



МЕЖОТРАСЛЕВОЙ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЙ ЖУРНАЛ

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ И БЕЗОПАСНОСТЬ НА ТРАНСПОРТЕ

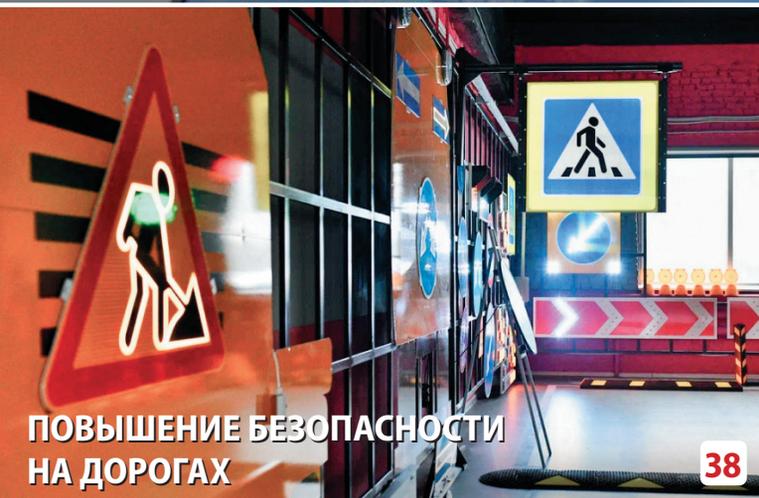
№1 (2) ЯНВАРЬ-МАРТ
2023

ИЗДАЕТСЯ ПРИ ПОДДЕРЖКЕ ОБЩЕСТВЕННОГО СОВЕТА
ПРИ МИНИСТЕРСТВЕ ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ



ГОТОВНОСТЬ К НОВЫМ ВЫЗОВАМ

6



ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ
НА ДОРОГАХ

38



ЭФФЕКТИВНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ
ДОСМОТРА

46



ОРГАНИЗАТОР:



Общественный совет
при министерстве
транспорта
Российской Федерации

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ:



Ассоциация «Единая
Транспортная Система
«Автобусные Линии
Страны»



Центр Управления
Мультимодальными
Пассажирами
Перевозками

IV ВСЕРОССИЙСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ПАССАЖИРСКИЙ ФОРУМ

Открытое расширенное заседание
Общественного совета при Министерстве транспорта
Российской Федерации

Пленарные сессии

Отраслевое законодательство

Общественный транспорт

Мультимодальная пассажирская мобильность

Информационная безопасность и технологии

Транспортная безопасность

Безопасность на транспорте

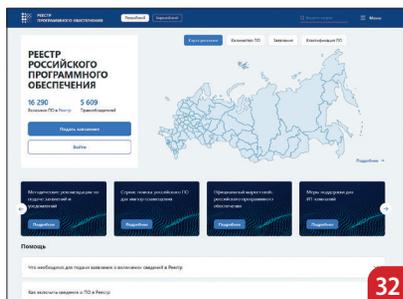
Дорожная и транспортная инфраструктура

Отрасль – наука и образование

Москва,
30 марта 2023 года



Слово редактора	4	Специалисты по безопасности	30
Готовность к новым вызовам	6	Операция «Адаптация»	32
На системной основе	8	Технические возможности современных инспекционно-досмотровых комплексов для решения задач антитеррористической защиты на транспорте	34
От идеи до апробации	9	Повышение безопасности на дорогах за счет светового оборудования на машинах прикрытия	38
Проактивный метод	10	Сертификация по требованию	40
Ответ на растущие угрозы	12	Контроль работоспособности водителей с использованием тахографа – новый шаг на пути повышения безопасности перевозок	42
Безопасная акватория	14	Радиосвязь и информационная безопасность	44
Инструменты контроля и уровневое обучение	16	Эффективные технологии досмотра	46
Эффективное взаимодействие	17		
Законные основания	18		
Отраслевая конференция «Транспортная безопасность: от замысла к практической реализации и долгосрочной стратегии развития»	22		
Глобальные тренды развития транспортной системы страны	26		



ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ И БЕЗОПАСНОСТЬ НА ТРАНСПОРТЕ

№ 2 (январь–март 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:

фотобанк XVI Международного форума и выставки «Транспорт России», из архивов компании «АИР Магистраль» и группы компаний «ЮПХ»

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: Севастьянова М.Б.

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 20.03.2023 г.

Отпечатано в типографии

ОАО «Подольская фабрика офсетной

печати», 142100, г. Подольск,

Революционный проспект, д. 80/42.

Номер заказа



Анатолий Вороновский,
член Комитета Государственной
Думы по транспорту и развитию
транспортной инфраструктуры

Журнал «Транспортная безопасность и Безопасность на транспорте», созданный Комиссией Общественного совета при Минтрансе России, является важным и необходимым информационным полем в обсуждении вопросов транспортной безопасности. Это тем более значимо и актуально в наши сложные и напряженные дни, когда коллективный Запад по главе с США развязал гибридную войну, направленную на уничтожение России. Когда врагами нашей страны уже проводятся террористические акты, а уровень террористических угроз кратно возрос, и их реализация реально предвидится. Надо прямо сказать: вопросы безопасности стали чрезвычайно актуальными для всех видов транспорта – воздушного, автомобильного, водного, железнодорожного и метрополитена.

Руководством страны на долгосрочную перспективу принято стратегическое решение обеспечения транспортной безопасности как на объектах транспортной инфраструктуры, так и на всех видах транспорта, меры по защите жизни и здоровья людей.

Государственная Дума, со своей стороны, придает этим вопросам должное значение, создавая законодательную базу для осуществления мер по предотвращению актов незаконного вмешательства, тем более террористической направленности, в транспортной отрасли страны, определяя правовые нормы как для государства в целом, так и для субъектов транспортной инфраструктуры.

Выработка этих норм требует всестороннего обсуждения, понимания современных требований и современного уровня, учета будущих перспектив развития и совершенствования транспортной безопасности. Сам процесс формирования законодательной базы является сложным и поэтому далеко не быстрым. Но и опаздывать в наше тревожное время никак нельзя.

