопасности ОТИ.

Проводить дополнительный досмотр в целях обеспечения транспортной безопасности для распознавания и идентификации предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону свободного доступа, технологический и перевозочный сектор зоны транспортной безопасности ОТИ, не менее 10% проходящих, проезжающих (перемещающихся) через КПП в зону транспортной безопасности ОТИ физических лиц и материальных объектов.

Путем постоянного непрерывного контроля не менее чем двумя сотрудниками сил обеспечения транспортной безопасности выводимых данных, эксплуатационных и функциональных показателей инженерно-технических систем обеспечения транспортной безопасности выявлять нарушителей, совершение или подготовку к совершению АНВ.

Путем постоянного патрульного объезда (обхода) периметра зоны транспортной безопасности ОТИ (не реже одного раза в 6 часов) выявлять нарушителей, совершение или подготовку к совершению АНВ.

Не допускать нарушителей, совершение или подготовку к совершению АНВ в отношении имущества, находящегося на ОТИ, хищение или повреждение которого может повлечь нарушение деятельности ОТИ или ТС, а также на КПП и на участках пересечения границ зоны транспортной безопасности, критических элементов ОТИ.

Передавать выявленных нарушителей, идентифицированные и распознанные предметы и вещества, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону свободного доступа, технологический и перевозочный сектор зоны транспортной безопасности ОТИ, группами быстрого реагирования в любом участке зоны транспортной безопасности и зоны свободного доступа ОТИ в течение 30 минут с момента их выявления представителям подразделений федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел.

Субъект транспортной инфраструктуры на ОТИ второй категории при втором уровне безопасности обязан:

Не допускать посетителей на критические элементы ОТИ.

Путем проверки документов, наблюдения и собеседования в целях обеспечения транспортной безопасности в зоне транспортной безопасности ОТИ и на КПП на ее границах выявлять физических лиц и материальные объекты, подготавливающих или совершающих АНВ.

Проводить досмотр в целях обеспечения транспортной безопасности для распознавания и идентификации предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону свободного доступа, технологический и перевозочный сектор зоны транспортной безопасности ОТИ, физических лиц и материальных объектов, в отношении которых будет выявлена связь с совершением или подготовкой к совершению АНВ.

Путем проведения досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности 25% проходящих, проезжающих (перемещающихся) через КПП в зону транспортной безопасности ОТИ физических лиц и материальных объектов выявлять предметы и вещества, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону свободного доступа, технологический и перевозочный сектор зоны транспортной безопасности ОТИ.

Проводить дополнительный досмотр в целях обеспечения транспортной безопасности для распознавания и идентификации предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону свободного доступа, технологический и перевозочный сектор зоны транспортной безопасности ОТИ, объектов досмотра, в отношении которых на

КПП будет выявлено наличие у них (в них) предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону свободного доступа, технологический и перевозочный сектор зоны транспортной безопасности ОТИ.

Проводить дополнительный досмотр в целях обеспечения транспортной безопасности для распознавания и идентификации предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону свободного доступа, технологический и перевозочный сектор зоны транспортной безопасности ОТИ, не менее 10% от общего числа проходящих, проезжающих (перемещаемых) в зону транспортной безопасности ОТИ физических лиц и материальных объектов.

Путем постоянного непрерывного контроля не менее чем двумя сотрудниками сил обеспечения транспортной безопасности выводимых данных, эксплуатационных и функциональных показателей инженерно-технических систем обеспечения транспортной безопасности выявлять нарушителей, совершение или подготовку к совершению АНВ.

Путем патрульного объезда (обхода) периметра зоны транспортной безопасности ОТИ (не реже одного раза за 12 часов) выявлять нарушителей, совершение или подготовку к совершению АНВ.

Не допускать нарушителей, совершение или подготовку к совершению АНВ в отношении имущества, находящегося на ОТИ, хищение или повреждение которого может повлечь нарушение деятельности ОТИ или ТС, а также на КПП и на участках пересечения границ зоны транспортной безопасности, критических элементов ОТИ.

Передавать выявленных нарушителей, идентифицированные и распознанные предметы и вещества, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону свободного доступа, технологический и перевозочный сектор зоны транспортной безопасности ОТИ, группами быстрого реагирования в любом участке зоны транспортной безопасности ОТИ и зоны свободного доступа ОТИ в течение 15 минут с момента их выявления представителям подразделений федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел.

Субъект транспортной инфраструктуры на ОТИ второй категории при третьем уровне безопасности обязан:

Не допускать посетителей на территорию технологического сектора зоны безопасности и на критические элементы ОТИ.

Путем проверки документов, наблюдения и собеседования в целях обеспечения транспортной безопасности в зоне свободного доступа, зоне транспортной безопасности

ОТИ и на КПП на их границах выявлять физических лиц и материальные объекты, подготавливающих или совершающих АНВ.

Проводить досмотр в целях обеспечения транспортной безопасности для распознавания и идентификации предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону свободного доступа, технологический и перевозочный сектор зоны транспортной безопасности ОТИ, физических лиц и материальных объектов, в отношении которых будет выявлена связь с совершением или подготовкой к совершению АНВ.

Путем проведения досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности 50% проходящих, проезжающих (перемещающихся) через КПП физических лиц и материальных объектов выявлять предметы и вещества, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону свободного доступа, технологический и перевозочный сектор зоны транспортной безопасности ОТИ.

Проводить дополнительный досмотр в целях обеспечения транспортной безопасности для распознавания и идентификации предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону свободного доступа, технологический и перевозочный сектор зоны транспортной безопасности ОТИ, объектов досмотра, в отношении которых на КПП будет выявлено наличие у них (в них) предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону свободного доступа, технологический и перевозочный сектор зоны транспортной безопасности ОТИ.

Проводить дополнительный досмотр в целях обеспечения транспортной безопасности для распознавания и идентификации предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону свободного доступа, технологический и перевозочный сектор зоны транспортной безопасности ОТИ, не менее 15% от общего числа проходящих, проезжающих (перемещающихся) в зону транспортной безопасности ОТИ физических лиц и материальных объектов.

Путем постоянного непрерывного контроля не менее чем тремя сотрудниками сил обеспечения транспортной безопасности выводимых данных, эксплуатационных и функциональных показателей инженерно-технических систем обеспечения транспортной безопасности выявлять нарушителей, совершение или подготовку к совершению АНВ.

Путем патрульного объезда (обхода) периметра зоны транспортной безопасности ОТИ (не реже одного раза за 6 часов) выявлять нарушителей, совершение или подготовку к совершению АНВ.

Не допускать нарушителей, совершение или подготовку к совершению АНВ в отношении имущества, находящегося на ОТИ, хищение или повреждение которого может

повлечь нарушение деятельности ОТИ или ТС, а также на КПП и на участках пересечения границ зоны транспортной безопасности, критических элементов ОТИ.

Передавать выявленных нарушителей, идентифицированные и распознанные предметы и вещества, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону свободного доступа, технологический и перевозочный сектор зоны транспортной безопасности ОТИ (в соответствии с законодательством Российской Федерации), группами быстрого реагирования одновременно в любых двух участках зоны транспортной безопасности и зоны свободного доступа ОТИ одновременно в течение 15 минут с момента их выявления представителям подразделений федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел.

Субъект транспортной инфраструктуры на ОТИ первой категории при втором уровне безопасности обязан:

Не допускать посетителей на критические элементы ОТИ.

Путем наблюдения и собеседования в целях обеспечения транспортной безопасности в зоне свободного доступа, зоне транспортной безопасности ОТИ и на КПП, на их границах выявлять физических лиц, подготавливающих или совершающих АНВ.

Проводить досмотр в целях обеспечения транспортной безопасности для распознавания и идентификации предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону свободного доступа, технологический и перевозочный сектор зоны транспортной безопасности ОТИ, физических лиц и материальных объектов, в отношении которых будет выявлена связь с совершением или подготовкой к совершению АНВ.

Путем проведения досмотра в целях транспортной безопасности всех проходящих, проезжающих (перемещающихся) через КПП физических лиц и материальных объектов выявлять предметы и вещества, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону свободного доступа, технологический и перевозочный сектор зоны транспортной безопасности ОТИ.

Проводить дополнительный досмотр в целях обеспечения транспортной безопасности для распознавания и идентификации предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону свободного доступа, технологический и перевозочный сектор зоны транспортной безопасности ОТИ, объектов досмотра, в отношении которых на КПП будет выявлено наличие у них (в них) предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону свободного доступа, технологический и перевозочный сектор зоны транспортной безопасности ОТИ.

Проводить дополнительный досмотр в целях обеспечения транспортной безопасности для распознавания и идентификации предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону свободного доступа, технологический и перевозочный сектор зоны транспортной безопасности ОТИ, не менее 10% от общего числа проходящих, проезжающих (перемещаемых) в них физических лиц и материальных объектов.

Путем постоянного непрерывного контроля не менее чем двумя сотрудниками сил обеспечения транспортной безопасности выводимых данных, эксплуатационных и функциональных показателей инженерно-технических систем обеспечения транспортной безопасности выявлять нарушителей, совершение или подготовку к совершению АНВ.

Путем патрульного объезда (обхода) периметра зоны транспортной безопасности ОТИ (не реже одного раза за 3 часа) выявлять нарушителей, совершение или подготовку к совершению АНВ.

Не допускать нарушителей, совершение или подготовку к совершению АНВ в отношении имущества, находящегося на ОТИ, хищение или повреждение которого может повлечь нарушение деятельности ОТИ или ТС, а также на КПП и на участках пересечения границ зоны транспортной безопасности, критических элементов ОТИ.

Передавать выявленных нарушителей, идентифицированные и распознанные предметы и вещества, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону свободного доступа, технологический и перевозочный сектор зоны транспортной безопасности ОТИ, группой быстрого реагирования одновременно в любых двух участках зоны транспортной безопасности и зоны свободного доступа ОТИ в течение 10 минут с момента их выявления представителям подразделений федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел.

Субъект транспортной инфраструктуры на ОТИ первой категории при третьем уровне безопасности обязан:

Не допускать посетителей на территорию технологического сектора зоны безопасности и на критические элементы ОТИ.

Путем наблюдения и собеседования в целях транспортной безопасности в зоне свободного доступа, зоне транспортной безопасности ОТИ и на КПП на их границах выявлять физических лиц и материальные объекты, подготавливающих или совершающих АНВ.

Проводить досмотр в целях обеспечения транспортной безопасности для распознавания и идентификации предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону свободного доступа, технологический и перевозочный сектор зоны

транспортной безопасности ОТИ, физических лиц и материальных объектов, в отношении которых будет выявлена связь с совершением или подготовкой к совершению АНВ.

Путем проведения досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности всех проходящих, проезжающих (перемещающихся) через КПП физических лиц и материальных объектов выявлять предметы и вещества, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону свободного доступа, технологический и перевозочный сектор зоны транспортной безопасности ОТИ.

Проводить дополнительный досмотр в целях обеспечения транспортной безопасности для распознавания и идентификации предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону свободного доступа, технологический и перевозочный сектор зоны транспортной безопасности ОТИ, объектов досмотра, в отношении которых на КПП будет выявлено наличие у них (в них) предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону свободного доступа, технологический и перевозочный сектор зоны транспортной безопасности ОТИ.

Проводить дополнительный досмотр в целях обеспечения транспортной безопасности для распознавания и идентификации предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону свободного доступа, технологический и перевозочный сектор зоны транспортной безопасности ОТИ, не менее 25% от общего числа проходящих, проезжающих (перемещаемых) в них физических лиц и материальных объектов.

Путем постоянного непрерывного контроля не менее чем тремя сотрудниками сил обеспечения транспортной безопасности выводимых данных, эксплуатационных и функциональных показателей инженерно-технических систем обеспечения транспортной безопасности выявлять нарушителей, совершение или подготовку к совершению АНВ.

Путем постоянного непрерывного патрульного объезда (обхода) периметра зоны транспортной безопасности ОТИ выявлять нарушителей, совершение или подготовку к совершению АНВ.

Не допускать нарушителей, совершение или подготовку к совершению АНВ в отношении имущества, находящегося на ОТИ, а также на КПП и на участках пересечения границ зоны транспортной безопасности, критических элементов ОТИ, хищение или повреждение которого может повлечь нарушение деятельности ОТИ или ТС.

Передавать выявленных нарушителей, идентифицированные и распознанные предметы и вещества, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону свободного доступа, технологический и перевозочный сектор зоны транспортной безопасности ОТИ, группой быстрого реагирования одновременно в любых трех участках зоны транспортной безопасности и зоны свободного доступа ОТИ в течение 5 минут с момента их выявления

представителям подразделений федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел.

Субъект транспортной инфраструктуры на ТС четвертой категории при втором уровне безопасности обязан:

Не допускать посетителей на ТС и к критическим элементам ТС.

Путем контроля и проверки пропускных и идентифицирующих документов персонала на границах зоны транспортной безопасности ТС воспрепятствовать проникновению нарушителя на ТС.

Путем проведения визуального осмотра ТС при подаче под погрузку, после включения ТС в состав поезда и после выгрузки выявлять предметы и вещества, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону транспортной безопасности ТС.

Пресекать попытки совершения АНВ и передавать выявленных нарушителей группой быстрого реагирования в любых двух участках зоны транспортной безопасности поезда или ТС в течение 10 минут с момента их выявления представителям подразделений федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел.

Субъект транспортной инфраструктуры на ТС четвертой категории при третьем уровне безопасности обязан:

Не допускать посетителей и персонал, не связанный с эксплуатацией данного ТС, на ТС и к критическим элементам ТС.

Путем контроля и проверки пропускных и идентифицирующих документов персонала ТС на границах зоны транспортной безопасности ТС сотрудником сил транспортной безопасности воспрепятствовать проникновению нарушителя на ТС.

Путем наблюдения и собеседования в целях обеспечения транспортной безопасности на границе зоны транспортной безопасности ТС выявлять признаки вероятной связи персонала и материальных объектов с подготовкой совершения или совершением АНВ.

Путем проведения визуального осмотра ТС при подаче под погрузку, после выгрузки и на стоянках свыше 30 минут и после прибытия на конечную станцию выявлять предметы и вещества, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону транспортной безопасности ТС.

Пресекать попытки совершения АНВ и передавать выявленных нарушителей группой быстрого реагирования одновременно в любых двух участках зоны транспортной безопасности поезда или ТС в течение 10 минут с момента их выявления (за исключением случаев, когда ТС включено в состав поезда первой категории по транспортной

безопасности) представителям подразделений федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел.

Путем проверки материальных пропусков, накладных, ведомостей и иных перевозочных документов, относящихся к транспортным средствам, грузам, почте, специальным поездным принадлежностям, перемещаемым в зоны транспортной безопасности ТС, идентификации транспортных средств, грузов, почты, специальных поездных принадлежностей, установление действительности оснований для перемещения их в зону транспортной безопасности или на критические элементы ТС сотрудником сил транспортной безопасности воспрепятствовать попаданию предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону транспортной безопасности ТС.

Путем постоянного контроля персоналом за входными дверями ТС и критическими элементами ТС при погрузке и выгрузке ТС выявлять нарушителей, признаки подготовки совершения или совершение АНВ на ТС.

Путем постоянного патрулирования зоны транспортной безопасности поезда и ТС при стоянках свыше 60 минут выявлять нарушителей, признаки подготовки совершения или совершение АНВ на ТС.

Субъект транспортной инфраструктуры на ТС третьей категории при втором уровне безопасности обязан:

Не допускать посетителей на ТС и к критическим элементам ТС.

Путем контроля и проверки пропускных и идентифицирующих документов персонала на границах зоны транспортной безопасности ТС сотрудниками сил транспортной безопасности воспрепятствовать проникновению нарушителя на ТС.

Путем наблюдения и собеседования в целях обеспечения транспортной безопасности на границе зоны транспортной безопасности ТС выявлять признаки вероятной связи персонала и материальных объектов с подготовкой совершения или совершением АНВ.

Путем проведения визуального осмотра ТС при подаче под погрузку, после включения ТС в состав поезда и после выгрузки выявлять предметы и вещества, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону транспортной безопасности ТС.

Пресекать попытки совершения АНВ и передавать «выявленных» нарушителей группой быстрого реагирования в любых двух участках зоны транспортной безопасности поезда или ТС в течение 10 минут с момента их выявления представителям подразделений федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел.

Субъект транспортной инфраструктуры на ТС третьей категории при третьем уровне безопасности обязан:

Не допускать посетителей и персонал, не связанный с эксплуатацией данного ТС, на ТС и к критическим элементам ТС.

Путем контроля и проверки пропускных и идентифицирующих документов персонала ТС на границах зоны транспортной безопасности ТС не менее чем двумя сотрудниками сил транспортной безопасности воспрепятствовать проникновению нарушителя на ТС.

Путем наблюдения и собеседования в целях обеспечения транспортной безопасности на границе зоны транспортной безопасности ТС выявлять признаки вероятной связи персонала и материальных объектов с подготовкой совершения или совершением АНВ.

Путем проведения визуального осмотра ТС при подаче под погрузку, после выгрузки и на стоянках свыше 30 минут и после прибытия на конечную станцию выявлять предметы и вещества, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону транспортной безопасности ТС.

Пресекать попытки совершения АНВ и передавать выявленных нарушителей группой быстрого реагирования одновременно в любых двух участках зоны транспортной безопасности поезда или ТС в течение 10 минут с момента их выявления (за исключением случаев, когда ТС включено в состав поезда первой категории по транспортной безопасности) представителям подразделений федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел.

Путем проверки материальных пропусков, накладных, ведомостей и иных перевозочных документов, относящихся к транспортным средствам, грузам, почте, специальным поездным принадлежностям, перемещаемым в зоны транспортной безопасности ТС, идентификации транспортных средств, грузов, почты, специальных поездных принадлежностей, установление действительности оснований для перемещения их в зону транспортной безопасности или на критические элементы ТС не менее чем двумя сотрудниками сил транспортной безопасности воспрепятствовать попаданию предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону транспортной безопасности ТС.

Путем постоянного контроля персоналом за входными дверями ТС и критическими элементами ТС при погрузке и выгрузке ТС выявлять нарушителей, признаки подготовки совершения или совершением АНВ на ТС.

Путем постоянного патрулирования зоны транспортной безопасности поезда и ТС при стоянках свыше 30 минут выявлять нарушителей, признаки подготовки совершения или совершением АНВ на ТС.

Субъект транспортной инфраструктуры на ТС второй категории при втором уровне безопасности обязан:

Не допускать посетителей на ТС и к критическим элементам ТС.

Путем контроля и проверки пропускных и идентифицирующих документов персонала ТС на границах зоны транспортной безопасности ТС сотрудником сил транспортной безопасности воспрепятствовать проникновению нарушителя на ТС.

Проводить досмотр в целях обеспечения транспортной безопасности всего персонала, а также вещей, находящихся при них, для распознавания и идентификации предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону транспортной безопасности и критические элементы ТС на границах зоны транспортной безопасности ТС, если данное мероприятие не проводилось на ОТИ отправления (проследования ТС).

Путем наблюдения и собеседования в целях обеспечения транспортной безопасности на границе зоны транспортной безопасности ТС выявлять признаки вероятной связи персонала и материальных объектов с подготовкой совершения или совершением АНВ.

Путем наблюдения в целях обеспечения транспортной безопасности в зоне транспортной безопасности ТС во время обслуживания, экипировки ТС и в ходе перевозки выявлять признаки вероятной связи персонала, посетителей и материальных объектов с подготовкой совершения или совершением АНВ.

Проводить дополнительный досмотр в целях обеспечения транспортной безопасности персонала, а также вещей, находящихся при них, материальных объектов для распознавания и идентификации предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону транспортной безопасности и критические элементы ТС, в случае выявления признаков, указывающих на вероятную связь данных лиц и материальных объектов с подготовкой совершения или совершением АНВ.

Путем проведения визуального осмотра ТС при отправлении (выходе из депо), на стоянках свыше 10 минут и после прибытия на конечную станцию (постановке в депо) выявлять предметы и вещества, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону транспортной безопасности ТС.

Пресекать попытки совершения АНВ и передавать выявленных нарушителей группой быстрого реагирования одновременно в любых двух участках зоны транспортной безопасности поезда или ТС в течение 10 минут с момента их выявления представителям подразделений федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел.

Путем проверки материальных пропусков, накладных, ведомостей и иных перевозочных документов, относящихся к транспортным средствам, грузам, почте, специальным поездным принадлежностям, перемещаемым в зоны транспортной безопасности ТС, идентификации транспортных средств, грузов, почты, специальных поездных принадлежностей, установление действительности оснований для перемещения их в зону транспортной безопасности или на критические элементы ТС не менее чем двумя сотрудниками сил транспортной безопасности воспрепятствовать попаданию предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону транспортной безопасности ТС.

Путем постоянного контроля персоналом за входными дверьми ТС и критическими элементами ТС, охраны в целях обеспечения транспортной безопасности имущества, находящегося на ТС, хищение или повреждение которого может повлечь нарушение деятельности ТС и ОТИ, выявлять нарушителей, признаки подготовки совершения или совершением АНВ на ТС.

Субъект транспортной инфраструктуры на ТС второй категории при третьем уровне безопасности обязан:

Не допускать посетителей и персонал, не связанный с эксплуатацией данного ТС, на ТС и к критическим элементам ТС.

Путем контроля и проверки пропускных и идентифицирующих документов персонала ТС на границах зоны транспортной безопасности ТС не менее чем двумя сотрудниками сил транспортной безопасности воспрепятствовать проникновению нарушителя на ТС.

Проводить досмотр в целях обеспечения транспортной безопасности всего персонала, а также вещей, находящихся при них, для распознавания и идентификации предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону транспортной безопасности и критические элементы ТС на границах зоны транспортной безопасности ТС, если данное мероприятие не проводилось на ОТИ отправления (проследования ТС).

Путем наблюдения и собеседования в целях обеспечения транспортной безопасности на границе зоны транспортной безопасности ТС выявлять признаки вероятной связи персонала и материальных объектов с подготовкой совершения или совершением АНВ.

Путем наблюдения в целях обеспечения транспортной безопасности в зоне транспортной безопасности ТС во время обслуживания, экипировки ТС и в ходе перевозки выявлять признаки вероятной связи персонала, посетителей и материальных объектов с подготовкой совершения или совершением АНВ.

Проводить дополнительный досмотр в целях обеспечения транспортной безопасности персонала, а также вещей, находящихся при них, материальных объектов для распознавания и идентификации предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для

перемещения в зону транспортной безопасности и критические элементы ТС, в случае выявления признаков, указывающих на вероятную связь данных лиц и материальных объектов с подготовкой совершения или совершением АНВ.

Путем проведения визуального осмотра ТС при отправлении (выходе из депо), на стоянках свыше 5 минут и после прибытия на конечную станцию (постановке в депо) выявлять предметы и вещества, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону транспортной безопасности ТС.

Пресекать попытки совершения АНВ и передавать выявленных нарушителей группой быстрого реагирования одновременно в любых двух участках зоны транспортной безопасности поезда или ТС в течение 10 минут с момента их выявления (за исключением случаев, когда ТС включено в состав поезда первой категории по транспортной безопасности) представителям подразделений федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел.

Путем проверки материальных пропусков, накладных, ведомостей и иных перевозочных документов, относящихся к транспортным средствам, грузам, почте, специальным поездным принадлежностям, перемещаемым в зоны транспортной безопасности ТС, идентификации транспортных средств, грузов, почты, специальных поездных принадлежностей, установление действительности оснований для перемещения их в зону транспортной безопасности или на критические элементы ТС не менее чем двумя сотрудниками сил транспортной безопасности воспрепятствовать попаданию предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону транспортной безопасности ТС.

Путем постоянного контроля персоналом за входными дверьми ТС и критическими элементами ТС выявлять нарушителей, признаки подготовки совершения или совершением АНВ на ТС.

Путем охраны в целях обеспечения транспортной безопасности имущества, находящегося на ТС, хищение или повреждение которого может повлечь нарушение деятельности ТС и ОТИ.

Субъект транспортной инфраструктуры на ТС первой категории при втором уровне безопасности обязан:

Не допускать посетителей на критические элементы ТС путем контроля и проверки пропускных и идентифицирующих документов посетителей и персонала ТС на границах зоны транспортной безопасности ТС воспрепятствовать проникновению нарушителя на ТС.

Проводить досмотр в целях обеспечения транспортной безопасности всего персонала, посетителей, а также вещей, находящихся при них, для распознавания и идентификации

предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону транспортной безопасности и критические элементы ТС на границах зоны транспортной безопасности ТС, если данное мероприятие не проводилось на ОТИ отправления (проследования ТС).

Путем наблюдения и собеседования в целях обеспечения транспортной безопасности на границе зоны транспортной безопасности ТС выявлять признаки вероятной связи персонала, посетителей и материальных объектов с подготовкой совершения или совершением АНВ.

Путем наблюдения и собеседования в целях обеспечения транспортной безопасности в зоне транспортной безопасности ТС во время обслуживания, экипировки ТС и в ходе перевозки выявлять признаки вероятной связи персонала, посетителей и материальных объектов с подготовкой совершения или совершением АНВ.

Проводить дополнительный досмотр в целях обеспечения транспортной безопасности персонала и посетителей, а также вещей, находящихся при них, материальных объектов для распознавания и идентификации предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону транспортной безопасности и критические элементы ТС, в случае выявления признаков, указывающих на вероятную связь данных лиц и материальных объектов с подготовкой совершения или совершением АНВ.

Путем проведения визуального осмотра ТС (досмотра ТС, используемых в высокоскоростном и скоростном сообщении) при подаче под посадку и визуального осмотра ТС при стоянках свыше 10 минут и после высадки пассажиров на конечной станции выявлять предметы и вещества, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону транспортной безопасности ТС.

Пресекать попытки совершения АНВ и передавать выявленных нарушителей группой быстрого реагирования (в соответствии с законодательством Российской Федерации) одновременно в любых двух участках зоны транспортной безопасности поезда или ТС в течение 10 минут с момента их выявления представителям подразделений федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел.

Путем проверки материальных пропусков, накладных, ведомостей и иных перевозочных документов, относящихся к транспортным средствам, грузам, почте, специальным поездным принадлежностям, перемещаемым в зоны транспортной безопасности ТС, идентификации транспортных средств, грузов, почты, специальных поездных принадлежностей, установление действительности оснований для перемещения их в зону транспортной безопасности или на критические элементы ТС не менее чем двумя сотрудниками сил

транспортной безопасности воспрепятствовать попаданию предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону транспортной безопасности ТС.

Путем охраны в целях обеспечения транспортной безопасности имущества, находящегося на ТС, хищение или повреждение которого может повлечь нарушение деятельности ТС и ОТИ, выявлять нарушителей, признаки подготовки совершения или совершением АНВ на ТС.

Субъект транспортной инфраструктуры на ТС первой категории при третьем уровне безопасности обязан:

Не допускать посетителей на критические элементы ТС.

Путем контроля и проверки пропускных и идентифицирующих документов посетителей и персонала ТС на границах зоны транспортной безопасности ТС сотрудниками сил транспортной безопасности воспрепятствовать проникновению нарушителя на ТС.

Проводить досмотр в целях обеспечения транспортной безопасности всего персонала, посетителей, а также вещей, находящихся при них, для распознавания и идентификации предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону транспортной безопасности и критические элементы ТС на границах зоны транспортной безопасности ТС, если данное мероприятие не проводилось на ОТИ отправления (проследования ТС).

Путем наблюдения и собеседования в целях обеспечения транспортной безопасности на границе зоны транспортной безопасности ТС выявлять признаки вероятной связи персонала, посетителей и материальных объектов с подготовкой совершения или совершением АНВ.

Выявлять признаки вероятной связи персонала, посетителей и материальных объектов с подготовкой совершения или совершением АНВ путем наблюдения и собеседования в целях обеспечения транспортной безопасности в зоне транспортной безопасности ТС во время обслуживания, экипировки ТС и в ходе перевозки.

Проводить дополнительный досмотр в целях обеспечения транспортной безопасности персонала и посетителей, а также вещей, находящихся при них, материальных объектов для распознавания и идентификации предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону транспортной безопасности и критические элементы ТС, в случае выявления признаков, указывающих на вероятную связь данных лиц и материальных объектов с подготовкой совершения или совершением АНВ.

Путем проведения визуального осмотра ТС (досмотра ТС, используемых в высокоскоростном и скоростном сообщении) при подаче под посадку и визуального осмотра ТС при стоянках свыше 5 минут и после высадки пассажиров на конечной станции выявлять

предметы и вещества, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону транспортной безопасности ТС.

Пресекать попытки совершения АНВ и передавать выявленных нарушителей группой быстрого реагирования одновременно в любых двух участках зоны транспортной безопасности поезда или ТС в течение 5 минут с момента их выявления представителям подразделений федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел.

Воспрепятствовать попаданию предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону транспортной безопасности ТС, путем проверки материальных пропусков, накладных, ведомостей и иных перевозочных документов, относящихся к транспортным средствам, грузам, почте, специальным поездным принадлежностям, перемещаемым в зоны транспортной безопасности ТС, идентификации транспортных средств, грузов, почты, специальных поездных принадлежностей, установление действительности оснований для перемещения их в зону транспортной безопасности или на критические элементы ТС не менее чем двумя сотрудниками сил транспортной безопасности.

Путем охраны в целях обеспечения транспортной безопасности имущества, находящегося на ТС, хищение или повреждение которого может повлечь нарушение деятельности ТС и ОТИ, выявлять нарушителей, признаки подготовки совершения или совершением АНВ на ТС.

Путем постоянного патрулирования зоны транспортной безопасности ТС не менее чем двумя сотрудниками сил транспортной безопасности выявлять нарушителей, признаки подготовки совершения или совершением АНВ на ТС.

Структура и суть мероприятий по реагированию лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности и персонала, непосредственно связанного с обеспечением транспортной безопасности ОТИ, а также подразделений транспортной безопасности на подготовку к совершению АНВ или совершению АНВ в отношении ОТИ остаются в целом неизменными, повышается только их оперативность и ужесточается порядок. Основные элементы структуры:

1. Порядок реагирования при i -ом уровне безопасности.

- 1.1. Порядок передачи информации группе быстрого реагирования (ГБР), лицу ответственному за транспортную безопасность (ЛЮТБ) с поста транспортной безопасности, контрольно-пропускных пунктов /постов (далее КПП), сил транспортной безопасности патрулирующих зону транспортной безопасности и зону свободного доступа.

1.2. Порядок выдвижения ГБР с целью задержания нарушителей.

1.3. Порядок передачи выявленных нарушителей уполномоченным представителям подразделений федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел.

1.4. Порядок передачи распознанных предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону свободного доступа, технологический и перевозочный сектор зоны транспортной безопасности с момента их выявления представителям подразделений федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел.

При угрозе возникновения чрезвычайных ситуаций органами управления принимается решение на приведение РСЧС в режим повышенной готовности, и выполняются следующие мероприятия:

- усиление контроля за состоянием окружающей среды, прогнозирование возникновения ЧС и их последствий;

- введение при необходимости круглосуточного дежурства руководителей и должностных лиц органов управления и сил единой системы на пунктах управления;

- принятие оперативных мер по предупреждению возникновения и развития ЧС, снижению размеров ущерба и потерь в случае их возникновения, а также повышению устойчивости и безопасности функционирования субъектов ОТИ и ТС в ЧС;

- уточнение Планов действий (взаимодействия) по предупреждению и ликвидации ЧС и иных документов;

- приведение при необходимости сил и средств, единой системы в готовность к реагированию на ЧС, формирование оперативных групп и организация выдвижения их в предполагаемые районы действий;

- восполнение при необходимости резервов материальных ресурсов, созданных для ликвидации ЧС;

- проведение при необходимости эвакуационных мероприятий.

3.7 Мероприятия, проводимые при совершении акта незаконного вмешательства и чрезвычайных ситуаций

Своевременное и качественное проведение мероприятий, проводимых при совершении АНВ и ЧС, во многом и в основном, зависит от оперативности подготовки и проведения аварийно-спасательных и других неотложных работ (АСДНР), готовности и подготовки аварийно-спасательных формирований (в том числе нештатных) на железной дороге, от правильно налаженного взаимодействия с органами управления и силами субъектов РФ и других силовых структур.

Аварийно-спасательные и другие неотложные работы при совершении АНВ и аварий на железнодорожном транспорте включают:

- сбор информации, разведку и оценку обстановки;
- определение границ опасной зоны, её ограждение и оцепление;
- проведение аварийно-спасательных работ с целью оказания помощи пострадавшим;
- ликвидацию последствий АНВ и аварии (локализация источника АНВ и ЧС, тушение пожара и др.);

- аварийно-восстановительные работы на электрических сетях и коммуникациях.

В целом АСДНР условно можно разделить на четыре этапа (рис. 3.4):

- принятие экстренных мер по защите людей;
- организация работ по ликвидации АНВ, ЧС;
- ведение работ по ликвидации АНВ, ЧС;
- обеспечение жизнедеятельности пострадавших.

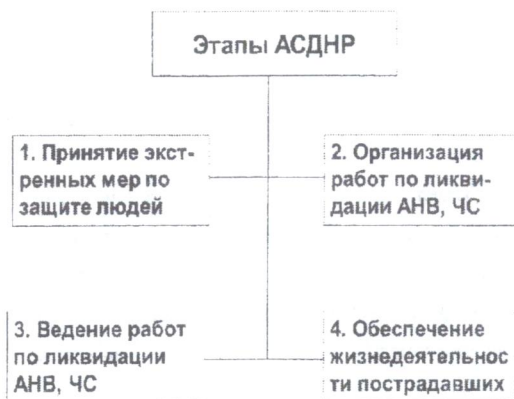


Рис. 3.4 – Этапы аварийно-спасательных и других неотложных работ
 На рис. 3.5, 3.6, 3.7 и далее по тексту раскрыт содержание этих этапов.

