



МЕЖОТРАСЛЕВОЙ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЙ ЖУРНАЛ

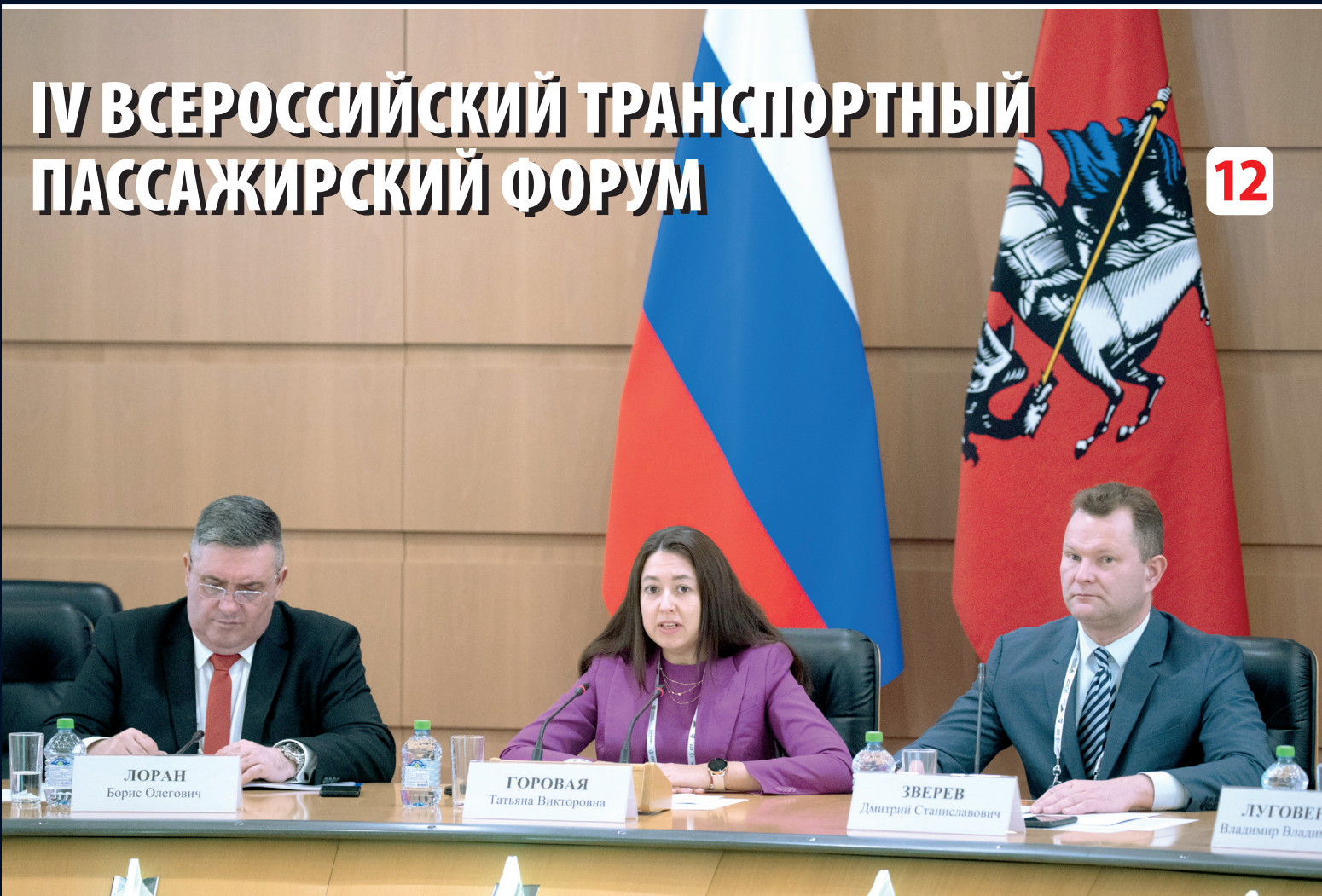
# ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ И БЕЗОПАСНОСТЬ НА ТРАНСПОРТЕ

№3 АПРЕЛЬ–ИЮНЬ  
2023

ИЗДАЕТСЯ ПРИ ПОДДЕРЖКЕ ОБЩЕСТВЕННОГО СОВЕТА  
ПРИ МИНИСТЕРСТВЕ ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

## IV ВСЕРОССИЙСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ПАССАЖИРСКИЙ ФОРУМ

12

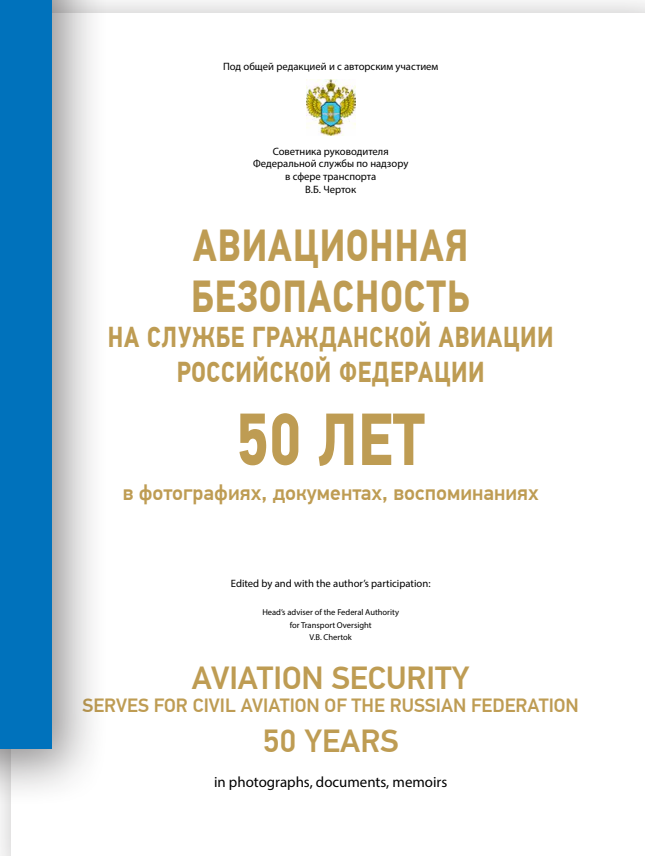
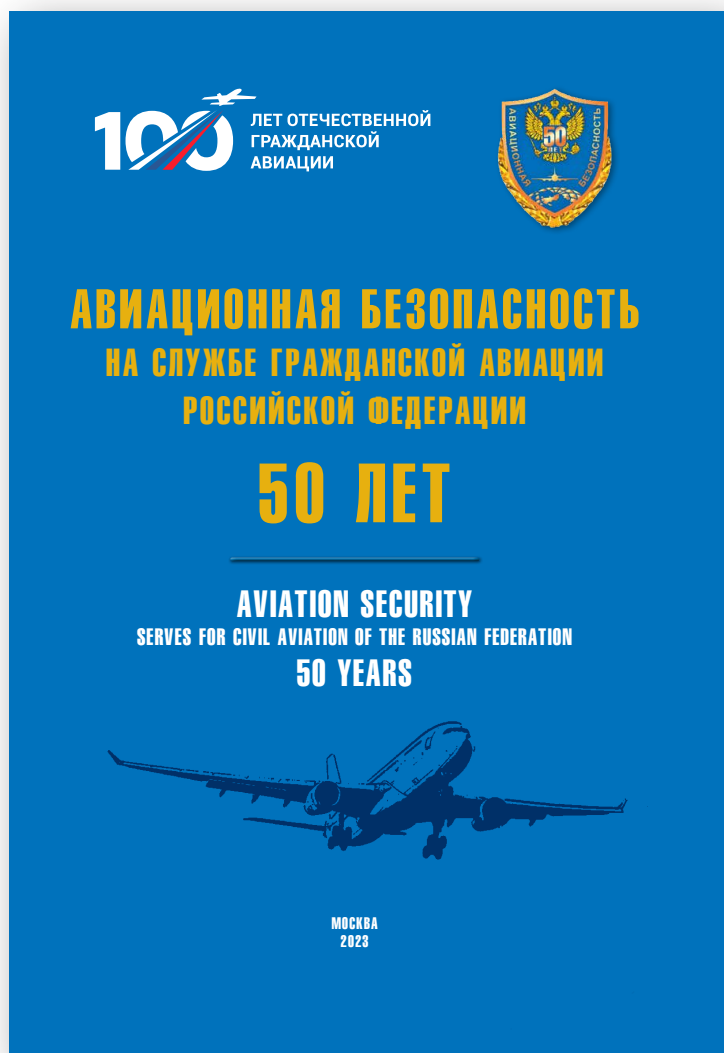


## ИННОВАЦИОННЫЕ РОССИЙСКИЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ СРЕДСТВА И ТЕХНОЛОГИИ ЗАЩИТЫ

6



# Юбилейное издание «Авиационная безопасность на службе гражданской авиации Российской Федерации 50 лет»



По вопросу приобретения книги  
обращаться на эл. адрес: [info@tsumpp.ru](mailto:info@tsumpp.ru)



Слово редактора **2**

О современных угрозах и рисках в сфере авиационной безопасности **3**

Комплексное решение по химической и биологической безопасности **6**

Защита от взрывчатых веществ, опасных химических и биологических агентов **7**

Защита от взрывчатых веществ и опасных химических агентов **8**

Защита от радиационно опасных элементов **9**

Защита от беспилотных авиационных систем **10**

Проблемы и достижения **12**

Транспортная безопасность: взгляд в будущее **18**

IV Всероссийский Транспортный Пассажирский Форум **22**

Без единого светофора **24**

Дороги Победы **25**

Контрольная работа **26**

Популяризация решений **28**

Для обеспечения независимости **29**

Критически важно **30**

Актуальные требования по информационной безопасности для транспортной отрасли **32**

Чудеса техники **36**

МТК «Север – Юг»: перспектива и возможности **40**

Телетайп для дорог **42**

11-я Всероссийская конференция «Безопасность на транспорте. Тахография и автоматизация транспорта 2023» **44**

Радиосвязь на стратегических объектах **46**



## ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ И БЕЗОПАСНОСТЬ НА ТРАНСПОРТЕ

№ 3 (апрель–июнь 2023)  
Издается с 2022 года

Журнал зарегистрирован Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор).

**Свидетельство о регистрации:**  
ПИ № ФС77-84141 от 09.11.2022 г.

**Учредитель:** ООО «ЦУМПП»

**Периодичность выхода:**

4 выпуска в год

**Тираж:** 4000 экз.

**Распространение:**

подписка и целевая рассылка

**Территория распространения:**  
Москва и регионы Российской Федерации

**Фото на обложке:**

Эдуард Корниенко, из архива ООО «Южполиметалл-Холдинг», АО «НПЦ «АСПЕКТ», ООО «Диагностика-М», ООО «НЕОСКАН»

**Главный редактор:**

Керов Вячеслав Всеволодович

**Заместитель главного редактора:**  
Никитушин А. С.

**Советник главного редактора:**

Лоран Б. О.

**Шеф-редактор:** Шитикова Е. М.

**Выпускающий редактор:**

Лоран А. Е.

**Продвижение журнала в соцсетях:**

Ассоциация «ЕТС «АЛС».

**Юридическое сопровождение:**

Грек Е. А.

**Дизайн и верстка:** Войлокова Н. В.

**Корректор:** Балашова Е. А.

**Адрес учредителя:**

125480, г. Москва, ул. Героев-Панфиловцев, д. 24, оф. 208,  
тел.: + 7 (925) 575-85-71;  
e-mail: info@tsumpp.ru

**Адрес редакции:**

119415, г. Москва, просп. Вернадского, д. 39, оф. 613,  
тел.: +7 (495) 739-34-00,  
+7 (915) 232-94-09;  
e-mail: info@rosbuslines.ru

**Реклама и распространение:**

ООО «ЦУМПП»

Мнение редакции не всегда может совпадать с мнением авторов.

За точность и достоверность изложенной информации отвечают авторы. За содержание рекламных материалов редакция ответственности не несет.

**Подписано в печать** 06.07.2023 г.

Отпечатано в типографии  
ОАО «Подольская фабрика офсетной печати», 142100, г. Подольск,  
Революционный проспект, д. 80/42.  
Номер заказа



**Вячеслав Кервов,**  
главный редактор журнала  
«Транспортная безопасность и Безопасность на транспорте», председатель правления Ассоциации «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны», 1-й заместитель генерального директора ООО «Центр управления мультимодальными пассажирскими перевозками», руководитель аппарата Общественного совета при Минтрансе России, заместитель председателя Комиссии Общественного совета при Минтрансе России по транспортной безопасности и безопасности на транспорте

Уважаемые коллеги!

Номер журнала, который Вы держите в руках, вышел 12 июля 2023 года – в день юбилея Авиационной безопасности гражданской авиации Российской Федерации. 50 лет назад по распоряжению Совета министров СССР от 12 июля 1973 года № 1414 РС в Министерстве гражданской авиации было создано Управление режима для комплексного решения задач по своевременному предупреждению и пресечению возможных попыток угона воздушных судов за границу, совершения других преступных актов против гражданской авиации. Об истории становления авиационной безопасности в нашей стране, о государственной системе поддержки и многом другом можно прочитать в юбилейной книге «Авиационная безопасность на службе гражданской авиации 50 лет», созданной при моем участии в качестве главного редактора.

Формат юбилейной книги не предполагал размещения информации о технических характеристиках средств и технологий обеспечения защиты, и тогда возникла идея представить это в журнале: инновационное российское оборудование и программное обеспечение, используемое для защиты ото всех видов типовых угроз для объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств. Автор этой идеи – Владимир Борисович Черток, вступительное слово которого можно прочитать здесь же.

В последующих номерах журнала мы также будем представлять эффективные отечественные технические решения для обеспечения транспортной (авиационной) безопасности.

И все же основная тема этого номера – панельные сессии, посвященные транспортной безопасности, информационной безопасности и безопасности на транспорте, прошедшие 30 марта 2023 года в Москве в рамках IV Всероссийского Транспортного Пассажирского Форума, организованного Общественным советом. Эти сессии дали импульс для последующей реализации озвученных на них идей. Например, одним из приоритетных направлений работы Комиссии Общественного совета при Минтрансе России по транспортной безопасности и безопасности на транспорте стало повышение информационной безопасности объектов транспортной инфраструктуры.

Представители Комиссии посетили ряд предприятий транспортной отрасли (в Нижнем Новгороде, Твери, Москве), ознакомились с их работой и актуальными проблемами, связанными с транспортной безопасностью и безопасностью на транспорте. Прямой контакт с производителями позволил лучше понять необходимые условия для повышения качества выпускаемой ими продукции!

В общем, работы много, движемся только вперед!

# О СОВРЕМЕННЫХ УГРОЗАХ И РИСКАХ В СФЕРЕ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Наша цель – перевести все несостоявшиеся террористические акты из случайности в закономерность и сделать транспортную отрасль неуязвимой.

Постоянная работа над повышением уровня защищенности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства и террористических угроз приобрела особую актуальность в период обострения международных противоречий, проявляющихся и в виде роста террористических актов и угроз.

При этом на фоне научно-технического прогресса происходит быстрое проявление как новых видов угроз, так и возрастание рисков ряда уже известных видов террористических угроз и актов незаконного вмешательства.

Наиболее очевиден этот факт при сравнении приведенных двух таблиц типовых угроз и рисков, сделанных как на основе экспертных оценок прецедентов – состоявшихся актов и угроз, так и проактивных оценок – как прогнозируемых актов и угроз к совершению в ближайшее время.

Анализируя данные в таблице № 1, составленной по прецедентному принципу официальными экспертами по авиационной безопасности Международной организации гражданской авиации, нужно отметить, что за последний год возросли итоговые риски по 10 видам угроз. Очень важно также учитывать такие факторы, как явная тенденция роста уязвимости аэропортов и воздушных судов, как в зонах конфликтов, так и вне зон конфликтов, и что высокий уровень последствий угроз сохраняется для 11 видов типовых угроз из 20.

Рассматривая данные в таблице № 2, составленной экспертами по проактивному принципу, необходимо обратить внимание на принципиальное изменение в ранжировании итоговых рисков типовых угроз. На первую позицию вышла биологическая угроза, а за ней следуют киберугроза, химическая угроза, радиационная угроза и беспилотники с взрывными устройствами.

Проведение специальной военной операции, несомненно, потребует внести реальные изме-



**Владимир Черток,**  
советник руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, национальный координатор по авиационной безопасности, официальный эксперт по авиационной безопасности Международной организации гражданской авиации (ИКАО), заместитель председателя Рабочей (экспертной) группы по авиационной безопасности при Совете руководителей уполномоченных органов в области транспорта государств-членов Евразийского экономического союза (РЭГ АБ ЕЭК)

нения в систему актуальности типовых угроз в области авиационной безопасности, и в том числе в методологию защиты в зонах вооруженных конфликтов и вне зон вооруженных конфликтов.