В этой связи роль и значение журнала «Транспортная безопасность и Безопасность на транспорте» существенно возросла, активное обсуждение на страницах журнала вопросов обеспечения транспортной безопасности является ощутимым информационным вкладом в решение этой важной государственной задачи. ■



Виктор Басаргин,
*руководитель Федеральной службы
по надзору в сфере транспорта*

В текущем году приоритетом в деятельности органов контроля остается профилактика правонарушений, минимизация административного давления и прямой диалог с субъектами бизнеса.

Одной из площадок такого диалога является межотраслевой специализированный журнал «Транспортная безопасность и Безопасность на транспорте», на страницах которого специалисты и практики делятся своим опытом правоприменения, акцентируют внимание на проблемных вопросах и предлагают свои решения.

Публикуемые материалы представляют интерес как для представителей органов государственной власти, для которых журнал является источником информации (к примеру, для определения и выбора тем такого профилактического мероприятия, как информирование), так и для подконтрольных субъектов, которым представляется возможность перенять опыт своих коллег или конкурентов.

Динамичность отношений в сфере транспорта, дальнейшая цифровизация деятельности органов государственной власти, возникновение новых угроз безопасного функционирования транспортного комплекса дают основания предположить, что в 2023 году действующая нормативная правовая база в сфере обеспечения транспортной безопасности будет претерпевать изменения, а значит, появятся новые вопросы, требующие обсуждения и разрешения.

Выражаю надежду, что обмен мнениями, совместная работа общества и государства позволят выработать оптимальную модель взаимодействия, обеспечивающую неукоснительное исполнение и соблюдение требований законодательства. ■



Вячеслав Керов,
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

В сложное для России время, в период кардинальных, необратимых перемен во всем мире, которые определяют будущее нашей страны и нашего народа, на транспортном комплексе лежит колоссальная ответственность. Решение вопросов транспортной безопасности и безопасности на транспорте вышло на совершенно иной, высокий уровень, и сегодня мы видим всю полноту картины, понимаем те структурные проблемы, которые нам необходимо решать в цифровизации, технологиях, финансах, в кадрах по этим направлениям.

В течение года в России проходит несколько мероприятий, посвященных транспортной безопасности и безопасности на транспорте, но самым значимым из них является ежегодная отраслевая Конференция по вопросам транспортной безопасности, которую организует Департамент транспортной безопасности Минтранса России. Последняя такая Конференция состоялась 16 ноября 2022 года в рамках «Транспортной недели» в Москве. Конференция «Транспортная безопасность: от замысла к практической реализации и долгосрочной стратегии развития» проходила в год 15-летия со дня принятия Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности». Конференция посвящена теме этого номера.

В сегодняшней ситуации в стране все больше и больше внимания уделяется вопросам транспортной безопасности, о чем свидетельствует, в частности, Указ Президента РФ от 31.01.2023 г. о внесении изменений в Указ Президента РФ от 14.06.2012 г. № 851 «О порядке установления уровней террористической опасности, предусматривающих принятия дополнительных мер по обеспечению безопасности личности, общества и государства» и в Порядок, утвержденный этим приказом. В нем зафиксированы дополнительные меры, продиктованные временем.

В рабочей группе Комиссии Общественного совета при Минтрансе России по вопросам замещения импортных оборудования и программного обеспечения для обеспечения транспортной безопасности, руководителем которой я являюсь, мы как раз недавно обсуждали инновационные разработки отечественных компаний по обнаружению и распознаванию радиоактивных и взрывчатых веществ.

В выступлении Президента Российской Федерации В.В. Путина с Посланием Федеральному Собранию Российской Федерации 21 февраля 2023 года было отмечено, что получит мощный импульс инфраструктура регионов, включая дорожную сеть. Уже в следующем, 2024 году не менее 85 % дорог в крупнейших агломерациях страны, а также более половины дорог регионального и межмуниципального значения будут приведены в нормативное состояние. В этом году государство нарастило объем инфраструктурных бюджетных кредитов. На развитие транспортной, коммунальной и другой инфраструктуры в регионах направлено дополнительно 250 миллиардов рублей. Президентом России поручено Правительству выделить дополнительно к этим средствам еще 50 миллиардов рублей. Они целевым образом пойдут на обновление в текущем году общественного транспорта в субъектах Федерации, причем на основе современных технологий. При этом особое внимание будет уделено малым городам и сельским территориям. Реализация этой задачи увеличивает ответственность тех, кто обеспечивает безопасность на транспорте, ее техническое обеспечение и контроль.

30 марта в Москве в рамках IV Всероссийского Транспортного Пассажирского Форума состоятся отдельные Панельные сессии, посвященные транспортной безопасности и безопасности на транспорте. ■

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



Федеральная служба по надзору в сфере транспорта является ответственной за исполнение пункта №36 (Организация изготовления подарочного издания «Авиационная безопасность на службе гражданской авиации») плана основных мероприятий по подготовке и проведению празднования 100-летия отечественной гражданской авиации.

Главный редактор подарочного издания «Авиационная безопасность на службе гражданской авиации Российской Федерации 50 лет» – Керов Вячеслав Всеволодович (первый заместитель генерального директора ООО «Центр управления мультимодальными пассажирскими перевозками» (ООО «ЦУМПП»). Издатель юбилейной книги – ООО «ЦУМПП».

Для размещения информационных материалов в Юбилейном издании (в разделах «Аэропорты», «Авиакомпании», «Предприятия-разработчики и изготовители технических средств и технологий для авиационной безопасности» или в других) обращаться к главному редактору (тел.: +7 (495) 784-17-92, эл. адрес: vkerov@osmintrans.ru).

Выход книги планируется к 12 июля 2023 года.

ГОТОВНОСТЬ К НОВЫМ ВЫЗОВАМ



16 ноября на «Транспортной неделе – 2022» в рамках XVI Международного форума и выставки «Транспорт России» состоялась отраслевая конференция «Транспортная безопасность: от замысла к практической реализации и долгосрочной стратегии развития».