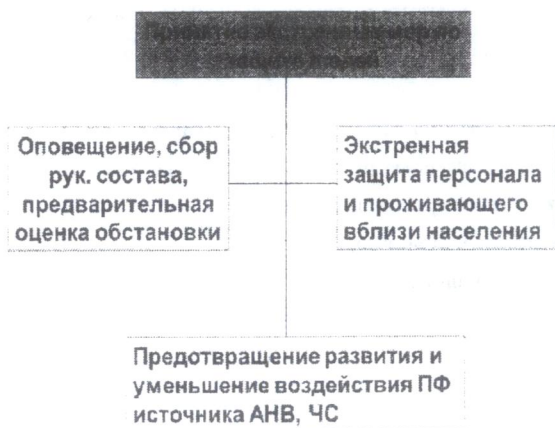


Рис. 3.5 – Содержание этапов АСНДР

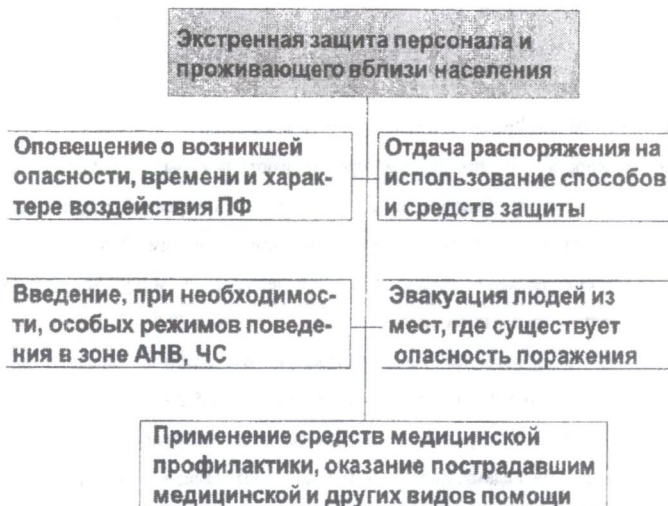


Рис. 3.6 - Экстренная защита персонала и проживающего вблизи населения

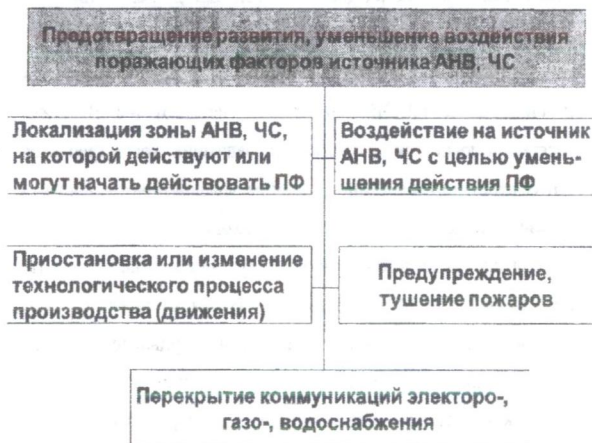


Рис. 3.7 -- Предотвращение развития поражающих факторов источника АНВ, ЧС

При столкновениях, резкой остановке поезда и переворачивании вагонов пассажирского поезда типичными травмами пассажиров, как известно из опыта, являются ушибы, переломы, сотрясения головного мозга, сдавливания. В таких случаях аварийно-спасательные работы включают:

- проникновение в вагон через входные двери, оконные проемы и специально проделанные люки;
- поиск пострадавших, их деблокирование и эвакуацию;
- оказание первой медицинской помощи пострадавшим.

Особую опасность для пассажиров представляют пожары в вагонах. Пожар в пассажирском вагоне очень быстро распространяется по внутренней отделке, пустотам конструкции и вентиляции. Он может охватить один вагон за другим. Особенно быстро это происходит во время движения поезда, когда в течение 15-20 минут вагон полностью выгорает. Температура в горящем вагоне составляет порядка 950 °С. Время эвакуации пассажиров должно быть не более 2 минут. Пожар на тепловозах осложняется наличием большого количества топлива (56 т) и смазочных материалов (1,5-2 т).

В случаях, когда пассажирские поезда оказываются заблокированными снежными заносами, обвалами, камнепадами, лавинами, селевыми потоками, водой, задача спасателей сводится к обнаружению пострадавших, их освобождению и оказанию им помощи.

Как показывает опыт, для ликвидации последствий аварий на железнодорожном транспорте Минтранс России располагает достаточными силами и средствами (на 17 дорогах в состав их сил, предназначенных для ликвидации чрезвычайных ситуаций, входят 304 восстановительных и 369 пожарных поездов). Поэтому, если авария устраняется в течение суток, привлечение сил и средств РСЧС, как правило, не требуется. В то же время, если авария связана с десятками погибших и сотнями пострадавших, когда требуется проведение сложных спасательных работ по извлечению людей из завалов и разрушенных конструкций вагонов, тогда использование дополнительных сил необходимо.

Взаимодействие сил при таких чрезвычайных ситуациях крайне важно, так как, кроме чисто технических проблем (разборки завалов, тушения пожаров, восстановления железнодорожного пути и т.п.), приходится решать задачи с привлечением дополнительных сил. К таким задачам относятся: охрана общественного порядка; обеспечение работы пожарной и медицинской службы; опознание и идентификация погибших; розыск, оповещение, встреча и размещение родственников погибших; отправка оставшихся в живых с места катастрофы. Решение этих вопросов возлагается, как правило, на руководителей антитеррористических комитетов (комиссий), комиссий по чрезвычайным ситуациям и правоохранительных органов. При возникновении крупных аварий и катастроф на железнодорожном транспорте целесообразно назначать оперативную группу со следующими задачами:

- организация и непосредственное осуществление в районе катастрофы непрерывного мониторинга обстановки, оценки масштабов и прогнозирования дальнейшего её развития;

- выработка предложений и принятие решений по локализации и ликвидации последствий катастрофы, защите населения и окружающей среды в зоне акта незаконного вмешательства и чрезвычайной ситуации;
- привлечение к работам всех имеющихся в наличии сил и средств, подготовка предложений об использовании всех видов ресурсов;
- организация и контроль оповещения населения, планирование и организация эвакуации населения из зоны чрезвычайной ситуации.

В целом организация работ по ликвидации АНВ, ЧС представлена на рис. 3.8.

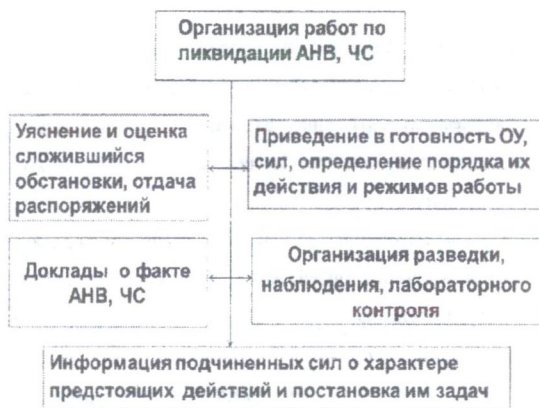


Рис. 3.8 - Организация работ по ликвидации АНВ, ЧС

Организация работ по спасению пострадавших при АНВ и авариях на железнодорожных переездах осуществляется с учетом характера повреждения железнодорожного состава (автомобильного транспорта), характера поражения людей, наличия вторичных поражающих факторов, имеющихся технических средств, а также пожарной, химической и другой опасности грузов.

Основными видами аварийно-спасательных работ при актах незаконного вмешательства и авариях на железнодорожных переездах являются локализация и ликвидация воздействия вторичных поражающих факторов, поиск и деблокирование людей, оказание пораженным первой медицинской помощи и их эвакуация.

При больших объемах аварийно-спасательных работ или возникших пожарах по приказу руководства железной дороги к месту происшествия направляются восстановительные и пожарные поезда, действующие по соответствующему плану. Начальник восстановительного поезда по прибытии на место происшествия отвечает за выполнение оперативного плана

восстановления движения в части подъема вагонов, восстановления энергосетей и линии связи. Эти работы выполняются немедленно с одной или двух сторон полотна, а также вне полотна – тягачами, тракторами и другими тяговыми средствами.

Акты незаконного вмешательства и аварии с железнодорожным пассажирским транспортом, приведшие к пожару, требуют применения для ликвидации их последствий специальных пожарных поездов, пожарных частей и поисково-спасательных подразделений.

При таких пожарах поражающими факторами являются: высокая температура, быстро распространяющийся открытый огонь и отравляющие вещества, возникающие в процессе горения.

Акты незаконного вмешательства и аварии железнодорожного транспорта, осуществляющего перевозку опасных грузов, могут приводить к пожарам, взрывам, химическому и биологическому заражению, радиоактивному загрязнению. Характерной особенностью этих последствий являются значительные размеры и высокая скорость формирования очага поражения.

Мероприятия по спасению пострадавших в таких чрезвычайных ситуациях определяются характером поражения людей, размером повреждения технических средств, наличием вторичных поражающих факторов. При спасении пострадавших в аварии при перевозке опасных грузов проводятся:

- разведка и оценка обстановки, определение границы опасной зоны и её ограждение;
- локализация и ликвидация последствий поражающих факторов;
- поиск пострадавших, обеспечение их средствами индивидуальной защиты и эвакуация из опасной зоны;
- оказание пострадавшим первой медицинской помощи;
- контроль содержания опасных веществ в воздухе, воде и почве.

При горении цистерн с горючими жидкостями необходимо немедленно организовать их тушение. В случае угрозы перекидывания огня на соседние составы или транспортные средства, горящие цистерны отводят в безопасное место, одновременно охлаждая и защищая соседние вагоны. Горящую цистерну нужно постоянно охлаждать водой, чтобы исключить вероятность взрыва. При горении паров жидкости над незакрытой горловиной цистерны закрывают крышку или набрасывают на нее кошму под защитой пожарных стволов.

Горящую растекшуюся жидкость тушат водой, пеной и абсорбционными материалами. Возможен отвод растекшейся жидкости по канавам или обвалование земли для направления жидкости в безопасное место.

Тушение баллонов со сжатым и сжиженным газом проводится из укрытия. Если нельзя ликвидировать факел горящего газа, то допускается его свободное выгорание. В случае

утечки и пролива химически опасных веществ (ХОВ) проводится локализация и обеззараживание источников химического заражения, следующими способами:

- при обеззараживании облаков ХОВ – постановка завес с использованием нейтрализующих растворов или рассеивание облаков воздушно-газовыми потоками;
- при локализации пролива ХОВ – обвалование пролива, сбор жидкой фазы ХОВ в приемки-ловушки; засыпка пролива сыпучими сорбентами; снижение интенсивности испарения покрытием зеркала пролива пленкой; разбавление пролива водой;
- введение загустителей;
- при обезвреживании (нейтрализации) пролива ХОВ – заливка нейтрализующим раствором или разбавление пролива водой с последующим введением нейтрализаторов;
- засыпка сыпучими нейтрализующими веществами или твердыми сорбентами с последующим выжиганием;
- снижение пролива и грунта, загущение с последующим вывозом и сжиганием.

В случае возникновения очага биологического поражения при АНВ и аварии на железнодорожном транспорте:

- проводится бактериохимическая разведка и индикация бактериальных средств;
- устанавливается карантинный режим и обсервация;
- проводится санитарная экспертиза и контроль зараженности продовольствия, пищевого сырья, воды и фуража, их обеззараживание;
- осуществляются противозидемические, санитарно-гигиенические, лечебно-эвакуационные мероприятия.

При организации и проведении мероприятий по ликвидации очага биологического заражения необходимо учитывать: способность бактериальных средств вызвать массовые инфекционные болезни; способность некоторых микробов и токсинов сохраняться длительное время во внешней среде; наличие и продолжительность инкубационного периода; сложность лабораторного обнаружения возбудителя и длительность определения его вида; необходимость применения средств индивидуальной защиты.

В случае радиоактивного загрязнения территорий и технических средств основными мероприятиями по ликвидации их последствий являются:

- локализация и ликвидация источников радиоактивного загрязнения;
- дезактивация загрязненной территории и технических средств;
- сбор и захоронение радиоактивных отходов;
- выявление людей, подвергшихся радиоактивному облучению, их медицинское обследование санитарная обработка.

Работы в опасной зоне должны выполняться при условии постоянного дозиметрического контроля.

Время пребывания спасателей в опасной зоне зависит от мощности эквивалентной дозы облучения и определяется в каждом конкретном случае.

Зараженная одежда, обувь, личные вещи направляются на дезактивацию или захоронение.

Всем пострадавшим в результате АНВ и ЧС оказываются следующие виды помощи, которые входят в систему обеспечения жизнедеятельности:

- медицинская и психологическая помощь;
 - временное размещение;
 - обеспечение продуктами питания и водой;
 - организация учета и распределения материальной помощи;
 - проведение необходимых санитарно-гигиенических и противоэпидемических мероприятий;
- расселение эвакуируемого персонала, пассажиров и населения.

В случаях возникновения природных и техногенных ЧС РСЧС, как правило, переводится в режим чрезвычайной ситуации с выполнением следующих мероприятий:

- непрерывный контроль за состоянием окружающей среды, прогнозирование развития возникших ЧС и их последствий;
- оповещение руководителей соответствующих ОУ, а также населения, пассажиров и персонала о возникших ЧС;
- проведение мероприятий по защите, пассажиров, персонала, населения и территорий от ЧС;
- организация работ по ликвидации ЧС и всестороннему обеспечению действий сил и средств единой системы, поддержанию общественного порядка в ходе их проведения, а также привлечению при необходимости в установленном порядке общественных организаций и населения к ликвидации возникших ЧС;
- непрерывный сбор, анализ и обмен информацией об обстановке в зоне ЧС и в ходе проведения работ по ее ликвидации;
- организация и поддержание непрерывного взаимодействия органов управления и организаций по вопросам ликвидации ЧС и их последствий;
- проведение мероприятий по жизнеобеспечению пассажиров, персонала и населения в ЧС.

3.8. Реализация транспортной безопасности на объектах инфраструктуры

1. Общие сведения об объекте транспортной инфраструктуры (далее - ОТИ) (п. 1 Приказ Минтранса России от 11.02.2010 № 34)

1.1. Полное наименование ОТИ.

1.1.2. Категория ОТИ.

1.2. Полное наименование владельца ОТИ, наименование подразделения (филиала) субъекта ТИ в управлении (ведении) которого находится ОТИ.

1.2.1. Документ, который определяет полномочия подразделения (филиала) субъекта транспортной инфраструктуры осуществлять эксплуатацию ОТИ по вопросам транспортной безопасности (с указанием № и даты документа).

1.3. Юридический адрес ОТИ.

1.3.1. Фактический адрес ОТИ, телефон.

1.3.2. Юридический адрес владельца ОТИ.

1.3.3. Фактический адрес владельца ОТИ, телефон.

1.3.4. № и дата ЕГРЮЛ владельца ОТИ.

1.4. Документы, определяющие право распоряжаться ОТИ.

1.4.1. № и дата свидетельств государственной регистрации прав собственности (хозяйственного ведения, оперативного управления, договора аренды), зарегистрированные в Росимуществе.

1.4.2. № и дата документов кадастрового учета.

1.4.3. № и дата выписки из реестров федерального имущества и муниципальной собственности.

1.4.4. № и дата договоров аренды земельных участков ОТИ.

1.5. Ф.И.О., служебные и домашние телефоны руководящего состава.

1.5.1. Начальник (руководитель).

1.5.2. Ответственный за транспортную безопасность субъекте ТИ.

1.5.3. Ответственный за транспортную безопасность на ОТИ.

1.5.4. Руководители подразделений транспортной безопасности.

1.6. План объекта (масштабный), используя условные обозначения, применяемые при проведении оценки уязвимости (Приложение № 13).

2. Техническая и технологическая характеристика ОТИ (порядок функционирования, эксплуатация) (п. 2 г/рика) Минтранса России от 11.02.2010 № 34)

2.1. Особенности дислокации.

2.1.1. Географические.

2.1.2. Климатические.

2.1.3. Геологическис.

2.1.4. Гидрологические.

2.2. Транспортные коммуникации:

№№	Вид транспорта	Название	Расстояние до них, м
1	Автомобильный (шоссе, дороги, автовокзалы, автостанции, остановки общественного транспорта, автостоянки, автосервисы и др.)		
2	Авиационный (аэропорты, аэровокзалы, военные аэродромы, вертолетные площадки, ВПП и др.)		
3	Водный (морские и речные порты, причалы)		
4	Трубопроводный (диаметр трубопровода, вид перемещаемой продукции)		

2.3. Наличие вокруг ОТИ других производств, населенных пунктов, жилых зданий и иных объектов массового скопления людей, примыкающих к ОТИ, их размещение по отношению к ОТИ:

2.4. Структурные элементы ОТИ.

№№	Наименование объектов	Характеристика (предназначение)	Сторона и место расположения	Расстояние до ОТИ, м

2.4.1. Станционные и другие пути, горки, стрелочные переводы и т.п.:

№ №	Назначение путей	Стрелки, светофоры, знаки границы станции, ограничивающие путь		Длина в метрах		Вместимость в условных вагонах	Наличие на пути		
		от	до	полная	полезная		Электроизоляция	Контактной сети	Устройств АЛСН / САУТ

Особенности устройств: _____
 влияющие на подготовку, совершение и последствия АНВ

2.4.2. Охраняемые и неохраняемые переезды, искусственные сооружения:

№№	Наименование	Местоположение	Площадь, м2	Длина, м

Особенности устройств: _____
 влияющие на подготовку, совершение и последствия ЛНВ

2.4.3. Устройства и линии сигнализации, централизации и блокировки, строения, сооружения и помещения, в которых располагаются устройства сигнализации, централизации и блокировки.

2.4.4. Оборудование сетей связи (в том числе пневмопочты) и систем автоматической коммутации, обеспечивающих технологические процессы.

2.4.5. Системы электро-, газо- и энергоснабжения.

2.4.6. Пункты технического обслуживания и экипировки.

2.4.7. Станционные (вокзальные, административные, производственные и иные) здания:

№№	Наименование	Местоположение	Площадь, м2	Этажность

2.4.8. Погрузочно-выгрузочные места и устройства (стационарные и сборно-разборные).

2.4.9. Пассажирские платформы.

2.4.10. Водоразборные колонки, устройства водоснабжения, канализации.

2.4.11. Посты электрической централизации стрелок и сигналов.

2.4.12. Сведения об опасных веществах и материалах, находящихся на ОТИ:

Пожаро — и взрывоопасные вещества и материалы			
Тип	Кол-во, т	Наименование элемента ОТИ	Класс опасности
Химически и биологически опасные вещества и материалы			
Тип	Кол-во, т	Наименование элемента ОТИ	
Токсичные, наркотические, психотропные вещества, сильнодействующие яды и препараты			
Тип	Кол-во, т	Наименование элемента ОТИ	

2.4.13. Сведения об опасных веществах и материалах в составе перевозимых грузов:

Пожаро - и взрывоопасные вещества и материалы			
Тип	Максимальное кол-во, т	Наименование элемента ОТИ	Класс опасности
Химически и биологически опасные вещества и материалы			
Тип	Максимальное кол-во, т	Наименование элемента ОТИ	
Токсичные, наркотические, психотропные вещества, сильнодействующие яды и препараты			
Тип	Максимальное кол-во, т	Наименование элемента ОТИ	

2.5. Возможности субъекта ТИ (привлекаемых сил и средств) по восстановлению (по разработанному плану) ОТИ:

Наименование	Станция приписки или место нахождения	Порядок вызова

- 2.6. Основные показатели работы ОТИ.
- 2.6.1. Размеры движения грузовых поездов.
- 2.6.2. Размеры движения пассажирских поездов (включая пригородные)
- 2.6.3. Перерабатывающая способность ОТИ.
- 2.6.4. Пассажирооборот.
- 2.6.4.1. В дальнем сообщении.
- 2.6.4.2. В местном сообщении.
- 2.6.4.3. В пригородном сообщении.

- 2.6.4.4. В международном сообщении.
- 2.6.5. Грузооборот.
- 2.6.5.1. Погрузка, в том числе опасных.
- 2.6.5.2. Выгрузка, том числе опасных.
- 2.6.6. Примыкание к ОТИ железнодорожных путей необщего пользования (данные договоров и паспортов).

- 2.6.6.1. Количество путей необщего пользования.
- 2.6.6.2. Характер грузовой работы на них.
- 2.6.7. Численность персонала ОТИ (максимальная, минимальная).
- 2.7. Балансовая стоимость элементов ОТИ.
- 2.8. Срок эксплуатации зданий и сооружений.

3. Лица, ответственные за обеспечение транспортной безопасности ОТИг п.3 Принт Минтранса России от 11.02.2010 № 34).

3.1. Организационно - штатная структура управления в субъекте транспортной инфраструктуры (Приложение №2, п.5.6 т. 5.6.2. Приказ Минтранса России от 08.02.2011 № 43).

3.2. Номенклатура должностей персонала субъекта транспортной инфраструктуры, осуществляющих деятельность в зоне транспортной безопасности И на критических элементах ОТИ (Приложение № 3, п.5.6 пт. 5.6.3. Приказ Минтранса России от 08.02.2011 №43).

3.3. Приказы о назначении лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности в субъекте ТИ.

3.4. Приказы о назначении лиц, занимающих должность на ОТИ и ответственных за обеспечение транспортной безопасности.

3.5. Номенклатура должностей персонала, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности ОТИ (Приложение № 4, п.5.6. пп. 5.6.4. Приказ Минтранса России от 08.02.2011 №43).

3.6. Номенклатура должностей персонала юридических лиц, осуществляющих на законных основаниях деятельность в зоне транспортной безопасности или на критических элементах ОТИ (Приложение № 5п.5.6. пп. 5.6.5. Приказ Минтранса России от 08.02.2011 № 43).

3.7. Наименование, структура и численность сил транспортной безопасности ОТИ: сформированных или привлеченных подразделений транспортной безопасности.

3.8. Договора, на основании которых привлечены подразделения транспортной безопасности для охраны ОТИ.

3.9. Положение (устав) подразделений транспортной безопасности (Приложение № 1 п.5.6. пп. 5.6.1. Приказ Минтранса России от 08.02.2011 №43).

4. Границы части объекта транспортной инфраструктуры (наземной, подземной, воздушной, надводной, подводной), проход в которую осуществляется через специально оборудованные места на ОТИ для осуществления контроля в установленном порядке за проходом людей и проездом транспортных средств (далее — зона транспортной безопасности) (п. 4 Приказ Минтранса России от 11.02.2010 № 34).

Границы зоны транспортной безопасности и её секторов, зоны свободного доступа ОТИ (дополнительно наносятся на Плане ОТИ п.1.6.).

5. Критические элементы ОТИ (дополнительно наносятся на Плане ОТИ п.1.6.) (п. 5 Приказ Минтранса России от 11.02.2010 № 34).

5.1. Перечень конструктивных элементов, являющихся критическими.

5.2. Перечень технологических элементов, являющихся критическими.

5.3. Перечень технических элементов, являющихся критическими.

5.4. Перечень помещений, строений, являющихся критическими.

6. Пропускной и внутриобъектовый режимы на ОТИ (п. 6 Приказ Минтранса России от 11.02.2010 № 34).

Положение (инструкция) о пропускном и внутриобъектовом режим (Приложение № бп.5.6. пп. 5.6.6. Приказ Минтранса России от 08.02.2011 № 43).

7. Специально оборудованные помещения, из которых осуществляется управление инженерно-техническими системами и силами обеспечения транспортной безопасности на ОТИ (пост (пункт) управления обеспечения транспортной безопасности) (п. 7 Приказ Минтранса России от 11.02.2010 № 34).

7.1. Количество мест расположения постов (пунктов) управления обеспечения транспортной безопасности на ОТИ (кроме описания указываются на Плане ОТИ п.1.6.).

7.2. Стационарные варианты.

7.3. Подвижные варианты.

7.4. Порядок работы, оснащение поста (пункта) управления обеспечения транспортной безопасности необходимыми средствами управления и связи, обеспечивающими взаимодействие как между силами обеспечения транспортной безопасности ОТИ, так и с силами обеспечения транспортной безопасности других ОТИ, с которыми имеется технологическое взаимодействие. (Приложение № 14).

8. Инженерные сооружения обеспечения транспортной безопасности на ОТИ (п.8 Приказ Минтранса России от 11.02.2010 № 34).

8.1. Перечень инженерных сооружений.

8.2. Места размещения и состав инженерных сооружений (дополнительно указываются на Плате объекта п. 1.6).

8.3. Места размещения и состав дополнительных (запасных, резервных инженерных) сооружений, задействованные при изменении уровня безопасности(дополнительно указываются на Плате ОТИ п. 1.6).

9. Мероприятия по обнаружению лиц, которым запрещено пребывание в зоне транспортной безопасности, обследованию людей, транспортных средств, груза, багажа, ручной клади, личных вещей в целях обнаружения оружия, взрывчатых веществ или других устройств, предметов и веществ, которые запрещены для перемещения в зону транспортной безопасности ОТИ(далее - досмотр) (п. 9 Приказ Минтранса России от 11.02.2010 № 34).

9.1. Силы транспортной безопасности, задействованные в досмотре.

9.1.1. Состав сил транспортной безопасности, привлекаемых к досмотру.

9.1.2. Оснащение сил транспортной безопасности, используемое для проведения досмотра (кроме стационарных технических средств).

9.1.3. Состав групп быстрого реагирования.

9.2. Порядок реагирования лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности и персонала, непосредственно связанного с обеспечением транспортной безопасности ОТИ, а также подразделений транспортной безопасности на подготовку к совершению АНВ или совершение АНВ в отношении

ОТИ (Приложение № 9, п.5.6. пп. 5.6.9. Приказ Минтранса России от 08.02.2011 №43).

9.3. Схема организации охраны, маршруты (дополнительно указываются на Плате объекта п.1.6) и режим патрулирования.

9.3.1. Зоны свободного доступа.

9.3.2. Зоны транспортной безопасности.

9.3.3. Зоны критических элементов.

10. Технические средства обеспечения транспортной безопасности (п. 10 Приказ Минтранса России от 11.02.2010 № 34).

10.1. Места размещения и состав систем сигнализации, контроля доступа, досмотра, видеопериферии, видеомониторинга, видеораспознавания, видеообнаружения (дополнительно указываются на Плате объекта п.1.6).

10.2. Места размещения и состав систем связи используемой для обеспечения транспортной безопасности (дополнительно указываются на Плане объекта п.1.6).

10.3. Места размещения и состав систем аудио и видеозаписи, сбора, обработки, приема и передачи информации (дополнительно указываются на Плане объекта п.1.6).

10.4. Места размещения и состав средств досмотра (дополнительно указываются на Плане ОТИ п. 1.6).

10.5. Освещение объекта (дополнительно указываются на Плане ОТИ п. 1.6).

10.6. Дополнительные (запасные, резервные) технические средства, задействуемые при изменении уровней безопасности.

10.7. Функциональные характеристики технических средств ОТИ.

ТАБЛИЦА Функциональные характеристики технических средств.

11. Инженерно-технические системы обеспечения транспортной безопасности, используемые на ОТИ (п.11 Приказ Минтранса России от 11.02.2010 № 34).

11.1. Режим функционирования инженерно-технических систем обеспечения транспортной безопасности (Приложение № 12 п. 5.6. пп. 5.6.12. Приказ Минтранса России от 08.02.2011 № 43).

11.2. Ограничение функционирования объекта и/или изменения порядка эксплуатации ОТИ в случае выявления нефункционирующих и/или технически неисправных инженерно-технических систем.

11.3. Обеспечение защищенности инженерно-технических систем от несанкционированного доступа к элементам управления.

11.4. Места размещения и состав расположения инженерно-технических систем на ОТИ (дополнительно указывается на Плане ОТИ п.1.6).

12. Порядок накопления, обработки и хранения данных со всех инженерно-технических систем обеспечения транспортной безопасности, а также их автоматической передачи в режиме реального времени уполномоченным подразделениям органов ФСБ России, МВД России (п. 12 Приказ Минтранса России от 11.02.2010 №34).

12.1. Порядок обработки, накопления и хранения данных в электронном виде со всех инженерно-технических систем в соответствии с установленным порядком уполномоченным подразделениям федерального органа исполнительной власти в области обеспечения безопасности Российской Федерации, федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел, а также территориального управления

федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по контролю и надзору в сфере транспорта.

12.2. Порядок передачи данных с инженерно-технических систем в реальном времени (Приложение № 15).

13. Места размещения и оснащенность специально оборудованных мест на ОТИ для осуществления контроля за проходом людей и проездом транспортных средств в зону транспортной безопасности (далее – КПП) (п.13 Приказ Минтранса России от 11.02.2010 № 34).

13.1. Места размещения КПП на границах зоны транспортной безопасности и/или её секторов, критических элементов ОТИ, а также зоны свободного доступа ОТИ (дополнительно указывается на Плате ОТИ п. 1.6).

13.2. Оснащение КПП инженерно-техническими системами транспортной безопасности (Приложение № 17).

14. Порядок выдачи документов, дающих основание для прохода (проезда) на ОТИ и/или на критические элементы ОТИ. Идентификация личности по ним (п. 14 Приказ Минтранса России от 11.02.2010 № 34).

14.1. Виды документов (пропусков), действительные для прохода, проезда физических лиц или перемещения материальных объектов в сектора (зоны) транспортной безопасности и/или на критические элементы ОТИ.

14.2. Порядок выдачи, изъятия, применения, уничтожения, хранения пропусков.

14.3. Информация, содержащаяся в данных документах, служащая для идентификации личности.

14.4. Порядок идентификации личности, в том числе с использованием технических средств.

14.5. Меры по организации защиты баз данных и реквизитов выданных и планируемых к выдаче документов (пропусков).

15. Порядок прохода, проезда лиц, транспортных средств в зону транспортной безопасности, в/на критический элемент объекта транспортной инфраструктуры через КПП (п. 15 Приказ Минтранса России от 11.02.2010 № 34).

15.1. Порядок выявления и распознавания на КПП или на транспортных средствах физических лиц, не имеющих правовых оснований на проход и/или проезд в зону транспортной безопасности или на критические элементы ОТИ, а также предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону транспортной

безопасности и на критические элемент ОТИ в соответствии с законодательством РФ (Приложение № 7, п. 5.6. п. 5.6.7. Приказ Минтранса России от 08.02.2011 № 43).

15.2. Порядок проверки документов, наблюдения, собеседования с физическими лицами и оценки данных инженерно-технических систем и средств обеспечения транспортной безопасности, осуществляемые для выявления подготовки к совершению АНВ или совершения АНВ в отношении ОТИ (Приложение № 8, п. 5.6. пп. 5.6.8. Приказ Минтранса России от 08.02.2011 № 43).

16. Порядок организации открытой, закрытой связи, оповещения сил обеспечения транспортной безопасности, а также взаимодействия между лицами, ответственными за обеспечение транспортной безопасности в субъекте, на ОТИ, входящими в состав подразделений транспортной безопасности, а также персоналом, чья деятельность непосредственно связана с обеспечением транспортной безопасности (п. 16 Приказ Минтранса России от 11.02.2010 № 34).

16.1. Виды связи, применяемые на ОТИ в интересах обеспечения транспортной безопасности, схема связи (Приложение № 16).

16.2. Оснащенность мобильными средствами связи подразделений обеспечения транспортной безопасности.

16.3. Организация открытой связи на ОТИ в интересах сил обеспечения транспортной безопасности.

16.4. Организация закрытой связи на ОТИ в интересах сил обеспечения транспортной безопасности при введении 2 и 3 уровней безопасности на ОТИ.

16.5. Особенности организации связи при введении 2 и 3 уровней безопасности на ОТИ.

16.6. Порядок доведения до сил обеспечения транспортной безопасности информации об изменении уровней безопасности, а также реагирования на такую информацию. (Приложение № 11, п. 5.6. пп. 5.6.11. Приказ Минтранса России от 08.02.2011 № 43)

17. Порядок действий при тревогах: «угроза захвата», «угроза взрыва» (п. 17 Приказ Минтранса России от 11.02.2010 № 34).

17.1. Порядок действий сил транспортной безопасности при «угрозе захвата».

17.2. Порядок действий сил транспортной безопасности при «угрозе взрыва».

18. Порядок доступа к сведениям, содержащимся в Плане (п. 18 Приказ Минтранса России от 11.02.2010 № 34).

18.1. Перечень должностных лиц ОТИ, имеющих доступ к Плану.

18.2. Порядок доступа к сведениям, содержащимся в Плане.

18.3. Порядок доступа к сведениям, содержащимся в Плане, уполномоченных представителей федеральных органов исполнительной власти РФ.

19. Порядок информирования компетентного органа и уполномоченных подразделений органов Федеральной службы безопасности Российской Федерации и органов внутренних дел Российской Федерации о непосредственных, прямых угрозах и фактах совершения АНВ (п. 19 Приказ Минтранса России от 11.02.2010 № 34).

19.1. О непосредственных и прямых угрозах совершения АНВ.

19.2. О совершении АНВ в отношении ОТИ.

19.3. О всех физических лицах и материальных объектах в случае выявления связи данных лиц и объектов с совершением или подготовкой АНВ.

19.4. Порядок информирования компетентного органа в области обеспечения транспортной безопасности и уполномоченных подразделений федерального органа исполнительной власти в области обеспечения безопасности Российской Федерации, федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел, а также территориального управления федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по контролю и надзору в сфере транспорта о непосредственных, прямых угрозах и фактах совершения АНВ в деятельность ОТИ (Приложение № 10, п.5.6. пп. 5.6.ю. Приказ Минтранса России от 08.02.2011 № 43)

19.5. Перечень предметов и вещей, которые запрещены или ограничены для перемещения в технологический или перевозочный сектора зоны транспортной безопасности (Приложение № 18).

20. Порядок организации учений и тренировок на ОТИ.

20.1. План проведения учений и тренировок

20.2. Порядок проведения учений и тренировок самостоятельно.

20.3. Порядок проведения учений и тренировок с участием представителей
федеральных органов исполнительной власти.

Приложение № 1

Положение (устав) подразделений транспортной безопасности.

Приложение № 2

Организационно – штатная структура управления в субъекте транспортной инфраструктуры (см. рис. 3.9).

