



# ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ И ТЕХНОЛОГИИ

TRANSPORT SECURITY & TECHNOLOGIES

АККРЕДИТОВАННЫЙ ЖУРНАЛ



[www.ptb.group](http://www.ptb.group)  
8-800-550-62-75

**Защита объектов  
транспортной  
инфраструктуры от  
актов незаконного  
вмешательства**

Группа ПТБ является аккредитованным подразделением транспортной безопасности в сферах воздушного, морского и внутреннего водного транспорта, дорожного хозяйства, автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта и действует в полном соответствии с действующим законодательством Российской Федерации.

**БЕСПИЛОТНОЕ ДВИЖЕНИЕ:  
БУДУЩЕЕ НАСТУПИЛО?**  
С. 62

**СЕРТИФИКАЦИЯ:  
ВРЕМЯ ИДЕТ – ЗАТРАТЫ РАСТУТ**  
С. 26

**МИНТРАНС РОССИИ:  
ЧТО ИЗМЕНИТСЯ  
В АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ**  
С. 110

**ТПУ:  
НОВЫЙ ВИД ОБЪЕКТА  
ТРАНСПОРТНОЙ  
ИНФРАСТРУКТУРЫ?**  
С. 80

**ТЕХНИЧЕСКОЕ  
ОБСЛУЖИВАНИЕ:  
теории, практики, мнения**



**Владимир НИКИТИН**  
Генеральный директор  
ЗАО «Автоэкспресс»  
(г. Красноярск)



### ПОСТАНОВЛЕНИЕ НЕМНОГО ЗАПОЗДАЛО

На наш взгляд, ПП РФ № 969 немного запоздало: сначала объекты транспорта оборудовались ТСОТБ в соответствии с ФЗ-16 «О транспортной безопасности» и подзаконными актами, и только потом установили требования к этому оборудованию в соответствии с ПП № 969! Наше предприятие, например, было полно-

стью оборудовано во исполнение требований законодательства о транспортной безопасности. После выхода ПП № 969 и изучения его требований выяснилось, что некоторые установленные ТСОТБ не соответствуют требованиям. Поэтому мы начали поэтапную замену оборудования на сертифицированное.

Что касается сертификации ТСОТБ по схеме № 4, первое, что



мы сделали, — изучили цены на услуги органов по сертификации, и цены оказались очень серьезные. Наше учреждение не имеет бюджетного финансирования, и у нас нет таких средств (тарифы на пассажирские перевозки в нашем регионе регулируются правительством края). Сертификация ТСОТБ по схеме № 4 — это лишняя финансовая нагрузка, которая отразится на

пассажирах, так как это повлечет удорожание билетов на 10-12%.

По нашему мнению, сертификацию по схеме № 4 необходимо отменить и планомерно заменять оборудование на сертифицированное.



**Александр ОЛЕЙНИК**,  
заместитель директора  
по режиму и транспортной  
безопасности  
АО «Пассажирский Порт Санкт-Петербург «Морской фасад»



**ПАССАЖИРСКИЙ ПОРТ**  
• САНКТ-ПЕТЕРБУРГ • МОРСКОЙ ФАСАД •

### ТРЕБОВАНИЯ ПП № 969 ТРЕБУЮТ ПЕРЕСМОТРА

В целях выполнения требований законодательства в области транспортной безопасности и реализации плана обеспечения транспортной безопасности ОТИ «Морской терминал АО «Пассажирский Порт Санкт-Петербург «Морской фасад» с 2012 года нашим предприятием было заку-

плено большое количество ТСОТБ, были вложены большие средства на их установку и введение в эксплуатацию. После вступления в силу ПП № 969 мы были вынуждены провести работу по сертификации установленных ТСОТБ по схеме № 4, затратив значительные денежные средства (а это миллионы рублей).

Из форума в форум, из конференции в конференцию СТИ просят приостановить сертификацию по схеме № 4 либо ввести мораторий на ее проведение. И нам обещали, что это будет обязательно сделано. Однако до сих пор решение не принято, а надзорные органы привлекают СТИ к ответственности за отсутствие сертификации. И пока в министерствах и ведомствах решается вопрос о моратории, СТИ продолжают штрафовать.

