

***ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЙ ПО  
СОЗДАНИЮ КОМПЛЕКСНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА ТРАНСПОРТЕ***

***Градович А.А.***

*студент, бакалавр,*

*Московский государственный психолого-педагогический университет,*

*Москва, Россия*

**Аннотация**

В настоящей статье рассматриваются основные аспекты повышения эффективности по созданию комплексной системы безопасности на транспорте. Эта проблема приобрела особую актуальность, поскольку транспортная сфера является одной из наиболее проблематичных с точки зрения нарушения законодательства и угрозы жизни и здоровью населения. В статье рассмотрена действующая комплексная система, которая является одним из элементов Транспортной стратегии до 2030 года, задача которой сделать грузовые и пассажирские перевозки наиболее конкурентоспособными и безопасными. Также рассмотрены основные аспекты модернизации законодательства в этой сфере и необходимость внедрения научных разработок.

**Ключевые слова:** транспортная система, модернизация комплексной системы, правонарушение, террористическая угроза, инновации.

***IMPROVING EFFECTIVENESS OF DECISION-MAKING ON CREATING  
COMPLEX SAFETY IN TRANSPORT***

***Gradovich A.A.***

*Student, bachelor,*

*Moscow State Psychological and Pedagogical University,  
Moscow, Russia*

### **Annotation**

This article examines the main aspects of increasing the efficiency of creating an integrated transport security system. This problem has acquired particular urgency, since the transport sector is one of the most problematic in terms of violation of legislation and the threat to life and health of the population. The article considers the existing integrated system, which is one of the elements of the Transport Strategy until 2030, whose task is to make freight and passenger transportation the most competitive and safe. Also, the main aspects of the modernization of legislation in this sphere and the need for the introduction of scientific developments are considered.

**Key words:** transport system, modernization of complex system, offense, terrorist threat, innovations.

В настоящее время транспортная инфраструктура становится объектом террористических атак, поскольку она является одним из важнейших функциональных инструментов жизни государства и общества. Транспортная инфраструктура привлекает террористические организации массовым скоплением людей и сосредоточием многих средств передвижения. Кроме того, произошедшие на транспорте происшествия и террористические акты всегда получают большую огласку в средствах массовой информации. А.В. Бревнов подчеркивает, что являясь основным условием жизни динамично развивающегося общества, транспортная система должна обеспечивать целостность и безопасность страны в целом.

Согласно данным МВД России, за 2016 год на транспорте произошло 42,3 тыс. преступлений. Сотрудники транспортной полиции в общей сложности выявили 12, 2 тыс. преступлений, связанных с незаконным

оборотом наркотиков и 3,1 тыс. преступлений – с оборотом оружия. Также сильную дестабилизацию в систему безопасности транспорта вносят ложные вызовы об угрозах террористических актов. Согласно данным 2015 года, доля этого вида преступления увеличилась почти в два раза. Из 83 зарегистрированных правонарушений по 53 эпизодам установлены виновные лица. При этом основным очагом напряженности по-прежнему остается Северо-Кавказский регион. Из-за этого, для обеспечения защиты населения и объектов транспорта в этом регионе МВД России вынуждено сосредотачивать там значительную группировку, сил и средств.

Комплексная система безопасности на транспорте подразумевает совокупность организационных мер, которые направлены на транспортную сферу, создание взаимосвязанных систем мониторинга, прогнозирования и предотвращения непредвиденных ситуаций, опасных для жизни и здоровья пассажиров. Также в систему комплексного обеспечения безопасности входит контроль за потенциально опасными объектами защиты, принятие решений о предупреждении и ликвидации опасных ситуаций, оповещение и информирование населения о возможных угрозах, и ознакомление его с основными действиями в случае непредвиденных обстоятельств.

Основными угрозами безопасности населения на транспорте могут являться:

- акты незаконного вмешательства на территорию транспортного средства, обладающие террористической направленностью;
- угрозы, носящие техногенный характер или вызванные природным катаклизмом.

И в первом и во втором случае угроз необходимо обладать структурированным и хорошо отработанным механизмом противодействия и обеспечить максимально возможную защиту населения. Основными способами обеспечения безопасности на транспорте являются:

- своевременное предупреждение и ликвидация террористического вмешательства;

- предупреждение и прогнозирование актов техногенного характера и природных катаклизмов;
- ликвидация последствий чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера.

В настоящее время на территории Российской Федерации действует реализация комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте (Распоряжение Правительства РФ от 30.07.2010 №1285-р (ред. от 11.12.2013)). Особый акцент в этой программе сделан на то, что реализация безопасности на транспорте является одним из приоритетных направлений политики Российской Федерации в сфере национальной безопасности.