Участники конференции, организованной Министерством транспорта Российской Федерации и приуроченной к 15-летию федерального закона «О транспортной безопасности», вспомнили и проанализировали путь, который прошла отрасль от идеи создания системы транспортной безопасности до ее практического применения. Приглашенные эксперты обсудили достигнутые результаты субъектов транспортной инфраструктуры по реализации требований законодательства, а также стратегические приоритеты системы обеспечения транспортной безопасности в целях повышения национальной безопасности.

В дискуссии, которую модерировал председатель правления Ассоциации «Безопасность туризма»



Сергей Груздь, приняли очное участие: директор Департамента транспортной безопасности Минтранса России Анатолий Демьянов; депутат Государственной Думы Виталий Ефимов; заместитель начальника Управления президента РФ по обеспечению деятельности Государственного совета РФ Александр Юрчик; президент Международной ассоциации по опасным грузам и контейнерам Геннадий Мошков; заместитель генерального директора по режиму и безопасности Концерна ВКО «Алмаз-Антей» Николай Захряпин; генеральный директор ГУП «Мосгортранс» Николай Асаул; советник руководителя Ространснадзора, национальный координатор по авиационной безопасности, официальный эксперт по авиационной безопасности Международной организации гражданской авиации (ИКАО) Владимир Черток; заместитель председателя Комитета Государственной Думы по развитию гражданского общества, вопросам общественных и религиозных объединений Олег Леонов; начальник Главного управления на транспорте МВД России Олег Калинин; заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Николай Федосеев; генеральный директор ФГП «Ведомственная охрана железнодорожного транспорта Российской Федерации» Иван Челноков; начальник Аналитического центра Службы

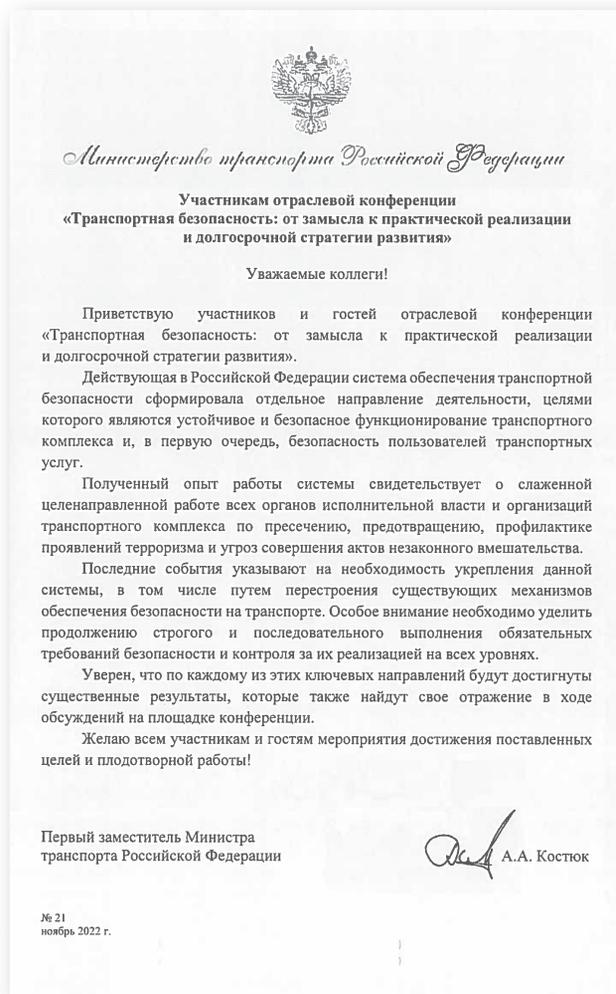
безопасности ГУП «Московский метрополитен» Геннадий Денисюк; заместитель начальника Службы безопасности по аналитической работе и контролю билетных решений ГУП «Московский метрополитен» Михаил Ромашин; советник генерального директора АО «НИИАС» Михаил Рябов; заместитель директора Департамента транспортной безопасности Минтранса России Роман Веретенников; заместитель генерального директора по безопасности ФГУП «Росморпорт» Александр Лещиков и другие представители органов власти, силовых структур, общественных организаций и бизнеса.

Они не раз подчеркнули, что такие масштабные спортивные мероприятия, как Олимпийские игры в Сочи, Кубок конфедераций, чемпионат мира по футболу, универсиады в Казани и Красноярске, наглядно продемонстрировали, насколько эффективно, благодаря выстроенной системе транспортной безопасности, удалось обеспечить безопасность и необходимый уровень проведения этих мероприятий.

Спикеры были единодушны в том, что появляются новые угрозы и новые вызовы, на которые отрасли необходимо быстро реагировать, в том числе в вопросах совершенствования законодательства, касающегося транспортной безопасности. Эксперты в области авиации, автомобильного, водного, железнодорожного транспорта и метрополитена выделили наиболее острые, по их мнению, проблемы, требующие оперативного решения, и предложили конкретные шаги по внедрению новых методов обеспечения транспортной безопасности.

Участники конференции подробно остановились на вопросах, которые возникли в сфере транспортной безопасности с началом специальной военной операции, в частности в новых субъектах Российской Федерации.

Они также пришли к выводу, что оптимизация и дифференциация требований для субъектов транспортной инфраструктуры и перераспреде-



ние полномочий с учетом особенностей конкретного региона – перспективный и правильный путь транспортного развития. ■

Далее мы приводим наиболее интересные фрагменты выступлений участников конференции «Транспортная безопасность: от замысла к практической реализации и долгосрочной стратегии развития».

Фото: 2022.transweek.digital



НА СИСТЕМНОЙ ОСНОВЕ

За прошедшие годы было проделано немало важной работы. В качестве наиболее ярких примеров можно привести издание федеральных законов от 03.02.2014 № 15-ФЗ и от 02.08.2018 № 270-ФЗ. Данными актами были внесены существенные изменения в закон «О транспортной безопасности», в том числе касающиеся уточнения и расширения понятийного аппарата, оптимизации затрат субъектов транспортной инфраструктуры на реализацию требований по обеспечению транспортной безопасности и их распространения на иностранных перевозчиков, а также устранения избыточных процедур.



