

Системный подход обеспечения транспортной безопасности в сфере дорожного хозяйства в сложившихся экономических условиях.

*Генеральный директор ООО «ИНФОРМ-АЛЪЯНС»
НОВИКОВ Александр Иванович*

Более чем пятилетний опыт компании в сфере обеспечения транспортной безопасности, более чем двенадцатилетний в сфере обеспечения национальной безопасности России позволил сформулировать ряд предложений системного порядка, направленных на повышение эффективности решения задач обеспечения транспортной безопасности (ТБ) России в сфере дорожного хозяйства:

- Программно-целевой метод как основной механизм реализации мероприятий системы обеспечения ТБ (СОТБ);
- Типизация проектных решений как основа повышения экономической эффективности реализации СОТБ;
- Унификация модульной архитектуры как основа сокращения сроков развертывания и восстановления работоспособности СОТБ;
- Эшелонированная интеллектуализация СОТБ - основа снижения стоимости эксплуатации и повышения эффективности предупреждения АНВ, как главной задачи СОТБ;
- Планирование расчетных сценариев реализации АНВ и их предотвращения как ключевое направление эффективного управления СОТБ;
- Интеграция СОТБ в территориальные системы безопасности Безопасный город;
- Совершенствование системы проведения тендеров с объединением функционально связанных технологических этапов создания СОТБ;
- Проведение единой технической политики как важнейший инструмент управления созданием единой СОТБ.

1. Программно-целевой метод как основной механизм реализации системы обеспечения ТБ.

Как известно, программно-целевой метод - это метод разработки плановых решений крупных народно-хозяйственных, экономических и технических проблем. К такого рода проблемам относится и создание СОТБ.

Его сущность заключается в выборе и обосновании целей и системы мероприятий по их достижению в намеченные сроки при сбалансированных ресурсах.

Предлагается следующая последовательность разработки программы:

- Предпроектное обследование ОТИ,
- Разработка концепции программы,
- Разработка системного проекта СОТБ,
- Разработка программы мероприятий.

2. Типизация проектных решений

Анализ разработанных проектных решений для ОТИ показывает, что все они группируются в составе нескольких (до десятка) систем, как правило, привязанных по месту реализации к конструктивным решениям существующего ОТИ. Исключение составляют системы энергоснабжения, инфокоммуникаций и пунктов управления. Это создает предпосылки реализации типового проектирования СОТБ, когда принципиальные проектные решения для различных ОТИ являются типовыми, не требующими повторного проектирования, а лишь разработки рабочей документации для реализации на объекте. Возможная потенциальная экономия - до 40% средств, выделяемых на проектирование.

3. Модульная архитектура.

Практика выполненных проектов показывает, что реализуемые на ОТИ системы привязаны к группам опор и устоев. Отсюда логичным представляется архитектура системы безопасности ОТИ в составе периферийного оборудования, коммутируемого для каждой группы опор в периферийные шкафы, которые в свою очередь через локальную высокоживучую сеть замыкаются на центральный шкаф, обеспечивающий контроль, управление и взаимодействие с вышестоящими уровнями СОТБ. Экономия достигается как за счет сокращения кабельных линий коммутации, так и упрощения монтажа, пуско-наладки и ремонта системы при одновременном повышении надежности и живучести системы. Экспертная оценка экономии - до 15-20% средств.

4. Эшелонированная интеллектуализация.

Интеллект систем безопасности - неоспоримое ключевое направление их развития. Модульная архитектура позволяет существенно сократить затраты и эшелонировать интеллект в зависимости от уровня решаемых задач. Предлагается выделить следующие уровни интеллектуализации. Первый - уровень периферийных устройств для обнаружения расчетных тревожных событий. Второй - уровень периферийных шкафов для обнаружения расчетных тревожных ситуаций. Третий - объектовый для обнаружения расчетных сценариев реализации АНВ. Четвертый - территориальный, для реализации регламентов обеспечения безопасности на местном территориальном уровне. Пятый - региональный для управления и

планирования сценариев функционирования СОТБ на региональном уровне. Шестой - федеральный для управления и планирования сценариев функционирования СОТБ на федеральном уровне.

5. Планирование расчетных сценариев.

Отчетами по оценке уязвимости ОТИ устанавливаются модели расчетных сценариев реализации АНВ. Предлагается в составе раздела проектной документации предусматривать формализованное описание предусмотренных расчетных сценариев для обоснования применения принимаемых проектных решений по предотвращению реализации соответствующих АНВ. Достигается это применением распределенной интеллектуальной системы планирования применения СОТБ. При этом система планирования придает единой СОТБ динамический характер по отношению к изменяемым угрозам местного, регионального или федерального уровня, а также составу, состоянию и возможностями соответствующих сил и средств.

6. Интеграция СОТБ в состав территориальных систем.

Интеграция, как это и предполагается соответствующим постановлением Правительства Российской Федерации, должна осуществляться присоединением к территориальной системе Безопасный город. Преимущества такой интеграции не требуют дополнительных пояснений, имея в виду комплексный характер привлекаемых сил и средств обеспечения безопасности ОТИ в соответствии с ФЗ N16.

7. Совершенствование системы проведения тендеров.

Совершенствование видится целесообразным в направлении объединения некоторых этапов реализации мероприятий ОТБ в один конкурс. В частности - разработка отчетов, программы реализации мероприятий и проектов планов ОТБ; выполнение СМР и ПНР с опытной эксплуатацией СОТБ. Представляется целесообразным также увеличение до 3-х лет сроков выносимых на конкурс работ по эксплуатации СОТБ ОТИ, объединенных по территориальному или иному принципу в соответствии с целевой программой. Это позволит сократить затраты государства на проведение тендеров, исключит временные «провалы» в обеспечении эксплуатации, повысит ответственность, улучшит планирование работ и снизит затраты организаций-исполнителей.

8. Единая техническая политика.

Все вышеперечисленные направления складываются в одно емкое понятие - проведение единой технической политики, которая имеет государственное значение и позволяет повысить эффективность реализуемой системы при одновременном снижении затрат на ее создание и эксплуатацию. В этой связи актуальными составляющими такой политики также являются инструменты унификации средств и регламентов, сертификация технических и программных средств, создание рекомендованного перечня технических и программных средств, создание централизованного механизма экспертизы проектной документации,

создание реестра стандартов Ассоциации «Транспортная безопасность» и специализированных организаций и др.

Реализация предложенного системного подхода на современном этапе позволит сбалансировать применение эффективных инновационных технологий, стоимости и сроков реализации мероприятий ОТБ, источников финансирования с основными целевыми показателями создания СОТБ в сфере дорожного хозяйства.