

# ОСОБЕННОСТИ ПРОЕКТИРОВАНИЯ СИСТЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТА

*Тарасов Юрий Алексеевич*  
директор Центра транспортной безопасности

**В** феврале 2016 года вступило в действие Постановление Правительства Российской Федерации от 23.01.2016 № 29 (далее по тексту – Постановление).

Данное постановление Правительства Российской Федерации утвердило:

- требования по обеспечению транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры по видам транспорта на этапе их проектирования и строительства;
- требования по обеспечению транспортной безопасности объектов (зданий, строений, сооружений), не являющихся объектами транспортной инфраструктуры и расположенных на земельных участках, прилегающих к объектам транспортной инфраструктуры и отнесенных в соответствии с земельным законодательством Российской Федерации к охраняемым зонам земель транспорта;
- изменения в Положение о составе разделов проектной документации и требованиях к их содержанию, утвержденное Постановлением Правительства Российской Федерации от 16 февраля 2008 № 87 «О составе разделов проектной документации и требованиях к их содержанию».

Постановление Правительства Российской Федерации от 23.01.2016 № 29 принято в целях исполнения части 2 статьи 8 федерального закона «О транспортной безопасности» 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 проектирования и строительства, включающие в себя систему мер, реализуемых застройщиками объектов транспортной инфраструктуры.

## **ОСНОВНЫЕ ЭТАПЫ РЕАЛИЗАЦИИ ТРЕБОВАНИЙ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА ЭТАПЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ И СТРОИТЕЛЬСТВА ОТИ**

Проектирование объектов транспортной безопасности необходимо начать с определения категории. В зависимости от того, происходит ли новое строительство или реконструкция, различаются подходы к категорированию.

Для строящихся ОТИ застройщик объекта транспортной инфраструктуры самостоятельно устанавливает предварительную категорию строящегося объекта транспортной инфраструктуры.

В случае реконструкции категорирование делится на 2 части:

1. Субъект транспортной инфраструктуры (СТИ) направляет запрос в Федеральное агентство (по видам транспорта) о наличии или отсутствии необходимости изменения присвоенной категории, планов обеспечения транспортной безопасности и/или необходимости проведения дополнительной оценки уязвимости объекта транспортной инфраструктуры (ОТИ).
2. Получение решения Федерального агентства (по видам транспорта) о наличии или отсутствии необходимости изменения значения присвоенной категории, проведения дополнительной оценки уязвимости ОТИ или ТС и внесения дополнений в планы обеспечения транспортной безопасности ОТИ в части, касающейся произведенных изменений.

В части разработки проектной документации учет категории происходит следующим образом:

Для строящихся и реконструируемых ОТИ, при решении Федерального агентства о необходимости корректировки утвержденного плана обеспечения транспортной безопасности, разрабатываемая проект-

ная документация для строительства (реконструкции) объекта транспортной инфраструктуры включает в себя текстовую и графическую части, предусматривающие проектные решения, указанные в подпунктах а-и пункта б Постановления.

Для реконструируемых ОТИ, при условии, что реконструкция объекта не влечет за собой корректировку утвержденного для него плана обеспечения транспортной безопасности, в проектной документации не предусматриваются проектные решения, указанные в подпунктах а-и пункта б Постановления.

Заключение договоров для любых ОТИ включает два обязательных этапа:

1. В срок не позднее чем 30 суток со дня подписания договора на строительство (реконструкцию) объекта транспортной инфраструктуры разработать, утвердить и направить в Федеральную службу по надзору в сфере транспорта или ее территориальные органы 2 экземпляра утвержденного плана обеспечения транспортной безопасности строящегося объекта транспортной инфраструктуры.
2. После приема плана обеспечения транспортной безопасности строящегося объекта Федеральной службой по надзору в сфере транспорта или ее территориальным органом один экземпляр утвержденного плана с отметкой о приеме подлежит возврату застройщику объекта транспортной инфраструктуры.

И еще два обязательных требования, на которые нужно обратить внимание.

На период строительства застройщик обязан организовать на строящемся объекте транспортной инфраструктуры досмотр в целях обеспечения транспортной безопасности, пропускной и внутриобъектовый режимы, обеспечивающие контроль за входом (выходом) физических лиц, въездом (выездом) транспортных средств, вносом (выносом), ввозом (вывозом) грузов и иных материальных объектов, в том числе в целях предотвращения возможности размещения или попытки размещения взрывных устройств (взрывчатых веществ), загрязнения опасными химическими, радиоактивными или биологическими агентами, угрожающими жизни или здоровью персонала и других лиц.