Основными элементами этой программы являются<sup>1</sup>:

- оперативная система реагирования, предупреждения и ликвидации различного рода чрезвычайных ситуаций в условиях транспортной сферы;
- система, интегрирующая федеральное, региональное и муниципальное законодательство в сфере обеспечения безопасности населения и отвечающая основным международным нормам права в сфере безопасности на транспорте;
- многоуровневое информационное пространство, которое обеспечивается путем функционирования взаимосвязанных между собой автоматизированных информационных и аналитических систем, которые основаны на территориальном принципе распределения и обладают единым центром управления базами данных в области обеспечения транспортной безопасности;
- система определения профессиональной пригодности и подготовки, обучения и аттестации специалистов, чьей задачей является непосредственное обеспечение системы безопасности на транспорте;
- актуальная система информирования и оповещения населения о потенциально возможных угрозах в транспорте;
- система государственного контроля и регионального мониторинга.

---

<sup>1</sup> Распоряжение Правительства РФ от 30.07.2010 №1285-р (ред. от 11.12.2013); [www.consultant.ru](http://www.consultant.ru)

Данная комплексная программа уже прошла несколько этапов реализации, в ходе которых был усовершенствован ряд аспектов функционирования системы безопасности транспортного сообщения. Эта программа начала свое действие в 2010 году, и на первом этапе (до 31 марта 2011 года) в ходе ее реализации большинство транспортных средств были оснащены техническими устройствами, которые обеспечивают снижение уровня уязвимости от актов незаконного вмешательства в функционирование транспортной системы. На втором этапе реализации (до 31 декабря 2012 года) была создана комплексная система организации профессиональной подготовки сотрудников безопасности на транспорте и повышения грамотности населения, а также был расширен набор используемых инженерно-технических средств. На третьем этапе (до 31 января 2013 года) была скорректирована нормативно-правовая база в сфере транспортной безопасности, выстраивание основных элементов модернизации транспортных средств. Поскольку структура реализации программы уже сформирована, а сама программа будет продолжать свое действие до 2030 года, то дальнейшие меры будут корректироваться в зависимости от ведения Транспортной стратегии Российской Федерации и актуального состояния в транспортной сфере. За период реализации данной программы федеральный бюджет выделил денежные средства в объеме 47629,8 млн. рублей; объем средств транспортной инфраструктуры составил 6180,6 млн. руб., а также 5500 млн. руб. - из внебюджетных источников<sup>2</sup>.

Создание комплексной системы безопасности на транспорте в Российской Федерации является одним из основных условий реализации Транспортной стратегии на период до 2030 года (с изменениями на 11 июня 2014 года). Данная стратегия подчеркивает необходимость создания современных мер обеспечения безопасности также для эффективной интеграции в мировое транспортное пространство и реализации транзитного

---

<sup>2</sup> Распоряжение Правительства РФ от 30.07.2010 №1285-п (ред. от 11.12.2013); [www.consultant.ru](http://www.consultant.ru)

потенциала страны. Для выполнения поставленной цели подразумевается работа над следующими поставленными задачами:

- создание конкурентоспособных транспортных коридоров, которые способны отвечать потребностям проводимых бизнес-процессов;
- обеспечение совершенствования уровня конкурентоспособности российской транспортной системы в целом на международном уровне;
- вовлечение российских транспортных компаний в реализацию импортных и экспортных перевозок;
- интеграция в международное транспортное пространство в рамках Единого экономического пространства, а также в рамках Содружества Независимых Государств, Шанхайской организации сотрудничества и других международных экономических объединений и союзов;
- развитие хабовой технологии перевозки пассажиров;
- создание необходимых условий для продвижения интеллектуальных транспортных систем с использованием современных информационных и телекоммуникационных технологий и глобальных навигационных систем, технологий управления транспортными средствами на транспортных коридорах.

Комплексная система безопасности на транспорте стала проходить тотальный контроль и постоянное совершенствование после 24 января 2011 года после совершения теракта в аэропорту Домодедово г. Москвы. После этого происшествия в систему постоянно внедряются новейшие технические разработки, а также дополнительные меры контроля пассажирского потока и его досмотра. Также ведется активная работа, связанная с информированием населения о возможных террористических угрозах и тому, как необходимо действовать в подобных ситуациях.