Анатолий Демьянов,
*директор
Департамента
транспортной
безопасности
Министерства
транспорта
Российской
Федерации*

В настоящее время данная работа продолжается в соответствии со Стратегией национальной безопасности Российской Федерации и Транспортной стратегией Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, положения которых также уделяют значительное внимание задачам обеспечения транспортной безопасности на всех видах транспорта с учетом существующих вызовов и угроз.

Подготовка всех нормативных правовых актов, которые разрабатывались, осуществлялась в непростых условиях с учетом отдельных позиций участников транспортного сообщества и заинтересованных органов исполнительной власти.

В результате конструктивного взаимодействия были реализованы выработанные решения, которые в том числе позволили оптимизировать затраты субъектов транспортной инфраструктуры и перевозчиков на обеспечение транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных

средств без снижения уровня их защищенности от актов незаконного вмешательства.

Относительно будущего транспортной безопасности считаю необходимым отметить следующее.

Однозначно видится дальнейшее совершенствование нормативных правовых актов, в том числе издание новых и корректировка существующих с учетом правоприменительной практики и изменяющихся реалий.

Все большее значение имеет внедрение искусственного интеллекта, совершенствующего обеспечение транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств в отдельных аспектах.

Не менее важной составляющей будущего транспортной отрасли видится подготовка квалифицированных кадров, задействованных в обеспечении транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

Также отдельное внимание необходимо уделять и взаимодействию на международном уровне для совместного решения вопросов обеспечения защищенности объектов транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства с учетом накопленного опыта.

Таким образом, задачи, которые стоят перед министерством, необходимо реализовывать на системной основе, в том числе опираясь на лучшие практики предыдущих лет.

Считаем, что в обозримом будущем обеспечение транспортной безопасности будет осуществляться на более высоком уровне с учетом достижений науки, техники, накопленного опыта и профессиональных компетенций, что, в свою очередь, позволит успешно противодействовать угрозам совершения актов незаконного вмешательства в транспортный комплекс.

ОТ ИДЕИ ДО АПРОБАЦИИ

Предпосылкой появления Федерального закона «О транспортной безопасности» явилось резкое усиление террористической активности на объектах транспорта как в общемировом масштабе, так и на территории Российской Федерации, а также совершение террористических актов с использованием транспортных средств. Достаточно вспомнить террористический акт, совершенный 11 сентября 2001 года в Нью-Йорке. Это заставило по-другому посмотреть на сложившуюся ситуацию в сфере транспортной безопасности.

В 2001 году я, еще занимая должность начальника Управления «Т» ФСБ России, вместе с коллегами обратился в определенные министерства и ведомства с предложением о создании системы, в которой бы участвовали не только спецслужбы, но и непосредственно представители транспортного комплекса. Позднее, когда я уже занимал должность заместителя министра транспорта, мы настаивали на создании системы транспортной безопасности с определенными структурными изменениями, в том числе и в Министерстве транспорта. И Сергей Оттович Франк, тогдашний министр транспорта, принял решение (по согласованию с Правительством Российской Федерации) о том, что в министерстве нужно создавать департамент безопасности и вводить должность заместителя министра по этому направлению. Но случилась административная реформа, была создана Федеральная служба по надзору в сфере транспорта. Посчитали, что департамент – это слишком много и будет достаточно отдела по транспортной безопасности в количестве трех человек, которые в итоге к 2007 году и разработали первый вариант закона. Потом департамент все-таки был создан, и работа над законом пошла быстрее.

Конечно, любой закон требует практической апробации. Так, бизнесу оказалось трудно внедрять те требования, которые определял закон. Было очень много дебатов и споров насчет того, кто будет финансировать те или иные направления, предписанные законом: часть расходов должно взять на себя государство, часть – бизнес. Мы активно занимались отработкой этих вопросов на уровне департамента, министерства, правительства и бизнеса. И, уже будучи президентом Международной ассоциации по опасным грузам и контейнерам, членом коллегии Фонда «Транспортная безопасность», я продолжил активно работать над этим законом, в его апробациях и в его совершенствовании.



2022.transweek.digital

Геннадий Мошков,
*президент Международной ассоциации
по опасным грузам и контейнерам*

Если говорить о морском транспорте, сегодня те изменения, которые произошли в этой сфере, базируются на трех постановлениях Правительства Российской Федерации 2020 года (№ 1637, 1638 и 1651). Были определены требования для транспортных средств (судов), для объектов, которые подлежат категорированию (морские, речные терминалы), и для объектов, которые не подлежат категорированию; отменены требования по проведению оценки уязвимости, по разработке плана обеспечения транспортной безопасности судов и объектов транспортной инфраструктуры, не подлежащих категорированию, и так далее. ■

ПРОАКТИВНЫЙ МЕТОД

На международных площадках до сих пор действует принцип прецедентного принятия нормативных актов: пока событие не произошло, никакие стандарты не принимаются. В России жизнь заставила нас перестроиться, и мы стали переходить на проактивные методы: когда возникает какая-то новая угроза, мы принимаем меры по ее парированию тем или иным способом.



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)

Понятие авиационной безопасности в Международной организации гражданской авиации (ИКАО) возникло около 50 лет назад в ходе подготовки 17-го Приложения к Конвенции о международной гражданской авиации, которое называлось «Безопасность. Защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства». Оно было направлено в первую очередь на защиту от угона и захвата воздушных судов. В тот период это была мировая проблема, в том числе и у нас в стране.

Понятие же транспортной безопасности возникло чуть более 20 лет назад, после захвата и угона четырех пассажирских самолетов в США и совершенных на них террористических актов 11 сентября 2001 года. Погибло около 3000 человек и свыше 6000 получили тяжелейшие травмы. Это крупнейшая катастрофа в области авиации, связанная именно с авиационной безопасностью. Тогда же стала очевидной задача контроля безопасности не только на стадии предполетного досмотра, но и, конечно, на более ранних этапах и даже на прилегающих к аэропорту территориях.

Первый закон об авиационной и транспортной безопасности появился в США в ноябре 2001 года, наш закон – чуть позже, в 2007 году. В принципе, он был принят на основе Указа Президента Российской Федерации, который вышел еще в 2004 году, после взрыва двух самолетов террористками-смертницами. Подготовка этого закона шла практически до конца 2006 года, пока не произошло очередное тяжелое событие, и в течение буквально месяца все было принято на площадке Государственной Думы и в других органах. Это яркая иллюстрация принципа прецедентного принятия нормативных актов.