Возникла необходимость учета высокой вероятности применения беспилотных летательных аппаратов для реализации террористических действий с использованием опасных биологических агентов, опасных химических веществ и взрывных устройств.

Очевидно, что нам нужно быстро перестраивать всю систему авиационной (транспортной) безопасности, обратив особое внимание на вероят-

ную тяжесть последствий от актов незаконного вмешательства и террористических угроз.

Отечественные разработчики и изготовители технических средств защиты гражданской авиации уже предлагают готовые к применению иннова-

ционные технологии и эффективные технические средства защиты от всех видов типовых угроз для объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, часть которых представлена в настоящем издании. ■

**ТАБЛИЦА № 1. УРОВНИ РИСКА ПО ТИПАМ УГРОЗ (ПРЕЦЕДЕНТНАЯ ОЦЕНКА)**

№ п.п.	Тип угрозы	Уровень вероятности	Уровень последствий	Уровень уязвимости	УРОВЕНЬ РИСКА
1	СВУ, ПРОНОСИМОЕ ЧЕЛОВЕКОМ на себе или в ручной клади	ВЫСОКИЙ	ВЫСОКИЙ	СРЕДНИЙ-ВЫСОКИЙ	ВЫСОКИЙ
2	СВУ В ГРУЗЕ/ПОЧТЕ	СРЕДНИЙ-ВЫСОКИЙ	ВЫСОКИЙ	СРЕДНИЙ-ВЫСОКИЙ	СРЕДНИЙ-ВЫСОКИЙ
3	НАПАДЕНИЯ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ БАС (на авиационные цели в зонах конфликтов)	СРЕДНИЙ-ВЫСОКИЙ	ВЫСОКИЙ	СРЕДНИЙ-ВЫСОКИЙ	↑ СРЕДНИЙ-ВЫСОКИЙ
4	НАПАДЕНИЯ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ БАС (на авиационные цели вне зон конфликтов)	СРЕДНИЙ-НИЗКИЙ	ВЫСОКИЙ	СРЕДНИЙ-ВЫСОКИЙ	↑ СРЕДНИЙ-ВЫСОКИЙ
5	НАПАДЕНИЯ В НЕКОНТРОЛИРУЕМОЙ ЗОНЕ (включая использование СВУ на транспортном средстве)	СРЕДНИЙ-ВЫСОКИЙ	СРЕДНИЙ	СРЕДНИЙ-ВЫСОКИЙ	СРЕДНИЙ-ВЫСОКИЙ
6	ВОЗДУШНОЕ СУДНО, ИСПОЛЬЗУЕМОЕ В КАЧЕСТВЕ ОРУЖИЯ	СРЕДНИЙ	ВЫСОКИЙ	СРЕДНИЙ	↑ СРЕДНИЙ-ВЫСОКИЙ
7	ХИМИЧЕСКИЕ УГРОЗЫ	СРЕДНИЙ	СРЕДНИЙ-ВЫСОКИЙ	СРЕДНИЙ-ВЫСОКИЙ	↑ СРЕДНИЙ-ВЫСОКИЙ
	НАПАДЕНИЯ С ПРИМЕНЕНИЕМ ПЗРК, РАКЕТ И ДРУГИХ СРЕДСТВ ДИСТАНЦИОННОГО ПОРАЖЕНИЯ (кроме БАС)				
8	На аэропорты в зонах конфликтов / в зонах широкого распространения	ВЫСОКИЙ	СРЕДНИЙ	СРЕДНИЙ	СРЕДНИЙ-ВЫСОКИЙ
9	На воздушные суда в зонах конфликтов / зонах широкого распространения	СРЕДНИЙ-ВЫСОКИЙ	ВЫСОКИЙ	СРЕДНИЙ	СРЕДНИЙ-ВЫСОКИЙ
10	На аэропорты вне зон конфликтов / зон широкого распространения	СРЕДНИЙ-НИЗКИЙ	СРЕДНИЙ	СРЕДНИЙ	СРЕДНИЙ
11	На воздушные суда вне зон конфликтов / зон широкого распространения	НИЗКИЙ	ВЫСОКИЙ	СРЕДНИЙ	↑ СРЕДНИЙ
12	СВУ В ЗАРЕГИСТРИРОВАННОМ БАГАЖЕ	СРЕДНИЙ-НИЗКИЙ	ВЫСОКИЙ	СРЕДНИЙ	СРЕДНИЙ
13	СВУ В ПРЕДМЕТАХ СЕРВИСА (бортпитание, бортовые припасы и др.)	СРЕДНИЙ-НИЗКИЙ	ВЫСОКИЙ	СРЕДНИЙ	↑ СРЕДНИЙ
14	АЭРОПОРТОВЫЕ ПРИПАСЫ	НИЗКИЙ	ВЫСОКИЙ	СРЕДНИЙ-НИЗКИЙ	СРЕДНИЙ
15	НАПАДЕНИЯ В КОНТРОЛИРУЕМОЙ ЗОНЕ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ СВУ НА ТРАНСПОРТНОМ СРЕДСТВЕ	СРЕДНИЙ-НИЗКИЙ	СРЕДНИЙ-ВЫСОКИЙ	СРЕДНИЙ	СРЕДНИЙ
16	КИБЕРАТАКИ	НИЗКИЙ	ВЫСОКИЙ	СРЕДНИЙ-НИЗКИЙ	↑ СРЕДНИЙ
17	ОБЫЧНЫЙ УГОН ВС (с террористическими намерениями)	СРЕДНИЙ-НИЗКИЙ	СРЕДНИЙ-НИЗКИЙ	СРЕДНИЙ-НИЗКИЙ	↑ СРЕДНИЙ- НИЗКИЙ
18	БИОЛОГИЧЕСКИЕ УГРОЗЫ	НИЗКИЙ	СРЕДНИЙ	СРЕДНИЙ	↑ СРЕДНИЙ-НИЗКИЙ
19	РАДИОЛОГИЧЕСКИЕ УГРОЗЫ	НИЗКИЙ	СРЕДНИЙ	СРЕДНИЙ	↑ СРЕДНИЙ-НИЗКИЙ
20	НАПАДЕНИЯ НА ОБЪЕКТЫ УВД	НИЗКИЙ	СРЕДНИЙ-НИЗКИЙ	СРЕДНИЙ	СРЕДНИЙ-НИЗКИЙ

**ТАБЛИЦА № 2. УРОВНИ РИСКА ПО ТИПАМ УГРОЗ (ПРОАКТИВНАЯ ОЦЕНКА)**

№ п.п.	Тип угрозы	Уровень вероятности	Уровень последствия	Уровень уязвимости	УРОВЕНЬ РИСКА
1	БИОЛОГИЧЕСКИЕ УГРОЗЫ	СРЕДНИЙ-ВЫСОКИЙ	ВЫСОКИЙ	ВЫСОКИЙ	ВЫСОКИЙ
2	КИБЕРАТАКИ	ВЫСОКИЙ	ВЫСОКИЙ	СРЕДНИЙ-ВЫСОКИЙ	ВЫСОКИЙ
3	ХИМИЧЕСКИЕ УГРОЗЫ	СРЕДНИЙ	ВЫСОКИЙ	СРЕДНИЙ-ВЫСОКИЙ	СРЕДНИЙ-ВЫСОКИЙ
4	РАДИОЛОГИЧЕСКИЕ УГРОЗЫ	СРЕДНИЙ	ВЫСОКИЙ	СРЕДНИЙ	СРЕДНИЙ-ВЫСОКИЙ
5	НАПАДЕНИЯ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ БАС (на авиационные цели в зонах конфликтов)	СРЕДНИЙ-ВЫСОКИЙ	ВЫСОКИЙ	ВЫСОКИЙ	СРЕДНИЙ-ВЫСОКИЙ
6	НАПАДЕНИЯ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ БАС (на авиационные цели вне зон конфликтов)	СРЕДНИЙ	ВЫСОКИЙ	ВЫСОКИЙ	СРЕДНИЙ-ВЫСОКИЙ
7	СВУ, ПРОНОСИМОЕ ЧЕЛОВЕКОМ на себе или в ручной клади	СРЕДНИЙ-ВЫСОКИЙ	ВЫСОКИЙ	СРЕДНИЙ	СРЕДНИЙ-ВЫСОКИЙ
	НАПАДЕНИЯ С ПРИМЕНЕНИЕМ ПЗРК, РАКЕТ И ДРУГИХ СРЕДСТВ ДИСТАНЦИОННОГО ПОРАЖЕНИЯ (кроме БАС)				
8	СВУ В ГРУЗЕ/ПОЧТЕ	СРЕДНИЙ-ВЫСОКИЙ	ВЫСОКИЙ	СРЕДНИЙ	СРЕДНИЙ-ВЫСОКИЙ
9	НАПАДЕНИЯ В НЕКОНТРОЛИРУЕМОЙ ЗОНЕ (включая использование СВУ на транспортном средстве)	СРЕДНИЙ-ВЫСОКИЙ	СРЕДНИЙ	СРЕДНИЙ-ВЫСОКИЙ	СРЕДНИЙ-ВЫСОКИЙ
10	ВОЗДУШНОЕ СУДНО, ИСПОЛЬЗУЕМОЕ В КАЧЕСТВЕ ОРУЖИЯ	СРЕДНИЙ	ВЫСОКИЙ	СРЕДНИЙ	СРЕДНИЙ-ВЫСОКИЙ
11	На аэропорты в зонах конфликтов / в зонах широкого распространения	ВЫСОКИЙ	СРЕДНИЙ	СРЕДНИЙ	СРЕДНИЙ-ВЫСОКИЙ
12	На воздушные суда в зонах конфликтов / зонах широкого распространения	СРЕДНИЙ-ВЫСОКИЙ	ВЫСОКИЙ	СРЕДНИЙ	СРЕДНИЙ-ВЫСОКИЙ
13	На аэропорты вне зон конфликтов / зон широкого распространения	СРЕДНИЙ-НИЗКИЙ	СРЕДНИЙ	СРЕДНИЙ	СРЕДНИЙ
14	На воздушные суда вне зон конфликтов / зон широкого распространения	НИЗКИЙ	ВЫСОКИЙ	СРЕДНИЙ	СРЕДНИЙ
15	СВУ В ЗАРЕГИСТРИРОВАННОМ БАГАЖЕ	СРЕДНИЙ-НИЗКИЙ	ВЫСОКИЙ	СРЕДНИЙ	СРЕДНИЙ
16	СВУ В ПРЕДМЕТАХ СЕРВИСА (бортпитание, бортовые припасы и др.)	СРЕДНИЙ-НИЗКИЙ	ВЫСОКИЙ	СРЕДНИЙ	СРЕДНИЙ
17	АЭРОПОРТОВЫЕ ПРИПАСЫ	НИЗКИЙ	ВЫСОКИЙ	СРЕДНИЙ-НИЗКИЙ	СРЕДНИЙ
18	НАПАДЕНИЯ В КОНТРОЛИРУЕМОЙ ЗОНЕ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ СВУ НА ТРАНСПОРТНОМ СРЕДСТВЕ	СРЕДНИЙ-НИЗКИЙ	СРЕДНИЙ-ВЫСОКИЙ	СРЕДНИЙ	СРЕДНИЙ
19	ОБЫЧНЫЙ УГОН ВС (с террористическими намерениями)	СРЕДНИЙ-НИЗКИЙ	СРЕДНИЙ-НИЗКИЙ	СРЕДНИЙ-НИЗКИЙ	СРЕДНИЙ-НИЗКИЙ
20	НАПАДЕНИЯ НА ОБЪЕКТЫ УВД	НИЗКИЙ	СРЕДНИЙ-НИЗКИЙ	СРЕДНИЙ	СРЕДНИЙ-НИЗКИЙ

# КОМПЛЕКСНОЕ РЕШЕНИЕ ПО ХИМИЧЕСКОЙ И БИОЛОГИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

1. Приборы, предназначенные для выявления и предотвращения несанкционированного проноса (проезда) на охраняемые объекты опасных химических веществ и биологических агентов.

ДОСМОТР, ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ДОСМОТР, ПОВТОРНЫЙ ДОСМОТР



«Кербер-Т»



«Сегмент-Рецептор»



«ХимЭксперт-Т»



«Кербер-СТ»

2. Приборы, предназначенные для выявления факта применения в противоправных целях на объекте опасных химических веществ и патогенных биологических агентов.

МОНИТОРИНГ ВОЗДУХА В МЕСТАХ МАССОВОГО СКОПЛЕНИЯ ЛЮДЕЙ  
И НА ОБЪЕКТАХ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ



«Сегмент»



«Сегмент-БИО»



«Сегмент-Гамма»



# ЗАЩИТА ОТ ВЗРЫВЧАТЫХ ВЕЩЕСТВ, ОПАСНЫХ ХИМИЧЕСКИХ И БИОЛОГИЧЕСКИХ АГЕНТОВ



## ИДЕНТИФИКАТОР ВЗРЫВЧАТЫХ ВЕЩЕСТВ, ОПАСНЫХ ХИМИЧЕСКИХ И БИОЛОГИЧЕСКИХ АГЕНТОВ «ХИМЭКСПЕРТ-Т»

Выявление и распознавание взрывчатых веществ, опасных химических и биологических агентов в подозрительных предметах и веществах при досмотре.

### Объекты анализа:

жидкости, порошки, гели, в том числе в герметичной таре.

**Быстродействие:** до 30 секунд.

**Выявляемые взрывчатые вещества:** более 100 видов, включая жидкие.

**Выявляемые химические агенты:** токсичные, отравляющие, легковоспламеняющиеся вещества.

**Выявляемые биологические агенты:** бактериологическое оружие, биологические токсины.

## КОМПЛЕКС ОБНАРУЖЕНИЯ ВЗРЫВЧАТЫХ ВЕЩЕСТВ, ОПАСНЫХ ХИМИЧЕСКИХ И БИОЛОГИЧЕСКИХ АГЕНТОВ «СЕГМЕНТ-ГАММА»



### СЕГМЕНТ-БИО



Выявление опасных биологических агентов

### СЕГМЕНТ



Выявление и распознавание опасных химических агентов



Выявление и распознавание паров и следов взрывчатых веществ

# ЗАЩИТА ОТ ВЗРЫВЧАТЫХ ВЕЩЕСТВ И ОПАСНЫХ ХИМИЧЕСКИХ АГЕНТОВ



## ПОРТАТИВНЫЙ ОБНАРУЖИТЕЛЬ «КЕРБЕР-Т»

Досмотр физических лиц и предметов на предмет выявления следовых количеств токсичных, отравляющих, наркотических и взрывчатых веществ.

**Быстродействие:** 1–5 секунд.

### Выявляемые химические агенты:

Аварийно химически опасные вещества: сероводород, хлористый водород (соляная кислота), фтористый водород (плавиковая кислота), сернистый газ (сернистый ангидрид), хлор, аммиак, азотная кислота и др.

**Боевые отравляющие вещества:** зарин, зоман, Ви-Экс (VX), горчичный газ (иприт), люизит, фосген / дифосген, синильная (цианистоводородная) кислота / цианиды.

### Пороги обнаружения:

- для газов:  $10^{-5}$  –  $10^{-2}$  мг/м<sup>3</sup>;
- для частиц: от пико- до нанogramм.



## ГАЗОСИГНАЛИЗАТОР АВТОМАТИЧЕСКИЙ СТАЦИОНАРНЫЙ «СЕГМЕНТ»

Первая полностью автоматическая система обнаружения опасных химических агентов и следов взрывчатых веществ без расходных материалов.

**Быстродействие:** 1–5 секунд.

### Выявляемые химические агенты:

Аварийно химически опасные вещества: сероводород, хлористый водород (соляная кислота), фтористый водород (плавиковая кислота), сернистый газ (сернистый ангидрид), хлор, аммиак, азотная кислота и др.

**Боевые отравляющие вещества:** зарин, зоман, Ви-Экс (VX), горчичный газ (иприт), люизит, фосген/дифосген, синильная (цианистоводородная) кислота / цианиды.

**Взрывчатые вещества:** бризантные и инициирующие; промышленные и самодельные. В том числе: ТНТ, гексоген, ТЭН, ДНТ, нитроглицерин, ЭГДН, октоген, тетрил, тринитрофенол, аммиачная селитра / АСДТ, динитронафталин, триперекись ацетона, ГМТД, а также смесевые ВВ на их основе (пластики, динамиты, пороха и пр.)

### Пороги обнаружения:

- для газов:  $10^{-5}$  –  $10^{-2}$  мг/м<sup>3</sup>;
- для частиц: от пико- до нанogramм.

# ЗАЩИТА ОТ РАДИАЦИОННО ОПАСНЫХ ЭЛЕМЕНТОВ



## РАДИАЦИОННЫЙ МОНИТОР РМ-1СМ-02

### Назначение:

Автоматическое обнаружение источников опасных радиоактивных агентов гамма-излучения, перемещаемых физическим лицом через границу зоны транспортной безопасности, в непрерывном режиме.