Согласно ФЗ «О полиции» от 7.02.2011 №3-ФЗ (в последней редакции), сотрудники полиции могут принимать участие в обеспечении авиационной безопасности, охране аэропортов и объектов транспортной инфраструктуры, также они могут частично принимать участие в отборе

сотрудников службы безопасности транспортных сообщений. Кроме того, наряду с правоохранительными мероприятиями и мероприятиями по содействию безопасности, сотрудники полиции участвуют в мероприятиях по противодействию терроризму и в обеспечении правового режима контртеррористической операции. Многие из положений ФЗ «О полиции» имеют непосредственное отношение к деятельности транспортной полиции и не фигурировали в предыдущих редакциях. Это свидетельствует о изменении комплексной системы обеспечения безопасности на законодательном уровне<sup>3</sup>.

Однако стоит отметить, что в настоящее время еще не урегулирован ряд положений, которые регламентируют проведение сплошного досмотра пассажиров на всех видах транспорта. Федеральные органы исполнительной власти подготовили некоторые проекты по этому вопросу, однако они находятся лишь на стадии рассмотрения. Одним из проектов закона в этой области является закон о проведении досмотра подразделениями транспортной безопасности на всех видах транспорта.

Кроме того, в рамках реализации комплексной программы обеспечения безопасности на транспорте, была организована работа межведомственной рабочей группы МВД, ФСБ, ФСО и ФСКН Российской Федерации для осуществления координации и контроля действий по достижению целей и задач данной программы. Таким образом, можно сделать вывод, что на данном этапе закладывается основа функционирования транспортной полиции как особого подразделения, в основные обязанности которой входит обеспечение безопасности страны на транспорте.

Осуществление комплексной системы безопасности такого уровня невозможно без применения особых технических средств. Особое внимание следует уделить разработкам средств нового поколения, которые могли бы отличаться высокой степенью устойчивости к разнообразным природным условиям России. Кроме того, существует проблема, связанная с

---

<sup>3</sup> ФЗ «О полиции» от 7.02.2011 №3-ФЗ (в последней редакции); [www.consultant.ru](http://www.consultant.ru)

повышением надежности технических средств и противопожарной защиты. Решение этой проблемы, как правило, заключается в умении должным образом планировать и поддерживать заданные режимы работы различной аппаратуры. Соответственно, особое внимание нужно уделить квалификации сотрудников, работающих с аппаратурой нового поколения. С помощью современных технических средств можно, например, осуществлять осмотр подвижного состава на железнодорожном транспорте со всех сторон или осуществлять контроль за габаритами грузов. Также требует проработки вопрос защиты участков в непосредственной близости от железнодорожного полотна, так как здесь на технические средства охраны достаточно сильно воздействует проходящий состав, что приводит к значительным сбоям в их работе.

Таким образом, можно сделать вывод, что совершенствование комплексной системы на транспорте должно проходить как в рамках модернизации законодательства, так и в области технического оснащения транспортных средств и узлов транспортного сообщения. Разумеется, такой подход требует привлечения большего объема финансирования и задействования инновационных технологий. Финансовая сторона задачи реализации комплексных программ повышения безопасности на транспорте имеет огромное значение, особенно в условиях ограничения финансовых средств как со стороны государства, так и субъектов транспортной инфраструктуры.

С целью эффективного вложения средств предлагается воспользоваться таким инструментом, как математическое моделирование, позволяющим решить эту задачу оптимальным образом. Вопросам разработки математической модели и ее применению, с целью оптимизации финансовых вложений субъектов в различные направления комплексной безопасности на транспорте, будет посвящена следующая статья.

### Библиографический список

1. Распоряжение Правительства РФ от 30.07.2010 №1285-р (ред. от 11.12.2013) «О реализации комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте;
2. ФЗ «О полиции» от 7.02.2011 №3-ФЗ (в последней редакции);
3. Иашвили М.В., Петров С.В. Безопасность на дороге и в общественном транспорте. — Новосибирск: НГПУ, 2014. — 123 с.
4. Буралев Ю. В. Безопасность жизнедеятельности на транспорте. – М.: Academia, 2013. – 288 с.
5. Кирсанов А.И. Особенности формирования у российской молодежи экстремистских взглядов и агрессивных форм политического участия // Политические процессы на постсоветском пространстве: материалы IV международной конференции, состоявшейся в Московском государственном областном университете 14 апреля 2015 г. / Отв.ред. и сост. В.Г. Егоров и А.В. Абрамов / Московский государственный областной университет; Общероссийская общественная организация «Российское общество политологов» (Московское областное отделение). – М.: ИИУ МГОУ, 2015. – С. 193-202.