Характерный пример проактивного метода принятия нормативных актов – Указ Президента Российской Федерации от 11.03.2019 № 97 «Об Основах государственной политики Российской Федерации в области обеспечения химической и биологической безопасности на период до 2025 года и дальнейшую перспективу». И в этом Указе совершенно четко

прописано, что мы должны обеспечить защиту мест массового скопления людей, включая общественный транспорт, остановочные пункты его движения, в том числе станции метрополитена, переходы, вокзалы и аэропорты. Этот Указ был подписан практически за год до пандемии коронавируса. По всей видимости, учитывалась информация о том, что вокруг России появились сотни биологических лабораторий, созданных США. Только на Украине их было 26. Наверное, у наших противников имелись не очень благовидные цели, и нам нужно было отреагировать.

Недавно я слушал доклады наших академиков. И они все дружно выделяют две ключевые угрозы, в том числе для транспорта как мест массового скопления людей: на первое место они ставят как раз биологическую угрозу, а на второе – проблему кибербезопасности. Причем, по их словам, если проблему кибербезопасности можно исключить кардинальным способом, просто отключив компьютеры и вернувшись если не в каменный век, то на десятилетия назад, то с биологической безопасностью большие трудности. И здесь нам нужно будет поработать. Хотя наши российские ученые и инженеры уже многое сделали и на выставках показывают лучшие образцы оборудования для обнаружения опасных химических и биологических веществ. Кстати, аналогов этим разработкам в мире нет, и к ним виден огромный интерес на международных площадках. Мы их уже опробовали, в том числе в аэропортах, на железнодорожном вокзале, на борту самолета. Но в России есть проблема: мы очень хорошо что-то разрабатываем, но медленно внедряем в серийное производство. Конечно, нужно найти какое-то оптимальное решение. Понятно, что у предприятий нет денег. На мой взгляд, нужно заниматься централизованной закупкой (скорее всего, из бюджета) такого вида оборудования, а также другого, которое необходимо для обеспечения транспортной безопасности, и отдавать его предприятиям в аренду или в лизинг на длительный период. Тогда они справятся с новыми угрозами.

А они уже возникли в связи с теми событиями, которые происходят на Украине и на наших новых территориях. У нас задача – обеспечить безопасность в новых четырех субъектах Российской Федерации. Задача архисложная, мы сейчас формируем там новые соответствующие структуры из наших сотрудников. Им нужно помогать, в том числе и в сфере исполнения законодательства.

Сейчас Запад ввел беспрецедентные санкции, которые направлены на блокирование всего наше-

го транспорта – и морского, и автомобильного, и железнодорожного, и в первую очередь авиационного. Там даже заявляют, что они готовы разрушить гражданскую авиацию России. И нам надо как-то реагировать. 16 ноября состоялось первое заседание Рабочей (экспертной) группы по авиационной безопасности при Совете руководителей уполномоченных органов в области транспорта государств-членов Евразийского экономического союза. Нам очень сложно на внешних площадках из-за того, что мы не имеем консолидированного подхода даже среди государств ЕврАзЭС. Вот, наконец, мы такую команду создали. Я думаю, что в скором времени и по другим видам транспорта тоже будут образованы подобные структуры.

Мы успешно прошли последнюю проверку по авиационной безопасности Международной организации гражданской авиации (ИКАО) в 2019 году. Однако мы до этого успешно проходили еще две плановых проверки – и в 2006 году, и в 2011 году. И это все благодаря совместным усилиям более 120 ведущих специалистов из Минтранса России, Ространснадзора, Росавиации, ФСБ, МВД, аэропортов, авиакомпаний, подразделений транспортной и авиационной безопасности, учебных заведений, ассоциаций и многих других организаций. Это была серьезная коллективная подготовительная работа, которая продолжалась в течение полутора-двух лет. И конечно, благодаря руководящей роли Министерства транспорта Российской Федерации мы добились серьезных результатов в таком архиважном деле, как обеспечение защиты жизни и здоровья наших граждан от актов незаконного вмешательства и террористических угроз на транспорте.

В год столетия отечественной гражданской авиации и 50-летия служб авиационной безопасности мы можем смело гордиться достижениями в авиационной и транспортной безопасности. ■

ОТВЕТ НА РАСТУЩИЕ УГРОЗЫ

Важность мероприятий по обеспечению транспортной безопасности неоспорима. И современные условия диктуют нам необходимость внедрения совершенно новых методов и способов обеспечения транспортной безопасности объектов железнодорожного транспорта.

Обеспечение антитеррористической защищенности объектов транспортной инфраструктуры железнодорожного транспорта для нас одна из важнейших задач. Но именно в настоящее время (и мы понимаем почему) осуществляется практическая проверка выстроенной системы безопасности на транспорте. ОАО «РЖД» является одним из крупнейших субъектов транспортной инфраструктуры.

В связи со сложной оперативной обстановкой в приграничных регионах Минтранс России с февраля 2022 года повысил уровни безопасности в ряде регионов. Мы сумели в кратчайшие сроки выполнить требования законодательства и практически с нуля организовать защиту более 200 объектов железнодорожной инфраструктуры в этих приграничных регионах: оснастить искусственные сооружения, вокзалы и станции технически и привлечь подразделения транспортной безопасности.

Все эти масштабные мероприятия по защите указанных объектов были бы невозможны без участия Федерального государственного предприятия «Ведомственная охрана железнодорожного транспорта Российской Федерации». В настоящее время Ведомственная охрана обеспечивает защиту более 2000 объектов железнодорожного транспорта.

Как показывает опыт практической реализации мероприятий по организации транспортной безопасности, современные реалии требуют глубокого пересмотра подходов к организации защиты объектов, адекватным нарастающим угрозам. Сегодня у нас потенциальными нарушителями являются подготовленные диверсионно-разведывательные группы, вооруженные самым современным оружием и снаряжением. И противостоять им должны работники подразделений транспортной безопасности и ведомственной охраны, которые, по нашему мнению, должны быть подготовлены и технически вооружены на ином качественном уровне, с



*Николай Федосеев,
заместитель генерального директора ОАО «РЖД»*

учетом современных реалий. В этих целях компания ОАО «РЖД» принимает все возможные меры по оснащению объектов транспортной инфраструктуры современными ИТСОТБ, даже в наших непростых экономических условиях.

