



## Обучение безопасности: координация и учет



Валентин ПОНОМАРЁВ  
Valentine M. PONOMAREV

Владимир УЛЬЯНОВ  
Vladimir A. ULYANOV



*Пonomарёв Валентин Михайлович – доктор технических наук, профессор Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ), Москва, Россия.*

*Ульянов Владимир Андреевич – кандидат технических наук, заместитель директора по научной работе Академии комплексной безопасности МИИТ, Москва, Россия.*

**Подготовка сил обеспечения транспортной безопасности, формирование единой базы данных специалистов, прошедших обучение по целевой программе, система сертификации железнодорожного персонала определенных категорий и степени готовности к выполнению функций по защите населения от разного рода угроз и рисков на транспорте – в этом авторы статьи видят задачи служб, призванных заниматься профессиональной подготовкой людей в сфере транспортной безопасности. При этом выдвигается ряд предложений по координации совместных усилий вузов в аттестационной работе, организации тренингов, экспериментальной практики, научных исследований.**

*Ключевые слова: транспортная безопасность, подготовка специалистов, единая база данных, сертификация, аттестация, координация, контроль.*

Одной из главных целей Транспортной стратегии Российской Федерации [1, 2] является повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы. Достижение этой цели предполагает не только эффективную работу аварийно-спасательных служб, гражданской обороны, подразделений специальных служб и должный уровень мобилизационной готовности, но и наличие условий для регулярной, системно налаженной подготовки сил обеспечения транспортной безопасности (СОТБ).

Федеральным законом от 3 февраля 2014 г. № 15-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам обеспечения транспортной безопасности» [3] внесены существенные изменения в деятельность объектов транспорта. Введены недостающие понятия, уточнены термины, установлены новые и откорректированы уже имеющиеся процедуры в рамках официально предусмотренных профилактических и защитных мер.

Однако на сегодняшний день имеются вопросы, требующие незамедлительного

решения. Целесообразно сосредоточиться на тех из них в первую очередь, без которых было бы трудно говорить о системности и последовательности в целом профессиональном обучении. В частности, следует:

1. Разработать универсальные подходы к определению категорий работников, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности, чтобы добиться эффективной организации их подготовки.

2. Определить совокупности знаний, умений и навыков, необходимых тем или иным категориям персонала, имеющих отношение к обеспечению транспортной безопасности.

3. Создать методики определения потребности в подготовке, переподготовке и повышении квалификации персонала по профильным программам.

4. Разработать предложения по организации обучения, в том числе содержанию и формам реализации программ профессиональной подготовки, на базе передовых образовательных технологий.

5. Подготовить предложения по методикам оценки эффективности образовательных программ по транспортной безопасности.

Обязательным условием при этом является создание единой системы базы данных специалистов, прошедших обучение по транспортной безопасности. Подобная задача предполагает использование современных информационных технологий. В рамках реализации комплексной программы по обеспечению безопасности населения на транспорте [4] в учебных центрах транспортных вузов осваиваются автоматизированные рабочие места для формирования сведений о прошедших обучение. Росжелдором определено, что за МИИТ здесь закрепляется роль организатора и координатора создаваемой системы учёта.

Появление единой базы позволит не только вести учёт лиц, получивших знания по транспортной безопасности, но и оперативно контролировать периодичность аттестации обеспечивающих ее сил.

Следующим шагом в организации системы контроля за подготовкой сил

транспортной безопасности должна стать грамотно налаженная сертификация специалистов железнодорожного транспорта. Это поможет улучшить и их теоретические знания, и нормативно-правовой багаж. Свою пользу прежде всего получают:

– специалисты, дающие оценку уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и средств железнодорожного транспорта;

– должностные лица объектов транспортной инфраструктуры, ответственные за соблюдение транспортной безопасности;

– специалисты, осуществляющие визуальную диагностику психоэмоционального состояния пассажиров;

– преподаватели учебных центров, готовящих силы обеспечения транспортной безопасности (СОТБ).

Вместе с тем для получения баланса в подготовке СОТБ следует определить:

– каким требованиям, кроме требований к психофизиологическим обследованиям, должны удовлетворять органы аттестации при проведении процедуры проверки профессиональных качеств специалистов.

– периодичность прохождения подготовки (обучения) и аттестации для различных категорий СОТБ;

– каким образом в типовых программах будут учитываться навыки владения СОТБ оружием и специальными средствами.