Наш объект работает с 2008 года, и, соответственно, пришло вре-

мя проводить модернизацию установленных ранее ТСОТБ. При этом мы, как и другие СТИ, вкладывая миллионы рублей в сертификацию оборудования, работающего в штатном режиме и отвечающего требованиям СТИ, теряем возможность модернизации других систем! Иными словами, платим за то, чтобы стояло и работало то, что и так стоит и работает вместо того, чтобы вкладывать денежные средства в современное сертифицированное оборудование.

Считаю, что эта практика не может считаться государственным подходом к решению вопроса. Наиболее правильным, на мой взгляд, было бы принятие решения о поэтапном переходе СТИ на сертифицированные ТСОТБ путем их замены при проведении плановой модернизации. Как вариант,

можно предусмотреть включение в план обеспечения транспортной безопасности ОТИ график модернизации с указанием сроков окончания работ. Таким образом, налицо вариант, который устроит все стороны: обязательные требования будут выполнены, СТИ получат возможность провести модернизацию ТСОТБ, а надзорные органы будут контролировать график выполнения работ.

Кроме введения моратория на сертификацию по схеме № 4, ПП № 969 все-таки требует пересмотра в части утверждения параметров ТСОТБ. Развитие технических средств на месте не стоит, появляется оборудование с совершенно новыми возможностями. А критерии, указанные в постановлении, были предусмотрены предыдущими ГОСТами и СНИПами.





## МОРСКОЙ И РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ



Training Your Own Employees for Transport Security Facilities Maintenance Is More Expedient.

Alexander OLEINIK, Deputy director of Regime and Transport Security of "Passenger Port of Saint Petersburg "Marine Facade" PLC, told us about importance of equipment maintenance and regular checkups, and about streamlining of these processes.

О значении технического обслуживания, регулярных проверок оборудования и о рациональной организации этих процессов нам рассказал заместитель директора по режиму и транспортной безопасности АО «Пассажирский Порт Санкт-Петербург «Морской фасад» Александр ОЛЕЙНИК.

# ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ТСОТБ ВЫГОДНЕЕ ОБУЧИТЬ СВОИХ СОТРУДНИКОВ

**Александр Викторович, какими документами на вашем предприятии регламентируются процедуры проведения технического обслуживания технических средств обеспечения транспортной безопасности?**

Процедура проведения техобслуживания систем и средств обеспечения транспортной безопасности (далее – ТСОТБ) – вопрос очень серьезный. Нормативно-правовое регулирование технического обслуживания ТСОТБ нашим законодательством не предусмотрено, и обязательных требований в этой области нет. Поэтому все наши внутренние регламенты проведения технического обслуживания и их периодичность исходят из рекомендаций производителя.

На каждое установленное изделие у нас есть рекомендация по техническому обслуживанию. На основании этой информации составляется график технического обслуживания. Результаты проведенных работ записываются в журнал учета регламентных работ. Существует ежемесячное, полугодовое, годовое и даже ежедневное обслуживание.

Если не соблюдать рекомендаций производителя, мы, в случае выхода из строя оборудования, не сможем рассчитывать на гарантийный ремонт.

**Есть ли, на ваш взгляд, необходимость во внесении поправок или в создании дополнительных нормативных документов, регулирующих практику технического обслуживания ТСОТБ?**

Необходимо прописать в нормативных актах количество и частоту сервисных регламентов, условия гарантийно-

го и постгарантийного обслуживания. На стадии закупок нужно позволить собственнику самому устанавливать критерии отбора продукта, например такой критерий, как наличие гарантии после сервисного обслуживания.

**По каким критериям на вашем предприятии происходит отбор ТСОТБ? Учитывается ли при их выборе последующая стоимость обслуживания оборудования, запасных частей, расходных материалов?**

Долговечность, надежность и качество – вот три критерия, по которым мы выбираем технические средства обеспечения транспортной безопасности. И мы считаем, что лучше один раз переплатить, чем потом производить замену оборудования. Если проводить анализ по цене/качеству, то очень часто получается, что лучше взять более дорогое оборудование, которое обеспечит его бесперебойную работу на долгие годы. Иными словами, использование качественного, пусть и более дорогого, оборудования, в дальней перспективе за счет снижения затрат на его ремонт и обслуживание приведет к снижению стоимости владения. В итоге мы получим хорошую экономию.

Немаловажное значение также имеет такой фактор, как техническая экспертиза оборудования, планируемого к закупке. У нас на предприятии существует следующий порядок.