Президент нашей страны неоднократно обращал внимание на необходимость совершенствования законодательства по результатам правоприменительной практики в целях устранения противоречий и дублирования, а также оптимизации и регулирования всех процессов. Вместе с тем в последние годы мы участвуем лишь в технических доработках законодательства, в основной массе направленных на снижение существенной финансовой нагрузки. Поэтому, исходя из практики реализации мероприятий по защите объектов, особенно в настоящее время, мы выступаем за следующее.

Во-первых, по нашему мнению, в настоящее время требуется иной подход к защите

объектов. Без консолидации усилий субъектов транспорта, органов государственной власти и правоохранительных органов оперативно решать возникающие проблемы крайне сложно. С учетом изменившихся угроз совершения актов незаконного вмешательства, особенно террористического характера, сил и средств субъекта транспортной инфраструктуры уже явно недостаточно для защиты подведомственных объектов.

По нашему мнению, роль правоохранительных органов, Росгвардии, Министерства обороны и в первую очередь транспортной полиции по обеспечению безопасности на железнодорожном транспорте должна возрасти. И это нужно закрепить законодательно, так как ни у кого нет сомнений, что современная модель нарушителя требует защиты наших объектов и с воздуха, и под водой, и с использованием бронетехники и средств ПВО, специального вооружения, которое нами сейчас не применяется.

Более того, современные условия диктуют необходимость законодательно закрепить, с одной стороны, применение всеми подразделениями транспортной безопасности для защиты объектов беспилотных летательных аппаратов, а с другой стороны, внедрение в практику средств борьбы с БПЛА противника.

Во-вторых, в условиях дефицита бюджетных средств предлагаем более рачительно подходить к их расходованию. Из года в год мы тратим усилия и средства на проведение дополнительных оценок уязвимостей объектов в связи с каждым принятием новых требований по обеспечению транспортной безопасности, которые в основном не сильно отличаются от ранее действовавших требований. Сертификация технических средств обеспечения транспортной безопасности, на наш взгляд, не привела к ожидаемому качественному повышению эффективности защиты объектов, но существенно увеличила стоимость оснащения, содержания и существенно отодвигает сроки внедрения новейших образцов современной техники.

В-третьих, требования к персоналу подразделений транспортной безопасности также усложнены многочисленными процедурами проверки, подготовки, аттестации личного состава, которые на практике не приносят долж-

ного эффекта. Результаты проверок практических действий на объектах свидетельствуют о низком качестве обучения работников подразделений транспортной безопасности. В условиях специальной военной операции мы были вынуждены самостоятельно организовывать дополнительные занятия по методике обнаружения и распознавания различных видов современного оружия и их запасных частей, а также специальных видов вооружения.

Огромную помощь в проведении инструктажей, занятий, мероприятий по подготовке работников нам оказало Главное управление на транспорте МВД России. Необходимо констатировать и тот факт, что до настоящего времени в Российской Федерации профессия транспортная безопасность не включена в Общероссийский классификатор профессий рабочих, должностей служащих и тарифных разрядов.

И последнее. Наиболее ярко необходимость изменений положений законодательства, их доработки появилась при введении повышенных уровней безопасности в ряде регионов. Реализуемые субъектами транспортной инфраструктуры меры в соответствии с уровнями безопасности, вводимыми согласно Федеральному закону от 9 февраля 2007 года № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», не сопрягаются ни по времени, ни по содержанию с мероприятиями, выполняемыми регионами при введении повышенных уровней безопасности, которые были введены Указом Президента Российской Федерации.

Тем не менее я уверен, что при совместном участии всех заинтересованных структур мы решим все проблемные вопросы и достигнем необходимого уровня защищенности нашего транспортного комплекса. ■

БЕЗОПАСНАЯ АКВАТОРИЯ

Являясь субъектом транспортной инфраструктуры, ФГУП «Росморпорт» в соответствии с требованиями Федерального закона «О транспортной безопасности» осуществляет эффективную деятельность в отношении объектов транспортной инфраструктуры (ОТИ) и транспортных средств (ТС) по защите ОТИ и ТС от актов незаконного вмешательства.

ФГУП «Росморпорт» – системообразующее предприятие транспортной отрасли, осуществляющее деятельность в 59 морских портах страны из 61. Предприятие является крупнейшим в России титульным владельцем объектов прибрежно-портовой инфраструктуры и служебно-вспомогательного флота, находящихся в собственности Российской Федерации. В настоящее время оно обеспечивает транспортную безопасность 185 ТС, из которых 20 – конвенционные суда и линейные ледоколы, а также 32 ОТИ, из которых 22 – ОТИ, не подлежащие категорированию.

Постановлением от 10 октября 2020 года № 1651 Правительство Российской Федерации впервые утвердило требования по обеспечению транспортной безопасности к акваториям морских портов, в том числе к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для ОТИ морского и речного транспорта, не подлежащих категорированию. Практика реализации данных требований указывает на необходимость доработки отдельных положений постановления.

Например, определение границ зоны транспортной безопасности ОТИ, которые совпадают с утвержденными Правительством Российской Федерации границами акватории морского порта, носит формальный характер, так как обозначить их на местности и исключить допуск в зону транспортной безопасности акватории вне установленных мест перемещения, обеспечив в том числе проведение досмотра с целью предотвращения перемещения в зону транспортной безопасности запрещенных предметов и веществ, не представляется возможным.

