



Особенности ОТБ на этапе проектирования

Transport Security features at the design stage

The development and updating of the applicable legal framework will help to eliminate costs and make design documentation for Transport Facilities under construction a reliable guarantee of protection against the ANU.

РАЗВИТИЕ И АКТУАЛИЗАЦИЯ ПРИМЕНЯЕМОЙ ЗАКОНОДАТЕЛЬНОЙ БАЗЫ БУДЕТ СПОСОБСТВОВАТЬ УСТРАНЕНИЮ ИЗДЕРЖЕК И ПОЗВОЛИТ СДЕЛАТЬ ПРОЕКТНУЮ ДОКУМЕНТАЦИЮ ДЛЯ СТРОЯЩИХСЯ ОТИ НАДЕЖНОЙ ГАРАНТИЕЙ ЗАЩИТЫ ОТ АНУ.



Юлия КУЛИКОВА,
главный инженер проекта Акционерного общества «Ленпромтранспроект»

Yulia KULIKOVA,
Chief Project Engineer,
JSC Lenpromtransproekt



Основной особенностью на этапе проектирования объекта транспортной инфраструктуры является разработка комплекса технических проектных решений по оснащению объектов инженерно-техническими системами обеспечения транспортной безопасности (далее – ИТСОТБ), обеспечивающими предупреждение актов незаконного вмешательства (далее – АНУ), как на период строительства, так и при дальнейшей эксплуатации объекта.

ПРОЕКТИРОВАНИЕ СИСТЕМ ТБ

В процессе проектирования по оснащению объектов инженерно-техниче-

скими средствами транспортной безопасности необходимо в полной мере учитывать требования, установленные Постановлением Правительства Российской Федерации от 23.01.2016 № 29, которое принято в целях исполнения Федерального закона от 9 февраля 2007 года № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (далее – ФЗ-16) и распространяется на объекты транспортной инфраструктуры (далее – ОТИ) воздушного, железнодорожного, морского и внутреннего водного транспорта, городского наземного электрического транспорта, автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, метрополитена на этапе их проектиро-



вания и строительства, включающие в себя систему мер, реализуемых застройщиками объектов транспортной инфраструктуры.

На этапе проектирования необходимо реализовать основные задачи при оснащении объекта инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности, такие как:

- определить состав инженерно-технической системы и подсистем обеспечения безопасности объекта с технико-экономическими обоснованиями и требованиями к ним;

- определить порядок (схему) организации охраны с учетом оборудования объекта инженерно-техническими средствами (системами) обеспечения транспортной безопасности;

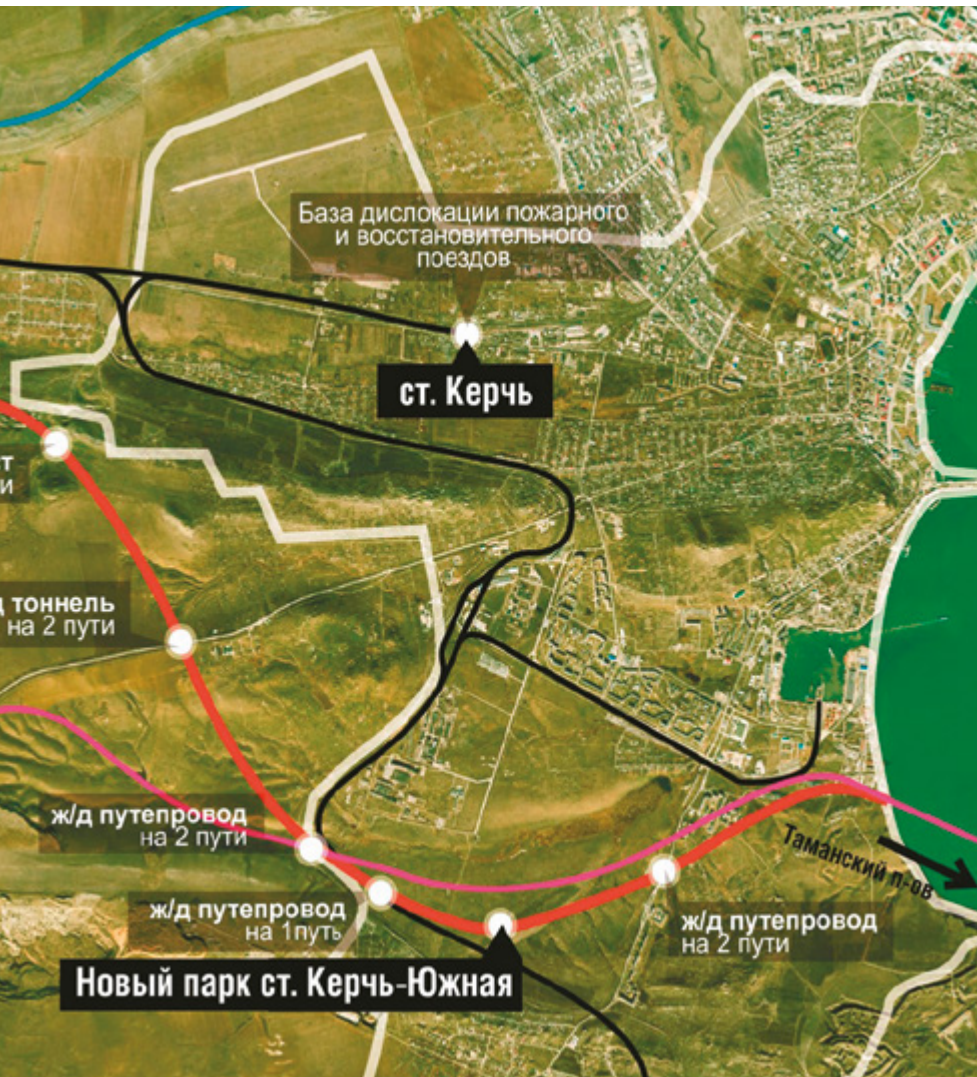
работающих мини-систем и отдельных модулей.