### Технические характеристики:

- Категория радиационного монитора РМ-1СМ-02 по ГОСТ Р 51635-2000 – IV Пу;
- Режим работы: непрерывный, автоматический;
- Климатические условия эксплуатации: температура от -50 °С до +50 °С;
- Габаритные размеры стойки (Д x В x Ш): 176 x 764 x 176 мм;
- Масса: не более 14 кг;
- Энергопотребление: не более 10 В·А.



## РАДИАЦИОННЫЙ МОНИТОР РМ-2СН

### Назначение:

Автоматическое обнаружение опасных радиоактивных агентов гамма- и нейтронного излучения, перемещаемых транспортным средством через границу зоны транспортной безопасности, в непрерывном режиме.

### Технические характеристики:

- Категория радиационного монитора РМ-2СН по ГОСТ Р 51635-2000 – III Т<sub>γ</sub>, IV Т<sub>n</sub>;
- Режим работы: непрерывный, автоматический;
- Климатические условия эксплуатации: температура от -50 °С до +50 °С;
- Габаритные размеры одной стойки (Д x В x Ш): 350 x 2018 x 274 мм;
- Масса стойки: не более 74 кг;
- Энергопотребление: не более 50 В·А.



## РАДИОМЕТР-СПЕКТРОМЕТР УНИВЕРСАЛЬНЫЙ ПОРТАТИВНЫЙ МКС-А03-1

### Назначение:

Обнаружение опасных радиоактивных агентов альфа-, бета-, гамма- и нейтронного излучения при проведении процедур дополнительного и повторного досмотра. Локализация опасных радиоактивных агентов. Идентификация опасных радиоактивных агентов гамма-излучения. Хранение и передача обнаруженных и идентифицированных гамма-спектров.

### Технические характеристики:

- Степень защиты корпуса прибора: IP 65;
- Диапазон рабочих температур: -20 °С до +50 °С;
- Габариты (без защитного чехла): 280 x 130 x 181 мм;
- Масса (без защитного чехла): 3,0 кг.

# ЗАЩИТА ОТ БЕСПИЛОТНЫХ АВИАЦИОННЫХ СИСТЕМ

Система защиты территории от воздушных и наземных угроз Radar-IQ



Трехмерный радар с полным купольным покрытием DR-500



Радар наземного наблюдения GR-800 | GR-1200

## Применяется

Для охраны территории объектов критической инфраструктуры, специальных и режимных объектов, а также частной собственности от наземных и воздушных угроз.

## Новая концепция системы безопасности

Не требует физического ограждения, все угрозы детектируются до линии виртуального периметра.

Высокая надежность и достоверность защиты достигается за счет применения контроллера искусственного интеллекта с нейросетевыми алгоритмами, который является ключевым компонентом мультиспектральной системы безопасности Radar-IQ.

## Высокий уровень безопасности

В системе Radar-IQ используются передовые радиолокационные технологии, позволяющие обнаруживать нарушителя задолго до того, как он пересечет границу территории объекта. Таким образом, система Radar-IQ призвана поднять уровень безопасности объекта на принципиально новый уровень, помогая предотвращать инциденты.

## Ключевые отличия

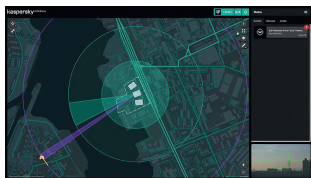
- Охрана не только границ объекта и прилегающей к ним местности, но и всей территории объекта площадью до двух квадратных километров.
- Система сама определяет, что представляет самую большую угрозу для объекта, и отслеживает ее с помощью видеокамеры.
- Обнаруживаются любые цели, как на земле, так и в воздухе.
- Устройство само по себе надежно и практически не требует обслуживания. В радаре нет вращающихся частей или активного охлаждения.
- Radar-IQ – это не камера, подключенная к радару. Это умное IP-устройство. Интегрировать Radar-IQ в существующую систему безопасности не сложнее, чем обычную поворотную камеру.

# ЗАЩИТА ОТ БЕСПИЛОТНЫХ АВИАЦИОННЫХ СИСТЕМ

Компания «НЕОСКАН» в сотрудничестве с «Лабораторией Касперского» представляет мультисенсорный программно-аппаратный комплекс, предназначенный для противодействия беспилотным воздушным судам (БВС), – Kaspersky Antidrone.

## Ключевые функциональные возможности:

- мониторинг полетов БВС – высокоточное обнаружение, классификация и ведение целей с применением искусственного интеллекта (ИИ), машинного зрения и нейронных сетей;
- централизованный сбор данных об инцидентах с БВС;
- противодействие полетам БВС путем постановки помех в диапазонах частот каналов управления и каналов глобальной навигационной спутниковой системы (ГНСС);
- автоматизация процедур мониторинга, архивирования и противодействия БВС.



## ПРОГРАММНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ И ПОЛЬЗОВАТЕЛЬСКИЙ ИНТЕРФЕЙС

ПО, разработанное «Лабораторией Касперского», обеспечивает технологическое превосходство, надежность и защищенность системы. Пользовательский интерфейс разработан исходя из правил простоты эксплуатации, не требует специальных знаний и навыков, интуитивно понятен любому человеку.

## ОПОРНО-ПОВОРОТНЫЙ МОДУЛЬ



Модуль, закрепленный на опорно-поворотном механизме, в автоматическом режиме классифицирует цель и выполняет ведение цели, ожидая получения ко-

манды для активации устройства постановки направленных помех.

**Дальность обнаружения объектов:** до 1300 м. **Угол по вертикали:** от +45° до -90°. **Угол по горизонтали:** от 0° до 360°. **Скорость вращения:** 8 г/м. **Точность:** 0,01°. **Вес:** 20 кг. **Габариты:** 400 x 380 x 310 мм. **Защита:** IP65.



## РАДИОЧАСТОТНЫЙ СКАНЕР

Предназначен для анализа радиоэлектронной обстановки, исследования характеристик сигналов, локализации сигналов БВС и пульта управления. Подходит для объектов, в том числе в условиях городской застройки. Не зависит от времени суток и погодных условий.

**Дальность обнаружения объектов:** до 4000 м. **Обнаружение пульта:** да. **Угол по вертикали:** 360°. **Угол по горизонтали:** 360°.



## РАДАР

Устройство обнаружения на базе радара подходит для использования

на крупных объектах в дневное и ночное время суток, при любых погодных условиях. Предназначен для обнаружения и локализации БВС по отраженному сигналу, автосопровождения и распознавания класса объекта. Эффективно для БВС в режиме радиомолчания. **Дальность обнаружения объектов:** до 1800 м. **Угол по вертикали:** 60°. **Угол по горизонтали:** 360°. **Защита:** IP65.

## ВЫЧИСЛИТЕЛЬНЫЙ МОДУЛЬ



Представляет собой сервер, оснащенный высокопроизводительными вычислительными узлами, обеспечивающий управление всей

системой. В режиме реального времени выполняет обработку и анализ данных, поступающих от сенсоров.



## ПРОБЛЕМЫ И ДОСТИЖЕНИЯ

30 марта в конференц-зале Правительства Москвы состоялся IV Всероссийский Транспортный Пассажирский Форум. Мероприятие было организовано Общественным советом при Министерстве транспорта Российской Федерации и прошло при поддержке и участии Комитета Государственной Думы по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры и Минтранса России.

В работе форума приняло участие более 450 представителей федеральных и региональных органов исполнительной власти, профессионального сообщества транспортной отрасли, ведущих некоммерческих отраслевых организаций, профильных вузов и СМИ. Более 40 из них выступили в роли спикеров насыщенной деловой программы, состоявшей из нескольких тематических сессий. Почти треть программы была посвящена безопасности.

### ИНФОРМАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ И ТЕХНОЛОГИИ

Модератором панельной сессии «Информационная безопасность и технологии» выступил председатель правления Ассоциации «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны», заместитель председателя Комиссии по вопросам транспортной безопасности и безопасности на транспорте Общественного совета при Минтрансе России **Вячеслав Керов**, который отметил важность информационной безопасности для нашей страны и транспортной



*Вячеслав Керов*

отрасли в частности: «Без информационной безопасности сейчас нет никакой возможности защититься от актов незаконного вмешательства. Мы прекрасно это понимаем, поэтому активно работаем для повышения ее эффективности, в том числе движемся к независимости в отношении программного обеспечения».

Заместитель директора Департамента обеспечения кибербезопасности Министерства цифрового развития, связи и массовых коммуникаций Российской Федерации **Евгений Хасин** обратил внимание участников форума на ряд актуальных проблем: «Одна из них – технологическая: доступность средств вычислительной техники, аппаратных компонентов, возможность частичного импортозамещения и локализации производства, но при этом есть ограничения по мощностям. И вторая проблема – вопрос кадрового обеспечения данного направления. Цифровая трансформация ведется в стране достаточно активно. Для этого требуются специалисты, как в области IT, так и в области информационной безопасности. И с учетом масштабов роста их не хватает. В первую очередь требуются специалисты по реализации практических мероприятий на местах».



*Евгений Хасин*

Он рассказал о мероприятиях, которые реализует Минцифры России для повышения безопасности информационной инфраструктуры, в том числе объектов КИИ. В их числе: консолидация информационных систем для повышения утилизации использования вычислительных ресурсов; выработка подходов, которые позволяют более эффективно использовать разработку информационных систем; проведение анализа защищенности государственных информационных систем, включая проведение тестирования на проникновение; создание Центра анализа мобильных и веб-приложений.

Руководитель рабочей группы по вопросам информационной безопасности субъектов транспортной инфраструктуры Общественного совета при Минтрансе России **Игорь Душа** сказал, что предстоит большая работа по приведению информационных систем в действительно защищенное состояние: «При этом начинать надо с самых азов. Самый первый шаг по обеспечению безопасности информации на сегодня, в соответствии с 187-ФЗ, – это категори-



*Игорь Душа*

рование объектов критической информационной инфраструктуры. И даже здесь возникают сложности».

«Но наша рабочая группа создана не для того, чтобы каким-то образом указывать просто на ошибки, а для того, чтобы помогать в решении возникающих проблем», – добавил он и перечислил ее основные задачи: сбор текущих потребностей и поддержка в решении проблем по импортозамещению иностранных средств защиты информации; сбор текущих потребностей и поддержка в решении проблемы в части обеспечения защиты информации на объектах транспорта, а также категорирования объектов КИИ; помощь в реализации 187-ФЗ, подготовка отраслевых методических рекомендаций; независимое тестирование средств защиты информации; подготовка отраслевой базы знаний по информационной безопасности.

Советник генерального директора АО «ИнфоТекС» **Евгений Генгринович**, опираясь на более чем тридцатилетний опыт работы его компании в сфере информационной безопасности, детально рассказал о том, как создается защищенная информационная инфраструктура для транспорта. Он напомнил, что транспорт отнесен к критической инфраструктуре: «И мы сегодня должны работать в трех векторах тре-



*Евгений Генгринович*

бований, между которыми нужно обеспечить баланс: это, безусловно, обеспечение безопасности критической информационной инфраструктуры, это вопросы, связанные с импортозамещением, и вопросы, связанные с цифровой трансформацией, развитием цифровой экономики».



Олег Леонов

После завершения сессии «Информационная безопасность и технологии» перед участниками форума выступил заместитель председателя Комитета Государственной Думы по развитию гражданского общества, вопросам общественных и религиозных объединений **Олег Леонов**. Он поднял проблему транспортного шума и предложил ее решение: «Самый правильный путь здесь – определить и разработать нормы по шуму для улично-дорожной сети (УДС). После того как мы согласуем нормы для УДС, необходимо утвердить методику замера уровня шума, потому что шум от автомобиля – это не только звук двигателя. Кстати, нормативы по уровню шума для разных участков УДС должны быть разными. Должны быть и качественно обученные нейросети, которые с вероятностью не менее 99,9% устанавливают источник шума и характер звука. И, наконец, нужно вносить изменения в Федеральный закон от 30 марта 1999 года № 52-ФЗ «О санитарно-эпидемиологическом благополучии населения», там прописывать разработанные нормативы, выводить их из СанПиНов на уровень законодательства и вводить в КоАП РФ штрафы за превышение этих нормативов».

### ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

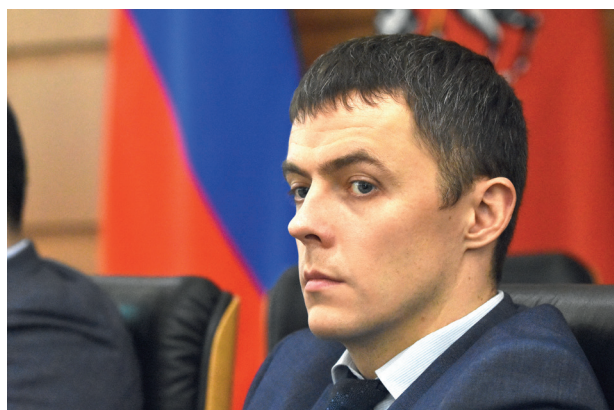
Следующие две панельные сессии – «Транспортная безопасность» и «Безопасность на транспорте» – модерировал президент Ассоциации «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны», первый заместитель председателя Общественного совета при Минтрансе России, председатель Комиссии по вопросам транспортной безопасности и



Борис Лоран

безопасности на транспорте Общественного совета при Минтрансе России **Борис Лоран**, который поблагодарил приехавших на форум представителей разработчиков цифровых систем и производителей оборудования, отделов безопасности транспортных предприятий и отметил, что основная масса докладчиков в этом блоке – эксперты, работающие в системе Общественного совета: «Все правильные и необходимые решения, изобретения, разработки Комиссия по вопросам транспортной безопасности и безопасности на транспорте пытается помочь реализовать. В ней не работают дилетанты. И там, где бюрократическая машина не дала что-то согласовать, сертифицировать или принять, мы делаем все, чтобы решить эти вопросы и чтобы необходимое оборудование, связанное с безопасностью, поступало в транспортный комплекс как можно быстрее».

Сессию «Транспортная безопасность» открыл начальник аналитического отдела Департамента транспортной безопасности Министерства транспорта Российской Федерации **Артем Баранов**. Сначала он зачитал обращение участникам IV Всероссийского Транспортного Пассажирского Форума директора Департамента транспортной безопасности Мини-



Артем Баранов



стерства транспорта Российской Федерации Анатолия Демьянова. В нем говорилось, что транспортный комплекс нашей страны претерпел множество структурных изменений, в том числе путем совершенствования его технической оснащенности и качества предоставляемых услуг, и в то же время вопросы обеспечения защищенности объектов транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства с учетом нарастающих угроз остаются актуальными.

«Активно развивается использование беспилотных летательных аппаратов. В ближайшее время эта деятельность может приобрести масштабное развитие, а значит и реагирование на возможные угрозы в этой области для предотвращения совершения противоправных действий должно соответствовать таким изменениям», – подчеркивалось в обращении.

Затем Артем Баранов выступил с докладом «Транспортная безопасность – взгляд в будущее!», полный текст которого опубликован на *стр. 12–15*.



*Сергей Половников*

Темой выступления руководителя Центра компетенций по импортозамещению программного обеспечения транспортной отрасли ФГУП «Защита-ИнфоТранс» **Сергея Половникова** стало замещение импортного оборудования и ПО для обеспечения транспортной безопасности. «Наблюдение и мониторинг за категорированными объектами критической инфраструктуры ослабевать точно не будут. Требования будут предъявляться, на наш взгляд, системно и достаточно жестко. Поэтому большая просьба времени в этом направлении не терять, а заниматься решением вопросов в первую очередь по категорированию», – призвал он собравшихся.

О замещении импортного оборудования в сфере радиосвязи говорил руководитель департамента ТСОТБ ООО «Аргут» **Климентий Печенкин**. Он предложил добавить к требованиям технических средств



*Климентий Печенкин*

обеспечения транспортной безопасности некоторые положения: «Во-первых, как минимум, оборудование, имеющее сертификат технического средства транспортной безопасности, обязательно должно работать на российском программном обеспечении. Как максимум – это оборудование, сделанное в России (к примеру, обязать локализацию производства средств радиосвязи в России иностранным компаниям). Мы понимаем, что на текущий день сектор российской микроэлектроники имеет ряд слабых сторон. Поэтому целесообразно, чтобы оборудование работало на российском софте в случае изготовления за рубежом.

Во-вторых, исключить получение сертификатов технического средства транспортной безопасности, Российского речного регистра и Российского морского регистра судоходства, регистрации Росавиации на оборудование из недружественных стран, – продолжил он. – В-третьих, запретить поставку оборудования тех компаний, которые покинули Россию, приостановили деятельность, поддержку и гарантийное обслуживание продукции на территории нашей страны, а также отказывают в обеспечении своей продукции российским софтом или в локализации, необоснованно увеличивают сроки поставок».