После завершения строительства, при вводе объекта в эксплуатацию необходимо:

1. Предоставить в компетентные органы в области обеспечения транспортной безопасности полную и достоверную информацию для проведения категорирования ОТИ.
2. Обеспечить проведение оценки уязвимости ОТИ и утверждение в установленном порядке результатов оценки уязвимости ОТИ в течение трех месяцев с момента получения уведомления о включении ОТИ в Реестр категорированных ОТИ и о присвоенной категории ОТИ.

3. На основании результатов проведенной оценки уязвимости разработать план обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и не позднее трех месяцев со дня утверждения результатов оценки уязвимости направить их на утверждение в компетентные органы в области обеспечения транспортной безопасности.
4. Реализовать план обеспечения транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры.

**СОСТАВ РАЗДЕЛОВ ПРОЕКТНОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ И ТРЕБОВАНИЯ К ИХ СОДЕРЖАНИЮ**

Особое внимание нужно уделить к составу проектной документации. Некоторые требования к ней также разделяются в зависимости от категории ОТИ. Особо важные моменты изложены в *таблице 1*.

**Таблица 1**

ПРОЕКТНАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ НА ОБЪЕКТЫ КАПИТАЛЬНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА ПРОИЗВОДСТВЕННОГО И НЕПРОИЗВОДСТВЕННОГО НАЗНАЧЕНИЯ	ПРОЕКТНАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ НА ЛИНЕЙНЫЕ ОБЪЕКТЫ КАПИТАЛЬНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА
Пункт 22. Подраздел «Технологические решения» раздела 5 должен содержать:	Пункт 36. Раздел 3 «Технологические и конструктивные решения линейного объекта. Искусственные сооружения» должен содержать:
<b>В ТЕКСТОВОЙ ЧАСТИ</b>	
подпункт п(3) описание и обоснование проектных решений при реализации требований, предусмотренных статьей 8 федерального закона «О транспортной безопасности»	подпункт м(1) описание и обоснование проектных решений при реализации требований, предусмотренных статьей 8 федерального закона «О транспортной безопасности»
В соответствии с пунктом б Постановления Правительства Российской Федерации от 23.01.2016 № 29 разрабатываемая проектная документация включает в себя текстовую часть, предусматривающую проектные решения:	
а) обеспечивающие в соответствии с требованиями, установленными частью 1 статьи 8 федерального закона, предотвращение несанкционированного доступа (перемещения) на объект транспортной инфраструктуры физических лиц, транспортных средств, грузов, иных материально-технических объектов;	
д) направленные на оснащение 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;	
ж) направленные на оснащение объекта транспортной инфраструктуры техническими средствами обеспечения транспортной безопасности, в том числе обеспечивающими проведение досмотровых мероприятий, и схемы их размещения;	
и) 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.	
<b>В ГРАФИЧЕСКОЙ ЧАСТИ</b>	
подпункт ф) схемы, предусмотренные подпунктами б-г, е и з пункта б Постановления Правительства Российской Федерации от 23.01.2016 № 29	подпункт х(1) схемы, предусмотренные подпунктами б-г, е и з пункта б Постановления Правительства Российской Федерации от 23.01.2016 № 29
В соответствии с пунктом б Постановления Правительства Российской Федерации от 23.01.2016 № 29 разрабатываемая проектная документация включает в себя текстовую часть, предусматривающую проектные решения:	
б) определяющие схемы перемещения на объекте транспортной инфраструктуры пассажиров, грузов, багажа и иных материальных объектов;	
в) определяющие схемы объекта транспортной инфраструктуры с указанием предполагаемых границ зоны транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры и ее частей;	
г) определяющие схемы расположения и техническое оснащение на объекте транспортной инфраструктуры специального помещения или части помещения (поста (пункта) управления обеспечением транспортной безопасности) для управления техническими средствами обеспечения транспортной безопасности и силами обеспечения транспортной безопасности;	
е) 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;	
з) 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 Федеральной службы по надзору в сфере транспорта.	

## ПРОБЛЕМНЫЕ ВОПРОСЫ РЕАЛИЗАЦИИ ТРЕБОВАНИЙ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ЭТАПЕ ИХ ПРОЕКТИРОВАНИЯ И СТРОИТЕЛЬСТВА

### КАТЕГОРИРОВАНИЕ ПРОЕКТИРУЕМОГО ОБЪЕКТА ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Одним из самых серьезных и принципиальных вопросов при проектировании ОТИ является определение категории проектируемого ОТИ. Все основные проектные решения должны находиться в прямой зависимости от предварительной категории ОТИ.