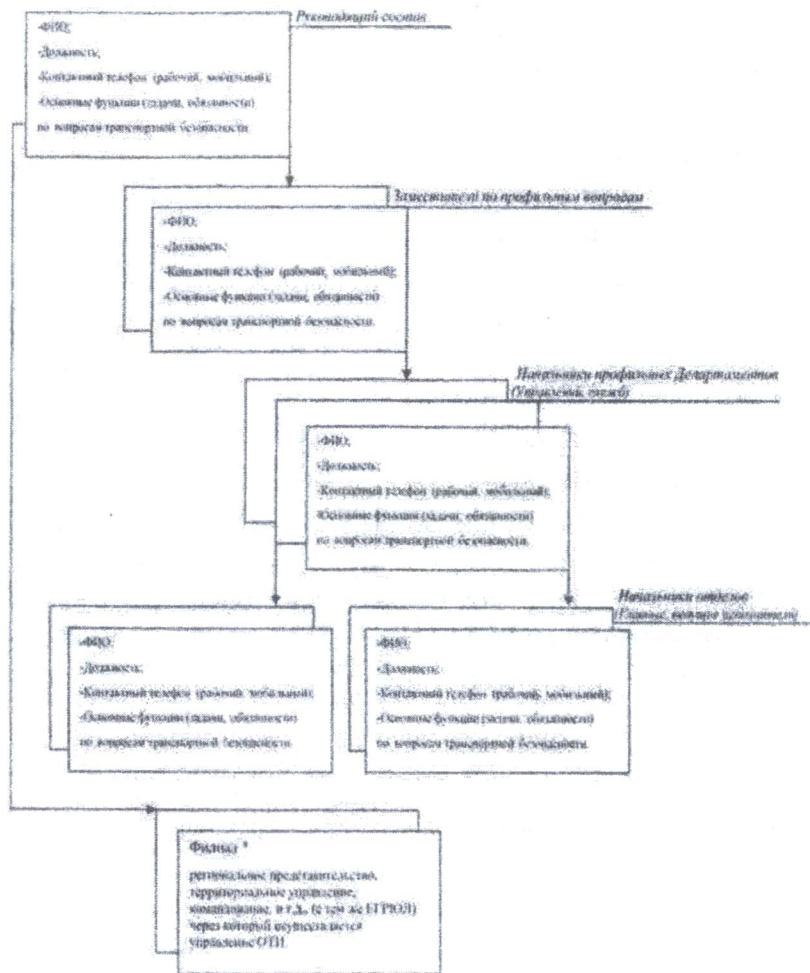


Рис. 3.9 – Организационно – штатная структура управления в субъекте транспортной инфраструктуры

Приложение № 3

Номенклатура (перечень) должностей работников субъекта транспортной инфраструктуры (далее - персонал), осуществляющих деятельность в зоне транспортной безопасности и на критических элементах ОТИ.

1. Номенклатура (перечень) должностей работников субъекта транспортной инфраструктуры, осуществляющих деятельность в зоне транспортной безопасности ОТИ:

№	Структурное подразделение	Должность	Ф.И.О.	Контактный телефон (рабочий/мобильный)	Регистрация по месту жительства (пребывания)	Фактический адрес проживания	Срок действия трудовых отношений
1	2	3	4	5	6	7	8

2. Номенклатура (перечень) должностей работников субъекта транспортной инфраструктуры, осуществляющих деятельность на критических элементах ОТИ:

№	Структурное подразделение	Должность	Ф.И.О.	Контактный телефон (рабочий/мобильный)	Регистрация по месту жительства (пребывания)	Фактический адрес проживания	Срок действия трудовых отношений	Наименование критических элементов
1	2	3	4	5	6	7	8	9

Приложение № 4

Номенклатура (перечень) должностей персонала, непосредственно связанного с обеспечением транспортной безопасности ОТИ.

1. Перечень должностей персонала ОТИ, непосредственно связанного с обеспечением транспортной безопасности ОТИ:

№		Должность	Ф.И.О.	Контактный телефон (рабочий/мобильный)	Регистрация по месту жительства (пребывания)	Фактический адрес проживания	Срок действия трудовых отношений	Наименование критических элементов
1	2	3	4	5	6	7	8	

2. Перечень должностей привлеченных подразделений обеспечения транспортной безопасности ОТИ:

№	Структурное подразделение	Должность	Ф.И.О.	Контактный телефон (рабочий/мобильный)	Регистрация по месту жительства (пребывания)	Фактический адрес проживания	Срок действия трудовых отношений	Наименование критических элементов
1	2	3	4	5	6	7	8	9

Приложение № 5

Номенклатура (перечень) должностей персонала юридических лиц, осуществляющих на законных основаниях деятельность в зоне транспортной безопасности или на критических элементах ОТИ.

1. Юридическое лицо:
 - 1.1. Полное официальное наименование;
 - 1.2. Сокращенное официальное наименование;
 - 1.3. Юридический адрес;
 - 1.4. Почтовый адрес;
 - 1.5. Контактная информация.

2. Вид деятельности юридического лица по ОКВЭД, осуществляемый на ОТИ в зоне транспортной безопасности (на критическом элементе).
3. Основания нахождения в зоне транспортной безопасности (на критическом элементе) ОТИ.
4. Срок действия договора (соглашения).
5. Место расположения в зоне транспортной безопасности (на критическом элементе) ОТИ;
6. Номенклатура должностей персонала юридического лица:

№	Должность	Ф.И.О.	Контактный телефон (рабочий/мобильный)	Регистрация по месту жительства (пребывания)	Фактический адрес проживания	Срок действия трудовых отношений	Сектор зоны транспортной безопасности и/или наименование критического элемента
1	2	3	4	5	6	7	8

Приложение № 6

Положение (инструкция) о пропускном и внутриобъектовом режиме на ОТИ.

1. Положение (инструкция) о пропускном режиме на ОТИ.

1.1. Ответственный за пропускной режим на ОТИ.

1.2. Обязанности ответственного за пропускной режим на ОТИ.

1.2.1. Обязанности персонала сил транспортной безопасности, обеспечивающих функционирование контрольно пропускного пункта (далее - КПП).

1.2.2. Порядок действия персонала КПП в случае непосредственной, прямой угрозе и совершения АНВ на ОТИ.

1.2.3. Порядок действий при выявлении физических лиц, не имеющих правовых оснований на проход и/или проезд в зону транспортной безопасности или на критический элемент ОТИ, а так же предметов, веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону транспортной безопасности и на критический элемент ОТИ.

1.2.4. Порядок взаимодействия с силами транспортной безопасности (группами быстрого реагирования) в случае непосредственной, прямой угрозы и совершении АНВ на ОТИ.

1.2.5. Порядок доступа физических лиц и транспортных средств в зону транспортной безопасности ОТИ через КПП в рабочее и нерабочее время.

1.2.6. Порядок доступа по постоянным пропускам персонала ОТИ и служебных, производственных автотранспортных средств, эксплуатируемых субъектом транспортной инфраструктуры, а так же персонала юридических лиц, осуществляющих свою деятельность в зонах транспортной безопасности, а так же эксплуатируемых такими организациями в зоне транспортной безопасности служебных, производственных автотранспортных средств, самоходных машин и механизмов.

1.2.7. Порядок доступа по разовым пропускам посетителей на ОТИ.

1.2.8. Порядок доступа по разовым пропускам на ОТИ пожарно- спасательных расчетов, аварийно-спасательных команд, службы поискового и аварийно-спасательного обеспечения, бригады скорой медицинской помощи.

1.2.9. Порядок доступа по разовым пропускам уполномоченных представителей федеральных органов исполнительной власти Российской Федерации.

1.3. Порядок изъятия пропусков.

2. Положение (инструкция) о внутриобъектовом режиме. 2.1. Ответственный за внутриобъектовый режим.

Приложение № 7

Порядок выявления и распознавания на контрольно-пропускных пунктах / постах (далее - КПП) физических лиц, не имеющих правовых оснований на проход и/или проезд в зону транспортной безопасности или на критические элементы ОТИ, а также предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону транспортной безопасности и на критические элементы ОТИ в соответствии с законодательством Российской Федерации (далее - предметы и вещества, которые запрещены или ограничены для перемещения).

1. Порядок выявления и распознавания на КПП физических лиц, не имеющих правовых оснований на проход и/или проезд в зону транспортной безопасности или на критические элементы ОТИ, а также предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону транспортной безопасности и на критические элементы ОТИ при проверке документов, удостоверяющих личность.

1.1. Порядок выявления по соответствию образцу пропуска.

1.2. Порядок выявления и распознавания по соответствию личности предъявителя пропуска данным, указанным в пропуске.

1.3. Порядок выявления по номеру и дате пропуска, особым отметкам, сроку действия.

1.4. Порядок выявления по машиносчитываемой и биометрической части пропуска с использованием технических средств.

1.5. Порядок выявления по другим признакам.

1.6. Порядок выявления недействительных пропусков.

1.7. Порядок выявления аннулированных пропусков.

1.8. Порядок выявления недействующих пропусков.

1.9. Порядок выявления поддельных пропусков.

1.10. Порядок проведения собеседования в целях выявления физических лиц, не имеющих правовых оснований на проход и/или проезд в зону транспортной безопасности или на критические элементы ОТИ.

1.11. Порядок проверки проездных документов.

2. Порядок проведения досмотра физических лиц.

2.1. Порядок выявления предметов или веществ, проносимых на теле (в одежде) посетителей, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону транспортной безопасности и на критические элементы.

2.2. Порядок выявления предметов или веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону транспортной безопасности в личных вещах, багаже.

2.3. Порядок проведения дополнительного досмотра.

3. Порядок проверки материальных пропусков (накладных) и документов на транспортные средства.

4. Порядок проведения досмотра материальных объектов.

Приложение № 8

Порядок проверки документов, наблюдения, собеседования с физическими лицами и оценки данных инженерно-технических систем и средств обеспечения транспортной безопасности, осуществляемые для выявления подготовки к совершению АНВ или совершения АНВ в отношении ОТИ.

1. Порядок проверки документов, наблюдения, собеседования силами транспортной безопасности при патрулировании.

1.1. Порядок проверки документов, наблюдения, собеседования силами транспортной безопасности при патрулировании зон транспортной безопасности.

1.2. Порядок проверки документов, наблюдения, собеседования силами транспортной безопасности при патрулировании зоны свободного доступа.

2. Порядок проверки документов группой быстрого реагирования при задержании нарушителя.

3. Порядок оценки данных инженерно-технических систем и средств обеспечения транспортной безопасности в отношении ОТИ.

Приложение № 9

Порядок реагирования лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности и персонала, непосредственно связанного с обеспечением транспортной безопасности ОТИ, а также подразделений транспортной безопасности на подготовку к совершению АНВ или совершения АНВ в отношении ОТИ.

1. Порядок реагирования при 1 уровне.

1.1. Порядок передачи информации группе быстрого реагирования (далее - ГБР) лицу, ответственному за транспортную безопасность (далее - ЛОТБ) с поста транспортной безопасности, контрольно-пропускных пунктов /постов, сил транспортной безопасности, патрулирующих зону транспортной безопасности и зону свободного доступа.

1.2. Порядок выдвижения ГБР с целью задержания нарушителей.

1.3. Порядок передачи выявленных нарушителей уполномоченным представителям подразделений федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел.

1.4. Порядок передачи распознанных предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону свободного доступа, технологический и перевозочный сектор зоны транспортной безопасности с момента их выявления представителям подразделений федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел.

2. Порядок реагирования при 2 уровне.

2.1. Порядок передачи информации ГБР, ЛОТБ с поста транспортной безопасности, контрольно-пропускных пунктов /постов, сил транспортной безопасности, патрулирующих зону транспортной безопасности и зону свободного доступа.

2.2. Порядок выдвижения ГБР с целью задержания нарушителей.

2.3. Порядок передачи выявленных нарушителей уполномоченным представителям подразделений федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел.

2.4. Порядок передачи распознанных предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону свободного доступа, технологический и перевозочный сектор зоны транспортной безопасности с момента их выявления представителям подразделений федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел.

3. Порядок реагирования при 3 уровне.

Приложение № 10

Порядок информирования компетентного органа в области обеспечения транспортной безопасности и уполномоченных подразделений федерального органа исполнительной власти в области обеспечения безопасности Российской Федерации, федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел, а также территориального управления федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по контролю и надзору в сфере транспорта о непосредственных, прямых угрозах и фактах совершения АНВ в деятельность ОТИ.1

1. Компетентного органа в области обеспечения транспортной безопасности.

- 1.1. Наименование получателя информации;
- 1.2. Контактная информация получателя (соответствует способу передачи информации);
- 1.3. Какая информация;
- 1.4. Способ передачи информации;
- 1.5. Сроки передачи информации;

1 При подготовке Порядка учитываются требования:

- Приказ от 16.02.2011 № 56 Министерства транспорта Российской Федерации «О порядке информирования субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах»

-Приказ от 08.02.2011 №43 Министерства транспорта Российской Федерации «Об утверждении Требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств железнодорожного транспорта».

1.6. Форма передачи информации;

1.7. Программные и технические средства фиксации факта передачи информации;

1.8. Срок хранения носителей информации.

2. Уполномоченных подразделений федерального органа исполнительной власти в области обеспечения безопасности Российской Федерации.

2.1. Наименование получателя информации;

2.2. Контактная информация получателя (соответствует способу передачи информации);

2.3. Какая информация;

2.4. Способ передачи информации;

2.5. Сроки передачи информации;

2.6. Форма передачи информации;

2.7. Программные и технические средства фиксации факта передачи информации;

2.8. Срок хранения носителей информации.

3. Уполномоченных подразделений федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел.

3.1. Наименование получателя информации;

3.2. Контактная информация получателя (соответствует способу передачи информации);

3.3. Какая информация;

3.4. Способ передачи информации;

3.5. Сроки передачи информации;

3.6. Форма передачи информации;

3.7. Программные и технические средства фиксации факта передачи информации;

3.8. Срок хранения носителей информации.

4. Территориального управления федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по контролю и надзору в сфере транспорта.

4.1. Наименование получателя информации;

4.2. Контактная информация получателя (соответствует способу передачи информации);

4.3. Какая информация;

- 4.4. Способ передачи информации;
- 4.5. Сроки передачи информации;
- 4.6. Форма передачи информации;
- 4.7. Программные и технические средства фиксации факта передачи информации;
- 4.8. Срок хранения носителей информации.
- 5. Иные органы исполнительной власти (МЧС и т.д.).
- 5.1. Наименование получателя информации;
- 5.2. Контактная информация получателя (соответствует способу передачи информации);
- 5.3. Какая информация;
- 5.4. Способ передачи информации;
- 5.5. Сроки передачи информации;
- 5.6. Форма передачи информации;
- 5.7. Программные и технические средства фиксации факта передачи информации;
- 5.8. Срок хранения носителей информации.

Приложение № 11

Порядок доведения до сил обеспечения транспортной безопасности информации об изменении уровней безопасности, а так же реагирования на такую информацию.

1. Порядок доведения информации об объявлении (установлении) либо отмене уровней безопасности ОТИ до ОТИ от субъекта транспортной инфраструктуры (наименование).*

2. Порядок доведения информации об объявлении (установлении) либо отмене уровней безопасности ОТИ до руководителя, начальника ОТИ и лица ответственного за транспортную безопасность.

3. Порядок доведения информации об объявлении (установлении) либо отмене уровней безопасности ОТИ до подразделений транспортной безопасности.

* Приказ от 08.02.2011 №43 Министерства транспорта Российской Федерации «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств железнодорожного транспорта».

4 Порядок и сроки реализации дополнительных мер при изменении уровня безопасности с момента получения сообщения или принятия решения об изменении уровня безопасности с учетом категории ОТИ2:

4.1 По отдельному элементу ОТИ.

4.2. По отдельному элементу ОТИ.

4.3. По отдельному элементу ОТИ.

5. Схема оповещения сил транспортной безопасности при изменении уровня безопасности с момента получения сообщения или принятия решения об изменении уровня безопасности.

5.1. В рабочее время.

5.2 В нерабочее время

Приложение № 12

Режим функционирования инженерно-технических систем (далее - ИТС) обеспечения транспортной безопасности

1. Описание структуры ИТС.

2. Инженер-оператор данной системы, администратор базы данных.

3. Перечень лиц, допущенных к ИТС.

4. Права и обязанности специалистов, персонала в условиях функционирования ИТС.

5. Организационное обеспечение - внутренняя организация ИТС, обеспечивающая управление всеми подсистемами ИТС.

6. Техническое обеспечение - технические средства, обеспечивающие функционирование ИТС, сопряжение с внешними устройствами, другими ИТС.

7. Описание программного обеспечения.

8. Описание порядка защиты информации от несанкционированного доступа.

9. Порядок обслуживания системы ИТС, выявление неисправностей.

Приложение № 13

План объекта (масштабный)

Приложение № 14

Порядок работы, оснащение поста (пункта) управления обеспечением транспортной безопасности необходимыми средствами управления и связи, обеспечивающими взаимодействие как между силами обеспечения транспортной безопасности ОТИ, так и с

силами обеспечения транспортной безопасности других ОТИ, с которыми имеется технологическое взаимодействие.

1. Порядок работы поста, пункта управления обеспечением транспортной безопасности.

1.1. Режим работы поста, пункта транспортной безопасности:

1.1.1. Описание порядка круглосуточного функционирования (количество смен).

1.1.2 Состав операторов, которые задействованы (допущены) для работы на посту, пункте транспортной безопасности.

2. Перечень оснащения поста, пункта транспортной безопасности необходимыми средствами управления и связи, обеспечивающими взаимодействие как между силами обеспечения транспортной безопасности ОТИ, так и с силами обеспечения транспортной безопасности других ОТИ, с которыми имеется технологическое взаимодействие (в виде таблицы).

Приложение № 15

Порядок передачи данных с инженерно-технических систем в реальном времени.

1. Уполномоченным подразделениям федерального органа исполнительной власти в области обеспечения безопасности Российской Федерации

2. Уполномоченным подразделениям федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел.

3. Уполномоченным подразделениям территориальным управлениям федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по контролю и надзору в сфере транспорта.

Приложение № 15

Виды связи, применяемые на ОТИ в интересах обеспечения транспортной безопасности, схема связи (см. рис. 3.10)

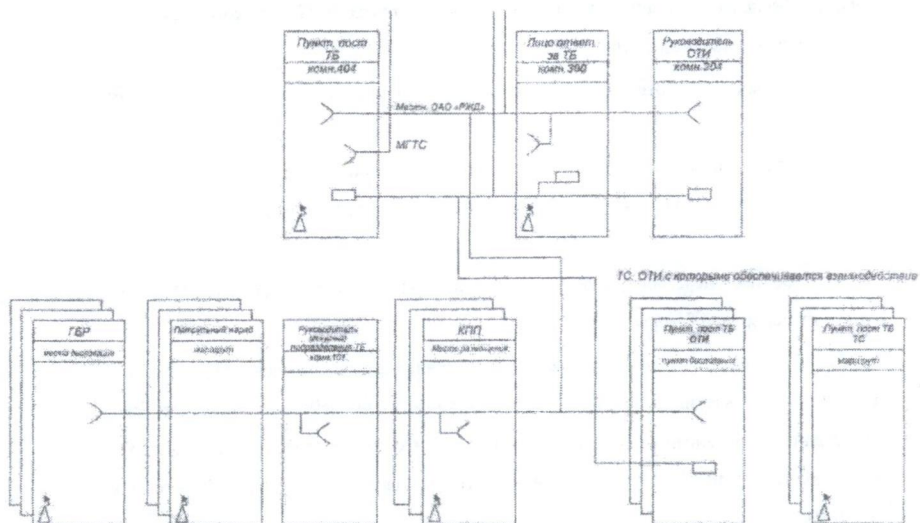


Рис. 3.10 – Виды связи, применяемые на ОТИ в интересах обеспечения транспортной безопасности, схема связи

Характеристики технических средств транспортной безопасности ОТТ*

1. Стационарный досмотровый комплекс

№п/п	Наименование	Показатели					Требования к безопасности
		Условия функционирования	Требования к функционированию аппаратуры	Требования к электропитанию	Требования к электромагнитной совместимости	Эксплуатационные требования	
	Стационарная досмотровая рентгеновская установка конвейерного типа для досмотра багажа						
	Взрывозащитный контейнер						
	Рамочный металлодетектор						

2. Системы видеонаблюдения объекта размещения и видеоконтроля стационарного досмотрового комплекса и КПП,

видеоидентификации, видеораспознавания, видеообнаружения и видеомониторинга

№ п/п	Наименование	Показатели						
		Система регистрации изображения лиц людей	Автоматизированно с рабочее место оператора	Серверная система компактного размещения	Телекоммуникационная подсистема	Система питания	Кабельная сеть	Соединительное оборудование
	Система видеонаблюдения и видеоидентификации, видеораспознавания, видеообнаружения, видеомониторинга							

3. Комплекс мобильной аппаратуры для обследования предметов

№ п/п	Наименование	Показатели							
		Условия функционирования	Требования к функционированию аппаратуры	Требования к электропитанию	Требования к электромагнитной совместимости	Требования к конструкции	Эксплуатационные требования	Требования к надежности	Требования к безопасности
	Портативный обнаружитель паров взрывчатых веществ								
	Переносной комплекс обнаружения взрывчатых веществ на основе быстрых меченых нейтронов								

4. Система подавления радиопомех управления взрывных устройств

№ п/п	Наименование	Показатели							
		Условия функционирования	Требования к функционированию аппаратуры	Требования к электропитанию	Требования к электромагнитной совместимости	Требования к конструкции и размещению	Эксплуатационные требования	Требования к надежности	Требования к безопасности
	Переносной постановщик заградительных помех								
	Стационарный постановщик прицельных помех								

Перечень предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в технологический или перевозочный сектора зоны транспортной безопасности.*

Не принимаются к перевозке в качестве ручной клади, за исключением случаев, предусмотренные законодательством Российской Федерации, вещи (предметы), которые могут повредить или загрязнить вагон и вещи других пассажиров, а так же зловонные, огнеопасные, отравляющие, легковоспламеняющие, взрывчатые и другие опасные вещества.

Огнестрельное оружие при перевозке в качестве ручной клади должно находиться в чехле, кобуре или специальном футляре в разряженном состоянии отдельно от патронов.

*В соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 02.03.2005 г. № 111

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОЛИТИКА В СФЕРЕ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА И ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

4.1 Место и роль транспорта в социально-экономическом развитии Российской Федерации.

В Российской Федерации, как и в других развитых странах, транспорт является одной из крупнейших базовых отраслей хозяйства, важнейшей составной частью производственной и социальной инфраструктуры.

Транспортные коммуникации объединяют все районы страны, что является необходимым условием ее территориальной целостности, единства ее экономического пространства. Они связывают страну с мировым сообществом, являясь материальной основой обеспечения внешнеэкономических связей России и ее интеграции в глобальную экономическую систему.

Выгодное географическое положение позволяет России получать значительные доходы от экспорта транспортных услуг, в том числе от осуществления транзитных перевозок по своим коммуникациям.

О месте и значении транспорта свидетельствует также его значительный удельный вес в основных производственных фондах страны, существенная доля транспортных услуг в валовом внутреннем продукте, в инвестициях на развитие отраслей экономики и в численности занятых работников, а также в потреблении энергоресурсов, металла и в ряде других важных показателей, характеризующих экономику страны.

Все эти обстоятельства позволяют отнести транспорт к числу приоритетных отраслей экономики.

Транспорт играет важную роль в социально-экономическом развитии страны. Транспортная система обеспечивает условия экономического роста, повышения конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения. Географические особенности России определяют приоритетную роль транспорта в развитии конкурентных преимуществ страны с точки зрения реализации ее транзитного потенциала.

Доступ к безопасным и качественным транспортным услугам определяет эффективность работы и развития производства, бизнеса и социальной сферы. В связи с этим роль транспорта в социально-экономическом развитии страны определяется рядом объемных, стоимостных и качественных характеристик уровня транспортного обслуживания.

Объемные характеристики транспортного обслуживания напрямую влияют на полноту реализации экономических связей внутри страны и за ее пределами, а также на возможность

перемещения всех слоев населения для удовлетворения производственных и социальных потребностей.

Географическая и технологическая доступность транспортных услуг определяет возможности территориального развития экономики и социальной сферы.

Стоимостные характеристики перевозок любой продукции (транспортный тариф) отражаются непосредственно на ее конечной цене, прибавляются к затратам на производство, влияют на конкурентоспособность продукции и зону ее сбыта. Стоимость перевозок в пассажирском сообщении ограничивает возможности для поездок населения, а во многих случаях для части населения с невысокими доходами делает эти поездки недоступными. Удешевление пассажирского сообщения, смягчающего эти ограничения, имеет не только большое социальное, но и экономическое значение.

Качественные характеристики уровня транспортного обслуживания связаны со скоростью, своевременностью, ритмичностью, безопасностью и экологичностью функционирования транспортной системы.

Скорость транспортного сообщения влияет на эффективность экономических связей и подвижность населения. Рост скорости доставки грузов и пассажиров дает ощутимый экономический и социальный эффект. При перевозке грузов он выражается в высвобождении оборотных средств предприятий, а при перевозке пассажиров - в высвобождении времени людей, которое может быть использовано на другие цели.

Удешевление и ускорение перевозок на магистральных видах транспорта позволяют сблизить удаленные друг от друга регионы страны, повысить качество жизни населения и уровень деловой активности, укрепить территориальное единство страны и создать более благоприятные условия для реализации потенциальных экономических и социальных возможностей каждого российского региона.

Своевременность (регулярность, ритмичность) транспортного обслуживания в грузовом и пассажирском сообщениях имеет большое экономическое значение. В грузовом сообщении, например, от нее зависят величина страховых запасов продукции на складах грузополучателей, необходимых для поддержания непрерывности производства и снабжения населения, объем необходимых оборотных средств и затраты на хранение грузов.

Важную роль в социально-экономическом развитии страны играет безопасность и экологичность транспортной системы.

Роль транспорта в обеспечении обороноспособности и национальной безопасности России обусловлена ростом требований к мобильности Вооруженных Сил Российской Федерации. Безопасность транспортной системы определяет эффективную работу аварийно-спасательных служб, подразделений гражданской обороны и специальных служб и таким

образом определяет условия повышения общенациональной безопасности и снижения террористических рисков.

В условиях усиления внимания общества к экологическим факторам снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду имеет большое социальное значение и может оказать значительное влияние на развитие городских агломераций.

Таким образом, транспорт является одной из крупнейших системообразующих отраслей, имеющих тесные связи со всеми элементами экономики и социальной сферы. По мере дальнейшего развития страны, расширения ее внутренних и внешних транспортно-экономических связей, роста объемов производства и повышения уровня жизни населения значение транспорта и его роль как системообразующего фактора будут только возрастать.

В этих условиях формирование стратегических направлений развития транспорта должно осуществляться на базе всестороннего анализа современного состояния и проблем развития транспортной системы в тесной взаимосвязи с общими направлениями и масштабами социально-экономического развития страны, а также с глобальными общемировыми стратегическими тенденциями в экономике.

4.2 Анализ современного состояния и проблем развития транспорта в Российской Федерации

В сфере транспорта в России в последние годы была проведена необходимая модернизация инфраструктуры, что позволило удовлетворить растущий спрос на пассажирские и грузовые перевозки и создать определенный задел для дальнейшего развития.

Россия располагает всеми современными видами транспорта, размещение и структура ее транспортных коммуникаций в целом отвечают внутренним и внешним транспортно-экономическим связям страны, но нуждаются в существенном совершенствовании.

Протяженность путей сообщения транспортной системы России составляет более 85 тыс. км железных дорог общего пользования, 42 тыс. км путей промышленного железнодорожного транспорта, 755 тыс. км автомобильных дорог с твердым покрытием (в том числе 597 тыс. км дорог общего пользования), 102 тыс. км внутренних водных путей, 2,8 тыс. км трамвайных путей, 439 км путей метрополитена, 4,9 тыс. км троллейбусных линий, 532 тыс. км воздушных трасс, из которых более 150 тыс. км являются международными.

Ежегодно по этим транспортным коммуникациям всеми видами транспорта перевозилось 69,1 млн. пассажиров и 33,1 млн. тонн груза.

На росте объемов перевозок грузов и пассажиров отразились позитивные изменения в социально-экономическом положении страны в последние годы.

Объем перевозок грузов в 2007 - 2013 годах всеми видами транспорта (без учета трубопроводного) вырос на 18,1 процента (транспортом общего пользования - на 23,9 процента). Наиболее быстрыми темпами росли грузовые перевозки железнодорожным транспортом (на 28,4 процента).

На рост объема грузоперевозок оказали влияние оживление деятельности реального сектора экономики, увеличение объема производства в основных грузообразующих отраслях, развитие рынков товаров и услуг, благоприятная внешнеэкономическая конъюнктура по основным товарным позициям отечественного экспорта.

Важное место в транспортной системе занимают железные дороги. Железнодорожный транспорт выполняет 62 процента общего объема грузовых перевозок, осуществляемых транспортом общего пользования, или 84,3 процента общего грузооборота, осуществляемого всеми видами транспорта (без учета трубопроводного). На автомобильный транспорт приходится 47,4 процента объема коммерческих перевозок грузов, причем удельный вес перевозок железнодорожным транспортом в последние годы сокращается, а автомобильным транспортом растет, что свидетельствует о повышении конкурентоспособности автомобильного транспорта в определенных сегментах рынка транспортных услуг.

Позитивные изменения наблюдаются в создании паритета между российскими и зарубежными перевозчиками при выполнении международных перевозок. Объем международных перевозок грузов автомобильным транспортом в 2013 году достиг 40,2 млн. тонн.

Доля автомобильного (автобусного) транспорта в общем объеме пассажирских перевозок транспортом общего пользования составляет 57,8 процента. В структуре пассажирооборота 35,4 процента занимает железнодорожный транспорт, 29,4 процента - автомобильный транспорт и 22,6 процента - воздушный транспорт.

Снижение в 2007 - 2013 годах на 42,5 процента объема перевозок пассажиров, выполненных железнодорожным транспортом в пригородном сообщении, автомобильным и городским наземным электрическим транспортом, связано с сокращением количества поездок льготных категорий пассажиров, изменением системы их учета в результате введения единых социальных проездных билетов, а также с переходом на персонализированный учет.

Постоянный рост числа легковых автомобилей в личном пользовании граждан также оказывает влияние на снижение объема работы, выполненной городским пассажирским транспортом. В 2013 году численность парка легковых автомобилей составила 34 млн. единиц.

С начала осуществления программы экономических реформ доминирующее положение в сфере транспорта занял негосударственный сектор. Предприятиями негосударственных форм собственности в настоящее время выполняется: на автомобильном транспорте - 94,9 процента перевозок грузов и 18,5 процента перевозок пассажиров, на морском - соответственно 88,4 процента и 97,3 процента, на внутреннем водном - 97,7 процента и 90,4 процента, на воздушном - 87,1 процента и 77,8 процента, на промышленном железнодорожном - 85,6 процента перевозок грузов.

С 2002 года развитие транспортной системы страны осуществлялось в соответствии с федеральной целевой программой "Модернизация транспортной системы России".

В указанный период осуществлялось строительство 1-го пускового комплекса Томмот - Кердем железнодорожной линии Беркакит - Томмот - Якутск, пограничной железнодорожной станции Чернышевское Калининградской железной дороги, совмещенного мостового перехода через р. Лену в районе г. Якутска. Введены в эксплуатацию Лагар-Аульский тоннель на Дальневосточной железной дороге, Большой Петлевой тоннель на 1855-м километре участка Белореченская - Туапсе, ряд пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации на основных направлениях перевозок. Осуществлялись мероприятия по модернизации железнодорожной инфраструктуры острова Сахалин.

Построено и реконструировано более 15 тыс. км автомобильных дорог федерального и регионального значения. Отремонтировано более 100 тыс. км дорог федерального и регионального уровня. Выполнен капитальный ремонт 5 тыс. км дорог федерального уровня.

Протяженность федеральных автомобильных дорог, соответствующих нормативным транспортно-эксплуатационным показателям, составляет 17,7 тыс. км.

Выполнены работы по строительству и реконструкции автомобильных дорог федерального значения, в том числе Чита - Хабаровск, М-4 "Дон", М-5 "Урал", М-10 "Россия", транспортного обхода г. Санкт-Петербурга (восточное полукольцо Кольцевой автомобильной дороги), а также 4 уникальных внеклассных мостовых переходов. Введено четырехполосное движение на всем протяжении дороги от г. Москвы до г. Нижний Новгород.

Рост пассажирооборота на воздушном транспорте составил 70,2 процента, грузооборота - 14,5 процента. Доля воздушных судов, удовлетворяющих требованиям Международной организации гражданской авиации в отношении шума, в структуре реализуемой провозной мощности парка выросла с 44 процентов до 59,1 процента, доля современных воздушных судов в структуре парка увеличилась с 24 до 35 процентов.

Выполнена реконструкция взлетно-посадочных полос в аэропортах Пулково, Красноярск, Хабаровск, Благовещенск, Курган, Чебоксары и замена светосигнального оборудования в аэропортах Пулково, Хабаровск, Барнаул, Курган, Улан-Удэ. Для 53 аэропортов России приобретено оборудование авиационной безопасности.

Объем перевалки грузов через морские торговые порты России вырос в 2,6 раза и составил 451 млн. тонн, что на 12 процентов превысило максимальный объем перевалки грузов портами Советского Союза в 1989 году.

С участием морских портов осуществляется около 60 процентов внешнеторгового грузооборота России.

Осуществлены восстановительные и ремонтные работы на 723 гидротехнических сооружениях. Обеспечены условия судоходства на водных путях для завоза грузов в районы Крайнего Севера общей протяженностью 68160 км. В 2006 году завершен комплекс работ первой очереди по строительству II нитки шлюза Кочетовского гидроузла.

На внутренних водных путях Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации обновлено 42 процента систем связи.

Фактические расходы по реализации федеральной целевой программы "Модернизация транспортной системы России" в 2007 - 2013 годах составили 1,93 трлн. рублей, в том числе за счет средств федерального бюджета 0,54 трлн. рублей, или 27,7 процента.

Из общих объемов финансирования расходы на железнодорожный транспорт составили 27,1 процента, на автомобильные дороги - 57,4 процента.

В объеме финансирования за счет средств федерального бюджета на долю автомобильных дорог приходится 89,9 процента, на долю железнодорожного транспорта - 0,4 процента.

С 2008 года началась реализация 13 крупных инфраструктурных проектов на принципах государственно-частного партнерства, в том числе за счет средств Инвестиционного фонда Российской Федерации.

Транспортные предприятия постепенно адаптируются к новым условиям хозяйствования. Однако многие вопросы работы и развития транспорта в условиях формирования рыночных отношений пока не получили удовлетворительного решения.

В ряду основных недостатков российского транспорта особо выделяются низкий технический уровень и неудовлетворительное состояние его производственной базы.

Сокращение объемов реконструкции и строительства инфраструктурных объектов, а также темпов пополнения и обновления парков подвижных средств транспорта, другой транспортной техники привело в последние годы к существенному ухудшению их

технического состояния (возрастная структура, увеличение износа и т.д.) и работоспособности.

В настоящее время протяженность проблемных в отношении пропускной способности мест составляет 8,3 тыс. км. или около 30 процентов протяженности железных дорог, обеспечивающих около 80 процентов всей грузовой работы железнодорожного транспорта.