Технический директор ГК «ЮПХ» **Алексей Шабля** напомнил о том, что своевременное выявление актов незаконного вмешательства в случае применения опасных химических агентов может предотвратить от десятков до тысяч жертв и пострадавших, а в случае применения опасных биологических агентов – самую настоящую катастрофу. Он посетовал на то, что не все до сих пор это осознали: «У нас есть техническое средство, которое позволяет выявлять в проносимых предметах на объекты транспорта и любые другие объекты массового скопления людей все виды опасных веществ: и опасные химические агенты, и опасные биологические агенты, и взрывчатые вещества, и наркотики. Внедрение такого оборудова-



*Алексей Шабля*

ние идет, многие объекты им оснащены. Но если бы к проблеме относились по-настоящему серьезно, то мы бы с заказами на такое оборудование (потому что оно по-прежнему единственное в стране) не справлялись. Сейчас мы, к сожалению, с легкостью справляемся со всеми заказами на это оборудование, что указывает на то, что очень многие объекты транспорта относятся к обеспечению своей безопасности, несмотря на все существующие законодательные акты, несколько халатно».

Генеральный директор ООО «Неоскан» **Дмитрий Москалевич** посвятил свой доклад защите транспортной инфраструктуры от беспилотных летательных



*Дмитрий Москалевич*

аппаратов. «Область БПЛА расширяется, расширяются и их технические возможности. Дрон – это больше не детская игрушка, а серьезный роботизированный летательный комплекс, который способен решать самый широкий круг задач – от нанесения точечных ударов с помощью взрывчатых веществ до совершения кибератак на инфраструктуру», – сказал он и представил новое комплексное решение по защите воздушного пространства от гражданских дронов, разработанное компанией «Лаборатория Касперского».

## БЕЗОПАСНОСТЬ НА ТРАНСПОРТЕ

Сессию «Безопасность на транспорте» открыл президент Ассоциации «Желдорразвитие», председатель Комиссии по вопросам развития пассажирских перевозок Общественного совета при Минтрансе России **Александр Кисько**, который заявил о росте правонарушений на пассажирском транспорте. «В частности, в 2022 году количество правонарушений в поездах дальнего следования (распитие спиртных напитков, курение, мелкое хулиганство) по сравнению с 2015 годом выросло почти в четыре раза. Произошли беспрецедентные случаи нападения на проводников, порча имущества, вплоть до поджога пассажирских вагонов. Правонарушения растут и в поездах пригородного сообщения, – констатировал он. – В складывающейся обстановке Комиссия по вопросам развития



*Александр Кисько*

пассажирских перевозок Общественного совета при Минтрансе России требует принятия незамедлительных законодательных мер, направленных на профилактику и предотвращение нарушений. АО «Федеральная пассажирская компания» подготовила проекты о внесении изменений в КоАП РФ, предусматривающие кратные увеличения штрафов за обозначенные нарушения, и о внесении изменений в статью 116 УК РФ, предусматривающие за насильственные действия против экипажей транспортных средств и иных лиц, осуществляющих служебную деятельность, увеличение сроков исправительных и принудительных работ, ограничения и лишения свободы».

Заместитель генерального директора по автоматизации транспорта, руководитель Департамента систем автоматизации транспорта ГК «Штрих-М» **Валентина Усачева** выступила с докладом на тему «Повышение безопасности на транспорте с помощью тахографической и других автоматизированных систем». Она подробно рассказала о принципах их работы и озвучила преимущества контроля на основе тахографа: «Тахограф позволяет передавать



Валентина Усачева

некорректируемую достоверную информацию: данные о координатах, скорости, времени и режимах труда водителя тахограф формирует и «подписывает» с использованием встроенного навигационного криптографического модуля, который обеспечивает некорректируемость информации. Тахограф жестко привязан к номеру транспортного средства и его собственнику: данные об автомобиле и владельце записаны в некорректируемую память тахографа и внесены в реестр Минтранса. Тахограф однозначно идентифицирует водителя: в процессе управления водитель обязан вставить личную карту в тахограф, тем самым, все данные о передвижении автомобиля и нарушениях водителя привязаны к конкретному физическому лицу».

Сессия завершилась выступлением директора по работе с органами государственной власти Всероссийского центра изучения общественного мнения



Кирилл Родин

(ВЦИОМ) **Кирилла Родина**. Он поделился результатами общероссийского телефонного опроса населения России в возрасте от 18 лет и старше. В числе прочего респонденты ответили на вопрос о том, какие характеристики в наибольшей степени соответствуют понятию «безопасный транспорт». «На первом месте с большим отрывом – управление профессионалами (73%), – сказал Кирилл Родин. – На втором месте – проверенный, прошедший контроль (57%), на третьем – оснащенный средствами безопасности (46%). Эта тройка – основные маркеры того, как люди для себя понимают, безопасен транспорт или нет».

*Подробнее о других сессиях деловой программы IV Всероссийского Транспортного Пассажирского Форума читайте в № 85 (апрель-июнь 2023) журнала «Российские автобусные линии».*

Александр Никитушин. Фото: Сергей Величкин, Эдуард Корниенко, Николай Кушниренко



# ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ: ВЗГЛЯД В БУДУЩЕЕ

В Российской Федерации транспорт – одна из основополагающих отраслей экономики и неотъемлемая часть производственной и социальной инфраструктуры. Для регулирующих транспортную отрасль органов власти вопросы организации безопасной работы и бесперебойного функционирования транспорта являются первоочередными, что, в свою очередь, возможно только при условии обеспечения надлежащей степени его защищенности от совершения актов незаконного вмешательства. Особую актуальность данные вопросы приобретают на фоне складывающейся геополитической ситуации.



mintrans.gov.ru

*Артём Баранов,  
начальник аналитического отдела  
Департамента транспортной безопасности  
Министерства транспорта  
Российской Федерации*

В целях обеспечения транспортной безопасности объектов транспортного комплекса государства сформирована целостная система мер, правовую и организационную основу которой составляют Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (далее – Федеральный закон № 16-ФЗ) и изданные в его развитие нормативные правовые акты.

Мероприятия по обеспечению транспортной безопасности являются неотъемлемой составной частью антитеррористической защищенности объектов транспортного комплекса.

Сегодня российский опыт обеспечения транспортной безопасности – один из передовых. Для его дальнейшего развития и приумножения проводится работа по осуществлению обмена опытом в рамках международного сотрудничества государств-участников Содружества Независимых Государств (далее – СНГ), в том числе в процессе деятельности

Совета по безопасности на транспорте при Координационном транспортном совещании государств-участников СНГ.

Деятельность данного Совета нацелена на выработку и реализацию государствами-участниками СНГ согласованной системы правовых, экономических, организационных и иных мер, направленных на устойчивое и безопасное функционирование транспортного комплекса при перевозках пассажиров и грузов в международном сообщении.

Основой сотрудничества в указанной сфере является реализация положений таких документов, как:

- Соглашение об информационном взаимодействии государств-участников СНГ в области обеспечения транспортной безопасности от 30 мая 2014 г. (Соглашение подписали Республика Армения, Республика Беларусь, Республика Казахстан, Киргизская Республика, Российская Федерация, Республика Таджикистан; в 2021 году присоединилась Республика Узбекистан);
- Стратегия обеспечения транспортной безопасности на территориях государств-участников СНГ при осуществлении перевозок в международном сообщении, утвержденная решением Совета глав правительств СНГ от 29 мая 2015 г., и План мероприятий по реализации Стратегии на период 2020–2025 годы, утвержденный решением Совета глав правительств СНГ от 6 ноября 2020 г. (решения подписали Республика Армения, Республика Беларусь, Республика Казахстан, Киргизская Республика, Российская Федерация, Республика Таджикистан и Республика Узбекистан).

Необходимо отметить, что в положениях Соглашения и Стратегии в целях однозначного понимания

---

определены термины, предусматриваемые положениями Федерального закона № 16-ФЗ.

В настоящее время компетентными органами государств-участников СНГ при координирующей роли Совета по безопасности на транспорте при Координационном транспортном совещании государств-участников СНГ проводится работа по реализации Соглашения и Плана мероприятий по реализации Стратегии.

Минтрансом России в рамках возложенных полномочий и функций работа по совершенствованию законодательства в области обеспечения транспортной безопасности осуществляется на постоянной основе, с учетом изменяющихся реалий и существующих угроз террористической направленности.

Так, в 2022 году по результатам работы, проводимой совместно с представителями экспертного и делового сообщества, разработаны и приняты пять правовых актов Правительства Российской Федерации и шесть ведомственных приказов Минтранса России, в том числе:

- постановление Правительства Российской Федерации от 21 апреля 2022 г. № 731 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для транспортных средств воздушного транспорта, и признании утратившим силу постановления Правительства Российской Федерации от 5 октября 2020 г. № 1604»;
- постановление Правительства Российской Федерации от 14 ноября 2022 г. № 2049 «Об утверждении Правил проверки субъектом транспортной инфраструктуры сведений в отношении лиц, принимаемых на работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности, или выполняющих такую работу»;
- приказ Минтранса России от 6 апреля 2022 г. № 121 «Об утверждении перечня документов, представляемых в целях аттестации сил обеспечения транспортной безопасности в орган аттестации субъектом транспортной инфраструктуры, специализированной организацией в области обеспечения транспортной безопасности, организацией, претендующей на аккредитацию для проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, подразделением транспортной безопасности или организацией, претендующей на аккредитацию в качестве подразделения транспортной безопасности...»;
- приказ Минтранса России № 311, Росгвардии № 251, МВД России № 596, ФСБ России № 398, Министра обороны Российской Федерации № 403

от 10 августа 2022 г. «Об утверждении Порядка получения согласований с объединенным координационным центром (руководителем объединенного координационного центра или его заместителем)».

Издание указанных актов направлено, в первую очередь, на оптимизацию финансовых и временных издержек субъектов транспортной инфраструктуры при реализации требований в области обеспечения транспортной безопасности.

К основным итогам работы в части совершенствования законодательства о транспортной безопасности в первом полугодии 2023 года необходимо отнести издание трех федеральных законов:

- Федерального закона от 28 февраля 2023 г. № 53-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О транспортной безопасности» и признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации», разработанного в целях исключения дублирования разрешительных функций при лицензировании и выдаче специальных разрешений на перевозку грузов повышенной опасности железнодорожным, внутренним водным транспортом, а также специальных разрешений на перевалку грузов повышенной опасности (из числа опасных) в речных портах (на внутренних водных путях);
- Федерального закона от 3 апреля 2023 г. № 107-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О транспортной безопасности» и отдельные законодательные акты Российской Федерации», направленного на гармонизацию авиационной и транспортной безопасности;
- Федерального закона от 29 мая 2023 г. № 193-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О транспортной безопасности» и статью 9.1 Закона Российской Федерации «О Государственной границе Российской Федерации», предусматривающего уточнение положений законодательства о транспортной безопасности в отношении маломерных судов, используемых в некоммерческих целях, использования служебных собак и установления уровней безопасности в отношении объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

Наряду с этим Государственной Думой Федерального Собрания Российской Федерации запланировано к рассмотрению во втором чтении подготовленный Минтрансом России законопроект, положениями которого в целях снижения финансовой нагрузки на субъекты транспортной инфраструктуры для персонала (членов экипажей) опре-

деленных транспортных средств различных видов транспорта предлагается заменить подготовку и аттестацию в области обеспечения транспортной безопасности на проведение инструктажей и проверку знаний, умений в области обеспечения транспортной безопасности.

Также по итогам работы подгрупп в сфере дорожного хозяйства, автомобильного и городского наземного электрического транспорта Межведомственной рабочей группы по совершенствованию законодательства и нормативно-правовых основ в области обеспечения транспортной безопасности выработаны согласованные решения по внесению изменений (дополнений) в требования по обеспечению транспортной безопасности для категорированных и не подлежащих категорированию объектов транспортной инфраструктуры автомобильного транспорта, а также транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта. В отношении указанных проектов актов проводятся законодательно установленные регламентные процедуры.

Необходимо отметить, что Минтрансом России с участием подведомственных агентств по видам транспорта и Ространснадзора, как органа, осуществляющего функции по федеральному государственному контролю (надзору) в области транспортной безопасности, организована системная работа в части мониторинга и анализа исполнения субъектами транспортной инфраструктуры требований законодательства о транспортной безопасности, в том числе в целях выявления наиболее проблемных вопросов при обеспечении транспортной безопасности объектов транспортного комплекса и определения наиболее эффективных способов их решения.

На сегодняшний день актуальным вопросом в части обеспечения безопасности объектов транспортного комплекса является использование беспилотных летательных аппаратов в целях совершения актов незаконного вмешательства, в связи с чем возрастает необходимость принятия соответствующих дополнительных мер противодействия.

29 декабря 2022 г. вступила в силу статья 4 Федерального закона от 29 декабря 2022 г. № 638-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Об оружии» и отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Согласно изменениям, внесенным данным Федеральным законом в статью 11 Федерального закона от 14 апреля 1999 г. № 77-ФЗ «О ведомственной охране», работники ведомственной охраны наделяются полномочиями по пресечению нахождения

беспилотных летательных аппаратов в воздушном пространстве в целях отражения нападения на охраняемые объекты. Такое пресечение может осуществляться посредством подавления или преобразования сигналов дистанционного управления беспилотными летательными аппаратами, воздействия на их пульта управления, а также повреждения или уничтожения данных судов с применением специальных технических средств противодействия беспилотным летательным аппаратам и в качестве крайней меры – огнестрельного оружия.

Также вопросы внесения изменений в законодательство Российской Федерации в части противодействия противоправному использованию беспилотных воздушных судов в настоящее время прорабатываются Минтрансом России совместно с причастными федеральными органами исполнительной власти.

Кроме того, к одной из основных задач, связанных с повышением уровня защищенности транспортного комплекса от совершения актов незаконного вмешательства, относится внедрение цифровых технологий, способствующих росту эффективности осуществляемых мероприятий по обеспечению транспортной безопасности, снижению финансовых и временных издержек при их реализации.

Так, в Министерстве ведется работа в части реализации проекта по оптимизации нормативного правового регулирования и автоматизации процессов разрешительных видов деятельности в сфере транспортной безопасности, по результатам которой к настоящему времени утверждены постановления Правительства Российской Федерации:

- от 1 июня 2023 г. № 905 «О порядке аттестации сил обеспечения транспортной безопасности»;
- от 1 июня 2023 г. № 906 «Об аккредитации юридических лиц для обработки персональных данных отдельных категорий лиц, принимаемых на работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности, или осуществляющих такую работу, в целях проверки субъектом транспортной инфраструктуры сведений, предусмотренных пунктами 1-6 и 9 части 1 статьи 10 Федерального закона «О транспортной безопасности», а также для принятия органами аттестации решения об аттестации сил обеспечения транспортной безопасности»;
- от 1 июня 2023 г. № 907 «Об утверждении Правил аккредитации юридических лиц для проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств

и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации и отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации».

Кроме того, Минюстом России зарегистрирован приказ Минтранса России от 15 мая 2023 г. № 170 «Об установлении Порядка аккредитации юридических лиц в качестве подразделений транспортной безопасности и требований к ним».

Положениями указанных нормативных правовых актов предусматривается:

- проведение аттестации (аккредитации) с использованием федеральной государственной информационной системы «Единый портал государственных и муниципальных услуг (функций)»;
- возможность проведения проверок соответствия знаний, умений и навыков требованиям законодательства Российской Федерации о транспортной безопасности в отношении отдельных категорий аттестуемых лиц в дистанционном режиме;
- возможность оформления свидетельства об аттестации (об аккредитации) в форме электронного документа;
- сокращение сроков оказания соответствующих государственных услуг.

Осуществление работ по автоматизации процессов разрешительных видов деятельности в сфере транспортной безопасности способствует повышению качества, упрощению и унификации процедур, предоставляемых компетентными органами в области обеспечения транспортной безопасности государственных услуг, что, в свою очередь, оптимизирует практическую реализацию законодательства о транспортной безопасности с учетом цифровизации транспортной отрасли.

В соответствии с Транспортной стратегией Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года (далее – Транспортная стратегия) повышение уровня безопасности транспортной системы является одной из целей ее дальнейшего развития.

В частности, положениями Транспортной стратегии предусмотрена задача «Обеспечение безопасности на транспорте и транспортной безопасности», выполнение которой планируется, в первую очередь, путем совершенствования, корректировки и оптимизации положений нормативной правовой базы в области обеспечения транспортной безопасности по видам транспорта, а также создания условий для оказания государственных услуг и осуществления государственных функций в области обеспечения транспортной безопасности в цифро-

вом виде, в том числе в целях повышения эффективности контроля состояния транспортной безопасности и защищенности объектов транспортного комплекса.

С учетом положений Транспортной стратегии, к основным направлениям деятельности Минтранса России в сфере транспортной безопасности на ближайшую перспективу следует отнести:

- продолжение работы по корректировке положений нормативной правовой базы в области транспортной безопасности в целях уточнения и конкретизации применяемых терминов и формулировок, устранения противоречий и дублирования, оптимизации порядка практического применения установленных правил и требований, а также возможности принятия мер, соответствующих существующим угрозам совершения актов незаконного вмешательства;
- продолжение работы в части цифровизации предоставляемых государственных услуг в сфере обеспечения транспортной безопасности;
- координацию деятельности в части реализации требований законодательства о транспортной безопасности на региональном и федеральном уровнях, в том числе в условиях осложнения внешнеполитической ситуации и сохраняющихся угроз безопасности для транспортного комплекса Российской Федерации;
- гармонизацию подходов государств-участников СНГ к обеспечению защищенности транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства.