В соответствии с требованиями Постановления Правительства Российской Федерации от 23.01.2016 № 29 застройщик объекта транспортной инфраструктуры самостоятельно устанавливает предварительную категорию строящегося объекта транспортной инфраструктуры (пункт 4 Постановления).

Исходными данными, в соответствии с требованиями Постановления, являются:

- количество категорий и критерии категорирования, установленные в соответствии с частью 2 статьи 6 федерального закона «О транспортной безопасности»;
- сведения о месте проведения строительных работ;
- технические и технологические характеристики проектируемого объекта транспортной инфраструктуры.

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» (с изменениями и дополнениями), далее по тексту – Приказ.

Приказом устанавливаются не более пяти категорий объектов транспортной инфраструктуры автомобильного, воздушного, городского наземного электрического, железнодорожного, морского и речного транспорта, метрополитена и объектов транспортной инфраструктуры дорожно-хозяйства в порядке убывания их значимости – первая, вторая, третья, четвертая, пятая.

Критериями категорирования объектов транспортной инфраструктуры являются:

1. Степень угрозы совершения акта незаконного вмешательства (далее по тексту АНВ) в деятельность объектов транспортной инфраструктуры применительно к отдельным видам транспорта, которая определяется на основании количественных показателей статистических данных (сведений) о совершенных и предотвращенных актах незаконного вмешательства на территории Российской Федерации за период последних 12-ти месяцев до момента категорирования.
2. Возможные последствия совершения акта незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры применительно к отдельным видам транспорта, которые определяются на основании количественных показателей о возможных погибших или получивших вред здоровью людей, о возможном материальном ущербе.

**Регламентов, инструкций, правил получения застройщиком (субъектом транспортной инфраструктуры) статистических данных (сведений) о совершенных и предотвращенных актах незаконного вмешательства на территории Российской Федерации нет. Возможность получение такой информации вызывает сомнения...**

Зависимость категории ОТИ от количественных показателей о возможном количестве погибших или получивших вред здоровью людей и возможном материальном ущербе и ущербе окружающей природной среде определены Приказом (показатели приведены в редакции Приказа).

Объектам присваиваются категории в зависимости от количественных показателей о возможных погибших или получивших вред здоровью людей (*таблица 2*).

Еще один тип категории объектов присваивается в зависимости от количественных показателей о возможном материальном ущербе и ущербе окружающей природной среде (*таблица 3*).

Проблема определения категории заключается также в том, что Приказ определяет только количественные показатели (критерии) возможных последствий совершения акта незаконного вмешательства. Методик, рекомендаций по расчету количественных показателей о возможных погибших или получивших вред здоровью людей, о возможном материальном ущербе в результате совершения акта незаконного вмешательства нет.

Приказ определяет, что отнесение объекта транспортной инфраструктуры к одной из категорий осуществляется компетентным органом в области обеспечения транспортной безопасности. Методик Федеральных агентств по видам транспорта по расчету последствий совершения акта незаконного вмешательства в открытом доступе нет.

Кроме того, ни в Приказе, ни в других нормативных документах не указывается, как влияют сведения о месте проведения строительных работ, сведения о технических и технологических характеристиках проектируемого объекта транспортной инфраструктуры на категорию объекта.

Таким образом, застройщик вынужден самостоятельно разработать методику расчета последствий совершенного акта незаконного вмешательства, методику расчета

Таблица 2

Вид транспорта/категория	Первая	Вторая	Третья	Четвертая	Пятая
Автомобильный транспорт	Более 50	От 30 до 50	От 10 до 30	До 10	нет
Дорожное хозяйство	Более 50	От 30 до 50	От 10 до 30	До 10	нет
Воздушный транспорт	Более 2000	От 500 до 2000	От 100 до 500	От 40 до 100	До 40
Железнодорожный транспорт	Более 50	От 26 до 50	От 11 до 25	До 10	нет
Морской и речной транспорт	Более 300	От 100 до 300	От 25 до 100	До 25	нет
Городской наземный электрический транспорт	Более 50	От 30 до 50	От 10 до 30	До 10	нет
Метрополитен	Более 100	От 50 до 100	От 10 до 50	До 10	нет