Когда от компании поступает предложение о поставке необходимого нам оборудования, мы в том числе просим предоставить на тестирование несколько образцов. Решение о закупках принимается только после оценки



изделия в работе. Такая практика у нас существует в отношении всего оборудования. Контракты крупные, риски большие, поэтому стараемся принимать решение на основе полученного опыта.

Еще один вариант принятия решения о продукте – выезд на демонстрационную площадку (полигон), где развернуты системы. Например, сейчас, находясь в поиске варианта по периметральному ограждению, мы поступаем именно так.

Прежде чем вложить деньги, мы должны убедиться в том, что система надежная. Сначала обязательно смотрим отзывы о ней, уточняем, на каких объектах она уже установлена. Звоним, интересуемся, как работает оборудование, установленное на других объектах. Иногда, в целях ознакомления, выезжаем на объекты, например в аэропорт Пулково или на железнодорожный вокзал. Мнение коллег для нас очень важно. Очень хотим в рамках VIII Всероссийской конференции «Транспортная безопасность и технологии противодействия терроризму – 2019» в Казани посетить местный речной порт. Если позволит время – с удовольствием посмотрим другие объекты.

Так же серьезно мы относимся к выбору подрядчика, осуществляющего монтаж оборудования. Проверяем наличие специальных сертификатов на осуществляемую деятельность, предоставление гарантийного и постгарантийного периода. А учитывая, что техническое обслуживание осуществляем сами, стараемся получить длительные гарантийные сроки на оборудование и его монтаж.

**Насколько весомым критерием при закупке является наличие широкой сети сервисных центров у производителя/инсталлятора ТСОТБ?**



Это очень важный критерий. Для этого мы стараемся работать с крупными брендами, обладающими широкой сетью сервисных центров, в том числе и в Санкт-Петербурге.

**Как на вашем предприятии осуществляется техническое обслуживание и ремонт систем транспортной безопасности?**

Раньше на эти цели привлекались сторонние организации. Сейчас мы обслуживаем все своими силами. Наши сотрудники прошли обучение и получили соответствующие сертификаты. К примеру, мы получили необходимый сертификат на обслуживание систем оповещения и пожарной сигнализации. Когда стоит задача производить ремонт оборудования в кратчайшие сроки, сторонние компании – не выход. Поэтому принято решение ни от кого не зависеть. Это еще и сократило расходы. Когда ты платишь зарплату сотруд-

нику, то затраты идут только на расходные материалы, на ЗИПы, на замену, если что-то выходит из строя. Эти расходы заложены в бюджет предприятия. А сотрудник еще и заинтересован, чтобы оборудование работало хорошо, без сбоев. Наши специалисты ремонтируют «железо», а надежная работа софта – это забота производителя.

**Какие методы оптимизации расходов на поддержание систем в надлежащем состоянии считаете целесообразными/допустимыми, кроме обучения своих сотрудников?**

В первую очередь мы стараемся осуществлять жесткий надзор за проектированием и контроль за монтажом оборудования. Компания-инсталлятор работает под постоянным и непрерывным контролем наших штатных специалистов. Таким образом, если проект нами согласован, а оборудование смонтировано качественно, то дополнительных финансовых вложений, как правило, не требуется.

Производитель отвечает за качество, поэтому какое-то время он должен отвечать за свое оборудование по гарантии, инсталлятор также должен отвечать за свой участок работы. У каждого – своя зона ответственности.

**Требуют ли пересмотра параметры оценки стоимости (нормочасы, предельные значения накладных расходов и прибыли предприятия) регламентных работ по техническому обслуживанию оборудования? Если да, то что, по вашему мнению, следует изменить?**

Очень часто инсталляторы завышают цены. В этом случае мы в ходе переговоров пытаемся сбалансировать цену либо, если это касается обслуживания, делаем его сами.

Профессиональные и профильные организации, конечно же, лучше, но только для тех предприятий, которые могут себе позволить пользоваться их услугами. Цены и нормочасы у многих компаний ничем не обоснованы и завышены. А из чего складывается цена нормочаса, сколько их на самом деле необходимо для выполнения работы – такая информация отсутствует.

Все это требует регламентации. И если существует Постановление Правительства РФ № 969, то под него необходимо создать подзаконные акты, определяющие нормы по установке и надлежащему обслуживанию оборудования. Только такие документы перед принятием должны обязательно согласовываться с профессиональным сообществом. **15**