В заключение необходимо отметить, что, несмотря на значительную работу, проводимую в части совершенствования государственной политики и нормативно-правового регулирования в сфере транспортной безопасности, в условиях сохраняющихся внешних и внутренних угроз безопасности Российской Федерации первостепенное значение для защиты транспортного комплекса от противоправных действий имеет своевременная реализация субъектами транспортной инфраструктуры установленных в данной сфере требований.

В свою очередь, Минтранс России, как государственный регулятор, продолжит мониторинг конструктивных предложений в целях улучшения деятельности по обеспечению безопасной работы и бесперебойного функционирования транспортного комплекса. ■

# IV ВСЕРОССИЙСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ПАССАЖИРСКИЙ ФОРУМ

Москва. 30 марта 2023 года.

Фото: Николай Кушниренко, Эдуард Корниенко, Сергей Величкин







# БЕЗ ЕДИНОГО СВЕТОФОРА

Государственная компания «Автодор», как институт развития дорожной инфраструктуры, формирует каркас опорной сети скоростных федеральных дорог нашей страны, обеспечивая надежное и безопасное передвижение пассажиров и грузов по ее территории.

Уже сегодня в доверительном управлении компании находится более четырех тысяч километров автомобильных дорог в 15 субъектах Российской Федерации, еще в восьми субъектах ведется строительство более одной тысячи километров абсолютно новых скоростных дорог со сроком завершения строительно-монтажных работ в 2024 году (М-12 открываем в декабре 2023 года, Дюрюли – Ачит – в конце 2024 года, ДЗОК и Аксай мы уже сдали). Это обеспечение комфортного передвижения порядка 50 миллионов человек.

До конца этого года мы завершим крупнейший инфраструктурный проект М-12 «Восток», это 810 километров новой скоростной трассы. И самое главное, действительно, из Москвы приехать в Арзамас, в Дивеево займет всего лишь три часа в пути. Это импульс для роста доли туристов, добирающихся до места отдыха на собственном автомобиле. Сейчас время в пути от Москвы до Дивеево на автомобиле занимает примерно 6,5 часов.

Кроме того, в 2024 году в развитие коридора «Запад – Восток» до Урала и Сибири мы планируем «замкнуть» скоростное сообщение на М-11 на обходе Твери (это 64 км) и достроить скоростной участок трассы от Казани до Екатеринбурга «Дюрюли – Ачит» протяженностью 275 километров. Такой подход позволит обеспечить целостность и непрерывность скоростных автомобильных дорог и уже к 2024 году сократить время в пути от Санкт-Петербурга до Екатеринбурга с 30–35 часов до 17,5 часов.

К 2024 году благодаря мероприятиям Государственной компании можно будет доехать от Санкт-Петербурга до Крымского моста без единого светофора.

У Государственной компании есть портфель новых проектов, в который входит:

1. Проект строительства нового скоростного обхода Санкт-Петербурга – КАД-2, это порядка 140 км (только первый этап) от М-11 до Скандинавии (А-181). Указанный маршрут позволит разгрузить существующую дорожную сеть региона и города, в первую очередь автомагистраль А-118 (КАД), а также обеспечит транзитное сообщение от портов Бал-



**Мария Воробьева,**  
заместитель директора Департамента инвестиционной политики Государственной компании «Автодор»

тийского моря и города Мурманска со скоростной автодорожной сетью Российской Федерации.

2. Мегапроект под названием «Южный кластер». Это альтернативное направление А-147, протяженностью 153 километра вдоль Черноморского побережья от М-4 до Сочи, включая обход Адлера. Существующая трасса перегружена, в курортный сезон средняя скорость не превышает 30 км/ч, мы прогнозируем, что на новую дорогу с существующей сети переключится до 50% трафика.

3. Формирование скоростного транспортного маршрута «Юго-Западная хорда», включающего порядка 1200 километров новых скоростных дорог. Маршрут позволит связать территорию Урала, Сибири с черноморским и каспийским побережьями. А это выходы на порты Турции, Ирана, Казахстана, на которые приходится 41% несырьевого грузооборота всех морских портов России.

Что это даст пользователям дорог? В первую очередь – сокращение времени пути. От М-4 до Сочи оно сократится в 3,5 раза, с 7 до 2 часов. От Волгограда до Краснодара время снизится на 8,5 часов. Создание скоростного сообщения между региональными центрами и крупными городами обеспечивает стабильный рост ВРП регионов за счет снятия инфраструктурных ограничений. ■

# ДОРОГИ ПОБЕДЫ

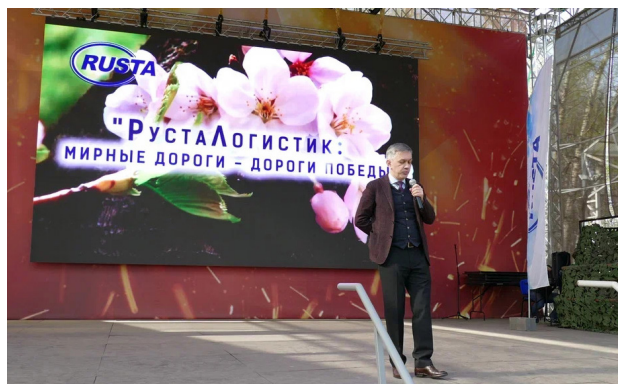
20 апреля в филиале Музея Победы – музее «Г.О.Р.А.» (Главные Оружейные Реликвии Армии), расположенном на Поклонной горе, состоялось совещание Группы Компаний RUSTA, посвященное 15-летию со дня образования ООО «РустаЛогистик» и приуроченное ко Дню Победы в Великой Отечественной войне.

Под лозунгом «РустаЛогистик: Мирные дороги – дороги Победы» ГК RUSTA провела социальную акцию по высадке на территории парка Вишневой аллеи из пятнадцати японских сакур сорта «Надэн», заложенной в ноябре 2022 года. С наступлением благоприятного сезона для этих деревьев они расцветут. Посадка аллеи стала ярким примером социального партнерства и сотрудничества ООО «РустаЛогистик», музея «Г.О.Р.А» и Территориального союза работодателей ЗАО города Москвы в рамках Московского трехстороннего соглашения.

Вместе с сотрудниками компании в высадке Вишневой Аллеи участвовали руководители Территориального союза работодателей ЗАО, председатель Окружного совета Московской Федерации профсоюзов по ЗАО Наталья Кондрушина, глава управы района Дорогомилово города Москвы Ольга Горбунова.

Официальную часть мероприятия открыла генеральный директор ООО «РустаЛогистик» Екатерина Кузина, отметившая важность проведения социально значимых мероприятий, которые носят мирный, созидательный характер, символизируют преемственность поколений.

Директор филиала Музея Победы – музея «Г.О.Р.А.» Андрей Батурин сказал, что ООО «РустаЛогистик» стало первой компанией, которая откликнулась на



предложение взять шефство над одним из экспонатов. Этим экспонатом стала легендарная полуторка ГАЗ-АА – настоящий труженик Великой Отечественной войны.

На совещание были приглашены ветераны компании, которым вручили памятные подарки.

В своем заключительном слове руководитель Группы Компаний RUSTA Сергей Бурого подчеркнул, что проводимые совещания способствуют более четкому взаимодействию между подразделениями, повышению корпоративной культуры и, как следствие, эффективности основной деятельности компании. ■

По материалам [rusta.ru](http://rusta.ru)



## КОНТРОЛЬНАЯ РАБОТА

29 июня в Петербургском государственном университете путей сообщения Императора Александра I состоялось совместное выездное заседание Коллегии Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, Общественных советов при Федеральной службе по надзору в сфере транспорта и Федеральном агентстве железнодорожного транспорта, а также Российского профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей и Октябрьской железной дороги – филиала ОАО «РЖД».



*С докладом на тему «Обеспечение транспортной безопасности в 2023 году и основные направления работы Ространснадзора по поддержанию ее уровня» выступил начальник Управления транспортной безопасности Федеральной службы по надзору в сфере транспорта **Сергей Игонин**. Публикуем выдержки из доклада:*

«По результатам анализа поступающей в Ространснадзор от субъектов транспортной инфраструктуры информации установлено, что в 2022 году количество угроз совершения актов незаконного вмешательства по сравнению с 2021 годом выросло в 20 раз (с 225 до 4501).

С конца февраля 2022 года приказами Минтранса России и решениями Оперативных штабов регионов на территории ряда субъектов РФ введены повышенные уровни транспортной безопасности для более эффективного реагирования на эти угрозы.

Вместе с тем, контроль реализуемых субъектами транспортной инфраструктуры мер по обеспечению транспортной безопасности на объектах, где установлены повышенные уровни безопасности, осуществляется Ространснадзором в рамках огра-

ничений, установленных постановлением Правительства РФ от 10.03.2022 № 336.

Так, в 2022 году по сравнению с 2021 годом количество плановых контрольных надзорных мероприятий (КНМ) сократилось в 3,7 раза (с 403 до 110), внеплановых – в 3,6 раза (с 1392 до 385). Основанием для внеплановых КНМ, в основном, служит информация о признаках нарушений, создающих непосредственную угрозу.

В целях повышения уровня государственного контроля и влияния на уровень защиты объектов Служба выступила с инициативой о подготовке отдельного поручения Правительства РФ на проведение внеплановых выездных КНМ в отношении объектов транспортной инфраструктуры 1-й категории, которая была реализована в поручении Заместителя Председателя Правительства РФ Дмитрия Григоренко.

В результате выполнения Ространснадзором данного поручения проведено более 300 внеплановых выездных КНМ, выявлено порядка 8,5 тысяч нарушений (в среднем, 24 нарушения обязательных требований на одно КНМ), выдано 470 предписаний об устранении выявленных нарушений с указанием мероприятий, проведение которых необходимо для предотвращения причинения вреда (ущерба) охраняемым законом ценностям. В среднем, предписания выданы на срок до восьми месяцев.

Кроме того, проведено 4011 КНМ без взаимодействия с контролируруемыми лицами, таких как: наблюдение за соблюдением обязательных требований (2956) и выездное обследование (1055), в ходе которых выявлено 3954 нарушения.

Типичными нарушениями требований транспортной безопасности, выявляемыми в ходе контрольных (надзорных) мероприятий, по-прежнему остаются:

– не привлечены (не сформированы) подразделения транспортной безопасности для защиты объектов транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства;

– объекты транспортной инфраструктуры не оснащены техническими средствами обеспечения транспортной безопасности;

– сотрудники сил обеспечения транспортной безопасности не прошли предусмотренную законодательством подготовку и аттестацию.

Проведя анализ нашей деятельности, установлено, что в реестре Ространснадзора находится 18 632 контролируемых лица и 267 320 объектов контроля в области транспортной безопасности. Работу по контролю фактически осуществляют 232 инспектора Управления транспортной безопасности. Исходя из имеющихся сил и средств, а также исходя из имеющихся ограничений, в среднем ежегодно проверку проходят 2,49% контролируемых лиц и 1,17% объектов контроля. Таким образом, государству потребуется более 90 лет для проверки всего транспортного комплекса и принятия мер по принуждению к устранению нарушений.

В рамках ограничений в целях поддержания соответствующего уровня государственного контроля упор сделан на проведение профилактических мероприятий. Так, общее количество профилактических мероприятий за пять месяцев 2023 года составило 8727, это на полторы тысячи мероприятий больше, чем за аналогичный период 2022 года (7266). При этом, несмотря на значительное количество проведенных профилактических мероприятий, число выявляемых нарушений на одну проверку растет.

В соответствии со складывающимися условиями, на основании изложенного, основными направлениями работы Ространснадзора по повышению эффективности контрольно-надзорной деятельности, влиянию на поддержание высокого уровня обеспечения транспортной безопасности предлагается:

– перейти на плановую работу с Минтрансом России по обновлению нормативных правовых актов по ведению контроля, а также по реализации закона «О транспортной безопасности»; инициировать создание рабочей группы по существенному реформированию требований по защите транспортного комплекса и их контролю за выполнением; подготовить соответствующую концепцию, особо выделив противодействие угрозам совершения актов незаконного вмешательства с применением беспилотных транспортных средств и беспилотных летательных аппаратов;

– совершенствовать систему государственного мониторинга выполнения требований транспортной безопасности через внедрение «Карты рисков», а также инструментов дистанционного контроля и надзора;

– организовать принцип системного взаимодействия территориальных управлений с оперативными штабами, АТК регионов, координационными советами при ФСБ России, органами прокуратуры и аппаратом полномочного представителя Президента РФ;

– перестроить аналитическую работу;

– уделить особое внимание развитию кадрового потенциала, для чего разработать концепцию до 2024 года, где предусмотреть:

■ взаимодействие с высшими учебными заведениями при подготовке студентов по транспортным профессиям;

■ непосредственное участие в научных работах, их инициирование, научное исследование вопросов правоприменительной практики и реализации обязательных требований;

■ участие инспекторов в подготовке сил транспортной безопасности, их аттестации;

■ пересмотр подходов в становлении «молодого» инспектора, поощрение развития его компетенций;

■ заключить соглашения по взаимодействию с учебными и научными организациями;

– отдельно проработать вопрос популяризации значимости соблюдения требований транспортной безопасности, важности и необходимости государственного органа по надзору, для чего также разработать концепцию до 2024 года, где предусмотреть:

■ работу со СМИ;

■ возможную клиентоцентричность;

■ взаимодействие с общественными организациями (отдельно Ассоциацией ТБ и Фондом ТБ);

■ заполнение информационных ресурсов Ространснадзора».

**От редакции.** Уважаемые коллеги!

Присылайте ваши комментарии и вопросы по данной теме на [info@rosbuslines.ru](mailto:info@rosbuslines.ru). ■

# ПОПУЛЯРИЗАЦИЯ РЕШЕНИЙ

Общественный совет при Министерстве транспорта Российской Федерации помогает законодателям утверждать те инициативы, которые действительно нужны для отрасли, отраслевым организациям – определить, в какую сторону двигаться для решения существующих проблем, а также синхронизирует действия тех и других.



**Игорь Душа,**  
*руководитель рабочей группы по вопросам информационной безопасности субъектов транспортной инфраструктуры Общественного совета при Минтрансе России*

С одной стороны, деятельность Общественного совета при Минтрансе России позволяет донести важность проблем информационной безопасности и мнение регулятора. Задачи в данной области зачастую в самих организациях ударяются о бюрократическую машину и тормозятся ввиду множества факторов. С другой стороны, она позволяет изнутри увидеть те отраслевые проблемы, которые не всегда очевидны для тех, кто участвует в регуляторных инициативах. И, таким образом, решить отраслевые проблемы, максимально эффективно используя регуляторные инструменты.

Для меня лично участие в качестве эксперта в Общественном совете очень важно, поскольку

таким участием я могу улучшить ситуацию, связанную с информационной безопасностью в России. Очевидно, что предстоит довольно большая работа, и она крайне необходима транспортным предприятиям именно сейчас. В частности, субъектам КИИ на транспорте требуется методическая поддержка, которую как раз и оказывает рабочая группа. Кроме того, мы доносим мнение участников рынка до регулятора, а также ускоряем принятие отраслевых методических рекомендаций.

Вопросы, которыми я занимаюсь, касаются, в том числе, импортозамещения средств защиты информации. Решений для защиты информации в России достаточно много, в том числе и конкурентоспособных. Конечно, доля отечественных решений на рынке не везде большая и тем более доминирующая. Этот параметр сильно зависит не только от отрасли, но и от типа решения. Сейчас импортозамещение в области защиты информации набрало серьезные обороты. Однако перед заказчиками встал вопрос выбора как конкретных решений, так и вообще механизмов защиты. Вопрос может показаться тривиальным, но с учетом отраслевой специфики и кадрового голода вызывает трудности во многих организациях отрасли. Вот такой помощью также занимается рабочая группа.

Что касается работы Комиссии по вопросам транспортной безопасности и безопасности на транспорте Общественного совета при Минтрансе России, то, как ни странно, самый серьезный вопрос на данный момент – это популяризация уже существующих решений и методик в области защиты информации. Несмотря на то, что для нас эти вопросы давно изучены от корки до корки, для многих представителей отрасли они не совсем понятны. Они в них слабо ориентируются и не понимают, как исполнять требования регулятора и как внедрять системы защиты информации на своих объектах. Поэтому это самая актуальная задача на текущий момент. ■

# ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ НЕЗАВИСИМОСТИ

Сегодня в первую очередь нужно оценить, в какие сроки мы реально сможем произвести импортозамещение по так называемому железу, по компонентам в микроэлектронике, в радиосвязи, и оперативно приступить к нему. Это вопрос безопасности нашей страны – экономической безопасности, транспортной безопасности и безопасности обычных граждан.

