

# ОБЕСПЕЧЕНИЕ КОМПЛЕКСНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА ТРАНСПОРТЕ

Ю. В. Задворный,  
кандидат экономических наук

*Рассматриваются актуальные проблемы управления транспортной безопасностью в процессе перевозки грузов и пассажиров, раскрываются основные факторы риска на транспорте. Особое значение придается обеспечению транспортной безопасности на морском транспорте в арктической зоне России. Обосновывается необходимость и предлагаются меры по обеспечению комплексной безопасности на транспорте.*

*Vital management issues related to safety of cargo and passengers in the course their transportation are discussed in conjunction with respective risk factors. Special attention is paid to provision of maritime transportation safety in Russian Arctic areas. Integral approach to transportation safety is substantiated, respective provision measures are proposed.*

**Ключевые слова:** транспортная инфраструктура, транспортная безопасность, система комплексной безопасности, Северный морской путь.

**Key words:** transport infrastructure, transportation safety, integral safety system, Northern Sea Route.

Транспортная безопасность является одной из важнейших составляющих национальной безопасности государства, поскольку транспорт, наряду с другими инфраструктурными отраслями, обеспечивает базовые условия жизнедеятельности общества. Она достигается, по мнению автора, проведением единой государственной политики и системой мер экономического, политического, организационного и иного характера, адекватных угрозам жизненно важным интересам личности, общества и государства в транспортной сфере.

Рост аварийности и травматизма, повышение транспортных издержек, недопустимо высокий физический и моральный износ остающихся в эксплуатации подвижных транспортных и технических средств, огромные очереди у морских портов и ставшие постоянными «пробки» на автомобильных дорогах убедительно свидетельствуют о том, что транспортный комплекс России продолжает находиться в серьезном системном кризисном состоянии. Самая распространенная и опасная угроза транспортной безопасности – техногенная: по причине технических неисправностей и неполадок происходит до 64% различных аварий и катастроф на всех видах транспорта с большими человеческими жертвами и огромным материальным ущербом. Даже по причине увеличившегося в последнее время количества чрезвычайных стихийных бедствий объективного природного характера происходит только около 32% различных дорожно-транспортных происшествий (ДТП) и катастроф. Террористическая составляющая транспортной безопасности в общем объеме причиняемого от ДТП ущерба составляет около 4%.

Указанные обстоятельства требуют не только постоянного увеличения персонала физической охраны и ликвидации последствий от ДТП, но и переосмысления методологии создания и внедрения технических средств защиты транспортных объектов от систематических угроз их безопасности, а также методологии взаимодействия сил и средств предотвращения указанных угроз и быстрого реагирования с использованием современных средств информации и применением эффективных технических средств и инновационных технологий по срочной ликвидации последствий ДТП и уменьшению человеческих жертв и материального ущерба.

Соответственно, современная система безопасности на транспорте должна быть комплексной и эффективной. Дееспособная защита – это, прежде всего, система с соответствующим материально-техническим, интеллектуальным и финансовым обеспечением, а не набор разрозненных инструментов и ресурсов для затыкания возникающих то там, то здесь прорех. Это – единый комплекс сил и средств с планированием и осуществлением взаимоувязанных мероприятий.

Под системой комплексной безопасности на транспорте автор понимает совокупность организационных, экономических и технических средств и мероприятий, направленных на выявление источников угроз безопасности, прогнозирование опасных ситуаций, своевременное предупреждение о потенциальных угрозах, а также нейтрализацию возникающих угроз и оперативное принятие мер по уменьшению человеческих жертв и снижению материального ущерба от ДТП. Таким образом, обеспечение транспортной безопасности превращается в самостоятельную область общественных отношений, которая регулируется определенным набором институциональных норм и в которой действуют специальные субъекты с особым правовым статусом. Вследствие этого, возникла необходимость в выработке институционального закрепления транспортной безопасности как организационно-правовой и экономической категории.

Безопасность классифицируется по профессиональной специфике мер, сил и средств. С этой точки зрения, настоятельно необходимо: создание и обеспечение функционирования организационно-экономической и инженерно-технической системы защиты транспортных объектов, пассажиров и грузов от внешних угроз; создание организационных, противопожарных и спасательных служб на транспорте с оснащением их современными эффективными инженерно-техническими средствами; формирование на транспорте единой диспетчерско-технологической службы защиты от сбоев в системах управления движением транспортных средств с учетом аспектов безопасности; своевременное осуществление профилактических и ремонтно-эксплуатационных мероприятий по предупреждению загрязнения окружающей среды, сбору и уничтожению отходов; проведение на транспорте организационных мероприятий по защите от угроз криминального характера и экономических угроз; создание системы охраны государственной и военной тайн при перевозке секретных грузов; обеспечение страховой защиты жизни и здоровья граждан, а также их имущества и т.д.