ОСНОВНЫЕ ЭТАПЫ

Согласно п. 4 требований Постановления Правительства Российской Федерации от 23.01.2016 № 29 на начальном этапе проектирования требуется определить предварительную категорию строящегося объекта транспортной инфраструктуры, исходя из количества категорий и критериев категорирования, установленных в соответствии с ч. 2 ст. 6 ФЗ-16, и сведений о месте проведения строительных работ, технических и технологических характеристиках такого ОТИ.

Согласование предварительной категории компетентным органом производится до разработки проектной документации и прохождения экспертизы проектной документации.

Для строящихся объектов транспортной инфраструктуры проектировщик запрашивает категорию у застройщика объекта транспортной инфраструктуры, так как именно застройщик устанавливает предварительную категорию строящегося ОТИ.



Нормативно-правовые акты, регламентирующие вопросы транспортной безопасности, предусматривают только общие требования к проектированию

- определить сметную стоимость оснащения ИТСОТБ объекта;
- обосновать устанавливаемые ИТСОТБ на объекте;

- инженерно-технические системы должны иметь возможность различного конфигурирования – от интеграции систем, включающих в себя несколько подсистем, до автономно

Количество категорий и критерии категорирования установлены приказом Минтранса России от 21.02.2011 № 62 «О порядке установления количества категорий и критериев категорирования объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств компетентными органами в области обеспечения транспортной безопасности».

За основу методики определения предварительной категории проектируемого ОТИ, как правило, берется методика определения категории ОТИ, находящегося в эксплуатации. Для определения предварительной категории ОТИ оцениваются такие критерии, как:





Остро стоит проблема определения категории строящегося объекта транспортной инфраструктуры на этапе проектирования

■ степень угрозы совершения АНВ в деятельность аналогичных ОТИ, которая определяется на основании анализа статистических данных о совершенных и предотвращенных АНВ на территории РФ за период последних 12 месяцев до момента категорирования;

■ возможные последствия совершения АНВ в деятельность ОТИ, которые определяются на основании расчета вероятного числа погибших или получивших вред здоровью людей, размеров материального ущерба, экономических потерь.

Проводится анализ имеющихся данных по категорируемому ОТИ. Из определенных по каждому из критериев категорий ОТИ присваивается наибольшая.

Далее на этапе проектирования устанавливаются предполагаемые границы зоны транспортной безопасности ОТИ и ее частей. Понятия зоны транспортной безопасности и ее частей определены в Постановлении Правительства Российской Федерации от 26 апреля 2017 г. № 495 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учиты-

вающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств железнодорожного транспорта», которое учитывает уровни безопасности ОТИ и транспортных средств (далее – ТС) ж/д транспорта.

СОСТАВ РАЗДЕЛОВ ПРОЕКТНОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ

Особое внимание при проектировании уделяется и составу проектной документации.

В соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 23.01.2016 № 29 разрабатываемая проектная документация должна предусматривать проектные решения текстовой и графической частей:

■ по предотвращению несанкционированного доступа (перемещения) на объект транспортной инфраструктуры физических лиц, транспортных средств, грузов, иных материально-технических объектов;

■ по оснащению объекта транспортной инфраструктуры техническими средствами (устройствами), обеспечивающими взаимодействие сил обеспечения транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры с силами обеспечения транспортной безопасности иных объектов

транспортной инфраструктуры и/или транспортных средств, с которыми осуществляется технологическое взаимодействие, а также с уполномоченными подразделениями органов Федеральной службы безопасности, органов внутренних дел и территориальными органами Федеральной службы по надзору в сфере транспорта;

■ направленные на оснащение объекта транспортной инфраструктуры техническими средствами обеспечения транспортной безопасности, в том числе обеспечивающими проведение досмотровых мероприятий, и схемы их размещения;

■ обеспечивающие защиту от несанкционированного доступа к техническим средствам обеспечения транспортной безопасности, автоматизированной системе, обеспечивающей сбор, накопление, обработку, хранение и передачу в электронном виде данных с технических средств обеспечения транспортной безопасности;

■ определяющие схемы перемещения на объекте транспортной инфраструктуры пассажиров, грузов, багажа и иных материальных объектов;

■ определяющие схемы объекта транспортной инфраструктуры с указанием предполагаемых границ зоны транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры и ее частей;

■ определяющие схемы расположения и технического оснащения на объекте транспортной инфраструктуры специального помещения или части помещения (поста (пункта)



Федеральной службы по надзору в сфере транспорта.

КАТЕГОРИЯ СТРОЯЩЕГОСЯ ОБЪЕКТА

Остро стоит проблема определения категории строящегося объекта транспортной инфраструктуры на этапе проектирования.

Отсутствуют установленные и находящиеся в открытом доступе федеральных агентств по видам транспорта методики расчета последствий совершенного АНВ, расчета возможного числа погибших и пострадавших, расчета возможного материального ущерба объектам транспортной инфраструктуры и окружающей среде. Также в приказе Минтранса России от 21.02.2011 № 62 и других нормативных документах не указывается, как влияют сведения о месте проведения

установленной компетентным органом в области обеспечения транспортной безопасности на этапе завершения строительства объекта. Это может привести к дополнительным затратам по объекту, к увеличению сметной стоимости объекта.

Предложением для решения этого вопроса может служить вариант утверждения некоего административного регламента в соответствующем федеральном агентстве по видам транспорта на предоставление государственной услуги по определению предварительной категории для проектируемых ОТИ, что тем самым позволит сократить сроки на проектирование и, соответственно, строительство объекта.

НЕСОВЕРШЕНСТВА ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

Важным моментом на этапе проектирования в вопросе обеспечения транспортной безопасности ОТИ является то, что нормативно-правовые акты, регламентирующие вопросы транспортной безопасности, предусматривают только общие требования к проектированию. Большинство трудностей на этапе проектирования создают общность и противоречия в нормативной документации, которая не делает исключений для небольших объектов.

Постановление Правительства Российской Федерации от 23.01.2016 № 29 определяет, что проектируемый объект транспортной инфраструктуры должен полностью соответствовать требованиям по обеспечению транспортной безопасности по видам транспорта, в том числе требованиям к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающим уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры.

Руководствуясь этими требованиями, проектировщик определяет конфигурацию и границы зоны транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры и ее частей (секторов); конфигурацию и границы предполагаемых критических элементов объекта транспортной инфраструктуры; определяет места расположения на ОТИ контрольно-пропускных пунктов (постов); мероприятия по предотвращению несанкционированного доступа (перемещения) на объект транспортной инфраструктуры физических лиц, транспортных средств, оборудования и материалов; место расположения и техническое оснащение поста (пункта) управления обеспечением транспортной безопасности; полный состав и места размещения



управления обеспечением транспортной безопасности) для управления техническими средствами обеспечения транспортной безопасности и силами обеспечения транспортной безопасности;

■ определяющие схемы расположения на объекте транспортной инфраструктуры специальных помещений или частей помещений, участков (контрольно-пропускных пунктов (постов) для осуществления пропускного режима, проведения досмотра, дополнительного досмотра и повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности;

■ определяющие схему размещения и техническое оснащение автоматизированной системы, обеспечивающей сбор, накопление, обработку, хранение и передачу в электронном виде данных с технических средств обеспечения транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры уполномоченным подразделениям органов Федеральной службы безопасности, органам внутренних дел и территориальным органам

строительных работ, сведения о технических и технологических характеристиках проектируемого объекта транспортной инфраструктуры на категорию объекта.