На текущий момент с российского рынка ушли многие иностранные компании из недружественных стран. Образовался определенный вакуум, который может заполниться другими брендами, другим оборудованием. Однако мы видим зависимость от одного-двух брендов целых отраслей. Это касается и топливно-энергетического комплекса, и транспортной отрасли. Зависеть от одной крупной компании, даже если она из дружественной страны, небезопасно. Поэтому нужно проводить импортозамещение, и не только оборудования.

К сожалению, сегодня в нашей стране очень сложно провести импортозамещение в области радиосвязи. Потому что производить нужные компоненты в России экономически невыгодно. В отличие от софта. Он у нас есть, и тому пример – оборудование компании «Аргут», имеющее сертификат транспортной безопасности. Это и радиостанции, и радиоретрансляторы, которые соответствуют требованиям Федерального закона от 26 июля 2017 г. № 187-ФЗ «О безопасности критической информационной инфраструктуры Российской Федерации» и вполне могут работать на любом объекте транспортной инфраструктуры.

Хотелось бы отметить, что сейчас активно идет регистрация отечественного программного обеспечения в Минцифры России. Но требуется ли вносить в реестр Минцифры предустановленное программное обеспечение? На этот вопрос никто не может дать ответ, потому что об этом не написано в нормативно-правовых актах. Считаю, что на это стоит обратить внимание. Потому что можно поставить любое отечественное оборудование, установить отечественное программное обеспечение, отече-



*Климентий Печенкин,  
руководитель департамента ТСО ТБ ООО «Аргут»,  
эксперт Комиссии по вопросам транспортной безопасности и безопасности на транспорте Общественного совета при Минтрансе России*

ственную систему видеонаблюдения или радиосвязи, но если где-то есть хотя бы один роутер с иностранным софтом – это серьезная уязвимость.

Основная функция Общественного совета при Министерстве транспорта Российской Федерации — диалог власти, общества и бизнеса. Он был создан для более эффективного и оперативного решения актуальных проблем, в том числе тех, которые по тем или иным причинам не решались много лет. И работа Комиссии по вопросам транспортной безопасности и безопасности на транспорте Общественного совета при Минтрансе России может и должна повлиять на решение озвученных выше задач. Главное, чтобы власть нас услышала и правильно среагировала. ■

# КРИТИЧЕСКИ ВАЖНО

Своевременное выполнение мероприятий по категорированию значимых объектов критической информационной инфраструктуры (далее – КИИ) субъектами КИИ позволит минимизировать ущерб от незаконного вмешательства в деятельность субъектов транспортной отрасли.

Определение категорий значимости объектов КИИ осуществляется на основании показателей критериев значимости объектов КИИ и их значений, предусмотренных перечнем показателей критериев значимости объектов КИИ Российской Федерации, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 8 февраля 2018 г. № 127 «Об утверждении Правил категорирования объектов критической информационной инфраструктуры Российской Федерации, а также перечня показателей критериев значимости объектов критической информационной инфраструктуры Российской Федерации и их значений» (далее – постановление Правительства № 127).

В рамках исполнения Указа Президента Российской Федерации от 31 марта 2022 г. № 166 «О мерах по обеспечению технологической независимости и безопасности критической информационной инфраструктуры Российской Федерации», приказом Минтранса России на базе ФГУП «ЗащитаИнфоТранс» создан отраслевой центр компетенций (далее – ОЦК), который готов оказать методическую помощь в вопросах импортозамещения программного обеспечения, аппаратных средств, категорирования объектов КИИ организаций транспортной отрасли.

ОЦК был проведен анализ исполнения субъектами РФ требований Федерального закона от 26 июля 2017 № 187-ФЗ «О безопасности критической информационной инфраструктуры Российской Федерации» (далее – Федеральный закон № 187-ФЗ).

Проведенный анализ показал, что только 36 субъектов Российской Федерации из 89 определили у себя ответственных лиц по категорированию объектов КИИ на уровне министерства транспорта субъекта Российской Федерации, в соответствии с требованием пункта 11 постановления Правительства №127, и только в 38 субъектах РФ определены значимые объекты КИИ транспортной отрасли и соответствующие документы направлены в ФСТЭК России и Минтранс России. Это свидетельствует о том, что остальные субъекты РФ, обладающие по-

тенциальными объектами КИИ, не назначили ответственных и не определили у себя значимые объекты КИИ, не направили соответствующие документы в адрес ФСТЭК России.

Данная ситуация является показательной и говорит о том, что ряд субъектов РФ не относится с должным вниманием к вопросам категорирования объектов КИИ.

## АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ КАТЕГОРИРОВАНИЯ ОБЪЕКТОВ КИИ

Необходимо признать, что многие организации игнорируют решение вопросов категорирования либо относятся к решению данных вопросов очень формально, что приводит к следующим явлениям:

1. Невключение в перечень объектов КИИ тех объектов, которые являются критически важными для функционирования транспортной инфраструктуры. Это приводит к тому, что по ряду потенциально критических объектов и информационных систем не будут в последующем приниматься соответствующие меры безопасности – и это в условиях, когда данные объекты и информационные системы могут быть потенциально очень важными для функционирования конкретных объектов транспортной инфраструктуры.

2. Занижение категорий значимости объектов КИИ по ряду причин. Это зачастую проблемы методологического характера, которые приводят к искажению понимания потенциальных угроз и, как следствие, к занижению прогнозируемых последствий от компьютерных атак на инфраструктуру.

Наряду с непростыми вопросами категорирования динамика по категорированию объектов КИИ организаций транспортной отрасли положительная. Каждый квартал, в среднем, на 5–7% увеличивается количество субъектов КИИ и количество значимых объектов КИИ организаций транспортной отрасли.

Многие организации транспортной отрасли провели категорирование и завершили данный процесс уже в 2018 году. В связи с выходом изменений



в постановление Правительства № 127, где снижаются показатели критериев, необходимо будет провести повторное категорирование, в результате чего, соответственно, большая часть объектов КИИ станет значимой.

Одним из вариантов упрощения механизма категорирования объектов КИИ, на наш взгляд, является формирование перечня типовых объектов КИИ как механизма повышения уровня категорирования, который даст организациям транспортной отрасли более четкое и ясное понимание, что является объектом КИИ.

Простой и наглядный пример: в России 225 аэропортов, и только в 17 из них есть категорированные объекты КИИ. Хотя мы явно понимаем, что каждый аэропорт использует типовые информационные системы в своей деятельности, отличающиеся только масштабами, зависящими от грузо-пассажиропотока конкретного аэропорта.

#### ВОПРОСЫ, КОТОРЫЕ ТРЕБУЮТ РЕШЕНИЯ

Даже в условиях необходимости методических доработок, необходимости принятия административных мер, методической помощи субъектам КИИ это не должно останавливать субъектов КИИ от процессов категорирования объектов КИИ.

Очень важным является решить следующие вопросы категорирования объектов КИИ:

- устранить существующие пробелы в нормативном обеспечении процессов;
- сформировать отраслевой перечень типовых объектов КИИ и довести его до сведения организаций транспортной отрасли;
- реализовать процедуру мониторинга объектов КИИ транспортной отрасли на соответствие актуальности данных и исполнения правил категорирования;
- необходимо на регулярной основе организовать диалог на уровне руководителей министерств транспорта субъектов Российской Федерации по вопросам категорирования.

Текущие непростые вопросы категорирования необходимо решать и привлекать к этим действиям регуляторов в области объектов КИИ, представителей федеральных органов исполнительной власти, соответствующие отраслевые организации, компетентные в вопросах категорирования КИИ и информационной безопасности.

Категорирование объектов КИИ дает возможность обеспечить соответствующий уровень безопасности данных объектов и существенно снизить потенциальные риски ущерба.



**Сергей Половников,**  
руководитель Центра компетенций по импортозамещению программного обеспечения транспортной отрасли ФГУП «ЗащитаИнфоТранс»

Дополнительные вопросы, которые возникают по категорированным объектам КИИ, – это вопросы технологической независимости. Очень важным является возможность перехода на использование отечественного программного обеспечения на значимых объектах КИИ и исполнение Указа Президента Российской Федерации от 31 марта 2022 г. № 166 «О мерах по обеспечению технологической независимости и безопасности критической информационной инфраструктуры Российской Федерации».

Здесь важным является необходимость провести пилотное тестирование будущей архитектуры с обновленным программным обеспечением на корректность работоспособности и соответствие заявленным функциональным и техническим возможностям программного обеспечения. И способом решения данного вопроса может быть формирование соответствующего полигона по тестированию программно-аппаратной архитектуры значимого объекта КИИ при внедрении данной программной и технической инфраструктуры. ■

# АКТУАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ПО ИНФОРМАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ДЛЯ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

Сегодня угрозы информационной безопасности для многих отраслей стали гораздо более ощутимыми и очевидными. Внимание регулятора приковано к возрастающему количеству компьютерных атак, в то время как все больше предприятий впервые сталкивается с инцидентами информационной безопасности, вызванными злонамеренными воздействиями.



**Игорь Душа,**  
директор портфеля решений  
по информационной безопасности  
ООО «НОТА»

Для того, чтобы критическая инфраструктура не пострадала от компьютерных атак, которые могут вызвать масштабные последствия для страны, принят Федеральный закон от 26 июля 2017 года № 187-ФЗ «О безопасности критической информационной инфраструктуры Российской Федерации». Он регулирует отношения в области обеспечения безопасности критической информационной инфраструктуры Российской Федерации (КИИ) в целях ее устойчивого функционирования при проведении в отношении нее компьютерных атак. К данному закону сегодня приковано повышенное внимание, а власти относятся к его исполнению крайне серьезно. В случаях выявления инцидентов информационной безопасности, в условиях неисполнения 187-ФЗ, нарушение может повлечь за собой уголовную ответственность в соответствии с УК РФ (ст. 274.1).

Закон вводит три основополагающих понятия: субъект КИИ, объект КИИ и категорирование объектов КИИ. В соответствии с законом, субъект КИИ – учреждения, которым на праве собственности, аренды или на ином законном основании принадлежат информационные системы, информационно-телекоммуникационные сети, автоматизированные системы управления (Системы), функционирующие в одной из двенадцати сфер деятельности, в том числе транспорта. Объект КИИ – системы, отвечающие за бесперебойную работу критических

бизнес-процессов субъектов критической информационной инфраструктуры. А категорирование объектов КИИ – это процедура установления соответствия объекта критической информационной инфраструктуры критериям значимости и показателям их значений, присвоение ему одной из категорий значимости. Категория объекта КИИ показывает важность объекта и, соответственно, требуемый уровень защиты.

Кроме данного закона есть ряд нормативных актов ФСБ России и ФСТЭК России, в которых зафиксированы требования к создаваемым системам защиты информации на объектах КИИ и взаимодействию с государственной системой обнаружения, предупреждения и ликвидации последствий компьютерных атак.

#### **ПРОЦЕСС КАТЕГОРИРОВАНИЯ И ПОСЛЕДУЮЩЕЙ ЗАЩИТЫ**

Для того чтобы разобраться в данном процессе, как минимум необходимо ознакомиться со следующими основными документами:

- Федеральный закон от 26 июля 2017 года № 187-ФЗ «О безопасности критической информационной инфраструктуры Российской Федерации», в нем указаны основные положения.
- Приказ ФСТЭК России от 25 декабря 2017 г. № 239 «Об утверждении Требований к созданию систем безопасности значимых объектов критической информационной инфраструктуры Российской Федерации и обеспечению их функционирования», в котором описаны требования к созданию систем безопасности объектов КИИ.
- Постановление Правительства РФ от 8 февраля 2018 г. № 127 «Об утверждении Правил категорирования объектов критической информационной инфраструктуры Российской Федерации, а также перечня показателей критериев значимости объектов критической информационной инфраструктуры Российской Федерации и их значений», который определяет порядок категорирования.

В общем случае, алгоритм действий для исполнения требований регулятора следующий:

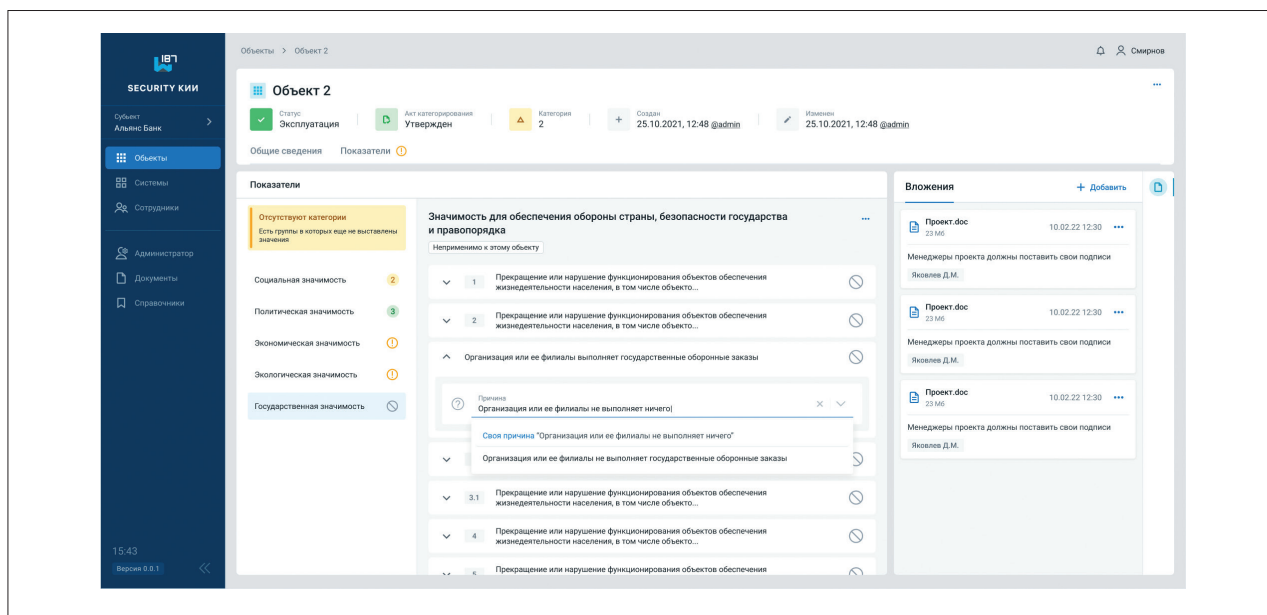
1. Проведение категорирования объектов КИИ.

2. Установление требований к обеспечению безопасности значимых объектов КИИ.
3. Разработка организационных и технических мер и планирование их внедрения.
4. Внедрение организационных и технических мер и ввод системы безопасности в действие.
5. Подключиться к технической инфраструктуре НКЦКИ в соответствии с установленным порядком.

С учетом нехватки ресурсов и кадров, сложности могут возникнуть уже на первом этапе – при категорировании объектов КИИ. Тем более что данный этап также состоит из ряда шагов:

1. Создать комиссию по категорированию и выпустить соответствующий документ.
2. Определить перечень бизнес-процессов деятельности организации и выявить критические для работы.
3. Инвентаризация информационной инфраструктуры субъекта КИИ.
4. Определение перечня систем, отвечающих за бесперебойную работу критических бизнес-процессов.
5. Определение перечня объектов, подлежащих категорированию, и направление списка во ФСТЭК России.
6. Определить угрозы безопасности для объектов КИИ.
7. Определить категории значимости для объектов КИИ, подготовить акты и направить их во ФСТЭК России.
8. Разработать и утвердить руководителем организации регламент информирования ФСБ России (НКЦКИ) об инцидентах.

Указанные процессы категорирования, выпуска организационно-распорядительной документации (ОРД), построения модели угроз не только сложны, но и требуют постоянного внимания. Категорию объекта КИИ в связи с обновлением постановления Правительства РФ № 127 теперь необходимо обновлять регулярно. Модель угроз и ОРД необходимо поддерживать в актуальном состоянии. Это требует большого трудового ресурса. В условиях нехватки кадров даже нанять необходимое для этих задач количество персонала может быть трудно. Поэтому возможное решение только одно – автоматизация указанных процессов.