До настоящего времени не завершено формирование опорной сети федеральных автомобильных дорог, связывающей все регионы России. Нормативным требованиям соответствует лишь около 38 процентов автомобильных дорог федерального значения.

Сохраняется низкий уровень развития дорожной сети в аграрных районах, а также в районах Крайнего Севера, Республике Саха (Якутия), Магаданской области, Чукотском автономном округе и др.

Из-за отсутствия дорог с твердым покрытием более 10 процентов населения (15 млн. человек) в весенний и осенний периоды остаются отрезанными от транспортных коммуникаций.

До настоящего времени 39 тыс. населенных пунктов с общей численностью населения до 2 млн. жителей (в том числе 7,5 процента общего числа районных центров и 6,7 процента центральных усадеб сельскохозяйственных организаций) не имеют связи с транспортной сетью страны по автомобильным дорогам с твердым покрытием. Не завершено формирование опорной сети дорог в районах Севера, Сибири и Дальнего Востока.

Федеральные автомобильные дороги исчерпали свою пропускную способность. С превышением нормативной загрузки эксплуатируется

13 тыс. км дорог, особенно на подходах к крупнейшим городам, что составляет почти 29 процентов протяженности сети. Местная дорожная сеть развита недостаточно, поэтому значительная часть локальных перевозок производится по федеральным дорогам. Ускорение автомобилизации страны пока не привело к соответствующему росту объемов строительства и реконструкции дорожной сети, а ремонт автомобильных дорог в последние годы даже несколько сократился. При увеличении за последние 10 лет протяженности автомобильных дорог общего пользования на 15 процентов автомобильный парк вырос почти на 75 процентов.

Решение задачи приведения протяженности и состояния дорожной сети в соответствие с потребностями экономики и населения существенно осложняется влиянием опережающего роста рыночных цен на дорожно-строительные материалы. Рост цен на указанные ресурсы за последние 5 лет в 1,5 раза превысил рост индексов цен в строительстве за этот же период. На закупку материалов расходуется до 60 процентов средств, направляемых на дорожные работы.

Темпы развития гражданской авиации в России в настоящее время в 2 - 3 раза превышают международные показатели. Динамично развивается не только рынок международных перевозок, но и рынок внутренних перевозок (прирост - 17 процентов). Это связано с увеличением реальных доходов населения, повышением конкурентоспособности воздушного транспорта по сравнению с железнодорожным на рынке дальних пассажирских перевозок, а также развитием процессов консолидации и интеграции авиаперевозчиков.

В то же время за годы экономических реформ количество действующих российских аэропортов и аэродромов гражданской авиации сократилось в 2,5 раза (преимущественно за счет объектов регионального уровня). Во многом в результате этого сложилась конфигурация сети пассажирских авиалиний, в рамках которой наибольший объем пассажирских перевозок (до 80 процентов) приходится на авиасвязи г. Москвы.

Многие субъекты Российской Федерации практически полностью лишились как сети местных авиалиний, так и аэродромов местных воздушных линий. Сокращение местных перевозок, закрытие авиалиний, развал авиатранспортной инфраструктуры и другие отрицательные тенденции способны принять необратимый характер, что приведет к полному развалу системы местных аэропортов, эксплуатирующих самолеты региональной авиации, и созданию кризисной ситуации во многих регионах, не обеспеченных альтернативными видами транспорта.

Имеется резкое отставание инфраструктуры и оборудования аэропортов от уровня развития международной гражданской авиации, отставание во внедрении рекомендованных Международной организацией гражданской авиации современных средств и технологий в сфере организации воздушного движения, систем автоматической посадки и других радиотехнических систем.

Взаимодействующие при аэронавигационном обслуживании системы не связаны между собой единой организационно-технической структурой, не завершен переход от Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации к Аэронавигационной системе России, что препятствует повышению качества обслуживания воздушного движения, динамичному внедрению и развитию перспективных средств и систем аэронавигации, рекомендованных Международной организацией гражданской авиации.

Развитие российских портов и смежной транспортной инфраструктуры происходит неравномерно. Накопились значительные различия по уровням технологичности и капитализации портовых узлов. Это является следствием неравномерности и нестабильности грузовой базы, недостаточного развития смежной железнодорожной, автомобильной и трубопроводной инфраструктуры, а также тыловой терминальной и складской инфраструктуры.

Имеется дефицит портовых мощностей, ориентированных на перевалку импортных грузов (контейнеры и накатные грузы), который вызван опережающим развитием в течение последних лет портовых мощностей, направленных на перевалку экспортных грузов.

Доля внутренних водных путей, ограничивающих пропускную способность Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации, в настоящее время составляет 4,9 тыс. км (75 процентов).

Важнейшей проблемой является техническое и технологическое отставание транспортной системы России по сравнению с развитыми странами. Она не готова к повсеместному применению современных технологий, в первую очередь - контейнерных. Растущий спрос на грузовые перевозки сдерживается неразвитостью транспортно-логистической системы страны. На низком уровне остается транспортно-экспедиционное обслуживание населения и экономики. В стране медленно развивается высокоскоростное железнодорожное сообщение.

Остается на низком уровне инновационная составляющая в развитии парков подвижного состава и технических средств транспорта, особенно при осуществлении внутренних перевозок. Существенно отставание и по экологическим параметрам работы транспорта.

Не получает должного развития городской общественный транспорт, в том числе его современные скоростные виды, которые могли бы существенно снизить остроту проблемы транспортного развития мегаполисов.

Почти во всех отраслях транспортного комплекса сохраняются тенденции старения основных фондов и их неэффективного использования. Износ основных производственных фондов по отдельным группам основных средств достиг 55 - 70 процентов и продолжает нарастать.

На начало 2014 года износ основных производственных фондов крупных и средних коммерческих организаций составил: на железнодорожном транспорте - 58,6 процента, на морском - 51,2 процента, на внутреннем водном - 69,7 процента, на автомобильном (без дорожного хозяйства) - 49,6 процента, на воздушном - 50,3 процента.

Состояние многих технических средств транспорта подошло к критическому уровню. Значительная часть их эксплуатируется за пределами нормативного срока службы, другая - приближается к этому сроку. Как следствие, существенно ухудшаются показатели безопасности и экономической эффективности работы транспорта.

Одной из наиболее значимых является проблема несбалансированности развития единой транспортной системы России. Она включает в себя 3 наиболее важных составляющих.

Первая - это диспропорции в темпах и масштабах развития разных видов транспорта. Наиболее яркий пример - значительное отставание развития внутреннего водного транспорта и высокие темпы роста автомобилизации.

Вторая - это недостаточное развитие существующей транспортной инфраструктуры, наиболее остро проявляющееся в несоответствии уровня развития автомобильных дорог уровню автомобилизации и спросу на автомобильные перевозки, в резком сокращении числа региональных и местных аэропортов, а также в наличии многочисленных "узких мест" на стыках отдельных видов транспорта.

Третья - это территориальная неравномерность развития транспортной инфраструктуры.

Наиболее существенны различия между европейской частью России, с одной стороны, и районами Сибири и Дальнего Востока - с другой. Различия между регионами в части транспортной обеспеченности становятся недопустимыми. Например, 6 субъектов Российской Федерации не имеют железнодорожного сообщения с другими регионами страны.

Из-за недостаточной развитости транспорта сдерживаются комплексное освоение новых территорий и разработка месторождений полезных ископаемых, прежде всего в Сибири и на Дальнем Востоке.

Не в полном объеме удовлетворяется платежеспособный спрос населения на перевозки. Не обеспечиваются перевозки пассажиров на социально значимых маршрутах, в том числе из-за ценовой недоступности (в первую очередь в районах Крайнего Севера и Дальнего Востока).

В связи с ростом транспортных тарифов в последние годы возникли определенные ограничения транспортно-экономических связей. Из-за высокой транспортной составляющей снижается конкурентоспособность отечественной продукции не только на внешнем, но и на внутреннем рынках. Ослабление связей между регионами Российской Федерации подрывает ее единство, снижает экономическую безопасность страны.

Подвижность населения во внегородском сообщении в 2007 - 2013 годах уменьшилась на 60 процентов, в основном за счет сокращения поездок, связанных с отдыхом и туризмом. Для значительной части населения поездки на большие расстояния стали практически недоступными, что вызывает дополнительную социальную напряженность в обществе.

Остается низким уровень безопасности транспортной деятельности, в первую очередь на автомобильном и воздушном транспорте. В дорожно-транспортных катастрофах ежегодно погибает 23,5 человека в расчете на 100 тыс. населения, в странах Европейского союза этот показатель составляет 9 - 10 человек.

Недостаточный уровень безопасности перевозок грузов и пассажиров отечественными транспортными компаниями негативно влияет на их конкурентоспособность на международном рынке транспортных услуг.

Автомобильный транспорт является основным загрязнителем воздушного бассейна крупных городов (до 80 процентов общих выбросов), его доля в общих выбросах по стране составляет 40 процентов.

Современное состояние и возможности транспортной системы в области обеспечения военной безопасности России свидетельствуют, что наиболее сложный период в ее развитии завершен. Однако сохраняется ряд существенных проблем. Потребности обороны страны при разработке современных типов транспортных средств, строительстве новых и реконструкции имеющихся транспортных коммуникаций, относящихся к объектам инфраструктуры двойного назначения, учитываются недостаточно. Отрицательное влияние оказывают недостаточная пропускная и провозная способность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, неразвитость железнодорожной и автодорожной сетей на севере и востоке страны, а также в ряде приграничных регионов, прохождение основных транспортных коммуникаций на востоке страны вблизи государственной границы Российской Федерации. В недостаточной степени решаются задачи подготовки и поддержания в исправном состоянии временных перегрузочных районов и запасных морских перегрузочных районов, а также обеспечения мобилизационной подготовки транспорта.

Растут ресурсоемкость перевозок и транспортные издержки экономики. Рост себестоимости перевозок в свою очередь обуславливает повышение транспортных тарифов.

Из-за нехватки и неудовлетворительного состояния подвижного состава закрыты многие городские и междугородные автобусные маршруты, снизилась частота движения автобусов. Вследствие убыточности и отсутствия мер государственной поддержки закрыты многие воздушные линии и часть речных пассажирских маршрутов, что ведет к удовлетворению спроса населения на перевозки не в полном объеме.

Сложность финансового состояния транспорта усугубляется опережающими темпами роста цен на потребляемые им ресурсы. Уровень доходной ставки по перевозкам особенно стал отставать от роста цен на ресурсы после принятия Правительством Российской Федерации решений по сдерживанию индексации железнодорожных тарифов без распространения аналогичного порядка на отрасли, поставляющие транспорту материально-технические ресурсы.

Несмотря на многократное повышение тарифов на перевозки пассажиров и грузов, финансовое положение транспортных предприятий не удалось нормализовать. Перевозки пассажиров во внутреннем сообщении на всех видах транспорта (за исключением

междугородних автобусных перевозок и регулярных воздушных линий) убыточны, а рентабельность видов транспорта по перевозкам грузов минимальна. Доля убыточных крупных и средних предприятий в 2013 году составила 32 процента. Со стороны клиентуры возрастает также дебиторская задолженность перед организациями транспорта.

Основными причинами низкой рентабельности и убыточности перевозок являются снижение объемов перевозочной работы при сохранении всей инфраструктуры видов транспорта и незначительном снижении численности производственного персонала, а также отставание роста доходных ставок от роста цен на потребляемые транспортом топливо, электроэнергию, материалы и технические средства. Выделяемые бюджетные субсидии пока полностью не покрывают потери в доходах транспортных компаний, возникающие в результате государственного регулирования тарифов на перевозки пассажиров.

Влияние этих причин сказывается независимо от формы собственности организаций транспорта. Магистральный железнодорожный транспорт, отнесенный к отраслям естественных монополий и находящийся в государственной собственности, также функционирует с низкой рентабельностью.

Остро стоит проблема привлечения инвестиций в развитие транспортной отрасли, что обусловлено низкими инвестиционными возможностями транспортных предприятий, трудностями с привлечением долгосрочных заемных средств, неразвитостью механизмов государственно-частного партнерства. В настоящее время в большинстве случаев реализуется некапиталоемкая модель развития, при которой объемы услуг растут благодаря увеличению использования существующих основных фондов.

Приоритетной проблемой остается совершенствование нормативно-правового обеспечения развития транспортной системы и рынка транспортных услуг, включая создание нормативно-правовой базы, регулирующей вопросы качества транспортных услуг, обеспечения мобилизационной подготовки транспортных организаций и выполнения ими военно-транспортной обязанности, развития механизмов государственно-частного партнерства, обеспечивающих четкое законодательное распределение прав, ответственности и рисков между государством и инвестором, а также определения приоритетных сфер применения этих механизмов на транспорте.

В транспортной отрасли усиливается дефицит квалифицированных профессиональных кадров.

Еще одной важной проблемой является недостаточный уровень конкурентоспособности отечественных компаний и всей транспортной системы России в целом на мировом рынке транспортных услуг. Это обусловлено как перечисленными проблемами, так и недостаточными возможностями отечественных транспортных организаций конкурировать

на мировом рынке, в том числе эффективно использовать геополитические преимущества России при транзитных международных перевозках.

Технические и технологические параметры международных транспортных коридоров не обеспечивают их конкурентоспособность на международном рынке.

Интеграция в мировой и региональные рынки транспортных услуг будет означать усиление конкуренции, расширение доступа на российский рынок зарубежных перевозчиков, снятие административных и тарифных барьеров и приведет к осложнению положения отечественных транспортных компаний.

Анализ мировых тенденций развития транспорта показывает, что ни одна страна не способна контролировать риски собственной экономики, не имея сильных транспортных позиций.

Мировые тенденции в развитии транспорта свидетельствуют, что:

закончен период протекции по отношению к видам транспорта и перевозчикам. Усилия большинства стран направлены на повышение конкурентоспособности национального транспорта и отказ от системы квот, а также от тарифных и других ограничений. Их заменяет гармонизация транспортного законодательства;

рынок транспортных услуг стал усложняться, все сегменты транспортного процесса и логистики стали интегрироваться. Это привело к развитию транспортной инфраструктуры нового типа - транспортно-складским и товаротранспортным комплексам, которые образовали объединенную систему взаимодействия;

транспортные центры стали управляющими элементами системы, что позволило оптимизировать "сквозные" тарифы. Это привело к переходу точки прибыльности из процессов физической перевозки в область транспортно-логистических услуг. Понятие транспортных коридоров трансформировалось. Из совокупности маршрутов они превратились в систему управляющих центров перевозок и транспортных узлов, которые постепенно приобрели функции управления тарифной политикой;

качество транспортных услуг и конкурентоспособность достигли высокого уровня развития. В сегментах транспортного рынка, услуги которых имеют спрос, конкуренция перешагнула стадию соревнования за качество транспортных услуг. Оно гарантировано. Борьба носит ценовой характер. На этом фоне усиливаются требования к экологичности транспорта. Отсюда стремление поддерживать приемлемую долю транспортной составляющей в цене конечной продукции при соблюдении жестких норм по экологии и безопасности.

Для российской транспортной системы эти уровни развития пока не достижимы. Необходимо стимулирование поэтапного повышения качества транспортных услуг,

интеграции технологий транспортного обслуживания, повышения конкурентоспособности перевозчиков и операторов транспортных узлов. Вслед за этим можно ожидать оптимизации ценовой доступности транспортных услуг. В качестве ограничений должны выступать заданные уровни безопасности и экологичности транспорта.

Основные общесистемные проблемы развития транспортной отрасли Российской Федерации состоят в следующем:

- наличие территориальных и структурных диспропорций в развитии транспортной инфраструктуры;

- недостаточный уровень доступности транспортных услуг для населения, мобильности трудовых ресурсов;

- недостаточное качество транспортных услуг;

- низкий уровень экспорта транспортных услуг, в том числе использования транзитного потенциала;

- недостаточный уровень транспортной безопасности;

- усиление негативного влияния транспорта на экологию.

Таким образом, в России появились существенные ограничения роста экономики, обусловленные недостаточным развитием транспортной системы. Необходима новая долгосрочная транспортная стратегия, которая определяет основные стратегические направления и целевые ориентиры развития транспортной системы на период до 2030 года.

4.3 Прогнозные качественные и количественные параметры развития транспортной системы Российской Федерации

Сценарные варианты развития транспортной системы России на период до 2030 года разработаны в трех вариантах - инерционном, энергосырьевом и инновационном.

1. Инерционный вариант развития транспортной системы

Инерционный вариант развития транспортной системы предполагает:

реализацию крупномасштабных транспортных проектов, обеспечивающих добычу и разработку месторождений полезных ископаемых в новых районах добычи (нефть в Восточной Сибири, газ на арктическом шельфе и др.) и строительство соответствующих трубопроводов;

развитие транспортной инфраструктуры, обеспечивающей реализацию транзитного потенциала экономики;

реконструкцию и строительство особо важных объектов транспортной инфраструктуры, в первую очередь объектов, обеспечивающих безопасность функционирования транспортных систем, а также модернизацию и обновление парка транспортных средств;

опережающее развитие транспортной инфраструктуры на направлениях экспортных поставок грузов, в первую очередь развитие морских портов и подходов к ним;

рост объемов внутренних перевозок сырьевых грузов в связи с увеличением угледобычи, развитием энергетики, металлургии и нефтепереработки;

низкую динамику экспортных перевозок и опережающий рост импортных перевозок, сохраняющееся преобладание в импорте продовольствия и потребительских товаров;

недостаточно высокие темпы строительства и реконструкции автодорожной сети, сохранение резких диспропорций в ее развитии в европейской и азиатской частях России;

сохранение низкой подвижности населения, в первую очередь на воздушном транспорте, что обусловлено недостаточными темпами роста доходов населения и продолжающимся старением самолетного парка;

отсутствие перевозочных и инфраструктурных резервов на видах транспорта, необходимых для повышения качества транспортного обслуживания населения и производства, внедрения транспортно-логистических технологий. °

2. Энергосырьевой вариант развития транспортной системы

Энергосырьевой вариант предполагает ускоренное развитие транспортной инфраструктуры главным образом для транспортного обеспечения освоения новых месторождений полезных ископаемых и наращивания топливно-сырьевого экспорта,

реализации конкурентного потенциала России в сфере транспорта и роста экспорта транспортных услуг. При этом можно выделить следующие особенности:

реализация крупномасштабных транспортных проектов (в том числе в рамках государственно-частного партнерства), обеспечивающих разработку месторождений полезных ископаемых в новых районах добычи, главным образом в Сибири, на Дальнем Востоке и на континентальном шельфе;

диверсификация направлений экспортных поставок российских углеводородов, в том числе в Китай, и создание соответствующей инфраструктуры;

развитие транспортной инфраструктуры, обеспечивающей реализацию транзитного потенциала страны, в том числе совместных проектов по добыче и экспорту углеводородов в рамках ЕвразЭС, а также с другими государствами;

увеличение внутренних перевозок угля в связи с развитием энергогенерирующих мощностей и металлургического производства;

увеличение объемов перевозок и сортамента продуктов переработки топлива и сырья (нефтепродуктов, концентратов, химических грузов, металлов и т.д.), а также продукции машиностроения;

низкие темпы роста объема экспортных перевозок и значительное увеличение объема импортных перевозок товаров высокой степени обработки, прежде всего продукции высокотехнологичных секторов экономики;

продолжение увеличения численности парка личных легковых автомобилей при снижении объемов перевозок пассажиров транспортом общего пользования (главным образом автомобильным) в период до 2020 года и некотором росте в 2021 - 2030 годах;

увеличение потребности в строительстве и реконструкции автодорожной сети, связывающей новые жилые районы в мегаполисах и пригородные зоны крупных городов с местами приложения рабочей силы.

При реализации данного варианта меры по развитию транспортной системы страны будут осуществляться прежде всего в столичных агломерациях, а также в регионах с высокими темпами роста - на Юге России, в Сибири и на Дальнем Востоке.

Железнодорожный транспорт должен будет обеспечить беспрепятственный рост перевозок сырья к основным центрам потребления, включая перевозки на экспорт.

Решающее значение будет иметь специализация морских портов через создание так называемых "эшелонированных портов" по роттердамскому образцу, когда портовая система будет включать удаленные железнодорожные узлы и транспортно-логистические комплексы. Для этого потребуются развитие подъездных путей к портам и портовых производственных и

складских зон, ориентированных на переработку грузов, формирование портовых зон, обеспечивающих переработку поступающих грузов.

Дополнительный импульс получит развитие транспорта в арктической зоне (территории, расположенные преимущественно севернее 60-й параллели).

Развитие транспортной системы страны станет одним из основных источников экономического роста. Импульс технологического развития получит часть обрабатывающих отраслей, связанных с обеспечением развития транспорта.

В то же время реализация энергосырьевого варианта будет иметь ряд негативных последствий для перспективного социально-экономического развития страны и обеспечения национальной безопасности, в частности:

потребуется создание значительных резервов пропускной способности транспортной сети на основных направлениях из-за возможных резких колебаний спроса на перевозки экспортных массовых грузов по объемам, номенклатуре и направлениям в связи с изменением конъюнктуры на мировых рынках топливных и сырьевых товаров;

возможно снижение показателей экономической эффективности перевозок вследствие увеличения дисбаланса в экспортно-импортных грузопотоках. Дисбаланс будет связан с увеличением экспорта массовых и наливных грузов и импорта готовой продукции. Специализированные и универсальные виды подвижного состава будут иметь низкие эксплуатационные показатели по коэффициенту пробега с грузом, то есть возможны значительные потоки порожнего состава;

мобильность населения будет расти низкими темпами, что станет одной из причин недостаточной динамики повышения качества человеческого капитала в стране. Уровень перевозок пассажиров будет ниже уровня при инновационном варианте на 14,3 процента, а пассажирооборот - на 11,5 процента. Это связано с более низкими темпами роста реальных доходов населения, сокращением численности населения и меньшими масштабами развития инфраструктуры и подвижного состава пассажирского транспорта. Более низкие показатели роста благосостояния населения будут причиной меньших темпов роста количества личных автомобилей;

сохранится значительная дифференциация в обеспечении доступности транспортных услуг для различных регионов и социальных групп общества;

низкая инвестиционная активность будет обуславливать значительную нагрузку на бюджетную систему, связанную с финансированием строительства, ремонта и содержания автомобильных дорог.

3. Инновационный вариант развития транспортной системы

Инновационный вариант предполагает ускоренное и сбалансированное развитие транспортной системы страны, которое наряду с достижением целей, предусматриваемых при реализации энергосырьевого варианта, позволит обеспечить транспортные условия для развития инновационной составляющей экономики, повышения качества жизни населения, перехода к полицентрической модели пространственного развития России.

Для инновационного варианта сохраняется ряд особенностей, характерных для энергосырьевого варианта, в частности:

- реализация крупномасштабных транспортных проектов, обеспечивающих разработку месторождений полезных ископаемых в новых районах добычи;

- диверсификация направлений экспортных поставок российских углеводородов;

- развитие транспортной инфраструктуры, обеспечивающей реализацию транзитного потенциала страны, в том числе совместных проектов в рамках ЕврАзЭС, а также с другими государствами;

- увеличение внутренних перевозок угля в связи с развитием энергогенерирующих мощностей и металлургического производства;

- увеличение объемов перевозок и сортамента продуктов переработки топлива и сырья, а также продукции машиностроения в связи с наращиванием инновационной активности в энергетике, топливных и сырьевых отраслях, сопряженных с ними машиностроительных производствах.

В то же время отличительными особенностями развития транспортной системы по инновационному варианту станут:

- значительное увеличение экспортных перевозок товаров высокой степени обработки, прежде всего продукции высокотехнологичных секторов экономики, темпы роста которых будут в 2,5 раза выше темпов роста перевозок аналогичных импортных грузов;

- повышение роли транспортно-логистической инфраструктуры в организации товародвижения;

- рост объемов перевозок пассажиров транспортом общего пользования. Наибольшие темпы роста ожидаются на воздушном транспорте, а основной абсолютный прирост будет обеспечиваться автомобильным транспортом;

- возникновение необходимости строительства и реконструкции автодорожной сети, связывающей новые жилые районы в мегаполисах и пригородные зоны крупных городов с местами приложения рабочей силы, в значительном количестве крупных и средних городов в связи с повышением уровня доходов и качества жизни населения;

- повышение потребности экономики и населения в услугах по высокоскоростным перевозкам (с обеспечением заранее оговоренного срока доставки) и пассажиров (с

максимальным обеспечением свободы передвижения и возможности планирования личного времени).

При реализации данного варианта меры по развитию транспортной системы страны будут сосредоточены наряду со столичными агломерациями также в городах, в которых концентрируется значительный инновационный и человеческий капитал. На востоке страны такой сценарий даст выборочный толчок развитию городов, имеющих значительный объем накопленного инновационного потенциала, - Томска, Новосибирска, Красноярска, Иркутска.

При этом важнейшее значение будет иметь "инфраструктурный эффект" формирования городских агломераций, связанный с реализацией проектов строительства крупных транспортных комплексов, мультимодальных логистических центров и информационных узлов.

Зонами опережающего развития транспорта наряду с Югом России, Сибирью, Дальним Востоком и арктической зоной станут Поволжский и Уральский макрорегионы. Пространственное развитие станет многополярным, не привязанным жестко к сложившимся энергосырьевым и финансовым центрам.

Региональные аспекты развития транспортной системы страны будут связаны с:

созданием сети территориально-производственных кластеров, ориентированных на высокотехнологичные производства (в авиационной промышленности, судостроении, атомной промышленности, в сфере производства новых материалов, в информатике и телекоммуникациях), с концентрацией таких кластеров в урбанизированных регионах;

созданием территориально-производственных кластеров, ориентированных на глубокую переработку сырья и производство энергии, обеспечивающих освоение новых территорий;

образованием и развитием туристско-рекреационных зон на Черноморском побережье (особенно в связи с проведением XXII Олимпийских зимних игр 2014 года в г. Сочи), на Алтае, Байкале, Камчатке, районах Севера;

развитием крупных транспортно-логистических и производственных узлов Северо-Запада, Юга России и Дальнего Востока.

Развитие железнодорожного и морского транспорта наряду с задачами обеспечения перевозок массовых грузов, в том числе экспортных, будет все в большей степени ориентироваться на повышение качества транспортного обслуживания грузовладельцев и усиление взаимодействия в рамках обеспечения эффективных логистических цепочек товародвижения.

Важную роль будет играть развитие Северного морского пути, прежде всего для осуществления коммерческих перевозок, с созданием соответствующей инфраструктуры на северном побережье России.

Меры по повышению конкурентоспособности морского транспорта позволят существенно увеличить долю флота под Государственным флагом Российской Федерации в мировом морском флоте и значительно увеличить экспорт транспортных услуг.

Высокими темпами будут расти перевозки автомобильным транспортом, который обеспечивает наиболее гибкую реакцию на запросы экономики, особенно секторов высоко- и среднетехнологичных производств.

Меры, направленные на развитие перевозок воздушным транспортом и использование значимых преимуществ (прежде всего экологических) внутреннего водного транспорта, позволят существенно увеличить их удельный вес в транспортном балансе страны.

Решающее значение для формирования современной товаропроводящей сети на территории России будет иметь создание интегрированной сети транспортно-логистических комплексов, обеспечивающих предоставление широкого спектра конкурентоспособных услуг, ускоренное развитие интермодальных перевозок и формирование территориально-производственных кластеров.

Значительный импульс получит развитие пассажирского транспорта общего пользования. Прежде всего это относится к развитию скоростных и высокоскоростных железнодорожных перевозок, всех видов авиаперевозок, городского и пригородного транспорта.

При реализации данного варианта транспортная система страны должна развиваться опережающими темпами по сравнению с отраслями экономики и социальной сферой, для того чтобы снять инфраструктурные ограничения перспективного социально-экономического развития страны, зависящие от транспорта.

Реализация инновационного варианта развития транспортной системы позволит решить основные задачи, стоящие перед страной, а именно:

показатели мобильности населения приблизятся к уровню развитых стран, что будет одним из важнейших факторов повышения качества человеческого капитала в стране;

снизится дифференциация в обеспечении доступности транспортных услуг для различных регионов и социальных групп общества;

повысится конкурентоспособность отечественных товаров и услуг на мировых рынках вследствие сбалансированного развития транспортной системы страны;

рост экономической эффективности пассажирских и грузовых перевозок позволит оптимизировать транспортные издержки экономики и повысить доступность транспортных услуг для населения.

В соответствии с рассмотренными сценарными вариантами разработаны прогнозные оценки объемов перевозок грузов и пассажиров.

Сопоставление сценарных вариантов приводит к выводу, что инновационный вариант выступает в качестве целевого для долгосрочной государственной транспортной политики, поскольку в полной мере позволяет реализовать стратегические интересы России.

При переходе к инновационному варианту требования к характеру и направлениям развития транспортной системы в наибольшей степени определяют следующие фундаментальные факторы:

усиление глобальной конкуренции, охватывающей рынки товаров, услуг, капитала, и других факторов экономического роста. Структурная перестройка мирового хозяйства, связанная с изменением баланса между экономическими центрами, возрастание роли региональных экономических союзов, ожидаемое распространение новых информационных, нано- и биотехнологий. Это повлечет за собой изменение национальных и мировых грузо- и пассажиропотоков, повышение требований к качеству транспортного обслуживания;

исчерпание источников экспортно-сырьевого типа развития, базирующихся на наращивании топливного и сырьевого экспорта, необходимость перехода к интенсивному инновационному развитию.

На повестке дня - необходимость диверсификации российской экономики, увеличение в структуре внутреннего валового продукта доли продукции с высокой добавленной стоимостью, доли перерабатывающей промышленности.

Как результат - встает вопрос о переходе от преимущественно экстенсивной к интенсивной модели развития транспортной системы на основе инновационных прорывных технологий, обеспечивающих повышение качества транспортных услуг.

Вторая важная тенденция - глобализация экономики и вступление России во Всемирную торговую организацию. Этот фактор вызывает усиление международной и внутриотраслевой конкуренции, что требует повышения конкурентоспособности транспортной отрасли.

Учитывая эти факторы и современное состояние российской транспортной системы, можно сделать вывод, что транспорт является приоритетной точкой роста национальной экономики.

При переходе к инновационному варианту развития транспортной системы необходимо обеспечить:

развитие конкурентного рынка транспортных услуг;

доступность транспортных услуг для населения;

увеличение удельного веса внутрироссийских перевозок и перевозок готовой продукции в общем транспортном балансе страны;

расширение номенклатуры и повышение качества транспортных услуг на основе применения современных транспортных, логистических и инфокоммуникационных

технологий, развитие новых форм организации транспортного процесса и взаимодействия между видами транспорта;

кратное повышение производительности труда и энергоэффективности на транспорте;

активизацию деятельности отечественных организаций транспорта на мировом рынке транспортных услуг, транснационализацию их деятельности, превращение России в крупнейшего экспортера транспортных услуг;

интеграцию транспортной системы России в евразийское транспортное пространство, развитие многовекторных транспортных связей с мировыми экономическими центрами;

транспортное обеспечение новых центров социально-экономического развития страны;

высокую территориальную мобильность населения;

повышение инновационной активности транспортных компаний, кардинальное обновление транспортных и технических средств с учетом развития отечественного транспортного машиностроения, усиление роли научно-технического обеспечения в развитии транспортной отрасли;

рост уровня профессиональной подготовки и квалификации работников транспорта, улучшение их материального и социального обеспечения, создание безопасных условий труда;

обеспечение надежности и безопасности функционирования транспортной системы, в том числе в сфере экологии, снижение количества аварий и катастроф, травматизма и смертности в транспортных происшествиях;

разработку и применение эффективных механизмов государственного регулирования функционирования и развития транспорта;

улучшение инвестиционного климата в транспортной отрасли.

На новом этапе транспортная стратегия должна определять активную позицию государства в деле совершенствования транспортной системы России как ключевого фактора социально-экономического развития страны. Это касается прежде всего повышения качества транспортных услуг, снижения совокупных издержек общества, зависящих от транспорта, повышения конкурентоспособности отечественной транспортной системы, усиления инновационной, социальной и экологической направленности развития транспортной отрасли.

Исходя из этого формулируются цели, приоритеты и задачи стратегического развития транспорта. Среди основных целей стратегического развития транспорта ведущая роль принадлежит цели повышения уровня безопасности транспортной системы.

Реализация этой цели позволит повысить безопасность движения, полетов и судоходства, обеспечить эффективную работу аварийно-спасательных служб, подразделений

гражданской обороны, специальных служб, достичь безопасного уровня функционирования инфраструктурных объектов транспорта, повысить уровень соответствия транспортной системы задачам обеспечения военной безопасности страны и тем самым создать необходимые условия для соответствующего уровня общенациональной безопасности и снижения террористических рисков.

В рамках данной цели за счет комплекса мероприятий предполагается достичь уровня безопасности движения, полетов и судоходства, соответствующего международным и национальным требованиям.

Обеспечение транспортной безопасности позволит повысить состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от противоправных действий, в том числе террористической направленности, угрожающих безопасной деятельности транспортного комплекса.

Деятельность специализированных аварийно-спасательных служб во взаимодействии с Министерством Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий будет осуществляться на уровне международных и национальных требований.

Будет повышен уровень защищенности транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства, обеспечен более высокий уровень безопасности перевозок грузов, требующих особых условий.

Осуществление мер по обеспечению военной безопасности Российской Федерации для своевременного удовлетворения потребностей военной организации государства в транспортных услугах позволит достичь необходимого уровня мобилизационной готовности транспорта общего пользования (в том числе объектов двойного назначения), запасов государственного и мобилизационного резервов, подготовки комплекса мероприятий по техническому прикрытию и восстановлению всех видов транспортных коммуникаций, подготовке и техническому обслуживанию всех видов транспортных средств.

Помимо средств и мероприятий прямого обеспечения безопасности на транспорте огромное значение в достижении данной цели играет развитие средств и эффективных систем надзора в сфере транспорта. Без их совершенствования управление в сфере обеспечения безопасности транспортной системы будет лишено эффективной обратной связи.

Уровень безопасности транспортной системы в рамках данной цели будет повышен за счет развития систем профессионального допуска к транспортной деятельности путем лицензирования или декларирования (уведомления).

Важную роль в достижении высокого уровня безопасности должно сыграть также обеспечение потребности транспортного комплекса в специалистах с высоким уровнем профессиональной подготовки, отвечающих требованиям безопасности и устойчивости транспортной системы.