Когда застройщик не обладает опытом и штатом сотрудников, способных решить вопрос определения категории самостоятельно, со стороны проектировщика оказывается помощь в определении предварительной категории и подготовке необходимых документов для согласования принятой категории в соответствующем федеральном агентстве по видам транспорта.

Запрос соответствующих данных требует времени, соответствующего регламентному сроку ответа на подобные вопросы, установленные соответствующими Государственными учреждениями.

К тому же нет гарантий, что выбранная проектировщиком совместно с заказчиком (субъектом транспортной инфраструктуры) методика расчета установит предварительную категорию строящегося ОТИ, которая будет соответствовать категории,



технических средств обеспечения транспортной безопасности.

Следующей задачей для проектировщика стоит прохождение проверки разработанного проекта в ФАУ «Главгосэкспертиза России». Между экспертами и проектировщиками зачастую имеются разногласия в вопросе выбора ИТСОТБ для ОТИ. Не установленные в нормативной документации требования, отсутствие четких регламентирующих правил проектирования и правил оценки достаточности оснащения ОТИ ИТСОТБ приводят к усложнению прохождения такой проверки. Все это требует определенных доработок в области знаний транспортной безопасности.

КАКИЕ НУЖНЫ ИЗМЕНЕНИЯ

Любой документ, регламентирующий допуск к применению сложного оборудования, которое постоянно развивается и обновляется участниками рынка, требует постоянной доработки и актуализации в соответствии с выпускающимися на рынок техническими средствами.

Для устранения разногласий необходимо внести изменения в некоторые законодательные акты.

Разъяснение термина «инженерные сооружения обеспечения транспортной безопасности», примененного в подпункте 1 пункта 9 Постановления Правительства Российской Федерации от 26 апреля 2017 г. № 495, а также термина «воспрепятствовать проникновению», примененного в подпункте 37 пункта 5 и подпункте 2 пункта 9 указанного постановления, в части, касающейся необходимости установки сплошного инженерного ограждения на железнодорожных

ОТИ, трактовать согласно пункту 3.2 ГОСТ Р 57119–2016:

«Инженерные сооружения обеспечения транспортной безопасности (инженерные сооружения ТБ): Части конструкции ОТИ или ТС (ограждения, 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».

Трактовку термина «воспрепятствовать проникновению», примененного в подпункте 37 пункта 5 и подпункте 2 пункта 9 Постановления Правительства Российской Федерации от 26 апреля 2017 г. № 495, представить в виде:

«Воспрепятствование проникновению в зону транспортной безопасности достигается посредством:

- а)** разработки и реализации комплекса мер, направленных на предупреждение и пресечение попыток неправомерного проникновения посторонних лиц в зону транспортной безопасности;
- б)** организации и обеспечения пропускного и внутриобъектового режимов на объекте транспортной инфраструктуры, контроля их функционирования;
- в)** своевременного выявления, предупреждения и пресечения действий лиц, направленных на совершение актов незаконного вмешательства в зоне транспортной безопасности и (или) на критических элементах объектов транспортной инфраструктуры (транспортных средств);
- г)** обеспечения защиты объектов транспортной инфраструктуры (транспортных средств) подразделениями транспортной безопасности, оснаще-

ния зоны транспортной безопасности техническими системами (средствами) обеспечения транспортной безопасности, а также инженерными сооружениями обеспечения транспортной безопасности для защиты критических элементов, на станциях, пересечениях с пешеходными, автомобильными, железными дорогами и другими коммуникациями, в местах массового скопления людей».

В настоящее время выбор технических средств обеспечения транспортной безопасности существенно ограничен требованиями Постановления Правительства Российской Федерации от 26 сентября 2016 года № 969. Требования к составу и характеристикам технических средств устаревают и не учитывают появившиеся на рынке технические средства, а именно:

- 1.** Нет четких требований о количестве рубежей охраны зоны транспортной безопасности в зависимости от секторов этих зон.
- 2.** Нет четких требований о точности определения нарушителя на границе зоны транспортной безопасности.
- 3.** Не рассматривается возможность применения средств интеллектуального видеонаблюдения без дополнительного оснащения средствами охранной сигнализации.
- 4.** Существуют требования к техническим средствам, не учитывающие географических особенностей Российской Федерации, например: «п.54. К светодиодным экранам предъявляются следующие требования: и) температура холодного пуска – не ниже минус 40 градусов Цельсия;».

В некоторых регионах просто необходимо наличие холодного пуска ниже 40 градусов Цельсия, иначе система просто не сможет запуститься.