Таблица 3

Вид транспорта/категория	Первая	Вторая	Третья	Четвертая	Пятая
Автомобильный транспорт	Более 100 млн	От 60 млн до 100 млн	От 20 млн до 60 млн	До 20 млн	Нет
Дорожное хозяйство	Более 1 млрд	От 500 млн до 1 млрд	От 100 млн до 500 млн	До 100 млн	Нет
Воздушный транспорт	Более 500 млн	От 250 млн до 500 млн	От 100 млн до 250 млн	От 10 млн до 100 млн	Менее 10 млн
Железнодорожный транспорт	Более 100 млн	От 50 млн до 100 млн	От 10 млн до 50 млн	Менее 10 млн	Нет
Морской и речной транспорт	Более 500 млн	От 250 млн до 500 млн	От 20 млн до 250 млн	Менее 20 млн	Нет
Городской наземный электрический транспорт	Более 100 млн	От 60 млн до 100 млн	От 20 млн до 60 млн	До 20 млн	Нет
Метрополитен	Более 15 млн	От 15 млн до 10 млн	От 10 млн до 5 млн	До 5 млн	Нет

возможного числа погибших (пострадавших), методику расчета возможного материального ущерба ОТИ и ущерба окружающей природной среде.

Предположим, застройщик, совместно с проектировщиком, разработал такие методики. Застройщик (субъект транспортной инфраструктуры) установил предварительную категорию строящегося объекта транспортной инфраструктуры – ТРЕТЬЯ. Строительство ОТИ завершилось, компетентный орган в области обеспечения транспортной безопасности по «своим» методикам определил, что объекту должна быть присвоена ПЕРВАЯ категория... И что, снова проектирование, снова реконструкция, снова финансовые затраты?

Для решения данной проблемы, как минимум, должна быть разработана и утверждена Минтрансом России и/или Федеральными агентствами по видам транспорта модель нарушителя. Совершенно очевидно, что последствия АНВ в результате подрыва взрывного устройства мощностью 100 грамм в тротиловом эквиваленте и подрыва взрывного устройства мощностью 10 килограмм в тротиловом эквиваленте будут иметь существенные различия для ОТИ разных видов транспорта.

Для установления предварительной категории строящегося ОТИ необходимо разработать модель нарушителя, методику расчетов последствий АНВ, методику расчетов материального ущерба и т.п.

## ПРОБЛЕМНЫЕ ВОПРОСЫ РАЗРАБОТКИ ПРОЕКТНЫХ РЕШЕНИЙ СТРОЯЩЕГОСЯ ОБЪЕКТА ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Одной из трудностей в вопросе обеспечения транспортной безопасности ОТИ на стадии проектирования является то, что Постановление и иные нормативно-правовые акты, регламентирующие вопросы транспортной безопасности,

предусматривают только общие требования к проектированию. При этом правила проектирования и правила оценки достаточности оснащения ОТИ техническими средствами обеспечения транспортной безопасности в указанных документах отсутствуют.

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.

Исходя из требований Постановления, проектировщик должен определить:

- конфигурацию и границы зоны транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры и ее частей (секторов);
- конфигурацию и границы предполагаемых критических элементов объекта транспортной инфраструктуры;
- места расположения на ОТИ контрольно-пропускных пунктов (постов), мероприятия по предотвраще-

нию несанкционированного доступа (перемещения) на объект транспортной инфраструктуры физических лиц, транспортных средств, грузов, иных материально-технических объектов, фактически разработать инструкцию о пропускном режиме;

- место расположения и техническое оснащение поста (пункта) управления обеспечением транспортной безопасности;
- полный состав и места размещения технических средств обеспечения транспортной безопасности.

Исходя из требований Постановления, на этапе проектирования необходимо провести в полном объеме оценку уязвимости проектируемого объекта.

Разработанный проект объекта транспортной инфраструктуры должен пройти этап экспертизы. Однако организации, уполномоченные проводить экспертизу проектной документации, не являются компетентными органами в области транспортной безопасности. Полученное положительное экспертное заключение на проектную документацию не гарантирует, что компетентный орган в области транспортной безопасности после завершения строительства не укажет на необходимость внедрения дополнительных мер по обеспечению транспортной безопасности.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

*Проектирование объектов транспортной инфраструктуры требует новых подходов. Существующая нормативно-правовая база в области транспортной безопасности требует от проектной организации специальных знаний.*

*В условиях отсутствия методик, рекомендаций по реализации требований постановления Правительства Российской Федерации от 23.01.2016 № 29 проектной организации необходимо уже сейчас разработать соответствующие внутренние регламенты.*

*Необходимо учитывать, что требования к проектированию – это только начальный этап нормативного регулирования вопросов оснащения объектов транспорта и транспортных средств системами безопасности. Впереди принятие правил сертификации оборудования, установление единого протокола мониторинга...*