Требованиями также установлено, что капитан морского порта во взаимодействии с ФГУП «Росморпорт» обязан обеспечить проведение оценки уязвимости акватории морского порта, а также на основании результатов оценки разработать



Александр Лещиков,
заместитель генерального директора
по безопасности ФГУП «Росморпорт»

и представить в Федеральное агентство морского и речного транспорта план обеспечения транспортной безопасности (ПОТБ) акватории морского порта. Однако порядок такого взаимодействия на сегодняшний день не закреплен законодательно. Практика подтверждает наличие прецедентов, когда капитан морского порта лишь уведомляет ФГУП «Росморпорт» о факте утверждения отчета об оценке уязвимости либо ПОТБ. В отдельных случаях это приводит к внесению в ПОТБ необоснованно завышенных требований и, как следствие, – к неоправданным дополнительным расходам на их выполнение. Например, в морском порту Петропавловск-Камчатский причалы имеются только в трех грузовых районах из 16, при этом

фактически на постоянной основе работает только один грузовой район, тогда как в ПОТБ обозначена необходимость круглогодичного и круглогодичного наблюдения за всеми районами, включая те, где в течение года фиксируются единичные судозаходы.

В целях обеспечения эффективности и прозрачности взаимодействия с капитанами портов по вопросам транспортной безопасности по инициативе ФГУП «Росморпорт» разработан проект регламента взаимодействия Предприятия с капитанами морских портов. Регламент был направлен на рассмотрение в Федеральное агентство морского и речного транспорта, однако до настоящего времени так и не получил одобрения для дальнейшего использования на практике.

В качестве проблемного вопроса в части обеспечения транспортной безопасности акваторий морских портов следует отметить и правовую обоснованность действий групп быстрого реагирования, которые ФГУП «Росморпорт» формирует и оснащает в соответствии с поручением Росморречфлота. При этом вызывает вопрос и сама возможность применения данных групп по назначению.

В настоящее время подготовка формируемых ФГУП «Росморпорт» групп быстрого реагирования проводится по 4-й категории «Работники подразделения транспортной безопасности, включенные в состав группы быстрого реагирования», аттестация по которой, помимо проверки знаний, умений и навыков по обеспечению транспортной безопасности, предполагает в том числе проверку уровня физической подготовки работников.

Изучение законодательной базы показывает, что группы реагирования не наделены какими-либо правами на физическое воздействие на суда и/или физическое взаимодействие с ними, а могут лишь уведомлять капитанов судов по радио или громкой связи о совершаемом ими нарушении, призывая остановиться. Иные действия физического характера, такие как таран или навал, будут расценены как противоправные, в результате чего группы реагирования сами могут быть привлечены к ответственности, в том числе и уголовной.

Принимая во внимание вышеизложенное, целесообразно рассмотреть вопрос о возможности внесения изменений в нормативные документы в части проведения подготовки и аттестации работников групп быстрого реагирования, формируемых ФГУП «Росморпорт», а именно:

проводить их подготовку и аттестацию не по 4-й категории, а по 8-й – «Иные работники субъектов транспортной инфраструктуры, подразделения транспортной безопасности, выполняющие работы, непосредственно связанные с обеспечением транспортной безопасности на объекте транспортной инфраструктуры и/или транспортном средстве», не предполагающей физическую подготовку.

Учитывая неурегулированность правового статуса сотрудников групп реагирования в акваториях, представляется целесообразным также обсудить возможность организации взаимодействия с сотрудниками транспортной полиции, Росгвардии или Пограничной службы ФСБ России при реагировании на акты незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса в акваториях морских портов. Особенно актуален статус сотрудников указанных силовых ведомств и правомочность применения ими оружия для пресечения прохода в защищаемые акватории морских портов беспилотных плавательных средств.

В настоящее время у ФГУП «Росморпорт» уже имеется положительный опыт такого рода взаимодействия в морском порту Усть-Луга. Для пресечения актов незаконного вмешательства Пограничным управлением Федеральной службы безопасности Российской Федерации по городу Санкт-Петербургу и Ленинградской области выделен пограничный сторожевой корабль, который постоянно находится в акватории порта и вправе применять имеющееся на борту оружие.

В заключение стоит отметить особую роль человеческого фактора при разработке и реализации мер по обеспечению транспортной безопасности. Организовав взаимодействие с Пограничной службой, ФГУП «Росморпорт» и капитан морского порта Усть-Луга выработали совместное решение, и этот пример целесообразно тиражировать во всех морских портах России. ■

ИНСТРУМЕНТЫ КОНТРОЛЯ И УРОВНЕВОЕ ОБУЧЕНИЕ

Когда есть двойной контроль за безопасностью – системы безопасности на транспорте и транспортной безопасности – это, с одной стороны, хорошо: повышается надежность. С другой стороны, если посмотреть на детали, то мы увидим, что в системе «дорога, автомобиль и водитель» у нас не хватает инструментов для контроля за безопасностью как на региональном уровне, так и на федеральном.



Олег Леонов,
заместитель председателя Комитета Государственной Думы
по развитию гражданского общества, вопросам общественных и
религиозных объединений

Важнейшее направление обеспечения безопасности – это подготовка водителей. Там не хватает региональных инструментов. И я предлагаю подумать на тему внедрения в России государственной уровневой системы подготовки водителей. Ведь сейчас водитель проходит обучение один раз, оно базовое – это автошкола, и все. Необходимо, на мой взгляд, создать программу уровневого, структурированного обучения, когда с набором стажа, например, через три года, через десять лет и т. д. водитель мог бы пройти дополнительную подготовку по безопасности вождения. И это бы влияло наряду с возрастом, стажем и аварийностью на стоимость страховки. Кроме того, такое уровневое обучение следует вводить не только для водителей, но и для инструкторов.

Здесь очень важна региональная составляющая, потому что если мы говорим о глубоком обучении, то для водителей северных регионов и южных она будет разной. Она также будет разной для водителей горных и равнинных регионов. Но, повторюсь, внедрить такую систему подготовки на данный момент необходимо.

Когда мы говорим о дорогах, то тут, наоборот, нужны федеральные инструменты современного контроля и влияния на безопасность. У нас есть и развиваются цифровые решения,

которые позволяют контролировать состояние дорог и дорожного покрытия. Но наполнение данными в этих системах сейчас, конечно, далеко от ста процентов. Например, Государственная Дума приняла в прошлом году закон, согласно которому с 1 января выдача специальных разрешений на перевозку грузов передается Федеральному дорожному агентству. То есть одно окно. Здорово! Но полномочия передаются от регионов. Соответственно, в информационной системе должны быть все данные о состоянии дорог. С федеральными и региональными дорогами проблем нет, в отличие от информации о муниципальных и межмуниципальных дорогах. Это не проблема Росавтодора, это проблема регионов: это их водители не смогут получить разрешения из-за отсутствия необходимых сведений в системе.

