

Герман МОСКАЛЕНКО

■ На семинаре в Минске союзные депутаты обсудили проблемы транспортной безопасности.

ЗАСЛОН ОТ ВНЕШНИХ УГРОЗ

Тема постоянно действующего семинара при Парламентском Собрании Союза Беларуси и России «Состояние и основные направления совершенствования обеспечения транспортной безопасности в Союзном государстве» - многоплановая, важная и сложная, но однозначно из разряда тех, которая касается всех. Ведь все мы - пассажиры, водители, перевозчики, получатели грузов или просто встречаем родных на вокзале.

Помимо депутатов проблемы обсуждали представители профильных министерств и ведомств, Постоянного Комитета СГ, Евразийской экономической комиссии, руководители организаций и предприятий, работающих в сфере транспортной безопасности.

В Союзном государстве для обеспечения транспортной безопасности, как технологической, так и в проекции защиты людей и инфраструктуры от внешних угроз, делается немало. В 2012 году реализована программа по обеспечению средствами связи силовых структур на транспорте. Второй год в интересах региональной группировки войск реализуется программа прикрытия железных дорог. По словам **начальника Департамента оборонной промышленности и военно-технического сотрудничества Постоянного комитета Николая Юрченко**, коренной вопрос - организовать совместную работу министерств, ведомств и силовых структур:

- По линии МВД разрабатывается новая союзная программа, которая также предполагает совершенствование систем связи, а главный результат, которого мы ожидаем от семинара - постоянное эффективное взаимодействие силовых структур на транспорте. Будет взаимодействие, будет и безопасность.

ОБОРОТЫ РЕЧИ

Сегодня объединенная транспортная система Союзного государства - скорее оборот речи, чем реальность. Она только-только начинает складываться. Хотя силовые структуры двух стран давно и тесно сотрудничают. Вместе ведут подготовку к чемпионату мира по футболу. Этот престижный турнир в июне принимает Россия. А через год этот опыт пригодится белорусам, когда Минск станет столицей Вторых Европейских игр.

Меморандум о взаимодействии шесть лет назад подписали Министерство транспорта РФ и Министер-

АДЕКВАТНЫЙ ОТВЕТ И ЕДИННЫЙ БИЛЕТ



Благодаря беспрецедентным мерам по защите пассажиров авиационный транспорт в Беларуси и России наряду с железнодорожным считается самым безопасным.

- В 2017 году в России совершено 4 преступления террористической направленности на транспорте и 25 предотвращено силовыми структурами. Самое громкое преступление - взрыв в питерском метро. За первый квартал 2018 года - совершено 3 преступления и 6 предотвращено.
- В Беларуси с 2001 года совершено 14 преступлений террористической направленности, самое резонансное - взрыв в минском метро 11 апреля 2011 года (погибли 11 человек и еще 4 позже умерли в больнице).

ство транспорта и коммуникаций РБ. В 2014 году создана белорусско-российская группа по обеспечению транспортной безопасности. Разработан план по формированию и функционированию объединенной транспортной системы Союзного государства. Новым шагом в сотрудничестве, по словам **директора Департамента транспортной безопасности и специальных программ Министерства транспорта России Александра Корниенко**, станет соглашение между правительствами двух стран:

- Подпишут его в ближайшее время. Чтобы сформировать унифицированный механизм взаимодействия.

КЛЮЧЕВОЙ ВОПРОС

Что считать главной проблемой текущего момента? Тут разночтений не было. Наиболее четко об этом сказал **заместитель председателя Комиссии Парламентского Собрания по безопасности, обороне и борьбе с преступностью, член Комитета Совета Федерации по обороне и безопасности Франц Клинецвич**:

- Главная проблема - унификация и гармонизация законодательства. Наш семинар можно будет считать эффективным и результативным,

если депутаты получают конкретные рекомендации от специалистов, какие изменения требуются в нормативных актах.

Пока же само понятие «транспортная безопасность» в России и Беларуси трактуется по-разному. Еще сложнее ситуация в ЕАЭС, где эти вопросы предметно не регламентируются. Все пока определяют национальные законодательства и международные стандарты. Два года назад президенты стран-участниц ЕАЭС подписали основные направления реализации скоординированной, согласованной транспортной политики. Разработаны дорожные карты, идет аналитическая работа, чтобы определить, по каким разделам в первую очередь нужно подтянуть нормативы.