4.4 Повышение уровня безопасности транспортной системы

Задачами Транспортной стратегии в части повышения уровня безопасности транспортной системы являются:

- обеспечение безопасности движения, полетов и судоходства;

- обеспечение деятельности специализированных аварийно-спасательных служб во взаимодействии с Министерством Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий на уровне, соответствующем международным и национальным требованиям;

- обеспечение транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства;

- обеспечение мобилизационной готовности транспортного комплекса;

- обеспечение безопасности перевозок грузов, требующих особые условия;

- обеспечение профессионального допуска к транспортной деятельности путем лицензирования или декларирования (уведомления);

- развитие средств и систем надзора в сфере транспорта;

- обеспечение потребности транспортного комплекса в специалистах с уровнем профессиональной подготовки, отвечающим требованиям безопасности и устойчивости транспортной системы.

Реализация государственной транспортной политики и повышение ее эффективности в области обеспечения транспортной безопасности до 2030 года будет осуществляться на основе Федерального закона "О транспортной безопасности"⁶ и предполагает выполнение на всех видах транспорта системы правовых, экономических, организационных и иных мер в сфере транспортного комплекса, соответствующих угрозам совершения актов незаконного вмешательства, для повышения состояния защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от противоправных действий, в том числе террористической направленности, включая:

- аккредитацию специализированных организаций в области обеспечения транспортной безопасности;

- утверждение результатов оценки уязвимости объектов транспорта;

проведение категорирования объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;

ведение реестра категорированных объектов;

утверждение планов обеспечения транспортной безопасности.

Развитие транспортной системы России должно быть ориентировано на обеспечение максимальной безопасности, полного и опережающего учета международных требований в области безопасности перевозок с использованием формализованных критериев и оценок, принятых или разрабатываемых в международной практике.

Развитие транспортной системы должно быть увязано с обеспечением безопасности и обороноспособности страны.

Задачами единой государственной политики и комплексного подхода к развитию транспортной системы с учетом требований обеспечения военной безопасности Российской Федерации являются:

обеспечение соответствия уровня готовности транспортной системы потребностям страны, Вооруженных Сил Российской Федерации и других войск;

восстановление и подготовка объектов двойного назначения, главным образом за счет координации деятельности федеральных и региональных органов исполнительной власти, оптимизации планирования и управления;

создание сбалансированной транспортной системы Российской Федерации с учетом ее опережающего развития, в том числе в части объектов двойного назначения, для обеспечения потребностей Российской Федерации в мирное и военное время, решения мобилизационных и специальных задач;

подготовка транспортных средств к использованию для обеспечения военной безопасности России;

проведение мероприятий по поддержанию структуры парка железнодорожного подвижного состава общего пользования, при которой обеспечивается возможность выполнения массовых воинских перевозок в полном объеме и в заданные сроки;

выполнение утвержденных Президентом Российской Федерации Основ политики Российской Федерации в области авиационной и морской деятельности, Военной доктрины и Плана строительства Вооруженных Сил Российской Федерации, Концепции национальной безопасности Российской Федерации;

обеспечение информационной безопасности на транспорте при выполнении воинских и специальных перевозок и сохранение существующего порядка размещения органов управления этими перевозками;

реализация положений Федерального закона "Об обороне", других федеральных законов и иных нормативных правовых актов Российской Федерации, регламентирующих вопросы обороны и безопасности государства и определяющих порядок оперативного оборудования территории Российской Федерации в целях обороны;

выработка скоординированной системы мер заинтересованными органами государственной власти федерального, регионального и местного уровней, включая обеспечение мобилизационной подготовки, совершенствование нормативно-правовой базы и др.;

организация необходимой подготовки работников транспорта, федеральных и региональных органов исполнительной власти в области транспорта.

В связи с тем, что большая часть парка транспортных средств находится в частной собственности, необходимо создавать условия для эффективного участия организаций - владельцев транспорта в решении мобилизационных задач. Использование транспорта в целях решения задач обеспечения обороноспособности страны не должно приводить к уменьшению его конкурентоспособности, особенно на рынке внешнеторговых перевозок и экспорта транспортных услуг.

Для снижения аварийности и риска возможных происшествий на транспорте необходимо:

ужесточить контроль за выполнением нормативных требований эксплуатации транспортных средств, транспортной инфраструктуры и сделать обязательным условием учет этих требований при сертификации и лицензировании (или декларировании) деятельности на транспортном рынке;

в целях уменьшения техногенной составляющей аварий и катастроф ускоренно осуществить списание физически устаревших и отработавших нормативный срок службы технических средств, которые уже не могут обеспечивать необходимую эксплуатационную надежность;

повысить организационно-технологическую и исполнительскую дисциплину при осуществлении грузовой и пассажирской транспортной деятельности;

повысить антитеррористическую защищенность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств путем их оснащения современными системами видеонаблюдения, другими системами контроля пассажиров и несанкционированного проникновения человека и усилить административный режимный подход к организации антитеррористической деятельности с участием правоохранительных органов и частных охранных структур;

обеспечить в сложных погодных условиях гарантированное высокоточное местонахождение потерпевших аварию транспортных средств с помощью космических

систем, оснащенных спутниковой навигационной аппаратурой ГЛОНАСС/GPS, и на этой основе осуществить формирование региональных специализированных аварийно-спасательных служб во взаимодействии с Министерством Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий;

повысить мобилизационную готовность транспортного комплекса за счет создания необходимых резервов и пополнения парков транспортных средств, что будет способствовать укреплению обороноспособности страны в особых условиях;

необходимо с участием Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий разработать для снижения влияния природно-климатических угроз более совершенные программы своевременного оповещения о стихийных бедствиях, влияющих на транспортную безопасность;

усилить информационный мониторинг при осуществлении перевозок опасных и крупногабаритных грузов, а также в случае возникновения при этом угроз с целью их недопущения; систематизировать случаи инцидентов с опасными грузами и крушений при перевозке крупногабаритных грузов на транспорте;

обеспечить соответствие поставляемых новых транспортных средств, осуществляющих международные экспортно-импортные перевозки грузов и пассажиров, международным стандартам в области транспортной безопасности. Невыполнение этих требований ограничивает допуск отечественных перевозчиков к зарубежным объектам инфраструктуры и влечет за собой соответствующие издержки для владельцев подвижного состава при осуществлении международной торговли.

Для обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте необходимо решить следующие основные задачи:

совершенствование нормативно-правовой базы обеспечения безопасности объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта;

разработка комплекса мероприятий по реализации государственной политики в области железнодорожного транспорта и приоритетных направлений обеспечения безопасности транспортной системы России;

разработка методологии решения задач обеспечения безопасности на объектах железнодорожного транспорта;

определение угроз безопасности объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта;

проведение категорирования и оценки уязвимости объектов железнодорожного транспорта.

Основными задачами в области обеспечения безопасности в автодорожном хозяйстве являются:

- обеспечение безопасности движения автомобильного транспорта и пешеходов;
- обеспечение деятельности специализированных аварийно-спасательных служб на уровне, соответствующем международным и национальным требованиям;
- обеспечение антитеррористической защищенности объектов дорожного хозяйства;
- обеспечение мобилизационной готовности дорожного хозяйства;
- обеспечение безопасности перевозок грузов, требующих особых условий;
- развитие средств и систем надзора в сфере дорожного хозяйства;
- определение угроз безопасности объектов дорожного хозяйства.

Для решения этих задач предусматриваются меры по переустройству проблемных участков, в первую очередь вызывающих снижение безопасности движения, в том числе:

- замена железнодорожных переездов на транспортные развязки на разных уровнях;
- реконструкция находящихся в неудовлетворительном состоянии искусственных сооружений, состояние которых не может быть доведено до нормативных требований путем проведения капитального ремонта;

повышение уровня обустройства автомобильных дорог современными типами барьерных ограждений, строительство пешеходных переходов на разных уровнях, шумозащитных сооружений, противопоавинных галерей, других специальных защитных и укрепительных сооружений;

обеспечение безопасности на объектах транспортной инфраструктуры, средствах автомобильного транспорта и дорожного хозяйства;

улучшение освещения, разметки и конфигурации дорожной сети;

поэтапное приведение прочностных характеристик магистральных автомобильных дорог федерального значения и искусственных сооружений на них в соответствие с требованиями национальных стандартов;

повышение пропускной способности улиц и магистральных дорог;

приведение в нормативное состояние полосы отвода автомобильных дорог;

создание системы метеобеспечения на автомобильных дорогах федерального значения;

введение повсеместного весового контроля на автомобильных дорогах федерального значения.

Обеспечение безопасности на автомобильном транспорте включает решение следующих задач:

совершенствование системы обеспечения безопасности дорожного движения при автомобильных перевозках грузов и пассажиров;

совершенствование системы обеспечения безопасности дорожного движения на федеральном и региональном уровнях, четкое разделение функций и полномочий органов исполнительной власти и введение их солидарной ответственности в сфере безопасности дорожного движения;

формирование стабильных источников финансирования деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения, ориентированной на достижение конечных результатов;

формирование территориальных транспортных систем, обеспечивающих снижение социального риска для участников дорожного движения;

стимулирование использования автотранспортных средств, соответствующих действующим международным требованиям по безопасности;

развитие системы подготовки водителей;

разработка требований к уровню квалификации водителей транспортных средств с учетом особенностей управления различными видами транспортных средств, а также с учетом особенностей осуществления конкретных видов перевозок;

совершенствование требований к профессиональной подготовке, переподготовке, повышению квалификации руководителей и специалистов по эксплуатации транспортных средств и безопасности движения;

включение требований к квалификации персонала (инженерно-технических работников, менеджеров, водителей, рабочих) в обязательные условия допуска к профессиональной деятельности на рынке автомобильных перевозок (в первую очередь пассажирских перевозок автомобильным транспортом общего пользования);

расширение сферы применения современных технических средств контроля за скоростными режимами движения транспортных средств, а также режимами труда и отдыха водителей (в том числе тахографов), имея в виду их использование не только при осуществлении международных перевозок грузов и пассажиров (в сфере действия Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, осуществляющих международные перевозки), но и при осуществлении междугородных, пригородных и городских регулярных перевозок пассажиров автобусами, междугородных перевозок грузов автотранспортными средствами общей массой свыше 3,5 тонны;

совершенствование требований к автомобильным дорогам и транспортным сооружениям в сфере безопасности дорожного движения;

развитие систем своевременного обнаружения дорожно-транспортных происшествий и оказания срочной медицинской помощи пострадавшим;

усиление ответственности за нарушения правил дорожного движения;
совершенствование процедур регулирования допуска автомобильных перевозчиков на рынок в части соблюдения требований безопасности дорожного движения;

совершенствование системы аттестации и переподготовки должностных лиц и специалистов организаций автомобильного транспорта в области обеспечения безопасности дорожного движения;

разработка актов, необходимых для реализации положений Федерального закона "О транспортной безопасности" и определяющих порядок взаимодействия организаций автомобильного транспорта и государственных органов исполнительной власти в части обеспечения безопасности на автомобильном транспорте;

определение угроз безопасности функционирования автомобильного транспорта.

Обеспечение безопасности полетов направлено на сокращение числа авиационных происшествий. Количество авиационных происшествий должно быть снижено примерно в 2,5 раза по отношению к показателям безопасности полетов в Российской Федерации в 2007 году, что будет соответствовать уровню безопасности полетов в США и странах Европейского союза. В 2030 году уровень безопасности полетов не должен превышать 0,008 авиакатастрофы на 100 тыс. часов налета при осуществлении регулярных перевозок.

Важными элементами обеспечения безопасности полетов являются:

совершенствование системы поддержания летной годности воздушных судов в эксплуатации;

внедрение нового поколения бортовых систем безопасности на основе компьютерных технологий с элементами искусственного интеллекта;

соблюдение экипажами установленных правил полетов воздушных судов;

внедрение современных методов защиты воздушных судов от внешних воздействий;

внедрение средств обеспечения выживания пассажиров и членов экипажа при авиационных происшествиях, методов подготовки экипажей к действиям в условиях чрезвычайных ситуаций;

совершенствование системы поиска и спасания на воздушном транспорте, бортового аварийно-спасательного оборудования;

совершенствование системы медицинского обеспечения полетов, внедрение автоматизированного аппаратно-программного комплекса для медико-психофизиологического предполетного и предсменного контроля авиаспециалистов;

существенное увеличение количества авиационного персонала, подготавливаемого образовательными учреждениями Министерства транспорта Российской Федерации,

повышение качества его подготовки на основе оснащения учебных заведений и авиационных учебных центров современной учебной технической базой;

внедрение новых средств идентификации и контроля характеристик эксплуатируемых воздушных судов на основе средств полетной информации и наземного контроля;

совершенствование действующих и разработка новых требований к технологии маркировки комплектующих изделий в процессе их изготовления и системе контроля их оборота в эксплуатации.

Для предотвращения возможности террористических актов предусматривается:

формирование в России системы авиационной безопасности, соответствующей требованиям Международной организации гражданской авиации и интегрированной в мировую систему авиационной безопасности;

определение угроз безопасности объектов воздушного транспорта;

доведение оснащенности аэропортов России современными техническими средствами до уровня, при котором обеспечивается

100-процентный досмотр багажа, грузов, почты и бортовых запасов; оснащение международных аэропортов России современным оборудованием для обнаружения взрывчатых веществ, в том числе пластических;

внедрение новых конструктивно-технических решений в области авиационной безопасности на гражданских воздушных судах;

внедрение в аэропортах и на объектах организации воздушного движения интегрированных систем безопасности, систем защиты от воздействия электронных помех и вмешательства в работу компьютерных комплексов;

развитие системы информационного обеспечения авиационной безопасности;

совершенствование взаимодействия федеральных и региональных органов исполнительной власти в сфере обеспечения авиационной безопасности, а также субъектов воздушного транспорта;

обеспечение профессиональной подготовки сотрудников служб авиационной безопасности;

обеспечение безопасности технологических процессов при осуществлении деятельности гражданской авиации.

Развитие аэронавигационного обслуживания полетов воздушных судов предполагает:

реформирование Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации, ведомственных служб аэронавигационной информации, метеорологического обеспечения, реализацию мероприятий по организации единой системы авиационно-космического поиска и спасания, созданию и поэтапному развитию Аэронавигационной

системы России в соответствии с Концепцией создания и развития Аэронавигационной системы России, одобренной Правительством Российской Федерации 4 октября 2006 г.;

развитие инфраструктуры Аэронавигационной системы России, обеспечивающей реализацию в Российской Федерации Глобальной эксплуатационной концепции организации воздушного движения, принятой Международной организацией гражданской авиации на период до 2020 года и основанной на использовании технологий цифровой связи, спутниковой навигации (CNS/ATM);

развитие метеорологического обеспечения полетов воздушных судов;

развитие единой системы авиационно-космического поиска и спасания в Российской Федерации.

В целях устойчивого развития воздушного транспорта России предусматривается проведение государственной политики, направленной на обеспечение отрасли квалифицированными кадрами по всем направлениям ее производственной и управленческой деятельности. Необходимо сохранение в системе Министерства транспорта Российской Федерации учебных заведений, осуществляющих подготовку специалистов инженерно-технического, летного и диспетчерского состава по сертифицируемым и лицензируемым специальностям.

Предусматривается обновление парка воздушных судов в летных училищах, поставка новых и модернизация действующих тренажеров, обеспечение учебных заведений современными техническими средствами обучения, реализация международных стандартов обучения.

Более высокий уровень безопасности мореплавания и охраны окружающей природной среды обеспечивается путем:

ввода в эксплуатацию необходимого количества судов обеспечивающего флота (аварийно-спасательных, гидрографических и др.), создания и поддержания на должном уровне береговых средств обеспечения безопасности мореплавания, поиска и спасания, связи;

создания и поддержания на должном уровне систем наблюдения за судами, участия в международном сотрудничестве в сфере глобального наблюдения за судами;

усиления требований безопасности к конструкциям морских судов, а также при их эксплуатации;

повышения технического оснащения для осуществления функций государственного морского надзора;

определения угроз безопасности объектов морского транспорта;

обеспечения защиты объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства путем установки специализированного оборудования;

развития материальной базы для подготовки квалифицированных специалистов в соответствии с международными стандартами.

Предусматривается:

строительство и реконструкция систем управления движением судов, объектов глобальной системы связи при бедствиях и для обеспечения безопасности на подходах к морским портам Российской Федерации и на трассах Северного морского пути, станций приема и обработки информации Международной системы поиска и спасания (Космическая система поиска аварийных судов - спутниковая система слежения для поиска и спасания);

строительство судов обеспечивающего флота (ледоколов, аварийно-спасательных, природоохранных, гидрографических), объектов берегового базирования бассейновых аварийно-спасательных управлений, приобретение глубоководного мобильного универсального оборудования. До 2015 года будет построено 90 единиц обеспечивающего флота. В 2016 - 2030 годах планируется продолжить строительство и модернизацию судов обслуживающего флота (атомные и дизель-электрические ледоколы, аварийно-спасательные суда, включая понтоны, природоохранные, гидрографические и другие суда обеспечивающего флота). Потребность в них составляет 340 единиц.

Пополнение обеспечивающего флота предусматривается за счет:

3 атомных ледоколов нового типа мощностью 60 МВт для обеспечения круглогодичной работы транспортных судов на трассах Северного морского пути;

дизель-электрических ледоколов для обслуживания месторождений на шельфах северных морей и решения других задач, в том числе ледоколов специального назначения мощностью 20 - 30 МВт для охраны российских арктических акваторий с модификациями для линейной работы, вспомогательных ледоколов мощностью 10 - 12 МВт, портовых ледоколов-буксиров мощностью 6 - 7 МВт;

многофункциональных аварийно-спасательных судов мощностью 7 и 4 МВт, буксиров нового поколения, технических средств спасания с морских нефтегазовых объектов в ледовых условиях.

Обеспечение морской безопасности и антитеррористической защищенности достигается путем:

формирования в Российской Федерации системы морской безопасности, соответствующей международным требованиям Международной морской организации и интегрированной в мировую систему морской безопасности;

полного оснащения морских портов и портовых средств современными инновационными инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности (охраны);

внедрения новых конструктивно-технических решений в области морской безопасности на судах, используемых в целях морского судоходства;

развития системы информационного обеспечения морской безопасности;

повышения уровня взаимодействия по вопросам морской безопасности между субъектами морской транспортной деятельности и федеральными органами исполнительной власти и органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации;

обеспечения профессиональной подготовки персонала, непосредственно связанного с обеспечением морской безопасности.

Безопасность судоходства на внутренних водных путях обеспечивается путем:

создания системы управления движением судов на внутренних водных путях на основе инновационных технологий;

определения угроз безопасности объектов внутренних водных путей и внутреннего водного транспорта;

повышения уровня безопасности действующих гидротехнических сооружений, обеспечения безопасности при проектировании, строительстве, капитальном ремонте, вводе в эксплуатацию, реконструкции, восстановлении, консервации и ликвидации гидротехнических сооружений;

регламентации и координации контрольных и надзорных функций государственных органов для повышения их эффективности в условиях снижения степени их вмешательства в деятельность субъектов рынка;

охраны судоходных гидротехнических сооружений и средств навигационного оборудования, их защиты от противоправных посягательств, совершенствования комплекса мер антитеррористического характера;

обновления обслуживающего флота;

реконструкции и развития сетей технологической связи на внутренних водных путях;

приобретения программно-аппаратных средств для оснащения лабораторий навигационной информации.

На внутреннем водном транспорте предусматривается развитие страхования пассажиров и экипажей судов, страхования ответственности перед третьими лицами при перевозках опасных грузов и лоцманской проводке судов.

Безопасность на внутреннем водном транспорте обеспечивается путем:

формирования в Российской Федерации системы обеспечения безопасности объектов речной транспортной инфраструктуры, в том числе судоходных гидротехнических сооружений, и транспортных средств, соответствующей требованиям Федерального закона "О транспортной безопасности";

оснащения речных портов, портовых средств и судоходных гидротехнических сооружений современными инновационными инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности (охраны);

внедрения новых конструктивно-технических решений в области транспортной безопасности на судах, используемых в целях осуществления судоходства по внутренним водным путям Российской Федерации;

развития системы информационного обеспечения безопасности объектов речной транспортной инфраструктуры и транспортных средств;

повышения уровня взаимодействия в целях обеспечения транспортной безопасности объектов речной транспортной инфраструктуры и транспортных средств между субъектами речной транспортной деятельности и федеральными и региональными органами исполнительной власти;

обеспечения профессиональной подготовки персонала, непосредственно связанного с обеспечением безопасности объектов речной транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

Обновленная Транспортная стратегия «Транспортная стратегия XXI век»

Транспортная стратегия Российской Федерации – основной стратегический документ, который определяет направление развития всего транспортного комплекса страны.

В рамках поручений Президента и Правительства Российской Федерации Минтрансом России проведена работа по актуализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года.

Сбалансированное развитие и модернизация транспортной инфраструктуры страны, включая развитие объектов федеральной, региональной и частной собственности, возможно осуществлять только при условии согласования действующих программ и планов развития транспорта.

Таким образом, Транспортная стратегия вместе с утвержденной Правительством РФ государственной программой «Развитие транспортной системы» станет важнейшим инструментом стратегического и среднесрочного бюджетного планирования.

Действующая редакция Транспортной стратегии, утвержденная в 2008 году, базировалась на отличных от сегодняшнего дня индикаторах мировой конъюнктуры, направлений основных грузопотоков, уровня потребительского спроса и других параметров.

Актуализация Стратегии проведена исходя из определения ориентиров социально-экономического развития Российской Федерации с учетом прогнозов Минэкономразвития, обновленных показателей планируемых потребностей отраслей экономики и субъектов Российской Федерации, а также последствий вхождения России в ВТО и создания Единого экономического пространства.

ПРЕОДОЛЕНИЕ БАРЬЕРОВ

В последние годы на транспорте наметились и закрепились определенные позитивные тенденции.

Валовая добавленная стоимость, созданная на транспорте, увеличилась за последние 10 лет в 2,3 раза (7%ВВП), экспорт транспортных услуг вырос почти в 5 раз (в 2011 году – более 14 млрд долларов), грузооборот транспортного комплекса – на 35% (2,6 трлн тонно-км), объем инвестиций – почти в 2 раза (с 2000 года(в сопоставимых ценах) и составил в 2011 году более 1,2 трлн рублей).

В рамках федеральных целевых программ проводилась целенаправленная работа по поддержанию в работоспособном состоянии и модернизации всех ключевых сегментов транспортной инфраструктуры страны.

При этом следует констатировать, что, несмотря на значительные успехи, транспортная система России в ее нынешнем состоянии не позволяет в полном объеме удовлетворить спрос растущих сегментов национальной экономики, обеспечить конкурентоспособные позиции на мировом рынке транспортных услуг, а также поддерживать должный уровень мобильности населения.

Так, например, транспортная подвижность преобладающей части населения остается на низком уровне – около 7 тысяч км на 1 человека в год.

Остаются высокими риски гибели населения в дорожно-транспортных происшествиях. Продолжает увеличиваться негативное воздействие транспорта на окружающую среду.

Транспортная система в целом не обладает резервами «долговременной устойчивости».

В связи с этим растет количество участков как железных, так и автомобильных дорог с ограниченными пропускными способностями.

В режиме перегрузки эксплуатируется более четверти общей протяженности федеральной автодорожной сети, в том числе практически все участки дорог, примыкающие к крупнейшим городам России.

На низком уровне остается развитие местных и региональных авиаперевозок.

Возрастает дисбаланс между темпами развития российских портов и смежной транспортной инфраструктуры.

Требуют решения и другие проблемы развития транспортной системы России.

Цели и индикаторы развития

Стратегия является, по сути дела, развернутым ответом на поставленные перед отраслью задачи.

В документе определены цели, индикаторы и задачи долгосрочного развития транспортного комплекса, инвестиционные и инновационные приоритеты, принципы и механизмы реализации государственной транспортной политики.

Они упорядочены в виде вертикально интегрированной системной модели, которая позволяет организовать эффективный мониторинг индикаторов и управление реализацией Стратегии.

На верхнем уровне миссия государства в сфере обеспечения функционирования и развития транспорта, а также стратегические приоритеты. Далее – цели и индикаторы развития. Затем – основные направления транспортной политики и задачи Стратегии. На следующем уровне – общие обеспечивающие задачи и механизмы реализации Стратегии. Далее даются оценка финансовых ресурсов и основные результаты.

В откорректированной Стратегии остались неизменными основные общесоциальные, общеэкономические и общетранспортные стратегические приоритеты транспортной политики.

Практически неизменной осталась целевая модель Стратегии.

Проект Стратегии исходит из прогнозов социально-экономического развития страны по инновационному и консервативному (энерго-сырьевому) сценарию с возможностью ее реализации по форсированному варианту и, соответственно, различных сценарных рамок по бюджетным ограничениям.

При этом ряд принципиальных предпосылок являются общими.

Прежде всего речь идет о том, что при всех сценарных условиях:

- необходимо предупредить угрозы деградации элементов базовой транспортной инфраструктуры;
- должен быть удовлетворен спрос на грузовые перевозки, предъявляемый основными грузообразующими отраслями экономики;
- должны быть выполнены требования, диктуемые членством России в ВТО и развитием Единого экономического пространства;
- необходимо обеспечить рост мобильности населения, исходя из транспортной связности национальной территории.

Это означает необходимость к 2030 году как минимум удвоить показатель мобильности населения и выйти на уровень не менее 15 тысяч пасс-км на одного человека в год.

В этой связи предусматривается реализация прорывных, амбициозных проектов, таких как формирование в стране выделенной сети высокоскоростного железнодорожного пассажирского сообщения, существенное развитие региональных авиaperевозок и других.

ОЦЕНКА ФИНАНСОВЫХ РЕСУРСОВ

Сценарии развития требуют разного ресурсного обеспечения.

Разница между финансированием сценариев весьма значительна и составляет 45%.

При этом важно подчеркнуть, что частные инвестиции в большинстве случаев не замещают средства бюджета, а дополняют их либо идут вслед за ними.

Соответственно, ключевым сценарным условием является объем бюджетных ассигнований в транспортную систему.

Консервативный сценарий составлен под наиболее жесткие бюджетные ограничения. Он предполагает выбор узкого перечня приоритетных направлений, обеспечивающих лишь сдерживание первоочередных угроз для национальной экономики и социальной сферы.

Инновационный вариант предполагает ускоренное и сбалансированное развитие транспортного комплекса страны. При этом транспорт рассматривается как активный фактор поддержания динамики экономического роста и конкурентоспособности национальной экономики, являясь мультипликатором роста отраслей промышленности и регионов.

Кратко обратимся к сравнительным результатам, ожидаемым в рамках ключевых целей Стратегии.

1. Формирование единого транспортного пространства России

Определенное продвижение в данном направлении будет обеспечено во всех случаях. При этом определены стратегические, долгосрочные задачи, требующие поступательного решения:

Во-первых, это переход к полноценной сетевой структуре железных и автомобильных дорог и, соответственно, к полицентрической модели пространственного развития страны.

Во-вторых – формирование выделенной инфраструктуры скоростных железнодорожных линий (порядка 9000 км) и высокоскоростных железнодорожных магистралей (порядка 3500 км), которые позволят не только повысить мобильность населения, но и высвободить занятые сегодня резервы грузовых линий.

В автодорожном комплексе – обеспечение разумного баланса между потенциалом дорожной сети и ростом автомобильного парка, прежде всего в крупных городах.

Важнейшая инициатива – активизация использования внутренних водных путей посредством переключения части сезонного грузопотока с автомобильного и железнодорожного на внутренний водный транспорт.

Эти мероприятия позволят кардинально повысить коммерческие скорости доставки грузов (железнодорожным транспортом – на 30%, автомобильным транспортом – в 2 раза, внутренним водным транспортом – почти на 60%).

2. Обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики страны

По этой цели в рамках обоих сценариев будут обеспечены транспортные нужды отечественной промышленности и добывающих отраслей, включая экспорт готовой продукции и ресурсов, а также освоение новых месторождений полезных ископаемых.

В этой связи предусматривается снятие инфраструктурных ограничений для реализации стратегий развития ключевых отраслей промышленности.

Нами уже начата реализация таких значимых для развития промышленности и территорий проектов, как строительство новых портов на полуострове Ямал и на Тамани, проектирование моста через реку Лену в Якутии, развитие железнодорожных подходов к портам Северо-Запада и Черноморского побережья и других.

В соответствии со Стратегией мы планируем реализовать еще более масштабные проекты, такие как модернизация БАМа и Транссиба, строительство высокоскоростных магистралей, дальнейшее развитие Северного морского пути.

В рамках данной цели также будет стимулировано обновление подвижного состава и поддержание его в нормативном состоянии.

3. Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами

Новой редакцией Транспортной стратегии впервые предусмотрено регулирование вопросов, связанных с функционированием и развитием городских агломераций.

В рамках обоих сценариев будет смягчена острота транспортных проблем крупнейших городских агломераций – Московского, Санкт-Петербургского, Екатеринбургского, Пермского и других транспортных узлов, а также проблем транспортной доступности удаленных регионов.

Предусмотрено принципиальное увеличение территориальной связности страны и, соответственно, взаимной транспортной доступности центров социально-экономического развития с использованием видовых преимуществ каждого из магистральных видов транспорта.

Значительно повысится транспортная доступность для инвалидов и других маломобильных групп населения.

Широкомасштабное внедрение и использование спутниковых технологий ГЛОНАСС в сфере транспорта обеспечит повышение качества навигационно-информационного обеспечения транспортного комплекса, доступности, конкурентоспособности транспортных услуг, сокращения времени реагирования на происшествия и акты незаконного вмешательства в деятельность транспорта.

Интеллектуальные транспортные системы будут способствовать эффективному использованию ресурсов улично-дорожной сети и общественного транспорта, а также внедрению передовых транспортно-логистических технологий.

4. Интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны

По обоим сценариям будут выполнены ключевые мероприятия по реализации конкурентного потенциала России в сфере транзита и экспорта транспортных услуг, которые позволят:

- соответствовать темпам развития транспортного и логистического потенциала наших ближайших региональных конкурентов;
- формировать собственную эффективную альтернативу новым транспортным коридорам, идущим в обход российской территории.

5. Повышение уровня безопасности транспортной системы

Безопасность является безусловным приоритетом. В этой связи продвижения по обоим сценариям не будут иметь кардинальных отличий.

Предусматриваются создание комплексной системы управления повышением безопасности на транспорте, дальнейшее развитие системы контроля и надзора на транспорте, совершенствование системы допуска к транспортной деятельности.

6. Снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду

По видам транспорта сокращение удельных выбросов составит от 24 до 53%.

Предусмотрен выход на европейские стандарты энергоэффективности и использования наиболее экологичных и экономичных двигателей и моторного топлива.

МЕХАНИЗМЫ РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ

Проектом Стратегии также определены механизмы ее реализации.

Предусматривается создание конкурентоспособной институциональной среды, прежде всего для ведения транспортного и логистического бизнеса, а также для привлечения частных инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры, в том числе в рамках ГЧП, концессий, контрактов жизненного цикла.

Для этого Транспортной стратегией впервые предусмотрены:

1. Формирование и регулярное ведение транспортного баланса на национальном и региональном уровне как основа для предсказуемого и стабильного развития бизнеса;
2. Выстраивание системы долгосрочного гарантированного финансирования транспортных проектов.

Повышение инвестиционной привлекательности отрасли потребует развития экономических и финансовых механизмов ГЧП.

При этом важное значение будут иметь создание специализированных институтов финансирования развития инфраструктуры, внедрение механизмов проектного финансирования при реализации крупных инфраструктурных мероприятий.

Будет создана система регулярного мониторинга использования элементов транспортной инфраструктуры, состояния транспортных рынков и транспортного поведения населения.

НАУЧНОЕ И КАДРОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ

Реализация Транспортной стратегии также во многом зависит от эффективного научного и кадрового обеспечения.

Стратегия является инновационной по своему характеру, поэтому ее реализация требует опережающего развития научно-технической и технологической базы:

1. Научное обеспечение Транспортной стратегии охватывает все ключевые направления развития транспортного комплекса. Одним из основных направлений являются разработка, научное сопровождение и мониторинг транспортно-экономического баланса.
2. Сохранение и развитие кадрового потенциала отрасли, совершенствование отраслевой системы подготовки и переподготовки кадров по всем направлениям.

СИСТЕМЫ МОНИТОРИНГА И УПРАВЛЕНИЯ

Для достижения целей и индикаторов Стратегии потребуется создание эффективной системы мониторинга и управления ее реализацией, включая управление выполнением Госпрограммы и ФЦП.

Частью системы управления станет инновационная система транспортного планирования, основанная на транспортно-экономическом балансе и транспортном моделировании.

Важнейшее значение при этом будет иметь развитие организационных механизмов реализации Стратегии: формирование и увязка отраслевых и региональных программ, подготовка соответствующих нормативно-правовых актов.

ИТОГИ РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ

Основные ожидаемые итоги реализации Транспортной стратегии оценены по группам главных целевых ориентиров.

Общесоциальными итогами реализации Стратегии являются:

- обеспечение доступности и качества транспортных услуг для всех слоев населения в соответствии с социальными стандартами;
- повышение подвижности населения до 15 тысяч км на 1 человека в год, что в 2,4 раза выше показателя 2010 года. Авиационная подвижность увеличится более чем в 2,5 раза;
- обеспечение постоянной круглогодичной связи всех сельских населенных пунктов, имеющих перспективы развития;
- сокращение доли населения, не обеспеченного доступом к услугам автотранспорта общего пользования, к 2030 году с 10 до 2%;
- обеспечение ценовой доступности транспортных услуг;
- существенное снижение аварийности, рисков и угроз безопасности по всем видам транспорта;
- значительное уменьшение вредного воздействия транспорта на окружающую среду.

Общезакономерными итогами реализации Транспортной стратегии являются:

- обеспечение запланированных темпов роста внутреннего валового продукта за счет предоставления организациям и населению полного объема необходимых высококачественных транспортных услуг;
- снижение уровня удельных транспортных издержек в цене продукции к 2030 году на 30%;
- увеличение коммерческой скорости продвижения товаров автомобильным и железнодорожным транспортом, повышение своевременности, срочности, ритмичности доставки товаров;
- обеспечение стимулирования интенсивного развития смежных отраслей экономики за счет координации со стратегиями и программами развития отраслей - поставщиков ресурсов для развития и функционирования транспорта.

Общетранспортными итогами реализации Стратегии являются:

- повышение производительности транспортных систем: среднесуточные объемы перевозок пассажиров возрастут в 1,7 раза, грузов – в 2 раза;
- повышение фондоотдачи инфраструктуры транспорта и увеличение рентабельности;
- уменьшение на 30% уровня энергоемкости транспорта;
- создание опорной сети автомобильных дорог федерального значения, преобразование структуры дорожной сети из радиальной в сетевую;
- повышение конкурентоспособности национальных перевозчиков.