По этим вопросам у сотрудников Академии комплексной безопасности МИИТ имеется ряд предложений.

В части аккредитации юридических лиц в качестве аттестующих организаций, на наш взгляд, надо отметить, что порядок их регистрации и требования к ним должны быть прозрачны и обязательно учитывать преимущества транспортных вузов перед сторонними, непрофильными организациями, претендующими на роль аттестующих.

Ведь нельзя игнорировать хотя бы тот факт, что отраслевые университеты и институты, как правило, включают в свою структуру учебные центры по подготовке СОТБ, располагающие наиболее современной материально-технической базой и до-





статочно квалифицированными специалистами.

Академия комплексной безопасности МИИТ может претендовать на роль координатора деятельности транспортных вузов по методическому обеспечению процедур аттестации СОТБ при условии финансирования этой деятельности. Предполагается при проведении аттестации установить следующий порядок.

Свидетельство (разрешение) об аттестации СОТБ выдавать аттестуемым организациям: первичное – сроком на 3 года, вторичное – сроком на 5 лет.

При этом:

1. Первичная аттестация назначается по факту подачи заявления.

2. Проверка соблюдения требований по аттестации СОТБ проводится аттестующими организациями через год после выдачи свидетельства (разрешения) аттестуемой организации.

3. Процедуры аттестации и последующей проверки выполнения требований по аттестации СОТБ должны быть платными.

Учебно-методическая деятельность образовательных учреждений и методическое сопровождение подготовки и аттестации СОТБ строятся на основе принципа непрерывности, являющегося чрезвычайно актуальным для столь ответственного вида проверки и оценки профессионализма сотрудников. Поэтому, полагаем, эти вопросы должны быть теснейшим образом связаны между собой, а их решение в конечном счете даст добиться надлежащего уровня знаний нормативно-технических документов, поможет приобрести знания прикладного характера, закрепить базовый минимум умений и навыков применительно к безопасности на транспорте [5].

В этом отношении стоит ориентироваться на разработку типовых программ модульного типа, которые с учетом национальной специфики удобно будет использовать в учебных центрах и вузах стран, участвующих в международном транспортном сотрудничестве. Такие программы должны включать в себя модули, каждый из которых позволяет освоить необходимые теоретические знания, приобрести практические навыки,

проверить качество полученных умений и сделать вывод о профессиональной компетентности специалиста. Достоинством подобных образовательных программ является возможность освоения отдельных модулей последовательно или параллельно по персональному плану обучающегося, а также их применение в сетевом варианте без дополнительной адаптации и переработки. Это очень важно для получения знаний прикладного характера [6].

Закреплению полученных теоретических знаний должна помочь система тренировок и тренингов в виде практических учений на конкретных объектах транспортной инфраструктуры.

С точки зрения стратегии системного развития СОТБ, подчеркнем в заключение, приоритетным следует сделать проведение совместных научных исследований всех заинтересованных в комплексной транспортной безопасности ведомств и организаций. Только при идущей в плановом порядке работе, координации ресурсов, выстроенности целей, едином информационном поле и регулярном аналитическом контроле будет достигнут удовлетворяющий систему стабильный, устойчивый по своим параметрам результат.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года (актуализирована распоряжением Правительства РФ от 11.06.2014 г. № 1032-р) // URL: [http://www.mintrans.ru/activity/detail.php?FOLDER\\_ID=439](http://www.mintrans.ru/activity/detail.php?FOLDER_ID=439).

2. Ульянов В. А. Комплексная безопасность и устойчивость транспортной системы // Евразия Вести. – 2013. – № 12. – С. 26.

3. Федеральный закон «О внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ по вопросам обеспечения транспортной безопасности» № 15-ФЗ от 03.02.2014 г. // URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_158405/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_158405/).

4. Комплексная программа по обеспечению безопасности населения на транспорте (в ред. распоряжений Правительства РФ от 20.12.2010 г. № 2341-р, от 02.08.2011 г. № 1372-р, от 01.11.2011 г. № 1905-р, от 02.05.2012 г. № 675-р). URL: <http://www.ppp-transport.ru/projects/kpobnt/>.

5. Лёвин Б. А., Пономарёв В. М., Ульянов В. А. Безопасность на транспорте: задачи и решения // Бизнес-Премьер. – 2014. – № 3. – С. 40–41.

6. Пономарёв В. М. Современные подходы к обеспечению безопасности // Евразия Вести. – 2013. – № 12. – С. 25. ●