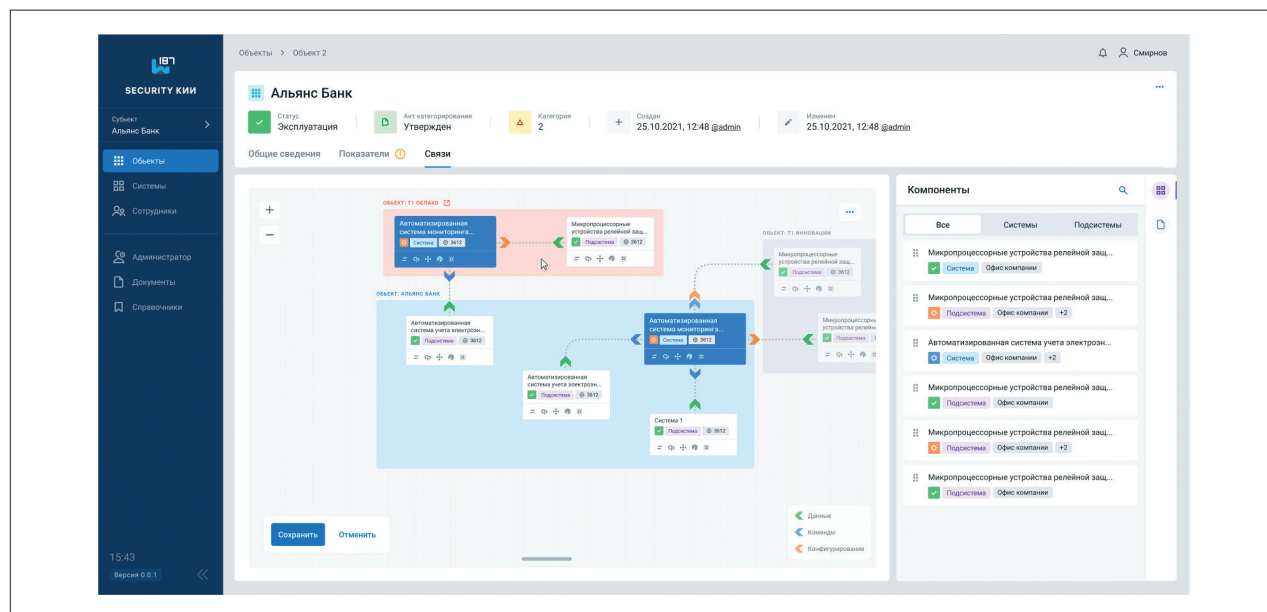
Интерфейс программы T1 Watchman Security, которая упростит процесс категорирования и выпуск требуемых документов.

## ТЕХНИЧЕСКИЕ РЕШЕНИЯ ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ ПЕРЕЧИСЛЕННЫХ ЗАДАЧ

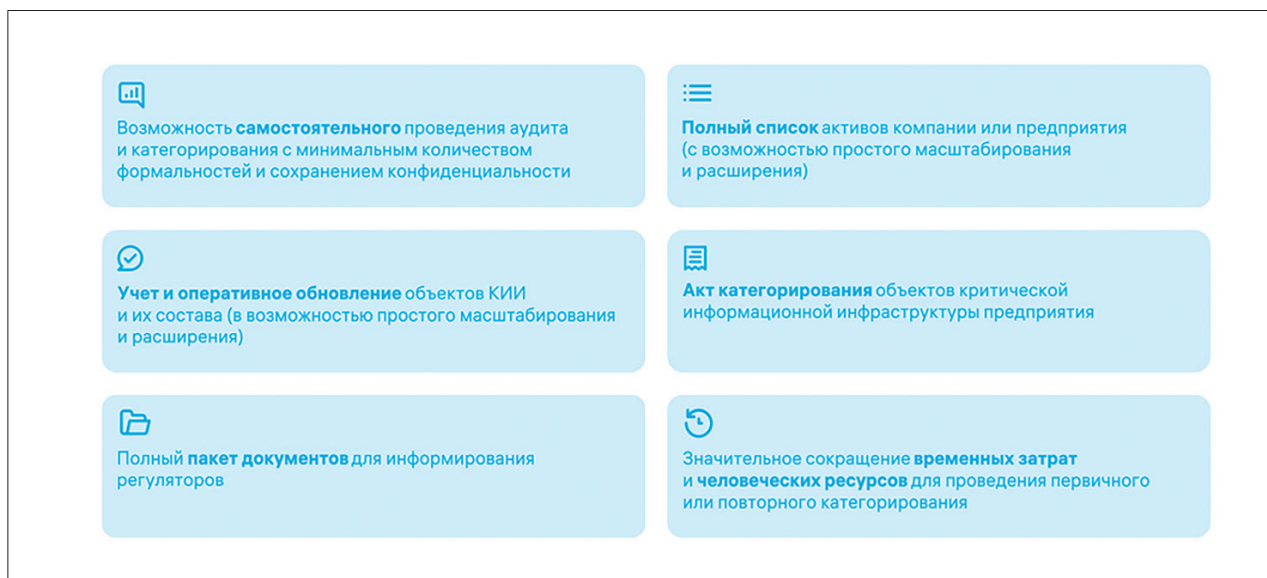
Для упрощения процесса категорирования и облегчения сопровождения процессов защиты информации при эксплуатации объекта КИИ был разработан комплекс программ T1 Watchman Security. Данное реше-

ние предназначено для решения следующих задач:

- Автоматизированный сбор информации об объектах КИИ.
- Выбор применимых показателей критериев значимости на уровне объекта КИИ, внесение обоснования.



Интерфейс программы T1 Watchman Security.



*Результаты от внедрения T1 Watchman Security.*

- Формирование документов по созданию комиссии по категорированию.
- **Автоматический расчет** категории значимости на основании оценок для применимых показателей значимости.
- **Автоматическое формирование** сведений угроз безопасности информации и категориях нарушителей.
- **Автоматическое формирование** списка мер обеспечения информационной безопасности.
- **Автоматическое формирование** актов категорирования согласно рекомендации ФСТЭК России.
- Формирование итогового пакета документов.

Очень важной в работе комплекса отличительной чертой является возможность автоматизации сбора информации. Именно она позволяет автоматизировать перевыпуск документов. В случае ручного сбора информации актуализация всех документов может занять до нескольких месяцев, в зависимости от масштаба предприятия.

Автоматизированный сбор информации позволяет обновить документы практически сразу. Весь процесс при этом сокращается до нескольких дней или часов в зависимости от масштаба объекта и количества объектов КИИ.

Алгоритм категорирования с использованием программы сокращается до нескольких шагов:

1. Установка и настройка программы, заведение объектов КИИ, внесение основных сведений о них.
2. Генерация отчетных документов и их проверка.
3. Отправка документов во ФСТЭК России.

В дальнейшем при изменении объекта КИИ, используемых программных средств или модернизации системы, обновление будет произведено автоматически, а документы могут быть сгенерированы в необходимый момент.

После завершения процедуры категорирования комплекс позволяет генерировать ОРД, модель угроз и проверять выполнение требований приказов ФСТЭК России.

Приглашаем компании транспортной отрасли к тестированию и использованию программного комплекса. Мы всегда также готовы проконсультировать по вопросам категорирования и защиты объектов КИИ. ■

## ЧУДЕСА ТЕХНИКИ



Работая в Общественном совете при Министерстве транспорта Российской Федерации, нам часто приходится бывать на различных транспортных предприятиях и знакомиться с организацией перевозок, формированием грузопотоков и пассажиропотоков, а также общаться с транспортниками. Вот и этот май не стал исключением: мы посетили город Тверь.

Во время визита мы побывали на Волжском автотранспортном предприятии, в офисе компании-оператора ООО «Транспорт Верхневолжья» и увидели, как грамотно может быть организована работа городского пассажирского транспорта при едином подходе и внедрении брутто-контрактов. Опыт очень интересный и заслуживает внимания для его дальнейшего тиражирования по всей стране.

Но если честно, я ждал посещения производственных площадок, где «рождаются пассажирские вагоны», те самые, которые сегодня обслуживают наши отряды проводников, и те, что завтра придут им на смену – суперновые и удобные пассажирские комплексы с множеством современных девайсов и комфортом высшей степени, даже для самого бюджетного сегмента перевозок.

Я побывал во многих ремонтных и эксплуатационных депо, в том числе и в передовых, переделанных по последнему слову техники для обслуживания поездов Talgo (которые сегодня стоят на приколе из-за санкций), а также на современных производствах локомотивов в Китае в 2018 году. Но, уважаемые коллеги, несмотря на то, что меня мало чем можно уди-

вить, мои ожидания даже близко не совпали с тем, что я увидел – это действительно завораживает!

### НА КОСМИЧЕСКОМ КОРАБЛЕ

Сегодня на базе промышленного парка в Твери создается современное лицо железнодорожного транспорта. Все мы знаем бренд «ТВЗ» Тверского вагоностроительного завода, который, кстати, в следующем году отметит свой 125-летний юбилей. Но наше погружение в чудеса началось с промтехно-





парка группы компаний «Ключевые Системы и Компоненты» (ГК КСК).

Нас встретил Роман Серебряков, заместитель генерального директора ГК КСК по корпоративному управлению. С самого первого слова ему удалось зажечь нас своим энтузиазмом и любовью к той работе, которую выполняет предприятие. Сегодня оно представлено в нескольких регионах и, не стесняясь, занимает самые непростые ниши на рынке комплектующих, прежде всего для транспортных систем.

Что мы увидели: суперсовременное производство, в КСК не боятся современных вызовов и в период, когда иностранные компании покинули наш рынок, амбициозно замахнулись завоевать доли рынка комплектующих на железнодорожном, автомобильном, водном и сельскохозяйственном транспорте. Друзья, они это делают очень успешно!

Первой нам представили площадку климатического оборудования, а по-простому – кондиционеров и климат-контроля. Кто-то из вас когда-нибудь слышал о русских кондиционерах?! Я вам скажу: сегодня они одни из мировых лидеров в этом сегменте и, что важно, не копируют чужое, а создают реально русские технологии и обеспечивают потребности страны, с каждым днем наращивая объемы производства и занимая свободные ниши. Сегодня все вагоны РЖД, метро, МЦД и локомотивы оснащены именно этими установками.

Дальше мы попали на еще более «фантастическое» предприятие. Тут как на космическом корабле: стерильная чистота и полный цикл изготовления плат самого широкого спектра применения! Примечательно все: и современные роботы, и профессиональный, заинтересованный в своем деле персонал, а на выходе – системы, которые сегодня применяются в отечественных разработках.

Следующий цех – это место, которое я всегда искал, но мне никто не говорил, где и как рождаются спальные полки для пассажиров купе и кресла для

электричек. И вот оно – это КСК! Создают комфорт и разрабатывают новые материалы. Например, им полностью удалось заместить немецкие компании, которые поставляли 100% сидений для скоростных поездов в России, а теперь это полностью наш продукт, с гораздо более высоким уровнем безопасности и удобства, чем у ушедших немцев.

И так во всем: пульта управления современными пассажирскими вагонами сегодня на 80% собираются из отечественных материалов, и стоит задача в ближайшее время выйти на 90%. А каково было мое удивление, когда я узнал, что инженеры из Твери отвечают не только за интерьер поездов, но и активно работают над созданием широчайшего диапазона мебели и интерьерных деталей для речного и морского транспорта.



Поразил и масштаб, и подход, и, главное, амбиции руководства и персонала относительно дальнейшего роста и создания новых продуктов, которые сегодня очень нужны в рамках импортозамещения всем отраслям страны.

Именно на таких встречах понимаешь, что мы всё можем! Главное – давать зеленый свет таким амбициозным командам и поддерживать их эксперименты.



### 40 000 ДЕТАЛЕЙ

Далее мы отправились в сердце вагонной промышленности – на Тверской вагоностроительный завод. Сюда я хотел попасть очень давно, и благодаря Общественному совету мне это удалось.

Встретил нас легендарный человек в транспортной отрасли страны – генеральный директор ТВЗ Артем Овелян. Несмотря на присутствие подготовленных экскурсоводов из числа сотрудников, которые рассказывали очень интересно, Артем Апетнакович практически сразу взял инициативу на себя. Именно он, как человек, который живет заводом и знает судьбу каждого вагона, по сути, и провел экскурсию для нас.

Начнем с цифр. Завод выпускает от 1100 до 1200 вагонов в год. Каждые сутки с конвейера сходит не менее четырех новеньких вагонов. Единоновременно ведется работа над более чем 50 вагонами. На данной площадке изготавливается 65 комплектаций вагонов (кроме этого, на площадке в Торжке производятся отдельно спецвагоны для спецслужб и Минобороны). В каждом вагоне не менее 40 000 деталей.

На заводе трудится более 8500 человек. Сегодня средняя зарплата на предприятии – 75 000 рублей, и она продолжает расти.

Цехи завораживают своим масштабом и технологическими линиями. Основной цех – конвейер более 500 метров в длину: на линии и пассажирские вагоны для РЖД, и вагоны скоростного поезда «Иволга» для МЦД-3 и МЦД-4, в том числе моторные вагоны.

Для организации всего этого «муравейника» и бесперебойного снабжения внедрены системы автоматизации учета и контроля вплоть до каждого болтика. Каждая операция контролируется автоматически и также ОТК, центром управления производства.

Современный логистический центр хранения и распределения комплектующих позволяет выполнять заказы в кратчайший срок, что препятствует появлению простоя из-за недостатка комплектующих. Все реально под контролем и видно, как руководители и сотрудники гордятся своим трудом и результатом.

Мы заметили, что особую гордость у них вызывает работа, проделанная за последний год предприятием по вопросу импортозамещения. И то, что сделало руководство, действительно заслуживает внимания. Так, на заводе был создан шоурум с представлением каждого элемента, который требовал импортозамещения. Конструкторы, которые каждый день шли на свои рабочие места через шоурум, нашли решения. Сегодня острота практически снята, а предприятия, которые решают эти задачи, работают по всей стране. Обрадовали и родные омичи: компания «Прогресс» сегодня стала надежным поставщиком части комплектующих.

Но директор продолжает переживать за элементы, которые сегодня приходится приобретать за границей. Для всех нас стало большим сюрпризом, что, в первую очередь, это продукция металлопроката, в то время как Россия является лидером по производству металла. Наши заводы не могут обеспечить качество и надежность материалов: это и швейлера



особых конфигураций, и нержавеющая сталь для обшивки вагонов – данную проблему необходимо решать в ближайшее время. И когда ты видишь, как горят глаза у всех, с кем ты встречаешься – от водителя погрузчика до директора, – то понимаешь: все преодолеем и сделаем.

В завершение нам показали вагоны, которые сегодня поставляются для железных дорог Египта – этот заказ на более чем 1000 вагонов в нынешнем году будет завершен. А значит, нам открыта вся Африка, и наши вагоны скоро вновь будут разлетаться как горячие пирожки по этому континенту. Но, в первую очередь, будут реализованы грандиозные планы по обновлению пассажирских составов внутри страны. Очень радостно, что и нашим проводникам работать становится комфортнее. Уже сегодня они принимают в новых вагонах пассажиров по всей стране и с гордостью говорят: «Лучше поездом!»

**P.S.** Проговорили с компаниями возможность создания специальных тренажеров для подготовки студенческих отрядов проводников и популяризации данной профессии среди школьников. Уверен, что нам удастся это сделать в самое ближайшее время. ■

Алексей Потейко, заместитель председателя правления ООО «Российские Студенческие Отряды», член Общественного совета при Минтрансе России  
Фото: Максим Школьников



# МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР «СЕВЕР – ЮГ»: ПЕРСПЕКТИВА И ВОЗМОЖНОСТИ

Знаменитое путешествие Афанасия Никитина предопределило кратчайший путь из Европы в Индию, по Волге и Каспийскому морю, через Персию, Персидский залив и Аравийское море. Разумеется, и до него «ходили» этим маршрутом, ранее был так называемый «путь из варяг в персы», но, оставив заметки о своем путешествии, Афанасий Никитин по праву считается родоначальником этого маршрута, более чем через 500 лет получившего наименование МТК «Север – Юг».



*Сергей Бураго,  
председатель  
правления  
Ассоциации  
делового  
сообщества  
по развитию  
Шелкового пути*

Все последующие годы и столетия многие русские и иностранные купцы так или иначе использовали этот маршрут. А первый российский император Петр Великий грезил и строил планы о судоходном пути из Белого моря в Индийский океан, но в то время, само собой разумеется, ни о каком практическом его воплощении речь не шла.

В конце XIX века созданная совместная российско-иранская комиссия приступила к проектированию канала, который должен был соединить Персидский залив и Каспийское море, и к 1908 году эта работа в общем и целом была закончена, но стороны не смогли договориться о статусе проекта и самой артерии, в связи с чем практическое его осуществление было отложено.

Весь XX век – и во времена Сталина, и во времена Брежнева – то возвращались к этому проекту, то опять, в силу разных, большей частью геополитических причин, откладывали.

Современная идея МТК вновь возникла еще в 1999 году как альтернатива традиционному маршруту через Суэцкий канал. Группа транспортных фирм из России, Ирана и Индии подписала генеральное соглашение о транспортировке контейнеров по этому пути, а уже в 2000 году в Санкт-Петербурге между Россией, Ираном и Индией было подписано уже межправсоглашение, которое провозгласило создание транспортного коридора под названием «Север – Юг».

Позже к соглашению присоединилось еще семь стран: Казахстан, Беларусь, Оман, Таджикистан, Азербайджан, Армения, Сирия.

Заинтересованность в проекте проявляют и другие страны аравийской монархии – посредством подключения Трансаравийской железной дороги, которая соединяет Саудовскую Аравию, Бахрейн, Кувейт, Катар, ОАЭ и Оман.