Доля российских перевозчиков в объеме международных автомобильных перевозок грузов возрастет с 39% в 2010 году до 50% в 2030 году, а доля внешнеторговых перевозок судами под российским флагом – с 4 до 16%.

Будет обеспечено внедрение инновационных товаротранспортных технологий, соответствующих лучшим мировым практикам, обеспечение технологического взаимодействия различных видов транспорта и всех участников транспортного процесса.

Таким образом, достижение целей Транспортной стратегии обеспечит удовлетворение потребностей инновационного, социально ориентированного развития российской экономики и общества в качественных транспортных услугах; транспорт способен стать генератором устойчивого спроса на продукцию отечественного транспортного машиностроения и других высокотехнологичных отраслей.

Транспортная отрасль на рубеже 2030 года станет системообразующей отраслью, растущей темпами, опережающими темпы роста национальной экономики. Отрасль выйдет на конкурентные позиции по уровню удельных транспортных издержек, безопасности, экологичности и качеству транспортных услуг.

ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ОБЪЕКТОВ ТЕХНИЧЕСКИМИ СРЕДСТВАМИ

5.1 Инженерно-технические средства обеспечения транспортной безопасности

Министерством транспорта Российской Федерации разработаны Требования по обеспечению транспортной безопасности, учитывающие уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств железнодорожного транспорта (приказ Минтранса от 8 февраля 2011 г. № 43) и метрополитена (приказ Минтранса от 29 апреля 2011 г. № 130). Эти требования определяют систему мер, реализуемых субъектами транспортной инфраструктуры для защиты ОТИ и ТС от потенциальных, непосредственных и прямых угроз совершения АНВ. В частности, предусмотрена разработка субъектами транспортной инфраструктуры соответствующих планов обеспечения транспортной безопасности ОТИ и ТС, в рамках которых, в том числе, реализуются положения о пропускном и внутриобъектовом режиме, а также порядок функционирования инженерно-технических систем обеспечения транспортной безопасности.

Инженерно-техническая система обеспечения транспортной безопасности - это совокупность мероприятий, направленных на усиление инженерных сооружений и технических средств обеспечения транспортной безопасности, используемых на ОТИ и/или ТС в целях защиты от АНВ.

Защита объектов, общие понятия

В основе системы защиты любого объекта лежит принцип создания последовательных рубежей, в которых угрозы должны быть своевременно обнаружены, а их распространению должны препятствовать надежные преграды. Такие рубежи (или зоны безопасности) должны располагаться последовательно - от забора вокруг территории объекта до главного, особо важного помещения, такого как хранилище ценностей и информации, взрывоопасных материалов, оружия и т.д. (рис. 5.1).

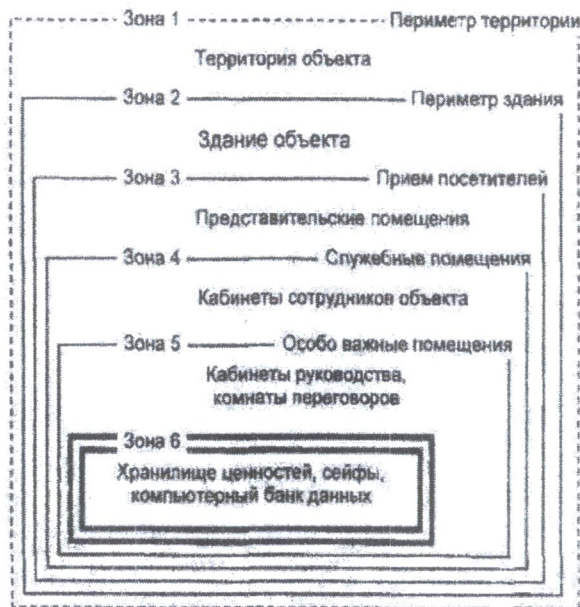


Рис. 5.1 - Расположение зон безопасности

Чем сложнее и надежнее защита каждой зоны безопасности, тем больше времени потребуется злоумышленнику на ее преодоление и тем больше вероятность того, что расположенные в зонах средства обнаружения угроз подадут сигнал тревоги, а, следовательно, у сотрудников охраны останется больше времени для определения причин тревоги и организации эффективного отражения и ликвидации угрозы.

Основу планировки и оборудования зон безопасности составляет принцип равнопрочности их границ. Действительно, если при оборудовании зоны 2 (периметр здания) на одном из окон 1-го этажа не будет металлической решетки или ее конструкция ненадежна, то прочность и надежность других решеток окон этого этажа не имеют никакого значения - зона будет достаточно легко и быстро преодолена злоумышленниками через незащищенное (или слабо защищенное) окно.

Следовательно, границы зон безопасности не должны иметь незащищенных участков.

Задачи обнаружения нарушителя и определения места его проникновения могут быть решены как с помощью патрулей из личного состава службы охраны, так и с помощью технических средств охраны. Задачи обнаружения нарушителя и контроля за состоянием безопасности охраняемых объектов решаются, главным образом, с помощью технических

средств охраны и телевизионного наблюдения. Применение этих средств позволяет в разумных пределах (с точки зрения реализации определенной тактики охраны) снизить численность личного состава охраны, но при этом повысить надежность защиты объекта, увеличить оперативность в принятии мер к задержанию нарушителя.

В общем случае в состав комплекса технических средств обеспечения безопасности объекта (рис. 5.2) входят: технические средства охранной сигнализации (ТСОС); технические средства наблюдения (ТСН); система контроля и управления доступом (СКД); технические средства пожарной сигнализации; технические средства обнаружения диверсионно-террористических средств и технические средства обнаружения (предотвращения) утечки информации. В состав ТСОС входят: средства обнаружения (СО); система сбора, обработки, отображения и документирования информации (ССОИ); вспомогательные устройства (ВУ) – системы электропитания, охранного освещения, оповещения и т.д.

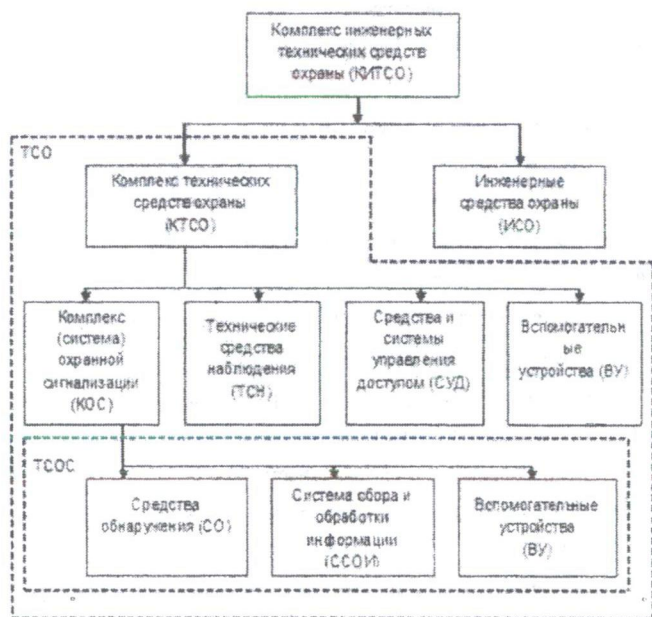


Рис. 5.2 - Комплекс инженерно-технических средств охраны

Для решения задач и проблем выбора структуры и состава комплекса технических средств охраны необходимо, во-первых, проанализировать возможные варианты действий злоумышленника. Далее, для определенности, будем применять термин "нарушитель", имея в виду кого угодно, несанкционированным образом проникающего на охраняемую территорию и в его помещения, а именно: случайного, не имеющего определенных целей, человека; вора; грабителя; террориста или группы людей, вторгающихся с преступной целью. Исходя из анализа возможных действий нарушителя, составляются варианты его моделей, которые и принимаются за основополагающий фактор выбора тактики защиты объекта. Во-вторых, более углубленный или менее углубленный учет параметров моделей нарушителей осуществляется, исходя из значимости, ценности, важности объекта, т.е. требуемой категории его защиты (безопасности).

Важное влияние на оценку параметров нарушителя оказывают его стартовые позиции. Условно их можно разделить на четыре группы:

- нарушитель не имеет доступа на территорию объекта и, соответственно, преодолевает все рубежи охраны;
- нарушитель имеет доступ на объект, но не имеет доступа в режимную зону;
- нарушитель имеет доступ на объект и режимную зону, но не имеет доступа к конкретным охраняемым сведениям или материальным ценностям;
- нарушитель имеет доступ на объект, в режимную зону и к конкретным охраняемым сведениям или материальным ценностям.

Следует отметить, что при более простой (сложной) структуре объекта число стартовых позиций соответственно может уменьшаться (увеличиваться).

Очевидно, что для первой группы вероятность обнаружения и сложность проникновения на объект для совершения противоправных деяний в основном определяется наличием комплекса технических средств обеспечения безопасности объекта, а для четвертой - уровнем всей системы обеспечения безопасности, включая и состояние режимной и кадровой работы, проводимой на объекте.

По каждой из возможных угроз необходимо определять территории, подлежащие контролю, и временные интервалы их контроля.

Наиболее опасным, с точки зрения службы безопасности (охраны) объекта (СБ (О)) является подготовленный и технически оснащенный нарушитель, способный применить для обхода ТСОС множество способов. Очевидно, модель защиты должна строиться, исходя из моделирования всех возможных действий злоумышленника.

Вероятность обезвреживания (обнаружения и задержания) нарушителя силами физической охраны существенно зависит от характеристик ТСОС. Первая фаза – обнаружение нарушителя – определяется вероятностью обнаружения нарушителя ТСОС, периодом наработки на отказ и временем восстановления ТСОС; вторая фаза – задержание нарушителя – зависит от времени обнаружения нарушителя техническими средствами охранной сигнализации с момента его появления на объекте и периода наработки на ложное срабатывание. Последнее объясняется тем, что при ложном срабатывании силы физической охраны отвлекаются на время проверки сигнала "Тревога" и не способны провести проверку двух и более фактов сработки ТСОС одновременно. Кроме того, ложное срабатывание создает с неизбежностью (объективно по законам психологии) стрессовую ситуацию, снижающую боеготовность сотрудников сил физической охраны на некоторый период времени, необходимый для восстановления гормонального баланса человеческого организма, а также порождает снижение бдительности из-за привыкания к факту появления ложных срабатываний.

Существуют определенные методики количественной оценки вероятностей обнаружения нарушителя, пытающегося проникнуть на объект охраны. Здесь учитываются гамма параметров, характеризующих категорию важности объекта, конфигурацию, архитектуру и тактико-технические характеристики применяемых в комплексе технических средств обеспечения безопасности объекта, а также количественных и качественных характеристик нарушителя и возможных моделей его действия.

Инженерные сооружения обеспечения транспортной безопасности

Наиболее распространенными компонентами инженерно-технических систем обеспечения транспортной безопасности являются инженерные сооружения.

Инженерные сооружения обеспечения транспортной безопасности - части конструкции ОТИ или ТС (заграждения, противотаранные устройства, решетки, двери, люки, шлюзы и т.д.), предназначенные для воспрепятствования, а также задержки или замедления проникновения нарушителя в зону безопасности ОТИ, ТС и/или на их критические элементы.

Надежная защита периметра объекта позволяет на ранней стадии предотвратить случайное или умышленное проникновение на него, а зачастую играет значительную профилактическую роль психологического барьера. Именно поэтому, большую часть средств обычно заказчики тратят на оборудование периметровой охранной зоны.

Ограждение

Ограждение представляет собой пассивное инженерно-техническое сооружение, конструкцию, создающую препятствие на пути проникновения нарушителя.

Обычно ограждение состоит из следующих элементов:

- полотно - часть ограждения собственно и являющаяся барьером;
- опоры - часть ограждения, на которой закреплено полотно;
- фундамент - часть ограждения, заглублённая в грунт и удерживающая опоры и полотно.

Основными характеристиками ограждений являются прочность, высота, прозрачность.

Ограждение подразделяется на основное, дополнительное и предупредительное. Ограждение должно исключать случайный проход людей (животных), въезд транспорта или затруднять проникновение нарушителей на охраняемую территорию.

Основное является главным препятствием на пути нарушителя. Дополнительное позволяет увеличить защитные функции, на нём могут размещаться дополнительные средства обнаружения. Предупредительное не обладает возможностью эффективной защиты, но предупреждает потенциального нарушителя (или случайного прохожего) о запрете проникновения (см. табл. 5.1)

Таблица 5.1

Виды ограждений

По назначению	По выполняемым функциям	По используемому материалу	По типу полотна	По исполнению
Основное Дополнительное Предупредительное	Барьерное (строительное, инженерное) Сигнализационное Электризуемое	Монолитное (кирпичное, каменное) Железобетонное Металлическое Сетчатое Деревянное Комбинированное	С глухим полотном С прозрачным Комбинированное	Стационарное Мобильное

Барьерное предназначено для создания физического препятствия для нарушителя при попытке его проникновения на охраняемый объект.

Сигнализационное ограждение также может быть препятствием для нарушителя, но главной функцией является его обнаружение и доведение этой информации до сил охраны. Элементом, непосредственно осуществляющим обнаружение, может являться как само полотно, так и дополнительные средства обнаружения, устанавливаемые на ограждении (в непосредственной близости).

Электризуемое ограждение не только является физическим препятствием, но и оказывает физиологическое воздействие на нарушителя при попытке преодоления. Полотно такого ограждения представляет собой набор проводников, по которым распространяются импульсы высокого напряжения с определённой скважностью. Напряжение может быть в

пределах 3-10 кВ. Как правило, величина этих параметров выбирается недостаточной для смертельного исхода, но является очень чувствительной для нарушителя.

Ограждение с глухим полотном представляет собой сплошную, непрозрачную конструкцию, скрывающую от просмотра территорию охраняемого объекта. Обычно имеет высоту 2 и более метров. Преимущества таких ограждений заключаются в обеспечении относительной скрытности для охраняемого объекта, что затрудняет сбор информации об охраняемом объекте, о его системе охраны и действиях сил безопасности. Однако это обстоятельство в равной степени затрудняет наблюдение силами охраны, что необходимо компенсировать установкой дорогостоящей системы телевизионного наблюдения. Кроме того, такие ограждения являются дорогостоящими.

Ограждение с прозрачным полотном представляет собой конструкцию, полотно которой не является сплошным и имеет разрывы (отверстия). В качестве примера можно привести сетчатое ограждение, решётчатое ограждение и др. Такое ограждение может реализовываться в гибком и жёстком исполнении.

Монолитное ограждение. Представляет собой монолитное сооружение из железобетона, кирпича, камня. Наиболее устойчиво к разрушению, однако очень массивно.

Железобетонное ограждение (сборное) представляет собой сложное изделие, состоящее из фундаментных оснований («стаканы», «башмаки»), на которые вертикально устанавливаются железобетонные плиты либо непосредственно, либо с использованием вертикальных опор. Это достаточно надёжная конструкция, однако обладающая некоторыми недостатками: между рёбрами жёсткости достаточно тонкие стенки с недостаточной прочностью.

Металлическое ограждение представляет собой изделие, состоящее из металлических конструкций: металлических прутьев, арматуры, профиля различных видов. Имеют достаточно эстетичный внешний вид. Достаточно прочно, но более удобно для перелезания, так как обычно имеет элементы, на которые можно опереться, и существует возможность перепиливания прутьев.

Сетчатое ограждение представляет собой конструкцию, состоящую из сетчатого полотна, расположенного на опорах. Достаточно просто в исполнении и дёшево. Однако менее защищено и надёжно, так как сетку проще разрезать («перекусить»). Более надёжна сварная металлическая сетка, так как более прочная.

Проволочное ограждение предполагает использование в качестве полотна колючей проволоки различных типов. Оно является препятствием для неподготовленного нарушителя, но легко разрушается с помощью инструмента и часто применяется для создания временного ограждения.

Деревянное ограждение представляет собой наиболее дешёвую конструкцию из деревянных компонентов. Наименее надёжны (существует возможность разрушения, пропила, сжигания и т.д.), однако наиболее часто встречающиеся при оснащении мелких объектов.

Комбинированное ограждение предполагает совместную установку нескольких видов ограждений и полотен как в одном месте, так и с чередованием вдоль периметра. Оно позволяет устранить большинство недостатков и оптимизировать конструкцию под решаемые задачи и местные условия (см. рис. 5.3).

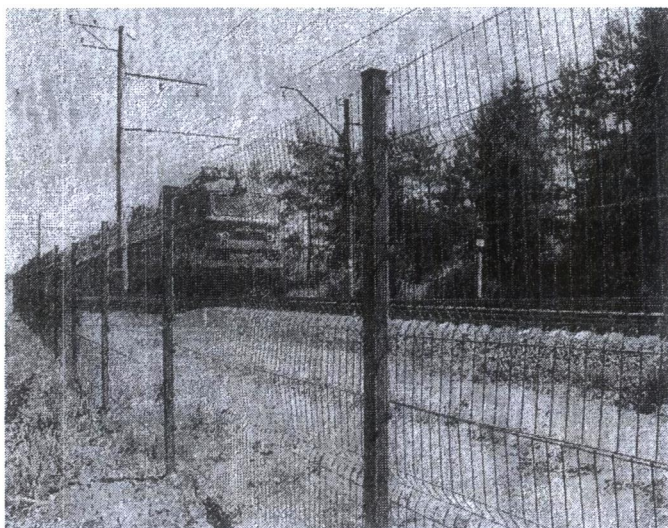


Рис. 5.3 - Вариант ограждения для железнодорожных перегонов

Основные способы преодоления ограждений:

- перелаз;
- подкоп;
- разрушение полотна и проход/пролаз через него;
- использование подручных средств и специальных приспособлений (ветвей деревьев, лестниц и др.);
- перелёт.

Для любого типа ограждения важно наличие фундамента. Его конструкция рассчитывается исходя из вида ограждения, его массы, природно-климатических условий, характеристик грунта.

При установке ограждения необходимо учитывать местоположение крупных объектов, ЛЭП, автомобилей, коммуникаций, деревьев в непосредственной близости. Существует возможность проникновения нарушителя с помощью этих и подручных средств – лестницы, спина товарища. Желательно не допускать конструктивных элементов на ограждении, способных помочь в преодолении, – выемок, уголков и т.д.

Растительность представляет собой достаточно сложную проблему – создаёт помехи в работе средств обнаружения, возможность скрытого наблюдения со стороны нарушителя, более близкого подступа к объекту и преодоления ограждения.

Различные элементы, размещаемые в ограждении, снижают эффективность защиты – ворота, калитки, наружные и внутренние коммуникации, эстакады и т.п.

Для увеличения защитных свойств совместно с ограждением можно устанавливать дополнительные средства защиты:

- в верхней части ограждения козырьки с применением колючей проволоки;
- в нижней части ограждения, в грунте, устанавливать сварную решётку, применять плиты с «обойкой», для снижения вероятности пролаза, подкопа;
- создание препятствий вблизи ограждения типа «спотыкач», малозаметное препятствие, «ёж» и т.п.;
- создание рвов, насыпей;
- создание предупредительных ограждений.

Ограждение обычно является первым элементом системы охраны (системы физической защиты). Целесообразно размещать совместно с ним и средства обнаружения, которые позволят заранее предупредить о возможной опасности.

Рассмотрим следующий тип инженерного сооружения – заграждение.

Заграждения

Заграждения представляют собой инженерно-технические изделия, предназначенные для воспрепятствования проезду/пролёту транспортных средств, механизмов, нарушителей, то есть конкретных материальных объектов на определённом участке/точке (см. табл. 5.2).

Таблица 5.2

Виды заграждений

По способу реализации	По объекту воздействия	По способу остановки	По материалу изготовления	По исполнению
Конструктивные	Для людей, животных	Средства постепенной остановки	Земляные Железобетонные	Мобильные Стационарные
Механизированные	Для транспортных средств Универсальные	Средства внезапной остановки	Металлические Каменные Ледяные (снежные) Комбинированные	

По конструктивному исполнению подразделяются на:

- Конструктивные заграждения обычно являются стационарным, пассивным заграждением, а в большинстве случаев и частью строительной конструкции. В качестве таких заграждений, кроме специализированных конструкций, для зданий и помещений можно рассматривать стены, решётки, окна, ворота, двери, люки и т.п.

- Механизированные заграждения представляют собой специализированную, управляемую конструкцию, также препятствующую проникновению. Такое заграждение активируется при попытке несанкционированного проникновения по команде персонала или автоматически. В качестве таких средств можно использовать шлагбаумы, внезапно возникающие заграждения, рассеиваемые материалы (пеноматериалы, дымоматериалы).

По способу остановки/задержания можно выделить:

- Средства постепенной остановки, способные поглотить кинетическую энергию движущегося средства посредством оказания небольшого сопротивления и/или препятствующие быстрому перемещению иным образом, что позволяет средству преодолеть достаточно большое расстояние (стены, сетки с грузом, песок, неровная и извилистая дорога).

- Средства внезапной остановки, способные поглотить большую часть или всю кинетическую энергию движущегося средства, что позволяет быстро остановить средство и не допустить его проезда на большое расстояние. Подразделяются на инерционные механизмы (контейнеры с жидкостью, песком, бетонные блоки, массивные стальные конструкции) и жёсткие средства остановки (неподвижное массивное заграждение, насыпь, ров, стальные конструкции типа «ёж» и т.д.).

Примерами заграждений являются:

Ров представляет собой вырытое в грунте протяжённое углубление заданного сечения, препятствующее проходу, проезду транспортных средств, людей. Может быть заполнен водой.

Насыпь представляет собой искусственно созданное из грунта (песка, камней, бетонных блоков и т.п.) насыпное препятствие.

Эскарп и контрэскарп – инженерное заграждение, представляющее собой определённым образом вырытый ров.

Надолбы представляют собой препятствие, состоящее из брёвен диаметром 25-30 см, железобетонных или металлических балок, столбов и крупных камней. Надолбы устанавливаются в три-пять рядов в шахматном порядке. Возможно оплетение колючей проволокой.

Завал представляет собой препятствие, созданное из срубленных деревьев. При этом деревья валятся крест-накрест, вершинами в сторону предполагаемого направления источника угрозы. Высота пней оставляется в пределах 0,6-1,2 м.

Металлические (железобетонные, деревянные) «ежи» представляют собой переносную конструкцию, состоящую из металла прокатного профиля (железобетонных балок, брёвен и т.п.) и устанавливаемую в шахматном порядке в два-четыре ряда с расстояниями между рядами 1-3 м в направлениях предполагаемой угрозы. Могут скрепляться между собой, опутываться колючей проволокой.

Заграждения могут применяться для обеспечения контроля транспортных средств.

Противотаранные устройства представляют собой механизмы (системы), создающие физическое препятствие для транспортных средств, пытающихся несанкционированно въехать/выехать на охраняемые объекты. Способны разрушить ходовую часть движущегося транспортного средства.

- Внезапно возникающие заграждения представляют собой системы, которые устанавливаются в грунте и управляются электромеханическим или гидравлическим способом. В нижнем положении, или в положении готовности, эти заграждения будут заглубленными вровень с поверхностью земли. Это позволяет автотранспортным средствам проезжать над заграждением без заметного воздействия на них с его стороны. В случае, если несанкционированное транспортное средство попытается получить доступ, заграждение приводится в действие. При этом оно «выскакивает вверх», образуя весьма труднопреодолимую преграду для автомобиля. Время внезапного возникновения у таких систем может быть разным.

- Противотаранные барьеры шлагбаумного типа. Обыкновенный шлагбаум может быть разрушен движущимся транспортным средством (рис. 5.4). В большинстве случаев он не способен создать серьёзную защиту от попытки протаранить его. Однако усиленная шлагбаумная конструкция способна выдерживать достаточно большую нагрузку. Дорожные

заградители представляют собой механизмы, также затрудняющие/исключающие возможность проезда транспортных средств.

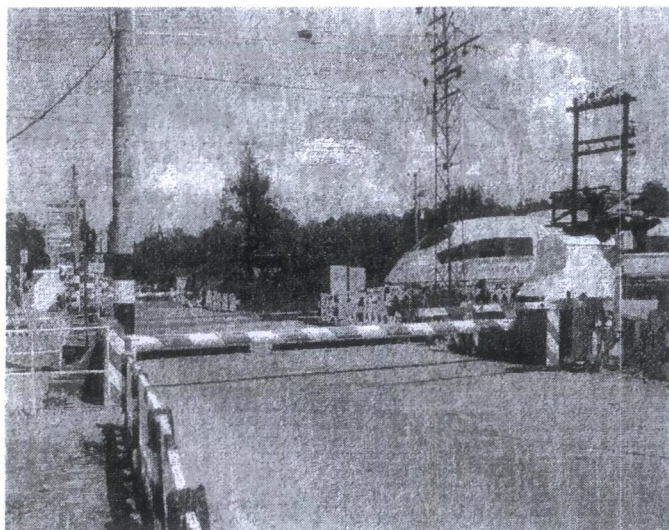


Рис. 5.4 - Противотаранное устройство шлагбаумного типа для железнодорожных переездов

- Автозаградитель – для пневмошинных транспортных средств из шипованной металлической ленты, извлекаемой/выстреливаемой из контейнера.

- «Лежачий полицейский» представляет собой конструкцию, располагающуюся на поверхности проезжей части в виде небольшой насыпи. Её наличие заставляет водителя снизить скорость при проезде через контролируемую точку.

Таким образом, при продвижении к охраняемому объекту потенциальный нарушитель вынужден преодолеть элементы периметровой защиты.

Рекомендации по оборудованию ограждениями/ заграждениями:

- желательно удаление растительности (деревьев, кустарника, высокой травы) вдоль ограждения;

- ограждение целесообразно создавать в виде прямолинейных участков, с минимальным количеством изгибов и поворотов, ограничивающих наблюдение и применение средств обнаружения;

- ограждения должны иметь необходимую высоту и заглублённость в грунт;

- к ограждению не должны примыкать пристройки, кроме зданий, являющихся частью периметра;
- исключить наличие в ограждении разрывов, лазов, проломов и других ограждений, а также незапираемых дверей, ворот, калиток;
- использовать комплексное применение дополнительных защитных конструкций, средств контроля и управления доступом, средств обнаружения, охранного телевидения и т.п.;
- если кроме основного имеется и внутреннее ограждение, то целесообразно на каждом участке создавать калитки для удобства обслуживания ТСО, средств связи, оповещения, освещения и других подсистем системы физической защиты.

При необходимости предусмотреть возможность оборудования зоны отторжения между основным и внутренним ограждением. В ней целесообразно размещать средства охранной сигнализации, охранное освещение, охранное телевидение, посты охраны, средства связи постов и резервных групп охраны, указательные и предупредительные знаки. Ширина зоны отторжения, в которой размещаются технические средства охраны периметра, должна превышать ширину их зоны обнаружения. Для обнаружения следов посторонних лиц при попытке проникновения через охраняемый периметр, возможно использование контрольно-следовой полосы, которая представляет собой полосу разрыхленного и выровненного грунта.

Технические средства обеспечения транспортной безопасности

Следующим компонентом инженерно-технических систем обеспечения транспортной безопасности являются технические средства обеспечения транспортной безопасности.

Технические средства обеспечения транспортной безопасности - системы и средства сигнализации, контроля доступа, досмотра, видеонаблюдения, аудио и видеозаписи, связи, освещения, сбора, обработки, приема и передачи информации, использующиеся согласно плану по обеспечению транспортной безопасности ОТИ или ТС.

Средства обнаружения

При своем движении человек-нарушитель оставляет множество разнообразных следов своего движения и/или пребывания, которые могут быть зафиксированы различными приборами. На самом деле, человек обладает вполне определенными параметрами, как то: геометрическими размерами, массой, температурой тела, запахом, электрическими, биомеханическими и биодинамическими характеристиками, скоростями движения, частотой шага и т.д.

При своем движении он возбуждает звуковые и ультразвуковые колебания в атмосфере и окружающих предметах, а также сейсмические колебания в почве и строительных

конструкциях. В процессе выполнения тех или иных действий человек оказывает непосредственное силовое воздействие на интересующие его предметы, а также динамическое воздействие на поля электромагнитной и акустической энергии, вызывая нарушения их структуры в пространстве.

Движение человека сопровождается генерацией сверхнизкочастотных электрических полей, возникающих как следствие переноса индуцированного в результате трения обуви о поверхность пола и взаимного трения элементов тела и одежды электростатического заряда.

Кроме того, известно, что в процессе физической деятельности человек излучает электромагнитные сигналы в очень широком спектре частот, а органы дыхания и кровообращения генерируют акустические колебания. Потовые железы человека выделяют в окружающую атмосферу продукты, в составе которых насчитываются десятки химических веществ, некоторые из которых являются характерными только для человека.

В процессе проникновения в помещение нарушитель открывает двери, окна, форточки; иногда вынужден вырезать и/или выбивать стекла, либо проделывать отверстия и проломы в потолках, полу или стенах. Внутри помещения он передвигает предметы, обстановку, пытается вскрыть металлические шкафы или сейфы, фотографировать документы или изделия. Для выполнения этих действий он может иметь с собой фотоаппаратуру, различный инструмент, а также оружие или взрывчатые вещества. Указанные факторы обладают самостоятельными информативными характеристиками, обнаруживающими присутствие человека в охраняемом помещении, одновременно увеличивая объем информации о нем.

Так, имеющееся у нарушителя оружие или инструмент обладают определенными физическими параметрами, и их наличие может привести к изменению напряженности магнитного поля, частоты облучающего СВЧ сигнала. Применение механического инструмента для открывания дверей и металлических шкафов, образование проломов и отверстий в стенах и полах помещений сопровождается возбуждением характерных колебаний в твердых телах и акустических волн в воздушной среде помещения.

При использовании газовой горелки имеет место тепловое излучение пламени, изменяется температура подвергающегося воздействию нарушителя объекта, появляется специфический запах горючей смеси, который, как и в случае применения взрывчатых веществ, приводит к изменению химического состава воздуха.

Таким образом, появление нарушителя в охраняемом помещении в общем случае может быть обнаружено по большому числу физико-химических явлений. Это обнаружение осуществляется с помощью средств обнаружения, в основу функционирования которых лежат механизмы регистрации воздействий нарушителя на чувствительный элемент и возникающих при этом физических эффектов, явлений. Воздействие обычно направлено на некоторое

материальное тело, объект, взаимосвязанную систему объектов, которые и являются чувствительным элементом (для средств обнаружения в качестве такого элемента могут выступать, например, пирозлемент для оптико-электронных, коаксиальный кабель для вибрационных, микрофон для акустических извещателей и т.п.). В результате воздействий проявляются различные физические эффекты.

Средства обнаружения представляют собой широкий спектр оборудования, которое имеет различные принципы действия и отличается по многим признакам. Ниже рассмотрим вариант классификации по наиболее важным и значимым признакам.

По назначению разделяются на объектовые и периметровые. Могут блокировать: двери, окна, проёмы, стены, ограждения (заграждения), отдельные предметы. Могут располагаться: на поверхности земли, под землёй, в воздухе, на водном рубеже, на (в) охраняемых предметах. По дальности действия для закрытых помещений (объектовые, внутренние) рассматривают: малой дальности действия - до 12 м; средней дальности действия - свыше 12 до 30 м; большой дальности действия - свыше 30 м. По дальности действия для открытых площадок и периметров объектов подразделяют: малой дальности действия - до 50 м; средней дальности действия - свыше 50 до 200 м; большой дальности действия - свыше 200 м.

По виду используемой сигнализации:

- Охранные. Применяются в системах охранной и охранно-пожарной сигнализации в качестве средств обнаружения вторжения (проникновения) нарушителя.
- Тревожные. Применяются для передачи информации о нападении, возникновении чрезвычайных ситуаций на объекте охраны.
- Пожарные. Применяются в системах пожарной и охранно-пожарной сигнализации в качестве средств обнаружения возгорания, пожаров.

По степени конструктивной законченности:

- Устройства (средства обнаружения). Предполагают обнаружение признаков опасности и формирование тревожного извещения в установленном виде. Как правило, при функционировании используется один физический принцип действия.
- Системы (системы обнаружения). Являются более сложными составными изделиями, выполняющими кроме функции обнаружения и некоторые функции обработки информации и предоставляющие её в удобном для человеческого восприятия виде. Кроме этого, не исключается возможность использования в одном изделии нескольких чувствительных элементов, обладающих различными физическими принципами действия.

Разделение по этому признаку - достаточно важный фактор, так как тактические цели и задачи, выполняемые периметровыми и объектовыми средствами, различны, условия

установки и эксплуатации значительно отличаются, концепции построения защитных рубежей различны.

При построении систем охранной сигнализации, систем физической защиты существуют методики расчета и построения систем защиты периметров и объектов исходя из специфики решаемых задач.

По конфигурации зоны обнаружения (охраняемой зоны):

- Точечная зона обнаружения представляет собой участок пространства, в котором происходит обнаружение опасности, имеющий размер несоизмеримо малый, по сравнению с окружающими объектами и предметами.

- Линейная зона обнаружения - протяжённый узконаправленный луч (прямая), ориентированный определённым образом.

- Плоскостная зона обнаружения - определённо ориентированная плоскость (вертикально, горизонтально или под некоторым углом). Может формироваться с помощью совокупности линейных зон обнаружения, находящихся в непосредственной близости друг от друга и принадлежащих одной плоскости.

- Объёмная зона обнаружения - трехмерный участок пространства, размеры которого превышают размеры окружающих предметов, объектов, в том числе и нарушителя.

По принципу действия.

Средства обнаружения подразделяются на:

- оптико-электронные (оптические, инфракрасные) - контролируют материальное поле инфракрасных волн;

- радиоволновые (микроволновые) - контролируют некоторые характеристики материального поля ЭМВ:

- амплитудно-модуляционные - контролируют параметр «амплитуда напряжённости» материального поля ЭМВ;

- частотно-модуляционные (доплеровские) - контролируют параметр «частота» материального поля СВЧ ЭМВ (используя эффект Доплера);

- ёмкостные - контролируют параметр «электрическая ёмкость» чувствительного элемента;

- индуктивные - контролируют параметр «индуктивность» чувствительного элемента;

- акустические - контролируют некоторые характеристики материального поля акустических волн. Виды акустических средств:

- ультразвуковые;

- звуковые;

- инфразвуковые;

- универсальные.
- вибрационные - контролируют возникновение процесса вибрации. Виды вибрационных средств:

- пьезоэлектрические - для обнаружения вибрации используется пьезоэффект;
- контактно-электризуемые (трибоэлектрические) - для обнаружения вибрации используется явление контактной электризации (трибоэлектрический эффект);
- вибромагнитометрические - для обнаружения вибрации используется явление электромагнитной индукции;
- проводно-локационные - для обнаружения вибрации используется принцип импульсной рефлектометрии, или проводной локации, в кабельном ЧЭ;
- тензорезисторные - для обнаружения вибрации используется резистивный чувствительный элемент;
- манометрические - для обнаружения вибрации используется манометрический чувствительный элемент;
- оптоволоконные - для обнаружения вибрации используется оптоволоконный чувствительный элемент;
- комбинированные - для обнаружения вибрации используются разнородные по техническому исполнению чувствительные элементы, входящие в состав одного средства.