Следует отметить, что, в силу объективных обстоятельств, комплексная система безопасности на транспорте функционирует в условиях постоянной динамики влияния внешней среды, сокращения времени, отпущенного на принятие и выполнение необходимых решений, увеличения степени износа основных фондов транспорта и особенно их активной части, а также обострения и даже ужесточения рыночной конкуренции. В связи с этим, важнейшее место и в создаваемой системе мер по обеспечению транспортной безопасности занимает оснащение материально-технической базы единого транспортного комплекса России современными инновационными подвижными транспортными средствами и транспортной инфраструктурой, соответствующими шестому технологическому укладу.

В настоящее время обеспеченность отрасли средствами контроля и обнаружения посторонних предметов, взрывчатых веществ на объектах транспорта очень далека от желаемого уровня. Поэтому разработка технических средств обеспечения безопасности на транспорте требует решения в рамках самостоятельной государственной программы. Так, согласно данным ежегодного государственного доклада МЧС России, около 13% от общей протяженности рельсового железнодорожного полотна выработало свой ресурс и

требует незамедлительной замены. Значительно больший физический и моральный износ (более 73%) имеет подвижной состав парка ОАО РЖД. Парк частных грузовых вагонов более «молодой», но и он содержит более 5 тыс. грузовых вагонов с просроченным сроком службы, находящихся в постоянной эксплуатации<sup>1</sup>.

Особое внимание необходимо обратить на обеспечение транспортной безопасности на морском транспорте, и особенно в российской арктической зоне, где его значение исключительно велико, поскольку играет важную социально-экономическую роль, обеспечивая жизнедеятельность населения и функционирование хозяйственных комплексов, прилегающих к трассе районов арктического побережья. Его роль и значение в северных широтах, прежде всего, обусловлены рядом важнейших факторов: большой протяженностью береговой линии северной зоны России; отсутствием или слабой развитостью наземных коммуникаций круглогодичного действия в прилегающих к морскому побережью регионах; огромной ролью морских трасс для успешного функционирования внутренних водных путей Европейского и, прежде всего, Азиатского Севера и меридиональных железнодорожных магистралей, обеспечивающих освоение этих удаленных и малоосвоенных регионов страны, обладающих крупнейшими в мире по разведанным запасам месторождениями полезных ископаемых.

Необходимость возрождения, развития и эффективного функционирования Северного морского пути для экономики России определяется его геополитическим и экономическим значением, связанным как с обеспечением снабжения всем необходимым населения и производственной сферы северных территорий страны, так и с освоением и эксплуатацией новых месторождений углеводородных и других ценных полезных ископаемых, а также существенным возрастанием уже в ближайшей перспективе его роли как важного транснационального морского транспортного пути между Европой, Азией и Америкой.

Проблемы функционирования Северного морского пути тесно связаны с общими проблемами Российской Арктики. Его эффективное использование в качестве международного транспортного коридора, решающего задачи транспортировки грузов как для обеспечения экономических потребностей России, так и в международных транспортных связях, возможно только при условии решения ряда неотложных проблем, связанных с необходимос-

<sup>1</sup> ВТО не ударит по железнодорожному транспорту. // Росбалт. – 28.03.2007.

тью обеспечения по мировым стандартам: нормативно-правовой базы его функционирования; круглогодичного навигационного цикла всех его трасс; создания парка современных ледоколов; навигационной безопасности по всей трассе; требуемых условий для сервисного обслуживания международного транспортного коридора (грузовых терминалов, центров связи, логистических центров и т.д.).

Одной из первоочередных задач совершенствования транспортной инфраструктуры арктической зоны является создание эффективной современной системы управления Северным морским путем. В связи со старением парка транспортного флота и его быстрым износом, требуется действенная программа Правительства Российской Федерации по возрождению специализированного северного флота России, изменение таможенной политики, развитие льготной кредитной политики банков России, протекционистская политика для российских судовладельцев со стороны государства.

Наиболее реальная возможность возрождения и дальнейшего развития Северного морского пути как новой единой национальной (русской) транспортной магистрали видится в форме Российского акционерного общества (или холдинг-компании) с контрольным пакетом акций у государства, образованном на основе реорганизации ОАО «Мурманское морское пароходство» (ММП).