Маршрут «Север – Юг» протяженностью 7200 км пройдет от индийского порта Нава-Шева, расположенного на юге Мумбаи, до Санкт-Петербурга через Иран. МТК «Север – Юг» позволит в два раза сократить время доставки товаров из Индии в Россию. Срок прохождения грузов из Мумбаи в Санкт-Петербург по традиционному маршруту через Суэцкий канал составляет от 30 до 45 дней, а по коридору «Север – Юг» планируется делать доставку груза от 15 до 24 дней.

МТК «Север – Юг» предполагает возможность использования трех маршрутов от Петербурга

---

до иранского порта Бендер-Аббас в Персидском заливе:

- Западного (по западному берегу Каспия через Россию, Азербайджан);
- Транскаспийского (с использованием паромных и контейнерных линий на Каспийском море);
- Восточного (по восточному берегу Каспийского моря, через Казахстан и Туркменистан).

После 24 февраля 2022 года в новых геополитических обстоятельствах, в условиях санкционного ограничения перевозки грузов по направлению в/из Европы, МТК «Север – Юг» приобрел новое, особое значение для диверсификации транспортных коридоров, возможности перевозки грузов для России, в том числе следующих транзитом через нее.

МТК «Север – Юг» – это перспективная и необходимая сегодня России транспортная магистраль. Коридор находится на начальном этапе своего формирования и пока не стал полноценно функционировать: много барьеров политического, экономического, технического характера на этом пути, и нужно решить многие инфраструктурные, финансовые, технические, логистические и юридические проблемы.

Но в то же время развитие этой транспортной артерии способно принести большой мультипликативный эффект для страны. Вырастет экономическая, транспортная и производственная связанность регионов Северного Кавказа и Поволжья за счет модернизации и строительства новой железнодорожной, автодорожной и портовой инфраструктуры. Помимо экономического есть и геополитический эффект для России от развития МТК «Север – Юг».

В этом году отмечается 10-летие китайской инициативы «Один пояс, один путь». В рамках дальнейшей реализации и расширения этого проекта в мае 2023 года состоялся саммит «Китай – Центральная Азия», где среди других инициатив не последнее место заняла декларация о продвижении строительства транспортных коридоров, как и внутри самого сообщества, так и транзитом через Среднюю Азию. Планируется развитие мультимодальных транзитно-транспортных перевозок по транскаспийским маршрутам с использованием морских портов Актау, Курык и Туркменбаши. Развитие транспортной инфраструктуры включает и новые проекты: строительство автомобильной и железной дороги Китай – Кыргызстан – Узбекистан.

Реализация проекта железной дороги станет

частью Среднего коридора, или Транскаспийского международного транспортного маршрута, который пролегает через Китай, Казахстан, акваторию Каспийского моря и Азербайджан, пересекая и при-мыкая к МТК «Север – Юг».

Коридор МТК «Север – Юг» не только соединяет Россию со странами Прикаспийского региона, но и находится на пересечении других важных логистических маршрутов, ведущих в Китай через Центральную Азию и в Турцию через Иран и Азербайджан. Вместе они представляют собой Евразийский транспортный каркас. Здесь происходит сопряжение нескольких транспортных коридоров Европа – Китай, которые идут как через Россию, так и мимо нее.

Коридор «Север – Юг» также важен для России как определенный противовес китайской инициативе «Один пояс, один путь», который активно развивается через Иран, транзитом через Турцию в направлении Европы, так и противовес индийской инициативе – транспортному коридору Афганистан – Иран – Индия, который уже трансформируется в коридор Чабхар – Центральная Азия, подключая к нему новые страны – Узбекистан, Туркменистан и остальные страны Центральной Азии.

Президент России Владимир Путин в ходе выступления на Международном форуме «Один пояс, один путь» в Пекине в 2017 году заявил о важности формирования «Большого евразийского партнерства», охватывающего все страны – члены таких объединений, как ЕАЭС, ШОС и АСЕАН. Реализация международного транспортного коридора «Север – Юг» – это важный элемент реализации инициативы Президента России, направленной на расширение географии перевозок и дальнейшее развитие внешней торговли со странами Кавказа, Ирана, Персидского залива, Индии и Африки.

Предстоит большая работа по развитию МТК «Север – Юг». Уверен, что все проблемы, которые сейчас есть, будут решены, а транспортная безопасность пассажиров и грузов нового транспортного коридора страны – обеспечена. И все страны, заинтересованные в торговле и сотрудничестве с нашей страной, смогут безопасно перевозить грузы по новому международному коридору «Север – Юг», который станет надежным транспортным каркасом России. ■

# ТЕЛЕТАЙП ДЛЯ ДОРОГ



Компания «ИВК АИР ГРУПП» является лидером на рынке инженерных систем для прокладки информационных и силовых кабельных сетей для самых различных объектов.

Один из самых передовых и новейших способов передачи информации сегодня – это опико-волоконная связь. Ее преимуществами считаются трудодоступность для ненадлежащего использования (перехват сигнала по такой связи практически невозможен) и отсутствие угрозы электромагнитных помех. Чаще всего такой вид связи используется для передачи телефонных сигналов, интернет-коммуникаций и сигналов кабельного телевидения.

Пропускная способность волоконно-оптических линий в разы превышает пропускную способность всех других систем связи и может измеряться терабитами в секунду, что обеспечивает ее применение на очень больших расстояниях без использования усилителей.

Опико-волоконные кабели прокладываются, как правило, длинными отрезками, методом задувки в мини-трубки. Обычно несколько кабелей прокладываются совместно, и применение нескольких параллельных трубок увеличивает скорость прокладки.

При этом оптимальный способ прокладки трубок – так называемый пакет мини-трубок в общей оболочке – появился только в 2004 году. До этого времени конструкцию пытались проложить с помо-

щью стандартных полиэтиленовых труб, что привело к повышенным затратам на транспортировку.

На этом изыскания оптимального способа не закончились: во время монтажа выяснилось, что сам пакет закручивается в спираль. В результате была разработана следующая технология: внутри одной



трубки диаметром 40–50 мм задуваются мини-трубки, а уже в них потом задувается кабель. Технологию попробовали поставить на массовое производство, однако и у нее был выявлен существенный недостаток – смещение субтрубок внутри пакета друг относительно друга.

Следующим шагом стала попытка прокладывать пучки трубок: для прокладки в грунт были изготовлены трубки диаметрами до 20 мм, из которых собирали пучки. Однако и это не помогло решить вопрос с задувкой.

Вместе с Группой ПОЛИПЛАСТИК компания «ИВК АИР ГРУПП» разработала инновационное решение, позволяющее объединить 12 мини-трубок в плоский пакет. Это позволяет обойтись без широких траншей и решает вопрос с изменением, в случае необходимости, длины мини-трубок.

Новые многоходовые кабель-каналы (пакеты) получили название ТЕЛЕТАЙП. Их главное отличие от обычных труб – это небольшой диаметр: 16 мм снаружи и 12 мм внутри. Кроме того, практика показала, что мини-трубки выдерживают давление до 15 бар (что важно для задувки кабеля) и устойчивы к внешним механическим нагрузкам. Пакеты мини-трубок обеспечивают герметичность и надежную индивидуальную защиту каждого кабеля, быстрый монтаж, а в случае необходимости – безопасную замену кабеля.

Пакеты полимерных мини-трубок укладывают подземным траншейным и бестраншейным способом на магистральных сетях и на локальных подключениях. Они хорошо подходят для создания и ремонта сетей волоконно-оптической связи на территориях малоэтажных жилых комплексов и поселков.



Компания «ИВК АИР ГРУПП» использовала ТЕЛЕТАЙП на автомобильной дороге Самара – Тольятти. На объекте были применены плоские пакеты из шести и восьми мини-трубок.

Прокладка кабеля в мини-трубке осуществляется методом проталкивания задувки, скорость ведения работ – до 100 м/мин. Плавные изгибы трассы не влияют на качество и дальность задувки. Пакет мини-трубок прокладывают в обочине или кромке автомобильной дороги, что позволяет в сжатые сроки и без особых сложностей подключить оборудование ИТС, АСУДД, базовых станций операторов.

Всего в рамках самарского проекта планируется проложить 42 км таких пакетов. Кроме того, именно на основе этой инфраструктуры запланирован запуск системы «Умная дорога», что значительно повысит безопасность участников дорожного движения за счет предоставления различных сервисов на основе цифровых технологий. ■



# 11-Я ВСЕРОССИЙСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ «БЕЗОПАСНОСТЬ НА ТРАНСПОРТЕ. ТАХОГРАФИЯ И АВТОМАТИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТА 2023»

С целью обмена опытом, обсуждения технологических тенденций и инноваций с 7 по 9 июня 2023 года состоялась 11-я всероссийская конференция, собравшая ведущих представителей тахографического сообщества.



Главными гостями конференции стали представители отраслевых министерств и ведомств: Государственной Думы ФС РФ, Министерства транспорта РФ, ФБУ «Росавтотранс». Они же стали первыми спикерами пленарного заседания и рассказали гостям о последних изменениях государственной политики в сфере тахографии, а также изменениях в практической реализации функций по обеспечению использования тахографов на автомобильном транспорте.



Мы всё чаще убеждаемся в том, насколько важным является оперативное и своевременное получение информации, которое в наши дни становится одним из ключевых факторов. Именно поэтому важным и перспективным направлением развития российской тахографии в ближайшем будущем станет онлайн-тахография, основанная на современных технологиях, позволяющих отслеживать положение и состояние транспортного средства, передавая данные в режиме реального времени в службы контроля безопасности на транспорте.

Онлайн-тахография стала основной темой выступления представителей разработчиков и производителей НКМ и карт для тахографов.

Ведущие компании, активно работающие на рынке, поделились опытом использования тахографов в системе мониторинга транспортных средств, рассказали о системе контроля работоспособности водителя на базе видеокамеры «Вигитон» и ее интеграции с тахографом для повышения безопасности на транспорте, о параметрах контроля сотрудниками ГИБДД, Ространснадзора и технического осмо-





тра, а также об использовании холодильного оборудования и отопительных систем на транспортных средствах, интегрированных с тахографом, и проч.

Часть выступлений была посвящена новым перспективным разработкам компании «ШТРИХ-М», среди которых можно выделить новое поколение онлайн-тахографов: «ШТРИХ-Тахо RUS» и «МАК-1», программно-аппаратный комплекс МПАК «ШТРИХ-М: ИТС», а также программное обеспечение для тахографической экосистемы.

Все участники конференции смогли посетить выставочные зоны, где были представлены различные продукты и услуги, востребованные на рынке. В этом году было представлено рекордное количество решений. Гостям мероприятия были продемонстрированы новые образцы тахографического оборудования и систем автоматизации транспорта, программные продукты для диагностики и работы с тахографом, сервисы мониторинга транспортных средств, сервисы системы быстрых платежей для организации безопасной оплаты проезда, а также сервисы видеонаблюдения для повышения транспортной безопасности и контроля поддержания работоспособности водителя в пути.

Во время партнерской конференции было проведено пять тематических круглых столов с участием ключевых разработчиков и идеологов, что позволило в реальном времени обменяться опытом, получить ответы на вопросы, предложить и сразу обсудить идеи по дальнейшему развитию и возможностям их реализации.

Финальным аккордом конференции стало награждение тахографических мастерских, внесших весомый вклад в развитие тахографической системы РФ.

Такие мероприятия являются важной платформой не только для развития партнерских отношений, но и для обмена опытом, позволяющим двигаться вперед в нужном направлении для повышения транспортной безопасности.

Важность тахографической системы трудно переоценить. Она используется в транспортной индустрии для регулирования рабочего времени водителей. И главной задачей тахографической системы является повышение безопасности на дороге. Благодаря внедрению современных технологий из года в год нам удастся снизить количество дорожно-транспортных происшествий и сохранить жизни людей, сделав наши дороги еще более безопасными. ■



# РАДИОСВЯЗЬ НА СТРАТЕГИЧЕСКИХ ОБЪЕКТАХ

На современных объектах транспортной инфраструктуры (ОТИ) используется большой спектр технических средств обеспечения безопасности: видеонаблюдение, оповещение, досмотровый комплекс, радиосвязь и т. д. Упор, в основном, делается на видеонаблюдении, досмотровом комплексе и СКУД. Радиосвязь используют, как правило, не соответствующую требованиям транспортной безопасности (аналоговую) либо полностью иностранного происхождения (Motorola, Hytera), что ставит под угрозу подобное решение с точки зрения информационной безопасности.

Компания «Аргут» реализовала один из своих проектов системы радиосвязи на стратегическом объекте транспортной инфраструктуры – Крымском мосту, для ведомственной охраны на железнодорожном транспорте (ВО ЖДТ).

Для обеспечения радиопокрытия и организации оперативной радиосвязи на объектах охраны участка стратегической железнодорожной магистрали моста необходимо было укомплектовать минимум шесть местных радиопостов (отмечены на карте). Дополнительные радиопосты обеспечивают гарантированную радиосвязь на участках со сложной геомагнитной средой, в условиях сложного ландшафта и городской застройки. Управление системой радиосвязи «Аргут» на проектом участке осуществляется из командного пункта в Симферополе и штаба в Москве. Для этого комплектуются два удаленных рабочих места.

Каждый радиопост обеспечивает связь с группой стрелков, находящихся в пределах зоны обслуживания радиоретранслятора. Зоны радиопокрытия радиопостов взаимно перекрываются для гарантирования устойчивой радиосвязи на протяжении всего железнодорожного участка. Для оперативного управления радиосвязью с постами и караулами на каждом радиопосту располагается начальник стрелковой команды / диспетчер радиопоста. Они обеспечены связью с начальниками стрелковых команд / диспетчерами других радиопостов, командным пунктом (КП) и штабом.

Для оперативного взаимодействия с региональными или местными постами / экипажами оперативных служб: Росгвардия, полиция, МЧС, скорая помощь и др., был организован канал связи Командира, Дежурного на КП и Диспетчеров на постах 2 и 3.



*Климентий Печенкин,  
руководитель департамента ТСО ТБ ООО «Аргут»*

Развернутая система позволяет накрыть весь объект бесшовной зоной цифровой радиосвязи с возможностью межведомственного взаимодействия и удаленной диспетчеризацией. Благодаря этому стратегически важный объект нашей страны имеет безопасную систему радиосвязи с точки зрения информационной безопасности. Теракт, совершенный осенью, показал важность оператив-





**Типовые радиопосты:**

- |                 |                         |
|-----------------|-------------------------|
| 1. СК Багерово. | 4. СК ст. Тамань.       |
| 2. СК-62.       | 5. СК ОП 169 км.        |
| 3. СК-21.       | 6. СК Вышестеблиевская. |

**Дополнительные радиопосты:**

- 7. ОК Остров Тузла.
- 8. СК ст. Керчь-Южная.

ной связи на стратегическом участке, благодаря которой удалось быстро локализовать пожар на железнодорожном составе без повреждения железнодорожной нитки моста.

Неоднократные учения показывали важность межведомственного взаимодействия при построении системы связи на объекте транспортной инфраструктуры.

Компания «Аргут» успешно закрыла вышеописанный объект на железнодорожном участке системой радиосвязи «Аргут», благодаря чему ВО ЖДТ имеет возможность взаимодействовать с различными стрелковыми командами на протяженном участке со сложными радиоусловиями и возможностью выйти в канал связи других служб региона.

Стоит отметить, что система радиосвязи «Аргут», сертифицированная по транспортной безопасности, на основе которой может быть развернут подобный комплекс, обладает следующими преимуществами:

- базовое оборудование российской сборки и программное обеспечение российского происхождения;
- использование IP-соединений с возможностью выделенного канала;
- постоянное и устойчивое покрытие;
- межведомственное соединение и взаимодействие;

- объединение в единую радиосеть групп, использующих несовместимое оборудование различных диапазонов и стандартов радиосвязи при сохранении имеющегося парка радиостанций (аналог, DMR и APCO-25);
- объединение в единую радиосеть нескольких групп абонентов, удаленных друг от друга на любые расстояния;
- возможность создания единого центра управления для управления силами и средствами подразделения, независимо от расстояния;
- осуществление контроля и анализа радиопереговоров путем использования сервера записи переговоров;
- радиосвязь вдоль протяженных объектов (железные дороги, автотрассы, тоннели, водные пути и побережье и т.п.).

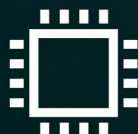
**kaspersky** АКТИВИРУЙ  
БУДУЩЕЕ

# Комплексная кибербезопасность транспортной отрасли

Почему выбирают нас?



Специализированные  
решения для защиты  
транспортной отрасли



Инновационные встроенные  
кибериммунные модули защиты  
транспортных средств



Аналитика об угрозах, реагирование на инциденты и анализ  
защищенности транспортных объектов и инфраструктур



Kaspersky  
OT CyberSecurity

Экосистема решений для транспортной  
кибербезопасности





# НАШЕ ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ВАШЕЙ БЕЗОПАСНОСТИ



Сертифицированные технические средства  
обнаружения и распознавания взрывчатых  
веществ, опасных химических и  
биологических агентов



[analizator.ru](http://analizator.ru)

РЕКЛАМА