Примечание: часть перечисленных вибрационных средств, оптимизированных для обнаружения сейсмических вибраций, могут носить название «сейсмические».

- Электромагнитомеханические/контактные - обнаружение происходит вследствие размыкания контактов электрической цепи при воздействии нарушителя. Подразделяются на:

- омические;
- электроконтактные;
- магнитоконтактные;
- ударноконтактные;
- комбинированные.
- Комбинированные - для обнаружения используются разнородные по физическому принципу действия чувствительные элементы, входящие в состав одного средства.

По способу формирования зоны обнаружения (регистрации воздействия):

- Активные. СО самостоятельно формируют искусственное материальное поле (сигнал) в зоне обнаружения и контролируют параметры этого поля (например: СВЧ-излучение, ультразвуковое излучение).
- Пассивные. СО контролируют параметры естественного материального поля (например: инфракрасное излучение, звуковые волны).

По количеству зон обнаружения, создаваемых СО: однозоновые, двух и более зоновые (многозоновые).

По количеству трактов обработки сигнала (каналов) СО: одноканальные, двух и более канальные (многоканальные).

По конструктивному исполнению активные опико-электронные, радиоволновые, ультразвуковые могут подразделяться на:

- однопозиционные - передатчик (излучатель) и приёмник находятся в одной точке пространства, как правило, выполнены в одном корпусе, блоке;

- двухпозиционные - передатчик (излучатель) и приёмник разнесены в пространстве относительно друг друга.

По способу приведения в действие:

- ручные (перевод в тревожное состояние производится человеком);

- автоматические (перевод в тревожное состояние производится самим средством).

По уровню маскировки: видимые и скрытые.

По способу обработки сигналов:

- Аналоговые обрабатывают детектированный сигнал (первичного электрического сигнала) с помощью классических схем, позволяющих выполнять преобразования аналоговых сигналов.

- Цифровые оцифровывают аналоговый сигнал и обрабатывают с применением элементов «жесткой логики» и/или микроконтроллеров.

В настоящее время большинство отечественных СО являются аналоговыми, а большинство зарубежных - цифровыми. Цифровые имеют более качественные алгоритмы обработки сигнала по отношению к аналоговым, однако, более дорогие. Оптимальным соотношением «цена-качество» в большинстве случаев обладают отечественные разработки.

По способу реализации функции проверки работоспособности:

- поддерживают функцию дистанционного контроля;

- поддерживают функцию самоконтроля;

- неконтролируемые.

Функция дистанционного контроля предполагает следующий способ определения работоспособности СО: оператор посылает специальный сигнал на СО. Этот сигнал приводит в действие схему проверки работоспособности, которая имитирует воздействие признаков опасности (воздействие нарушителя) и/или проверяет узлы приёмного тракта и модуля анализирующего СО. В случае работоспособности СО переводится в тревожное состояние. Отсутствие тревожного извещения будет свидетельствовать:

- об отказе средства;

- о неправильной настройке и регулировке;
- попытке блокирования составных частей.

Функция самоконтроля также предполагает проверку работоспособности средства, но другим способом. СО периодически, через определённые промежутки времени, имитирует воздействие признаков опасности (воздействие нарушителя) и/или проверяет узлы приёмного тракта и модуля анализирующего. В случае работоспособности остаётся в дежурном состоянии. Только в случае неисправности вырабатывает тревожное извещение. Более сложные СО такого вида позволяют анализировать неисправность и вырабатывают соответствующее извещение, позволяющее более эффективно оценить его состояние.

Применение обеих функций позволяет повысить надёжность обнаружения.

Неконтролируемые СО не способны оповестить о своём неисправном состоянии или попытке блокирования, и поэтому являются более уязвимыми.

По питающему напряжению:

- не требующие питания;
- запитываемые по шлейфу сигнализации;
- низковольтные: 12 В, 24 В постоянного тока, 36 В переменного тока;
- высоковольтные: 110 В, 220 В переменного тока.

Основные виды помех, характерные для СО:

- Электромагнитное излучение (ЭМИ) радио- и СВЧ-диапазона. Источником являются электроустановки, электроагрегаты, радиостанции, высоковольтные и бытовые линии электропередач (в том числе электропроводка), бытовые электроприборы, телефоны, грозовые разряды. Оказывает заметное воздействие на радиоволновые СО, на остальные, за исключением электро-магнитомеханические (контактные) СО, может оказывать влияние, поэтому необходимо учитывать при установке и грамотно располагать средства.

- ЭМИ инфракрасного и видимого диапазона. Источником являются Солнце, осветительные приборы, фары автомобилей. Оказывает заметное воздействие на оптико-электронные СО, на остальных не сказывается.

- Акустические шумы. Источником являются механические установки и механизмы, транспортные средства всех видов, бытовые приборы, телефоны. Оказывает заметное воздействие на акустические и вибрационные СО, на остальных не сказывается.

- Вибрации. Источником являются механические установки и механизмы, транспортные средства всех видов, бытовые приборы, ветровые нагрузки. Оказывает заметное воздействие на вибрационные СО, на остальные может оказывать влияние, поэтому необходимо учитывать при установке и грамотно располагать средства.

- Перемещения и действия в зоне обнаружения. Источником являются животные, птицы, насекомые. Могут оказывать влияние на все СО, поэтому необходимо учитывать при установке и грамотно располагать средства.

- Перемещения и действия вне зоны обнаружения. Источником являются любые крупные и мелкие объекты. Могут оказывать влияние на все СО, за исключением активных оптико-электронных и электро-магнитомеханических (контактных) СО, поэтому необходимо учитывать при установке и грамотно располагать средства.

Интегрированные систем безопасности

Основу системы защиты составляют технические средства обнаружения, отражения и ликвидации. Охранная сигнализация и охранное телевидение, например, относятся к средствам обнаружения угроз. Заборы и ограждения вокруг территории объекта - это средства отражения несанкционированного проникновения на территорию; усиленные двери, стены и потолки сейфовой комнаты защищают от стихийных бедствий и аварий, а кроме того, в определенной мере служат защитой и от подслушивания и вторжения (рис. 5.5).

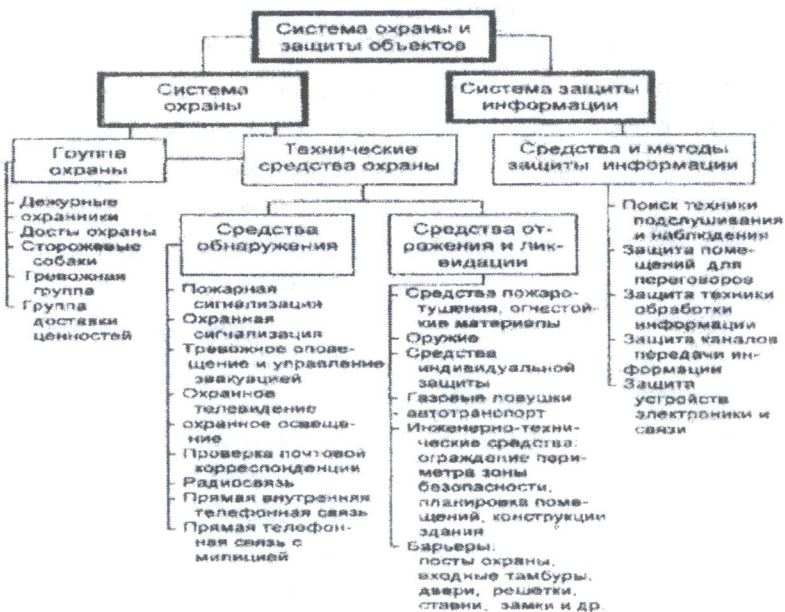


Рис. 5.5 - Обобщенная схема системы охраны и защиты объекта

Функции ликвидации угроз осуществляют, например, система автоматического пожаротушения (для ликвидации пожара) и тревожная группа службы охраны (служба безопасности), которая должна задержать и обезвредить злоумышленника, проникшего на объект.

Если возникает необходимость создать систему защиты и выбрать оптимальные с точки зрения затрат технические средства, то удобнее разделить их на основные и дополнительные средства защиты. К основным следует отнести пожарную и охранную сигнализацию, охранное телевидение, охранное освещение, инженерно-техническую защиту.

Дополнительные средства защиты способствуют более оперативному обнаружению угроз, повышают эффективность их отражения и ликвидации. К дополнительным средствам защиты можно отнести:

- внутреннюю и прямую телефонную связь на объекте;
- прямую (без набора) телефонную связь с ближайшим отделением полиции;
- радиосвязь между сотрудниками охраны с помощью переносных малогабаритных радиостанций (переговорных устройств). Такой вид связи может использоваться не только сотрудниками охраны, но и другим персоналом;
- систему оповещения, которая состоит из сети звонков и громкоговорителей, устанавливаемых на всех участках объекта для оповещения условными сигналами и фразами о каких-либо видах угроз.

Основным средством обнаружения являются системы сигнализации, которые должны зафиксировать приближение или начало самых разнообразных видов угроз - от пожара и аварий до попыток проникновения на объект, в компьютерную сеть или сети связи.

Объективная необходимость построения высокоэффективных систем безопасности объектов в условиях резкого обострения криминогенной обстановки привела к разработке наукоемких интегрированных систем безопасности (ИСБ). ИСБ по существу нацелена на реализацию идей системной концепции обеспечения комплексной безопасности объекта с параллельным (интегрированным с задачами обеспечения безопасности) решением задач автоматизации управления широкой гаммой систем жизнеобеспечения объекта, как то: энергоснабжением, вентиляцией, отоплением, водоснабжением, лифтовым оборудованием, кондиционированием и т.д.

Среди функций, обязательных для исполнения в контуре ИСБ следует считать:

- контроль за большим количеством помещений с созданием нескольких рубежей защиты (ИСБ разрабатывается только для больших объектов и зданий);

- иерархический доступ сотрудников и посетителей в помещения с четким разграничением полномочий по праву доступа в помещения по времени суток и по дням недели;

- идентификацию и аутентификацию личности человека, пересекающего рубеж контроля;

- предупреждение утечки информации;

- предупреждение попадания на объект запрещенных материалов и оборудования;

- накопление документальных материалов для использования их при рассмотрении и анализе происшествий;

- оперативный (автоматизированный) инструктаж работников охраны о порядке действий в различных штатных и нештатных ситуациях путем автоматического вывода на экран монитора инструкций в нужный момент;

- обеспечение полной интеграции систем видеонаблюдения, сигнализации, мониторинга доступа, оповещения, связи между персоналом СБ (О), персоналом службы пожарной безопасности, персоналом служб жизнеобеспечения объекта и т.д.;

- обеспечение взаимодействия постов охраны и органов правопорядка при несении охраны и в случае происшествий;

- слежение за точным исполнением персоналом охраны своих служебных обязанностей.

Большинство ИСБ строятся по принципу двухуровневого интегрирования.

Первый уровень — системный. Центральный процессор объединяет все подсистемы ИСО и обеспечивает их взаимодействие. Каждая из подсистем автоматически выполняет действия при поступлении определенного сигнала от другой подсистемы.

Второй уровень — модульный. Контроллеры «местного» значения управляют небольшой группой СО, телевизионных камер, считывателей, исполнительных устройств и т.п.

Такое построение ИСБ имеет ряд преимуществ. Благодаря гибкой архитектуре система легко конструируется из определенного набора модулей и блоков для любых объектов. В процессе эксплуатации достаточно расширять и совершенствовать функции системы подключением различных регистрирующих и исполнительных устройств.

ИСБ строятся на базе компьютерных технологий и структурно могут быть разделены на следующие составные части:

устройства приема, передачи и обработки сигналов, позволяющие получать максимально полную информацию и воссоздавать на центральном пульте охраны всестороннюю и объективную характеристику состояния помещений и территории объекта, работоспособности аппаратуры и оборудования;

исполнительные устройства, способные при необходимости действовать автоматически или по команде оператора;

пункт (или пункты) контроля и управления системой отображения информации, посредством которых операторы могут следить за работой всей ИСБ;

центральный процессор, наглядно представляющий и накапливающий информацию для ее последующей обработки;

коммуникации, с помощью которых осуществляется обмен информацией между элементами ИСБ и операторами.

Такая структура ИСБ обеспечивает им следующие функциональные возможности: контроль за большим количеством помещений и территорий с организацией нескольких рубежей охраны; многоуровневый доступ сотрудников и посетителей с четким разграничением полномочий по праву доступа в определенные охраняемые зоны по времени суток и дням недели; идентификацию объекта, пересекающего определенный рубеж; распознавание нарушителя, позволяющее персоналу охраны принимать наиболее рациональные меры противодействия; взаимодействие постов охраны и органов правопорядка в процессе работы по охране и в случаях локализации происшествий; накопление документальных материалов для использования их при расследовании и анализе происшествий.

Возможность гибкого программирования ИСБ и отдельных подсистем позволяет активно противодействовать таким несанкционированным действиям, как прерывание каналов передачи тревожной информации, частичная нейтрализация системы лицами, имеющими доступ к отдельным ее элементам и подсистемам, уничтожение информации о происшествии, нарушение персоналом охраны установленного порядка несения службы и т.п.

Телевизионные системы видеоконтроля

Напомним, что любое средство охранной сигнализации в ответ на внешнее воздействие, характерное для нарушителя, находящегося в охраняемой зоне, вырабатывает сигнал тревоги с определенной вероятностью. Существует и возможность ложной подачи тревоги. Это вызывает необходимость наличия средства идентификации оператором процессов, происходящих в охраняемых зонах и на подступах к ним. В качестве таких средств наиболее оптимально с позиций восприятия человеком-оператором применение телевизионной аппаратуры замкнутых видеосистем.

Телевизионные системы видеоконтроля (ТСВ) играют наиболее существенную роль в структуре ИСБ, так как выводят систему охраны объекта на качественно более высокий уровень. Ценность ТСВ состоит в том, что они позволяют получить визуальную картину состояния охраняемого объекта, обладающую такой высокой информативностью, какую не могут дать никакие другие технические средства охраны. При этом сотрудник СБ(О)

находится вдали от зоны наблюдения (т.е. на безопасном расстоянии). Это создает ему условия для достаточно спокойного анализа получаемой информации и принятия обдуманного решения.

Рассмотрим основные компоненты ТСВ.

Телевизионная камера - это устройство, которое преобразует оптическое изображение наблюдаемого объекта (сцены) в электрический видеосигнал определенного стандарта (набора требований к структуре и характеру составляющих видеосигнала, позволяющего стандартизировать процесс приема/передачи видеоизображений). Телекамера является важнейшим элементом системы, так как именно с нее в систему поступает первичная информация об объекте и именно ее характеристиками определяется качество изображения в целом.

Камеры различают:

- корпусные и бескорпусные;
- черно-белого и цветного изображения;
- обычной и повышенной чувствительности;
- обычного и высокого разрешения;
- для внутреннего и наружного наблюдения;
- для скрытого наблюдения.

Качество телекамеры определяется целым рядом показателей, однако в большинстве случаев достаточно ориентироваться на следующие ее характеристики:

- Оптический формат (размер фоточувствительной области ПЗС-матрицы в дюймах);
- Разрешающая способность (разрешение) (максимальное количество телевизионных линий (ТВЛ), различаемых визуально в выходном сигнале камеры при минимально допустимой глубине модуляции;
- Пороговая чувствительность (чувствительность) (минимальная освещенность на ПЗС-матрице, при которой камера сохраняет работоспособность);
- наличием синхронизации (привязка видеосигнала к фазе сетевого напряжения или внешнего источника синхронимпульсов или другого видеосигнала);
- наличием электронного "затвора" или электронной диафрагмы или автоирисом (элемент электронной части ПЗС-матрицы, обеспечивающий автоматическую регулировку выдержки в зависимости от уровня освещенности);
- автоматической регулировкой усиления (свойство электронной части камеры изменять коэффициент усиления в видеотракте в зависимости от уровня видеосигнала);
- отношением сигнал/шум (чем оно выше, тем выше качество изображения);

- Гамма-коррекция видеосигнала (внесение нелинейных искажений в видеосигнал для лучшего воспроизведения);
- Компенсация "света сзади" (компенсация засветки) (способность камеры автоматически устанавливать выдержку и параметры усиления по выбранному фрагменту изображения);
- Каналом звука (обеспечивает акустический контроль контролируемого помещения с помощью встроенного в камеру монофонического микрофона);
- Конструкция узла присоединения объектива (Если камера не имеет встроенного объектива, то в ее конструкции предусмотрен узел присоединения для установки сменных объективов).
- Напряжение питания (Большинство телекамер питаются либо от сети переменного тока 220В/50Гц, либо от источников постоянного тока напряжением 12В).

- Узел крепления телекамеры к несущим деталям (предназначен для фиксации конструкции телекамеры в кожухе, на кронштейне, поворотном устройстве и т.п.).

Для камер цветного изображения важны такие характеристики как автоматический баланс белого (способность камеры обеспечивать правильную цветопередачу при изменении условий освещенности наблюдаемых объектов) и стандарт кодирования светового сигнала.

В зависимости от требований, предъявляемых к ТСВ, камеры могут оснащаться различными устройствами: объективами, защитными или декоративными кожухами (элементами камуфлирования), термостатами, кронштейнами, поворотными устройствами.

Объектив - это устройство, формирующее изображение объекта в плоскости прибора с зарядовой связью (ПЗС-матрицы) и характеризуется следующими показателями: фокусным расстоянием f (мм), наличием трансфокатора, возможность регулирования диафрагмы.

По конструктивному признаку телевизионные камеры можно подразделить на корпусные и бескорпусные. Бескорпусные камеры имеют значительно меньшие габариты и стоимость по сравнению с камерами в корпусе и предназначены для систем скрытого наблюдения. Камеры для открытого внутреннего наблюдения размещаются в защитных корпусах (кожухах), которые имеют разную форму (сфера, полусфера и т.д.), габариты, конструкцию крепления (потолочная, настенная, угловая) и позволяют выбрать оформление, наиболее подходящее к конкретному интерьеру. Камеры для использования на открытом воздухе помещаются в защитные кожухи, оборудованные подогревом - гермокожухи. Гермокожухи предназначены для работы в широком диапазоне климатических условий и позволяют использовать различные комбинации телекамер и объективов. Кожух снабжен солнцезащитным козырьком (либо фильтром), платой для установки камеры, термостатом и коммутационной панелью. Некоторые гермокожухи имеют дополнительное оборудование - вентиляторы, дворники,

омыватели стекла. Следует отметить, что импортные нагреватели не всегда отвечают российским климатическим условиям и не рассчитаны на сильные морозы.

Поворотные устройства предназначены для телекамер с дистанционным управлением. Они обеспечивают поворот в горизонтальной и в вертикальной плоскостях либо только в горизонтальной. Различают поворотные устройства с постоянной и с регулируемой угловой скоростью перемещения. Сигналы управления камерами преобразуются в заданные механические перемещения с помощью приемников телеметрических сигналов управления.

Как правило, вместе с поворотными устройствами поставляются пульта управления, с помощью которых можно манипулировать также трансфокаторами объективов, если требуется получить укрупненное изображение,

Устройства инфракрасной подсветки. Для обеспечения работоспособности камеры в полной темноте используются устройства местной ИК-подсветки и ИК-прожекторы, осуществляющие облучение наблюдаемого объекта инфракрасными лучами. Однако эти устройства дают небольшой угол подсветки, что не позволяет качественно контролировать всю зону. Кроме этого, ИК-прожекторы достаточно дороги.

Кронштейны служат для крепления камер к стенам, панелям и другим несущим конструкциям и позволяют точно ориентировать поле зрения камеры в нужном направлении. Различают кронштейны для горизонтальной поверхности, для вертикальной поверхности, телескопические и т.п. Исполнение кронштейнов определяется, главным образом, эстетическими требованиями и нагрузкой: на кронштейнах для внутреннего применения крепятся камеры в несколько сотен граммов, на кронштейнах для уличного применения - массой несколько килограммов.

Видеомониторы - это устройства, преобразующие видеосигналы в двухмерное изображение. Видеомониторы являются изделиями, специально предназначенными для использования в ТСВ (высокая надежность при круглосуточной работе, частом переключении кадров и т.п.), поэтому замена их обычными приемниками телевизионного изображения недопустима. Кроме того, многие видеомониторы снабжены встроенными устройствами для приема сигналов от нескольких камер - видеокоммутаторами. Мониторы делятся на два класса - мониторы черно-белого и цветного изображения. Основные характеристики мониторов - размер экрана по диагонали и разрешающая способность по горизонтали.

Видеодетектор движения - представляет собой электронный блок, который хранит в памяти текущее изображение с телекамеры и подает сигнал тревоги при возникновении изменений в охраняемой зоне. Видеодетекторы применяются, главным образом, в системах охраны крупных объектов, где оператору приходится контролировать большое количество камер. Различают аналоговые и цифровые детекторы движения. Наиболее простыми и

дешевыми являются аналоговые детекторы, действие которых можно, при некоторых допущениях, сравнить с действием охранных извещателей, подключаемых к тревожным входам регистраторов и т.п. Цифровые видеодетекторы движения - это многоканальные устройства, которые позволяют разбивать каждую охраняемую зону на отдельные блоки, для каждого из которых устанавливается свой порог срабатывания - чем выше этот порог, тем большие изменения должны произойти на "картинке". Кроме этого, характеристики движения (начало движения, направление, скорость и т.п.), можно задавать программным путем. Это позволяет, например, не воспринимать человека, движущегося в направлении от охраняемого объекта либо параллельно ему на некотором безопасном расстоянии, как нарушителя. Настройка системы с цифровыми детекторами на оптимальный режим должна производиться с учетом особенностей места установки телекамеры и характеристик охраняемого объекта (вероятных путей перемещения нарушителя, наличия уязвимых мест и т.п.), иначе трудно избежать большого количества ложных срабатываний или, наоборот, пропуска нарушителя. Цифровые видеодетекторы движения применяются в сложных ТСВ высокого класса.

Видеорегистраторы - представляют собой высокотехнологические системы видеозаписи и управления, обладающие широкими функциональными возможностями. Они предназначены для записи видеосигналов от нескольких (до 32) камер на один носитель, воспроизведения полученной информации и обработку сигналов тревоги. Видеорегистраторы позволяют осуществлять переключение между различными методами записи, что дает возможность либо записывать то, что появляется на экране, либо просматривать на экране изображения от одних камер, записывая в это же время изображения от других камер. Благодаря наличию нескольких режимов вывода изображений на экран записанные изображения могут просматриваться на одном мониторе в полноэкранный режим, режимах квадрированного экрана и "картинка в картинке" либо в мультиэкранном режиме.

5.2 Технические средства досмотра пассажиров, багажа, ручной клади и почтовых отправлений

Технические средства досмотра предназначены для обнаружения предметов, запрещенных к перевозке на железнодорожном транспорте.

С точки зрения процесса поиска и обнаружения этих предметов можно выделить четыре категории:

- огнестрельное оружие;
- взрывчатые вещества;
- холодное оружие;
- баллончики с нервно-паралитическими средствами;

- наркотические средства.

Не существует какого-либо одного физического свойства, которое бы отличало эти вещества от других, безопасных предметов, однако во многих случаях его можно обнаружить по следующим признакам:

- наличие металла;
- наличие взрывчатого вещества;
- внешнему виду.

Основные технические средства досмотра:

- Металлодетекторы (стационарные и портативные);
- Рентгентелевизионные установки (стационарные и переносные);
- Аппаратура радиационного контроля (стационарная и портативная);
- Стационарная рентгеновская сканирующая аппаратура;
- Аппаратура обнаружения паров взрывчатых веществ;
- Спектрометрический комплекс на основе метода меченых нейтронов;
- Система видеонаблюдения.

Контроль людей и их ручной клади и багажа осуществляется независимо.

Практически организуется два параллельных потока, имеющих точки пересечения.

Для контроля людей на наличие оружия и взрывных устройств под одеждой используются стационарные и портативные металлодетекторы, в некоторых случаях рентгеновская сканирующая аппаратура. Основным техническим средством досмотра ручной клади и багажа являются рентгентелевизионные установки (интроскопы). Через стационарный металлодетектор и рентгеновская сканирующая аппаратура человек должен проходить без ручной клади и багажа.

Датчики стационарного радиометра целесообразно устанавливать прямо на входе, когда человек еще имеет ручную кладь при себе. При их срабатывании источник излучения обнаруживается с помощью поискового сигнализатора излучения и систем видеонаблюдения.

Для обнаружения взрывчатых веществ, как на человеке, так и в ручной клади используется одна и те же аппаратура - детекторы паров взрывчатых веществ.

При организации досмотровых участков необходимо учитывать взаимное влияние приборов друг на друга, а также влияние на работу аппаратуры внешних помех.

Могут взаимно влиять друг на друга при совместном использовании портативные и стационарные металлодетекторы.

Взаимное влияние рентгеновской аппаратуры и металлодетекторов устраняется правильным выбором их взаимного расположения.

Источниками внешних помех для металлодетекторов являются, прежде всего, источники сильных электромагнитных полей (силовые трансформаторы, магнитные переключатели, линии передачи импульсных электрических сигналов и т.п.), движущиеся на достаточно близком расстоянии крупные металлические предметы.

Выбор технических средств для досмотрового участка и направленность их использования определяются двумя факторами: эффективностью и минимальностью возможного ущерба контролируемому объекту. Этими факторами объясняется применение в основном электромагнитных методов и устройств. Они достаточно эффективно выявляют под одеждой огнестрельное оружие и крупные металлические предметы, обладают селективностью по отношению к предметам личного пользования из металла и не наносят вреда здоровью контролируемого человека. Рентгеновская аппаратура используется для проверки ручной клади, упаковок, багажа и подобных объектов. Современные образцы этой техники создают минимальные дозовые нагрузки на обследуемый объект, не влияющие на кинофотоматериалы, химические и лекарственные препараты. Другие типы используемой на посту контроля аппаратуры (детекторы паров взрывчатых веществ и радиометры), являясь пассивными, не воздействуют на контролируемый объект и могут использоваться для проверки людей и их ручной клади.

Металлодетекторы

Принцип обнаружения металла достаточно прост: под воздействием переменного магнитного поля в любом проводнике возникает электрический ток, который в свою очередь создает свое магнитное поле.

Металлодетектор стационарный.

Стационарный металлодетектор (рис. 5.6) предназначен для обнаружения перемещения через контрольную зону помещения металлических предметов, в т.ч. легкого огнестрельного и холодного оружия, металлосодержащих взрывных устройств, скрываемых от непосредственного визуального наблюдения под одеждой.

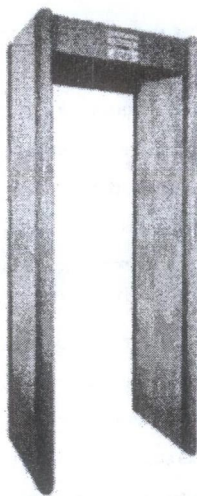


Рис. 5.6 - Металлодетектор стационарный

Принцип действия.

Принцип действия металлодетектора основан на изменении пространственного распределения низкочастотного электромагнитного поля при внесении металлических предметов в область поля. Электромагнитное поле создается с помощью двух катушек возбуждения расположенных в боковых стенках рамки. Рабочие частоты катушек различны. Изменения поля регистрируются несколькими (2-10) приемными катушками, расположенными также в боковых стенках, парно с каждой стороны. Обработка полученных сигналов обнаружения и их фильтрация осуществляется в цифровом виде с помощью сигнального процессора. Полученные сигналы анализируются устройством обработки. Превышение сигналом заданной величины порога обнаружения в какой-либо из зон генерирует звуковой и световой сигналы обнаружения (тревоги). Величина порога может быть скорректирована индивидуально по высоте контрольной зоны обнаружения. Так же коррекция позволяет достичь однородности чувствительности по всей контрольной зоне. Проносимый металлический предмет по мере движения в контрольной зоне наводит сигнал в приемных катушках. После обработки сигналов обнаруженный металлический предмет в контрольной зоне локализуется световыми индикаторами, расположенными в торцах боковых панелей. Локализация может формироваться по высоте прохода (несколько зон обнаружения) и ширине (слева, справа, в центре).

Технические характеристики.

Вероятность обнаружения при скорости прохода 0,2 до 5,0 м/сек не менее - 0,98;

- Локализация местонахождения объекта (многозонность)

- Пропускная способность - до 50 чел/мин;

- Компенсация влияния на работу неподвижных металлических предметов и конструкций вблизи контрольной зоны;

- Время непрерывной работы без дополнительной настройки - 24 ч.

Основными преимуществами стационарных металлодетекторов по сравнению с портативными являются высокое быстродействие и надежность показаний. В отличие от портативных металлодетекторов в значительно меньшей степени зависит от квалификации оператора.

Портативный металлодетектор.

Портативный металлодетектор (рис. 5.7) предназначен для повторного досмотра с целью обнаружения более точного места нахождения металлических предметов, зарегистрированных стационарным металлоискателем.

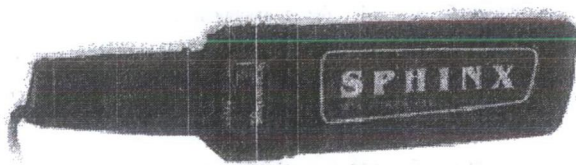


Рис. 5.7 – Портативный металлодетектор

Принцип действия.

В портативных металлодетекторах быстро изменяющееся магнитное поле создается катушкой индуктивности. Такое поле наводит в любом расположенном поблизости металлическом предмете циркулирующие токи, которые называются вихревыми токами. Создаваемое этими токами вторичное поле регистрируется либо той же катушкой, либо отдельной катушкой, установленной на данном приборе. Способность металлодетектора обнаруживать металлические предметы зависит не только от массы предмета, но и от его формы и ориентации по отношению к катушкам.

Технические характеристики

- Максимальная дальность обнаружения металлических предметов - 2,5-25 см;

- Время непрерывной работы от аккумулятора - более 15 часов;

- Свистовая, звуковая и виброиндикация тревоги;

- Автоматический контроль разряда батарей;
- Кнопка оперативного снижения чувствительности при работе;
- Ударопрочный корпус;
- Легкий вес, защитное покрытие;
- Разъем для подключения наушников/зарядки аккумулятора.

Рентгенотелевизионные установки

Когда-то считалось, что рентгеновская аппаратура для досмотра багажа - это просто более сложные детекторы для обнаружения металла. Действительно, первые рентгеновские установки позволяли получать лишь простое черно-белое изображение, однако более поздние модели такого оборудования обеспечивают более высокое качество изображения и характеристики обнаружения и поэтому имеют гораздо более широкое применение.

Типы и виды установок досмотра багажа и товаров (РУДБТ).

В настоящее время в соответствии с гигиеническими требованиями делятся на 3 типа:

1. стационарные с закрытой досмотровой камерой, щелевым пучком излучения и движущимся объектом контроля. В установках типа досмотровая камера окружена стационарной радиационной защитой, обеспечивающей безопасные условия работы и исключающей возможность облучения людей прямым пучком излучения. Высокое напряжение подается на рентгеновскую трубку только на период прохождения объектом зоны контроля.

2. стационарные с закрытой камерой, широким пучком излучения и неподвижным объектом контроля.

3. мобильные РУДБТ с источниками без стационарной защиты. Ограничение облучения персонала достигается его удалением на некоторое достаточно большое расстояние от точки контроля и переносными защитными устройствами.

По конструкции и назначению РУДБТ можно разделить на:

- устройства подповерхностного зондирования («Ватсон»);
- флюорографические установки «прямого» изображения («Короб»);
- переносные малогабаритные рентгенотелевизионные установки (РТУ) сканирующего типа («Норка»);

- стационарные рентгенотелевизионные установки (РТУ) сканирующего типа для досмотра багажа, товаров и почтовых отправлений. Мобильные или передвижные системы встроены в базовый элемент которых они являются (Rapiscan, Fi- Scan, Hi- Scan, Microdoza).

В свою очередь, стационарные установки сканирующего типа можно разделить по расположению генератора рентгеновского излучения (верхнее или боковое) и по типу

коллиматора (вращающийся дисковый или неподвижный щелевой). В последнее время широкое применение находят установки, позволяющие рассматривать объекты в нескольких плоскостях. Достигается это за счет двух и более генераторов рентгеновского излучения или за счет перемещения рентгеновского генератора.

- рентгенотелевизионные установки сканирующего типа для досмотра транспортных средств и крупногабаритных объектов. Инспекторские Досмотровые Комплексы.

- переносные рентгенотелевизионные установки сканирующего или флюорографического типа для досмотра багажа, товаров и конструкций транспортных средств.

Рентгенотелевизионная установка стационарная

Рентгеновские установки для досмотра багажа (рис. 5.8) являются удобным средством быстрой проверки внутреннего содержимого объектов без нарушения его упаковки и причинения какого-либо ущерба. Выпускаются установки с различными размерами рабочей камеры: от типовых размеров 600 мм (ширина) x 400 мм (высота) для досмотра ручной клади пассажиров до 1650 мм (ширина) x 1500 мм (высота) для досмотра грузов. Такое разнообразие дает возможность пропускать через установки и получать рентгеновское изображение большинства предметов, которые можно легко перемещать.

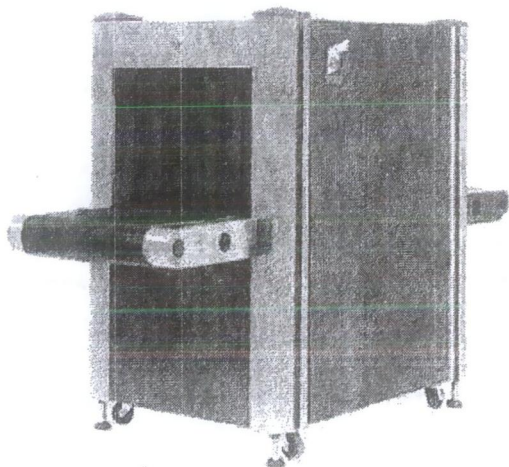


Рис. 5.8 – Рентгеновская установка для досмотра багажа

Принцип действия

Во всех современных установках, независимо от размеров рабочей камеры, изображение

формируется методом построчного сканирования. По мере перемещения подвергаемого досмотру предмета багажа внутри рабочей камеры рентгеновской установки датчик включает источник рентгеновского излучения, который формирует узкие веерообразные лучи, облучающие тонкую полосу приемников рентгеновского излучения. Лента транспортера установки движется с постоянной скоростью, обычно 0,2 м/с, и при пересечении каждым участком предмета рентгеновского луча регистрируется и запоминается его изображение. Таким способом формируется изображение, которое построчно отображается на экране монитора.