Задача обеспечения комплексной безопасности на транспорте должна решаться в два этапа:

- а) на первом этапе – методом структурной декомпозиции объектов транспорта, путем построения моделей предполагаемых угроз для каждого структурно обособленного объекта, выбором технических средств и организационных мер выявления и нейтрализации угроз;
- б) на втором этапе – методом структурной декомпозиции технических средств и организационных мер выявления и нейтрализации, а также предупреждения угроз для защищаемых групп транспортных объектов.

Назрела крайняя необходимость создания и утверждения соответствующими государственными органами Единого технического регламента, устанавливающего научно обоснованные требования по безопасности и допуску к эксплуатации как подвижных транспортных средств, так и объектов транспортной инфраструктуры общего пользования. В числе важных направлений обеспечения этого укажем на необходимость согласованной совместной работы по рациональному и эффективному использованию уже имеющегося производственного и научного потенциала в качестве долевого участия всех транспортных организаций

в отдельных разработках ведущих научно-исследовательских центров.

Главными критериями принятия решений о включении в систему комплексной безопасности на транспорте тех или иных рекомендуемых подсистем безопасности должно быть снижение рисков возникновения угроз безопасности, уменьшение числа человеческих жертв и тяжести материального ущерба от ДТП. Кроме того, предстоит отработать: методику оценки рисков в зависимости от типа транспорта, его состояния, условий эксплуатации; методику определения состава дополнительных систем безопасности по результатам оценки рисков; методику предъявления требований к функциональным характеристикам рекомендуемых к применению подсистем безопасности; требования к правилам согласования состава системы комплексной безопасности.

В управлении процессом развития и совершенствования транспортной инфраструктуры, способствующей повышению безопасной эксплуатации подвижных транспортных средств, особое место должны занять: отвечающее требованиям, предъявляемым со стороны современного подвижного состава, развитие транспортной инфраструктуры на основе имитационных моделей транспортной сети; переход на автоматическое обслуживание большинства транспортных процессов; использование новых материалов и конструкций; внедрение системы комплексной диагностики транспортной инфраструктуры и ее своевременного ремонта; совершенствование нормативно-методической базы обеспечения качества транспортных услуг и методов расчета параметров надежности, безопасности, ресурса и риска.

Указанный выше комплекс мер позволит, по мнению автора, осуществить: создание единой математической модели развития транспортной инфраструктуры; инновационное развитие материально-технической базы единого транспортного комплекса страны на основе ее оснащения современным оборудованием, в том числе системами автоматической связи и электроснабжения на основе микропроцессорной техники; разработку новой нормативной базы содержания объектов инфраструктуры; внедрение систем комплексной диагностики инфраструктуры; внедрение стандарта связи GSM-R на отдельных транспортных направлениях; внедрение системы широкополосной цифровой связи на узловых станциях; автоматизированные технологии проектирования инфраструктуры и т.д.

Большой теоретический и практический опыт автора в исследовании затронутых в настоящей статье проблем позволяет в качестве меры, неотложной для обеспечения большей транспортной безопасности, прежде всего рекомендовать решение задачи координации совместных усилий и средств предприятий-

производителей транспортных услуг и их потребителей на основе создания Ассоциаций производителей и потребителей транспортных услуг по обеспечению систем безопасности на транспорте.

Таким образом, современный взгляд на обеспечение безопасности на транспорте и проведенный автором анализ особенностей управления экономической безопасностью на предприятиях транспорта обуславливает необходимость незамедлительного формирования специфической системы управления этим видом деятельности на транспорте. Такой подход позволит, наряду с более эффективной локализацией уже существующих угроз, обеспечить необходимый текущий контроль, включающий прогнозирование и предупреждение угроз, наладить

оперативный информационно-предупредительный процесс своевременного принятия управленческих решений по снижению «транспортных рисков» и транзакционных издержек, а также существенно повысить уровень безопасности пассажирских и грузовых транспортных перевозок.

**Библиографический список**

1. Федеральный закон «О транспортной безопасности», №16-ФЗ от 09.02.2007 г.
2. Стратегия развития транспорта Российской Федерации на период до 2010 года. Утв. приказом Минтранса России от 31 июля 2006 г. № 94.
3. ВТО не ударит по железнодорожному транспорту.// Росбалт. – 28.03.2007 г.

Задворный Юрий Владимирович – кандидат экономических наук, докторант РАГС при Президенте РФ

e-mail: info@idnayka.ru



Верстка

Дизайн

Предпечатная подготовка

Сопровождение в типографии

**Издательский Дом «Наука» предоставляет услуги по дизайну, верстке и полной допечатной подготовке издания с последующим сопровождением в типографии.**

- Индивидуальный подход к каждой книге
- Редакторская и корректорская правки
- Соответствие государственным стандартам
- Гибкая ценовая политика



**От замысла до готовой книги  
– один шаг**