Франц Клинецвич озвучил проблему, которая, казалось бы, уже была решена. В прошлом году российское правительство приняло постановление, что белорусские водители для работы в России могут пользоваться водительскими удостоверениями, которые получили на родине. Оказалось, на местах отдельные чиновники этот нормативный акт трактуют по-своему и заставляют белорусов пересдавать экзамены и получать права российского образца.

НОВЫЕ СТАНДАРТЫ ЗАСЕЯТЬ «БЕЛОЕ ПОЛЕ»

Сегодня и в Беларуси, и в России идет смена технологического уклада. Цифровая экономика не фантастика, а наш завтрашний день. Изменится и транспорт. Беспилотники уже сегодня перевозят грузы и пассажиров. Тестируются автомобили, автобусы и даже «БелАЗы», а под Санкт-Петербургом работает железнодорожная ветка, по которой ходят беспилотные локомотивы. На вопрос, какие новые задачи это ставит перед специалистами, ответил **заместитель директора Департамента программ развития Министерства транспорта России Евгений Ткаченко**:

- Появится принципиально новая транспортная система: более сложная и скоростная. Как обеспечить ее защищенность? Только адекватными технологическими и организационными решениями.

Новый транспорт уже есть, его использование сдерживает нормативная база. Нет, к примеру, ответа, кто будет нести ответственность и как возмещать ущерб при авариях и в случае чрезвычайных ситуаций. Другая проблема - стандарты и технические регламенты:

- Россия и Беларусь должны стать законодателями стандартов в этой сфере, - сказал Евгений Ткаченко. - Пока это «белое поле» и у нас, и в мире. Мы много слышим о больших базах данных, блокчейне, искусственном интеллекте. Но это все инструменты, которые должны снижать издержки перевозок. Они вторичны. Главное для нас - защитить людей.

Примером может служить система «Розыск-Магистраль» МВД России, которая показала свою высокую эффективность. По словам специалистов, этот опыт полезен не только для Беларуси и других стран ЕАЭС. Сегодня у наших соседей могла бы поучиться и Европа.

Интеллектуальную мультимодальную транспортную систему, которая стала бы основой для формирования единого транспортного пространства Союзного государства, представил **заместитель директора Института проблем транспорта РАН, доктор технических наук Владимир Комашинский**.

Были и другие предложения, что и как нам нужно улучшать в транспортном комплексе Союзного государства:

- Не должно быть никаких барьеров и ограничений, а транспортная система должна быть единой, - считает **заведующий кафедрой Российского экономического университета имени Плеханова, профессор Руслан Абрамов**. - Это для человека удобно и комфортно, к тому же она потребует меньших затрат на содержание.

Ученый также предлагает разработать форму единого посадочного билета. Прже всего на железных дорогах.

Валерий ГАЙДУКЕВИЧ, председатель Комиссии ПС по безопасности, обороне и борьбе с преступностью, заместитель председателя Постоянной комиссии Палаты Представителей по нацбезопасности:

- Сегодня технические средства быстро развиваются, поэтому необходимо идти в ногу со временем, изучать опыт других стран и постоянно совершенствовать законодательство. Мы должны все полезные инициативы, которые помогут повлиять на развитие и движение вперед, «переплавлять» в законодательные акты.

Франц КЛИНЦЕВИЧ, заместитель председателя Комиссии ПС по безопасности, обороне и борьбе с преступностью, член Комитета Совета Федерации по обороне и безопасности:

- На авиационном и железнодорожном транспорте безопасность растет. Эти виды перевозок становятся самыми безопасными. Сегодня по этим направлениям делается много, в том числе с использованием современных технических средств. Повышенное внимание уделяется антитеррористической безопасности.

Что касается автомобильного транспорта, здесь проблемы есть. На дорогах России в ДТП ежегодно гибнет больше людей, чем за десять лет мы потеряли в Афганистане, что недопустимо. В Беларуси ситуация лучше, потому что там раньше нас занимались улучшением качества дорог и организацией транспортного движения.



Виталий ПИВОВАРИЧ



Иван ВИСЛОВ