Почти все современные рентгеновские установки для досмотра багажа отображают материалы разного типа разным цветом. Органические материалы (некоторые виды взрывчатых веществ и наркотиков, кожа, продукты питания, туалетные средства и т.д.) обычно отображаются в оранжевом цвете. Предметы из металла (стали, меди, никеля и т.д.) - в синем цвете, а сочетание органических и металлических материалов, а также предметы из алюминия и стекла отображаются в синем цвете. Некоторые предметы, например из толстого металла, сильно поглощают рентгеновское излучение, и поэтому будут выглядеть черными. Такое выделение типа материалов может помочь работающему на установке оператору определить, является ли тот или иной предмет опасным или возможно представляет собой предмет контрабанды.

На схеме показаны три основные функциональные системы рентгеновских аппаратов сканирующего типа: система управления, рентгеновская система и система получения изображения.

Мозгом системы управления является микропроцессорный программированный блок управления. Он получает управляющие сигналы от соответствующих управляющих кнопок пульта управления оператора, от световых датчиков зоны включения и выключения рентгеновского излучения, регистратора скорости движения конвейера, а также подаёт команды на конвейерную ленту, рентгеновский генератор, монитор и модуль детекторной линейки.

Схема построения рентгеноотелевизионного аппарата выполнена по методу сканирующего луча (рис. 5.9).

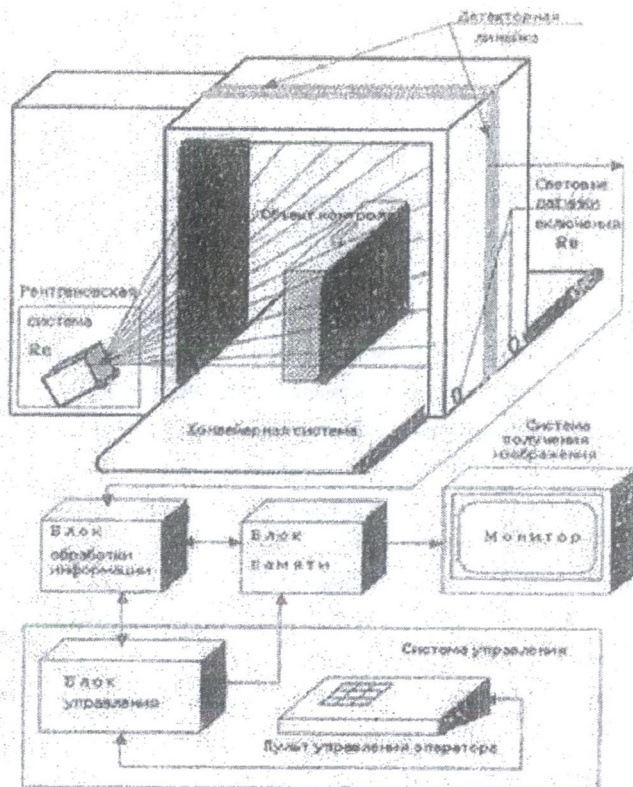


Рис. 5.9 – Схема построения рентгенотелевизионного аппарата

Рентгенотелевизионная установка содержит собственно рентгеновский генератор, коллиматорное устройство, блок управления режимом работы генератора и энергопитанием, систему получения изображения, а также световые датчики включения рентгеновского излучения.

Особо следует обратить внимание на выполнение в рентгенотелевизионных установках сканирующего типа радиационной защиты. Она делается особо тщательно и предусматривает защиту собственно рентгеновского генератора специальным свинцовым кожухом; конструкция контрольного туннеля также выполняется из металлических листов толщиной 1,5 - 2,5мм; детекторная линейка снабжается специальным свинцовым экраном; загрузочно-разгрузочные арки туннеля закрываются резиновыми оцинкованными полосками (лентами), также экранирующими рассеянное рентгеновское излучение. Это, кроме

обеспечения безопасности продуктов, фотоматериалов и лекарственных препаратов, позволяет добиться минимально возможных, полностью безопасных для человека доз рентгеновского излучения на поверхности аппарата.

Технические характеристики

- Скорость движения транспортера не менее 0,20 м/с;
- Проникающая способность по стали - не менее 32 мм;
- Предельная контрастная чувствительность - обнаружение одиночного медного провода диаметром не более 0,09 мм;
- Разрешающая способность - не менее 0,3 пар линий на миллиметр.

Установка обеспечивает работу в течение 24 часов в сутки, регистрацию количества циклов контроля, числа включений и времени работы рентгеновского генератора.

Установка контролирует объекты в прямом и обратном движении транспортной ленты, а также осуществляет экстренную остановку ленты транспортера на любом этапе контроля.

Почти все рентгеновское оборудование для досмотра багажа имеют целый ряд средств для повышения качества изображения, которые дают возможность оператору более эффективно анализировать изображение. С помощью таких средств можно регулировать контрастность изображения и таким образом выделять для удобства наблюдения светлые и темные участки изображения. Средство для выделения контуров позволяет, например, более четко видеть отдельные провода. Имеется также возможность для наблюдения только органических или только неорганических предметов. Каждый изготовитель предлагает стандартный набор таких средств, а также много дополнительных; их можно заказать и вывести на панель управления в зависимости от назначения приобретаемого оборудования.

Рентгентелевизионная установка переносная.

Портативная рентгентелевизионная установка (рис. 5.10) предназначена для обследования взрывоопасных и подозрительных предметов с документированием результатов контроля в электронном виде и отображением на экране монитора встроенного компьютера. Особенностью установки является возможность работы в проводном и беспроводном режимах.

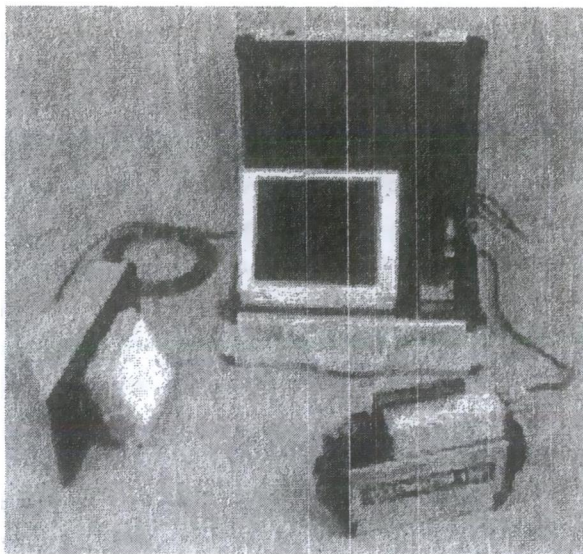


Рис. 5.10 – Портативная рентгентелевизионная установка

Принцип действия

В переносном рентгентелевизионной установке используется метод рентгенографии, который основан на получении информации об объекте путем просвечивания его рентгеновским излучением. Источник рентгеновского излучения формирует конусообразный пучок рентгеновских лучей, который направляется на исследуемый объект. Рентгеновское излучение, пройдя через исследуемый объект, преобразуется на рентгеноскопическом экране устройства визуализации в теневое оптическое изображение, которое считывается телевизионной камерой высокого разрешения и в цифровом виде записывается в блоке управления и обработки изображений на базе ПК в архив для его последующего просмотра и анализа.

Технические характеристики

- Проникающая способность по стали - не менее 20 мм;
- Предельная контрастная чувствительность - обнаружение одиночного медного провода диаметром не более 0,09мм;
- Размер поля контроля – не менее 300х200 мм.

Обеспечение безопасности работы персонала обеспечивается только удалением на достаточное расстояние и требуется оцепление места проведения обследования предмета.

Аппаратура радиационного контроля

Аппаратура радиационного контроля обеспечивает обнаружение несанкционированного перемещения делящихся и радиоактивных материалов. Радиационный контроль проводится в два этапа стационарной и переносной аппаратурой.

Стационарная аппаратура работает в непрерывном автоматическом режиме и согласована с остальными элементами общей системы досмотрового участка. Такая схема обеспечивает тотальный контроль всех объектов, и позволяет оперативно выделить из общего пассажиропотока источник излучения. В случае автоматического срабатывания стационарной аппаратуры применяется второй этап радиационного контроля с применением переносных приборов для поиска источника излучения в багаже пассажира, измерения уровня излучения и первичной идентификации обнаруженного радиоактивного источника. Информация архивируется с использованием видеосредств.

Аппаратура радиационного контроля стационарная

Делящиеся материалы определяются по их гамма и нейтронному излучению. В стойках размещаются детекторы ионизирующего излучения, которые в состоянии фиксировать даже самые незначительные следы ядерных материалов.

Принцип действия

Принцип действия мониторов стационарной аппаратуры радиационного контроля основан на определении радиационного фона гамма и нейтронного излучения в момент прохода человека, сравнения полученных значений со значениями, измеренными в отсутствии людей в контролируемом пространстве монитора и выработки сигнала тревоги в случае достоверного превышения первых над вторыми. Эти мониторы не являются средствами измерения и не нуждаются в периодической проверке своих характеристик, но являются индикаторами наличия делящихся материалов у проходящего через контролируемое пространство монитора пассажира.

Технические характеристики

- Размеры контролируемого пространства 800х1500 мм;
- Скорость перемещения объекта не более 5 м/с;
- Возможность раздельной регистрации гамма и нейтронного излучения.
- Порог обнаружения – см. табл. 5.3.

Порог погружения

Значение порога обнаружения гамма-канала			
Ри-239, г	Активность источника, кБк		
	Va-133	Cs-137	Co-60
1	140	170	85

Вероятность обнаружения должна быть не ниже 0.95.

Аппаратура радиационного контроля портативная

Аппаратура предназначена:

- для поиска (обнаружение, локализация) радиоактивных материалов;
- для мониторинга уровня радиации;
- для измерения количественных характеристик ядерных излучений по альфа, бета, гамма и нейтронному каналам;
- для идентификации гамма-излучающих радионуклидов путем обработки гамма-спектров;

- для хранения измеренных гамма-спектров для их возможной обработки на компьютере.

Принцип действия

Радиометр представляет собой интеллектуальный многофункциональный прибор с микропроцессорным управлением и одним или несколькими блоком детектирования. Принцип действия радиометра основан на подсчете числа импульсов, поступающих с выходов детекторов, и вычислении мощности эквивалентной дозы при измерении фотонного излучения и плотности потока при измерении альфа-, бета-излучений.

Управление всеми режимами прибора осуществляет микроконтроллер, выполненный на базе микропроцессора. Микроконтроллер ведет обработку поступающей информации и осуществляет вывод результатов измерения или режимов работы прибора на матричный жидкокристаллический индикатор. В состав микроконтроллера входит энергонезависимая память, предназначенная для хранения установленных режимов работы и накопленных спектров. Накопленные в памяти прибора сцинтилляционные спектры можно переслать в компьютер по RS-интерфейсу с помощью специальной программы. Эта программа позволяет также произвести идентификацию состава вещества по сцинтилляционному спектру.

В качестве детектора альфа-, бета-излучения используется внешний выносной детектор на базе пропорционального счетчика. Подключение внешних выносных детекторов

осуществляется с помощью специальных кабелей через разъем.

Нейтронное излучение регистрируется с помощью встроенного коронного счетчика.

В качестве детекторов гамма-излучения используется сцинтиллятор на основе NaI и энергокомпенсированный счетчик Гейгера-Мюллера.

Технические характеристики

- Время измерения: не более 2 с.
- Диапазон энергий регистрируемых фотонов: от 0,05 до 3,0 МэВ.
- Диапазон измерения мощности амбиентного эквивалента дозы: от 0,05 до 10000 мкЗв/ч.
- Диапазон измерения амбиентного эквивалента дозы: от 1 до 1×10^6 мкЗв.
- Диапазон измерения плотности потока β - частиц (по ^{90}Sr): от 5 до 3×10^4 част/(мин $\times$ см²).
- Диапазон измерения плотности потока α - частиц (по ^{239}Pu): от 10 до 3×10^4 част/(мин $\times$ см²).
- Изменение чувствительности в зависимости от энергии излучения по отношению к излучению Cs-137 (0,66 МэВ): не более $\pm 30\%$.
- Анизотропия чувствительности в телесном угле 180 ° для излучения Cs-137 (0,66 МэВ): не более $\pm 35\%$.
- Время установления рабочего режима - не более 1 мин.
- Время непрерывной работы при уровне естественного радиационного фона 0,1 мкЗв/час
- не менее 700 ч.

Аппаратура обнаружения паров взрывчатых веществ

Взрывчатые вещества и наркотики можно обнаружить по присутствию паров, которые они выделяют, и по оставляемым ими следам микрочастиц. Обычно пары обнаруживают в окружающем воздухе, а частицы - как правило на поверхностях. Поскольку некоторые взрывчатые вещества и наркотики являются более летучими, чем другие, обнаружение одних целесообразно производить по парам, а других - по следам частиц. Например, взрывчатые вещества на основе нитроглицерина лучше всего обнаруживать по парам, а пластичные взрывчатые вещества - по пробам микрочастиц. Следует помнить, что работа оборудования для обнаружения паров основана на присутствии паров взрывчатых веществ и оно не способно обнаруживать взрывчатые вещества, которые не испаряются, или когда они помещены в герметичную упаковку.

Так же важным фактором для обнаружения являются условия, в которых находится взрывчатое вещество или объект, его содержащий, и прежде всего температура. Так, понижение температуры окружающей среды на 5 °С приводит к двукратному уменьшению давления насыщенных паров тротила. Столь сильная зависимость давления насыщенных паров от температуры особенно характерна для климатических условий, свойственных для

России. И как следствие, большая продолжительность низкотемпературных периодов делает проблематичным применение газоанализаторов и приводит к повышенным требованиям к чувствительности приборов. Внешний вид газоанализатора представлен на рис. 5.11.



Рис. 5.11 – Газоанализатор для обнаружения взрывчатых веществ

Принцип действия

В применяемых в настоящее время газоанализаторах для обнаружения взрывчатых веществ реализуются два основных метода: спектрометрия ионной подвижности (дрейф-спектрометрия) и газовая хроматография. Представленные на рынке газоаналитические приборы можно разделить на две основные группы: детекторы и анализаторы.

Детекторы — это портативные приборы, которые обнаруживают присутствие молекул взрывчатого вещества в воздухе, как правило, без отнесения к конкретному типу.

Обнаружение происходит в режиме реального времени при прохождении через детектор потока воздуха, отбираемого в непосредственной близости от объекта. Детекторы эффективны при поиске легколетучих взрывчатых веществ, таких как нитрозофилы, нитроглицерин (динамиты) и тротил. Для создания приборов данного типа используется метод спектрометрии ионной подвижности (сложная характеристика, зависящая от массы иона, его заряда и строения). Вероятность и степень ионизации молекул вещества в воздухе, непосредственно отбираемом от объекта, сильно зависят от внешних условий, например от влажности. В связи с этим для детектора характерна (и допустима) несколько повышенная

вероятность ложных срабатываний. Путем совершенствования как аналитического блока, так и математической обработки получаемых сигналов удастся уменьшить влияние негативных факторов и повысить селективность прибора.

В отличие от детекторов, анализаторы способны не только обнаруживать взрывчатые вещества, но и определять их групповую принадлежность к конкретному типу. Для этого производят компьютерную обработку результатов анализа и используют соответствующие банки данных по взрывчатым веществам. Как правило, анализаторы работают с предварительным накоплением пробы, поэтому продолжительность анализа больше, чем в случае детекторов. Анализаторы имеют значительные габариты и массу и более высокое энергопотребление. Существенным преимуществом перед детекторами является большая достоверность получаемой анализаторами информации.

Что касается принципа действия, то анализаторы для обнаружения взрывчатых веществ используют как спектрометрию ионной подвижности, так и газовую хроматографию. Техника реализации первого метода в анализаторе несколько отличается от таковой в детекторе. Проба вещества из воздуха отбирается на специальную салфетку (или картридж), при этом появляется возможность концентрирования вещества на салфетке. При обследовании поверхности документов, на которых могут быть нанесены микроколичества взрывчатого вещества, при досмотре замков и ручек багажа или рук досматриваемого, отбор пробы производится путем протирания салфеткой подозрительных объектов. С этой целью анализаторы, как правило, снабжаются специальным пробоотборным устройством, представляющим собой портативный пылесос, в который помещается салфетка. Отбор пробы проводится дистанционно, подобно тому как это делается при помощи детектора. Салфетка с отобранной пробой вносится в анализатор, поток очищенного (возможно подогретого) воздуха или иного газа-носителя снимает пробу и переносит ее в аналитический блок. Это значительно снижает возможность влияния на анализ внешних факторов. Метод спектрометрии ионной подвижности отличается быстродействием, время анализа составляет порядка 6-8 с.

Технические требования

- обнаружение веществ:

2,4,6 – тринитротолуол (ТНТ),
циклотриметилен-тринитроамин (гексоген),
пентаэритриттетранитрат (ТЭН), селитра;

- предел обнаружения паров ТИТ при температуре $(20 \pm 2)^\circ\text{C}$ должен составлять - 10^{15} г/см³.

Спектрометрический комплекс на основе метода меченых нейтронов

Комплекс предназначен для измерения спектров гамма-излучения и определения активности нуклидов в исследуемом Объекте, для измерения спектров вторичного гамма-излучения, вызванного облучением Объекта потоком нейтронов, идентификации элементного состава (углерода, азота, кислорода и т.д.) в Объекте для поиска опасных веществ (далее ОВ) в Объекте. Опасными веществами могут быть делящиеся материалы, радиоактивные вещества, взрывчатые вещества (ВВ), наркотические вещества и др.

Принцип действия

Метод анализа с использованием пульсирующего пучка быстрых нейтронов разработан на основе результатов ранее проведенного исследования по применению быстрых нейтронов для обнаружения взрывчатых веществ. С помощью этого метода определяется элементарный состав содержимого исследуемого объекта. Исследуемый объект облучают импульсными нейтронами, которые получают путем воздействия на дейτροновую мишень пульсирующего пучка дейтронов. При взаимодействии нейтронов с элементами, входящими в состав исследуемого объекта, образуется гамма-излучение с уровнями энергии, характерными для этих элементов. Путем регистрации уровней энергии и моментов поступления гамма-излучения на детекторы можно сформировать визуальное отображение элементарной структуры исследуемого объекта. Результаты указанных измерений используются для получения трехмерного отображения содержимого исследуемого контейнера. Затем с помощью компьютерной программы определяется присутствие конкретных сочетаний элементов, характерных для представляющих интерес материалов. Таким образом содержимое исследуемого объекта определяется с очень высокой точностью. Обработка сигнала производится в процессоре блока электроники, используя программное обеспечение по специальным алгоритмам. Поскольку гамма-излучение обладает высокой проникающей способностью, то взрывчатые и другие запрещенные вещества и предметы можно обнаружить, даже если они упакованы или находятся в транспортных средствах и грузах. Использование этого метода значительно повышает достоверность принятия решения о наличии опасных веществ в исследуемом объекте, что является одной из важнейших задач в построении систем обнаружения.

Технические требования

- Время обнаружения и идентификации - не более 10 мин.
- Точность локализации - не менее 9 независимых зон контроля.
- Световое обозначение зон контроля.
- Зона безопасности оператора - не более 6 метров.
- Аппаратура должна быть выполнена в виде моноблока с сетевым питанием и выносным блоком управления.

В заключении можно сказать, что для более эффективной работы досмотрового участка необходимо обеспечить видеонаблюдение и регистрацию событий, происходящих на участке. Количество видеокамер и характеристики объективов могут корректироваться в зависимости от планировочных решений по размещению досмотровых технических средств.

5.3 Применение светотехнических средств для обеспечения безопасности железнодорожных объектов

Для охраны объектов железнодорожного транспорта необходимо применять современные и надежные светотехнические средства. Опыт показывает, что развитие светотехнических средств необходимо вести по направлениям совершенствования источника света и систем дистанционного управления, использования новых и унифицированных материалов и конструкций, создания мобильных комплектов.

При использовании оптических приборов существует проблема увеличения дальности обнаружения и надежности распознавания объектов наблюдения. Удачное решение этих проблем в сильной степени зависит от уровня освещенности, размеров объекта, особенностей фона наблюдения. От этих факторов зависит дальность обнаружения, в том числе и в ночное время. При применении современных светотехнических средств дальность обнаружения может составить от 1 до 15 км, а распознавания - от 0,5 до 7 км. Минимально необходимый уровень освещенности для этого составляет единицы люкс.

Для работников осуществляющих охрану важных объектов железнодорожного транспорта, необходимо применять оптические приборы с использованием адаптивной оптики с элементами градиентной и интерферометрической оптики. Необходима разработка облегченных приборов с улучшенным качеством изображения. Нужны специальные устройства стабилизации поля зрения. Укажем на возможность применения панкратической оптики, позволяющей устранить влияние атмосферных помех.

Наряду с оптическими приборами следует применение оптико-электронных средств наблюдения, что обусловлено следующим рядом причин. На важных железнодорожных объектах необходимо отслеживать обстановку в любое время суток, во все сезоны года, в то числе при ограниченной видимости (в сумерках, ночью, при наличии гидрометеоров в виде тумана, дымки, дождя, снега).

В условиях, когда видимость затруднена необходимо снизить физическую нагрузку наблюдателя, не снижая при этом полученные информационные показатели. Здесь важное значение имеют преобразование и трансляция информации на дальние расстояния.

Применение цифровой обработки видеосинформации, использование современных вычислительных средств позволяют автоматизировать процесс обнаружения и распознавания объектов и наглядно отображать необходимую информацию.

Опτικο-электронные средства

К оптико-электронным средствам относятся: телевизионные средства наблюдения; приборы ночного видения (ПНВ); тепловизионные приборы.

Одним из основных недостатков приборов ночного видения является значительное уменьшение дальности обнаружения при низких уровнях естественной ночной освещенности (например, в безлунные ночи при сплошной облачности), а также в условиях наличия гидрометеоров (туман, дымка, дождь, снег). Недостатком является также засвет оператора, ведущего наблюдение, что позволяет его обнаружить с помощью других приборов ночного видения.

Принципиальное отличие тепловизионных приборов от приборов ночного видения состоит в приеме ими собственного теплового излучения обнаруживаемых объектов.

Применение тепловизионных приборов наблюдения позволяет обеспечить в ночных условиях практически такую же дальность обнаружения, как и в дневных условиях с помощью оптических приборов. Дальность действия тепловизоров, работающих ночью и днем в диапазоне 8...12 мкм, сравнима с дальностью действия радиолокационных средств.

Телевизионные системы видеонаблюдения

Степень технической защищенности объектов повышает комплексное применение различных средств, включая системы видеоконтроля, различные сигнализационные, осветительные и другие средства.

Ценность телевизионных систем видеонаблюдения состоит в том, что они обладают высокой степенью информативности и обеспечивают вывод работников ведомственной охраны в зону безопасного наблюдения.

Технические характеристики применяемых телевизионных камер применяемых при охране важных объектов железнодорожного транспорта определяется целым рядом показателей. При выборе камер следует обращать внимание на следующие их характеристики:

- Оптический формат. Чем больше оптический формат, тем меньше геометрические искажения. Для телевизионных камер используемых в охране мостов целесообразно камеры формата 1/2», 2/3» и 1.

- Разрешающая способность. Чем выше разрешение, тем более мелкие детали можно различать на изображении. Для рассматриваемой системы охраны лучше использовать видео

камеры с повышенным разрешением (500-600 линий для черно-белых и 375- 450 линий для цветных камер).

- Пороговая чувствительность. На искусственных сооружениях рекомендуется использовать телевизионные камеры с высокой чувствительностью, порядка 0,01 лк. Для обеспечения видимости в условиях полной темноты камеры оснащаются встроенной инфракрасной подсветкой.

Наиболее приемлемыми для операторов, являются объективы телевизионных камер с углом зрения 60 - 70 градусов, так как получаемые при этом изображения хорошо согласуются с характеристиками человеческого зрения. При этом, указанный угол зрения камеры используется в камерах предназначенных для охраны открытых площадок. Для этих целей можно использовать камеры с меньшим углом зрения, но на поворотных платформах. В охране периметров используются камеры с малым углом зрения. Угол зрения камеры можно насчитать по формуле:

$$A = 2 \arctg (h/2f) ,$$

где A - угол зрения по горизонтали, градусы;

h - размер по горизонтали, мм;

f - фокусное расстояние объектива, мм.

Подставляя значения можно получить: при $f = 2,8$ $A = 98$, а при $f = 2,8$ $A = 2,1$.

Для идентификации наблюдаемых предметов применяются камеры с повышенным разрешением. Если в соответствии с геометрическими размерами уже выбран требуемый угол зрения, то минимальный рассматриваемый геометрический размер можно определить как:

$$S = 150L \operatorname{tg} (F/2)/R,$$

где L - расстояние от камеры до наблюдаемого объекта, м;

S - минимальный размер объекта (детали объекта), который требуется различать, мм;

R - разрешение камеры, телевизионных линий. В зависимости от значимости охраняемого объекта, характера решаемых задач и выполняемых функций можно различать следующие режимы работы систем видеонаблюдения: видеонаблюдение, видеонаблюдение с записью, видеонаблюдение и видеохрана, видеонаблюдение и видеохрана с записью, видеозащита.

С помощью рассматриваемых телевизионных систем могут создаваться зоны видеонаблюдения, видеоохраны, защиты.

При выборе телекамер и места ее установки необходимо учитывать: категория, значимость геометрические размеры создаваемых зон; вид наблюдения (скрытый или открытый); условия эксплуатации, освещенность и уязвимость охраняемого объекта.

В большинстве случаев создаваемая зона видеонаблюдения на охраняемых ведомственной охраной объектах имеет значительную протяженность. В этих условиях

применение камеры с широким углом зрения не позволяет получить необходимое разрешение, а повышение возможности требуемой идентификации за счет применения камер с меньшим углом зрения приводит к появлению непросматриваемых участков в зонах наблюдения. Устранить это противоречие можно за счет применения камер с вариообъективами.

Для правильного выбора вариообъектива определяются границы изменения фокусного расстояния. Нижняя граница выбирается f_1 выбирается, исходя из требуемого угла зрения камеры в нормальных условиях, Верхнюю границу фокусного расстояния f_2 можно определить как

$$f_2 = 75Lh/SR$$

Следует отметить, что освещенность объекта сильно влияет на разрешение поэтому для объектов с очень низкой освещенностью следует выбирать камеры с повышенной чувствительностью и разрешающей способностью. Применять сверхчувствительных камер следует применять с большой осторожностью. У этих камер обычно завышено время восстановления изображения после резкого попадания на объектив интенсивного источника света (например от фонарика).

Важную роль в обеспечении нормальной работы камеры играет выбор места установки камеры на объекте. При установке камеры необходимо исключать засветку камеры прямым и отраженным светом, необходимо обеспечить попадание в поле зрения всех уязвимых мест охраняемого объекта.

Кроме этого непросматриваемые зоны не должны позволять нарушителю проникнуть на нее на объект. Размер непросматриваемой зоны I можно определить как:

$$I = l_1 + l_2 = l_1 + H \operatorname{tg}(d - \alpha/2),$$

где l_1 - расстояние показывающее удаления объектива камеры от опорной стены (места крепления);

l_2 – расстояние, характеризующее не просматриваемую зону возникающую из-за выбора угла места установки камеры и ее углом зрения;

H - высота установки камеры;

d - угол между оптической осью камеры и вертикалью;

α - угол зрения камер в вертикальной плоскости.

Для повышения эффективности охраны объекта применяются периметровые средства обнаружения, формирующие пространственную зону обнаружения вдоль рубежа охраны. В настоящее время разработано достаточное количество модификаций средств периметровой сигнализации работа которых основана на использовании различных физических принципов.

Дифференцированный подход к выбору рассматриваемых средств исходя из их адекватности возникающим угрозам, возможности надежной работы в условиях природных и промышленных помех различного происхождения позволяют осуществить ограниченный выбор из имеющихся на рынке безопасности таких средств и в первую очередь это «Газон -2» и Гюрза - ОЗ8 П ».

При организации защиты объекта его периметр рекомендуется разбивать на отдельные идентифицируемые участки, что позволит определить направление вторжения нарушителя.

Таким образом, решение задач защиты и охраны на важных объектах железнодорожного транспорта, обосновывают потребность развитие положений технического и инженерного обеспечения их защиты в части усиления возможностей подразделений

ведомственной охраны за счет проработки вопросов применения современных и перспективных средств технического и инженерного обеспечения.

ЛИТЕРАТУРА

1. Федеральный закон «О промышленной безопасности опасных производственных объектов» № 116-ФЗ
2. Федеральный закон РФ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» от 10 января 2003 №17-ФЗ.
3. Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта РФ» от 10 января 2003 № 18-ФЗ.
4. Федеральный закон РФ «О противодействии терроризму» от 6 марта 2006 № 35-ФЗ.
5. Федеральный закон «О транспортной безопасности», N 16-ФЗ от 09.02.07 (в ред. Федеральных законов от 23.07.2008 N 160-ФЗ, от 19.07.2009 N 197-ФЗ).
6. Указ Президента Российской Федерации от 12 мая 2009г. №537 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации до 2020 года».
7. Указ Президента Российской Федерации №403 от 31 марта 2010г. «О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте».
8. Постановление Правительства Российской Федерации от 10 декабря 2008 г. N 940 «Об уровнях безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств и о порядке их объявления (установления)».
9. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 5 ноября 2009 г. N 1653-р «Об утверждении перечня работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности».
10. Приказ Минтранса России от 12 апреля 2010г. №87 «О порядке проведения уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств».
11. Приказ Минтранса России от 6 сентября 2010г №194 «О порядке получения субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками информации по вопросам обеспечения транспортной безопасности».
12. Приказ Минтранса России от 11 февраля 2010 г. N 34 «Об утверждении порядка разработки планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств».
13. Приказ Минтранса России от 8 февраля 2011 №43 «Об утверждении Требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств железнодорожного транспорта».
14. Приказ Минтранса России от 16 февраля 2011 г. N 56 «О порядке информирования субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками об угрозах

совершения и о совершении актов незаконного вмешательства на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах».

14. Приказ Минтранса России от 21 февраля 2011 г. N 62 «О порядке установления количества категорий и критериев категорирования объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств компетентными органами в области обеспечения транспортной безопасности».

15. Приказ «Об утверждении перечня потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств» от 5 марта 2010 г. Министерство транспорта № 52, федеральная служба безопасности Российской Федерации № 112, Министерство внутренних дел Российской Федерации № 134

ГЛАВА 1

Правовые и организационные основы обеспечения комплексной безопасности	6
1.1. Роль и место комплексной безопасности в современном обществе	6
1.2. Цели, задачи и принципы обеспечения транспортной безопасности в современном обществе. Основные понятия и их определения	12
1.3. Система управления обеспечением транспортной безопасности и её структура	22
1.4. Правовые и организационные основы системы обеспечения транспортной безопасности	28

ГЛАВА 2

Современные угрозы актов незаконного вмешательства в деятельность железнодорожного транспорта и метрополитенов	36
2.1. Классификация и характеристика современных угроз актов незаконного вмешательства	36
2.2. Современный терроризм, его истоки, характерные черты и особенности. Основные понятия и определения	41
2.3. Виды терроризма, террористических актов. Цели террористов	54
2.4. Основные принципы борьбы с терроризмом и основные направления антитеррористической деятельности	58
2.5. Современная теория и практика организации предотвращения актов незаконного вмешательства на транспорте в иностранных государствах	63

ГЛАВА 3

Мероприятия по обеспечению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средств железнодорожного транспорта и метрополитенов	80
3.1. Основные принципы и мероприятия защиты персонала и пассажиров от актов незаконного вмешательства и чрезвычайных ситуаций	80
3.2. Пропускной и внутриобъектовый режимы. Мероприятия по обнаружению лиц (грузов), запрещённых для пребывания в зоне транспортной безопасности	87
3.3. Мероприятия по предупреждению актов незаконного вмешательства и чрезвычайных ситуаций, снижению риска и смягчению их последствий	96
3.4. Порядок информирования компетентного органа и уполномоченных подразделений ФСБ, МВД о непосредственных и прямых угрозах совершения акта незаконного вмешательства	113
3.5. Основы разработки плана обеспечения транспортной безопасности	123
3.6. Мероприятия, проводимые при угрозе возникновения акта незаконного вмешательства и чрезвычайных ситуаций	126

3.7 Мероприятия, проводимые при совершении акта незаконного вмешательства и чрезвычайных ситуаций	147
3.8. Реализация транспортной безопасности на объектах инфраструктуры	155

ГЛАВА 4

Государственная политика в сфере развития транспорта и обеспечения транспортной безопасности Российской Федерации

184

4.1 Место и роль транспорта в социально-экономическом развитии Российской Федерации.	184
--	-----

4.2 Анализ современного состояния и проблем развития транспорта в Российской Федерации	268
--	-----

4.3. Прогнозные качественные и количественные параметры развития транспортной системы Российской Федерации	286
--	-----

4.4 Повышение уровня безопасности транспортной системы	301
--	-----

ГЛАВА 5

Обеспечение безопасности железнодорожных объектов техническими средствами

227

5.1 Инженерно-технические средства обеспечения транспортной безопасности	227
--	-----

5.2 Технические средства досмотра пассажиров, багажа, ручной клади и почтовых отправлений	253
---	-----

5.3 Применение светотехнических средств для обеспечения безопасности железнодорожных объектов	270
---	-----

Литература	275
-------------------	------------

Св. план 2014 г., поз. 50

Пономарёв Валентин Михайлович
Жуков Виктор Иванович
Бочаров Борис Васильевич
Стручалин Владимир Гайозович
Жарикова Марина Фёдоровна
Соколов Владимир Анатольевич

Комплексная безопасность на железнодорожном транспорте
и метрополитене

Часть I
Транспортная безопасность на железных дорогах
и метрополитене

Учебное пособие

под общей редакцией
д.т.н. профессора Пономарёва В.М.
и к.т.н. профессора Жукова В.И.

Подписано в печати 15.01.15 Тираж 100 экз.

Усл. печ. л.

Формат

Заказ №

5/15