Хочу подчеркнуть, что обеспечение транспортной безопасности и безопасности на транспорте – это общая, командная работа и регионов, и федеральной власти, и, конечно, Государственной Думы, которая продолжает активно работать в этом направлении. ■

ЭФФЕКТИВНОЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ

Мы все прекрасно понимаем, что эффективно обеспечить транспортную безопасность и безопасность на транспорте возможно только совместными усилиями. Поэтому Главное управление на транспорте МВД России в пределах своих полномочий уделяет большое внимание межведомственному взаимодействию по вопросам обеспечения правопорядка на объектах транспортной инфраструктуры, требований транспортной безопасности, в том числе участвует в разработке и реализации мер по обеспечению транспортной безопасности.

Федеральный закон от 9 февраля 2007 года № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» – системный документ. МВД России, в частности Главное управление на транспорте, активно участвовало в разработке данного нормативного акта.

Хочу отметить, что в рамках требований данного закона, а также Федерального закона от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции» органами внутренних дел на транспорте в 2022 году выдано свыше 70 тысяч заключений о возможности допуска лиц к выполнению работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности.

Эффективным способом взаимодействия с представителями как федеральных органов исполнительной власти, так и субъектов транспортной инфраструктуры является совместное участие в работе координационных и совещательных органов, в том числе по вопросам разработки нормативных правовых актов в рассматриваемой сфере.

Только в 2022 году представители Главного управления приняли участие в более чем 30 межведомственных совещаниях, затрагивающих вопросы обеспечения транспортной безопасности. В результате проведенной совместной работы изданы важные документы – Федеральный закон от 14 марта 2022 года, постановления Правительства Российской Федерации.

Кроме того, издан межведомственный приказ Минтранса России, МВД России, ФСБ России, Минобороны России, Росгвардии по вопросам обеспечения защиты транспортного перехода через Керченский пролив.

Нашими современными реалиями стали цифровизация и кибербезопасность. В частности, внедрение видеонаблюдения и биометрических решений сегодня позволяют нам обеспечивать высокий уровень защищенности. Видеопоток с технических средств обеспечения транспортной безопасности, установленных на объектах транспортной инфраструктуры, передается в органы внутренних дел на воздушном,



*Олег Калинин,
начальник
Главного
управления
на транспорте
МВД России*

водном и железнодорожном транспорте.

Информацию с таких систем полицейские активно используют в повседневной деятельности для профилактики правонарушений, при раскрытии и расследовании преступлений, совершенных на объектах транспорта. Имеющиеся сегодня технические средства помогают быстро выявить злоумышленников.

Кроме того, для транспортной полиции также представляют интерес технологии обнаружения взрывчатых веществ, оружия и боеприпасов при досмотре пассажиров, багажа и грузов, производимого практически без участия оператора в автоматическом режиме, что позволяет повысить как скорость проведения досмотровых мероприятий, так и их эффективность.

Необходимость повышения эффективности проведения досмотровых мероприятий и использования современных технических средств досмотра пассажиров, ручной клади и багажа обусловлена неснижающимся количеством выявляемых попыток незаконного проноса на объекты транспорта оружия, боеприпасов, взрывчатых веществ, взрывных устройств и других запрещенных предметов и веществ. ■

ЗАКОННЫЕ ОСНОВАНИЯ

Насколько трудно исполнять на практике законодательство о транспортной безопасности? Как оно дисциплинирует пассажиров? В чем его необходимо усовершенствовать? Об этом говорили на отраслевой конференции «Транспортная безопасность: от замысла к практической реализации и долгосрочной стратегии развития», которая прошла 16 ноября в рамках «Транспортной недели».

Иван Челноков, генеральный директор ФГП «Ведомственная охрана железнодорожного транспорта Российской Федерации»:



— Сегодня ведомственная охрана железнодорожного транспорта Российской Федерации – это почти 70 тысяч работников, которые ежедневно выполняют задачи по обеспечению охраны и защиты объектов транспортной инфраструктуры, сохранности железнодорожных перевозок, в том числе военных и специальных грузов, а также по профилактике, тушению пожаров и ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций на охраняемых объектах.

Предприятие постоянно совершенствует способы и методы защиты объектов от актов незаконного вмешательства (АНВ). Одним из таких нововведений является применение беспилотных воздушных судов (БВС), которые используются в работе специализированных групп и групп быстрого реагирования для обследования труднодоступных мест на участках ответственности, мест возможного нахождения лиц, планирующих совершение противоправных действий, осмотра мест происшествия (мест хищения) с целью выявления складирования похищенного груза, проведения

видео- и фотофиксации фактов хищения перевозимых грузов и имущества ОАО «РЖД».

Применяемые ФГП ВО ЖДТ России БВС созданы российскими специалистами и имеют российское программное обеспечение. Мы также направляем наших работников на обучение по управлению БВС в Московский авиационный институт.

Вместе с тем наше предприятие продолжает развивать классический, давно себя зарекомендовавший метод охраны – применение служебных собак для защиты объектов железнодорожного транспорта. В командах служебного собаководства ФГП ВО ЖДТ России несут службу более двух тысяч четвероногих помощников. Мы активно занимаемся подготовкой минно-розыскных собак для поиска и обнаружения взрывчатых веществ и инженерных боеприпасов. Использование служебных собак на объектах транспортной инфраструктуры значительно повышает эффективность наших подразделений.

К сожалению, на сегодняшний день отсутствует законодательная норма, которая регламентирует применение беспилотных воздушных судов и служебных собак подразделениями транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах от АНВ. Считаю актуальным и необходимым внесение данной нормы в закон о транспортной безопасности.

Михаил Ромашин, заместитель начальника Службы безопасности по аналитической работе и контролю билетных решений ГУП «Московский метрополитен»:

— Московский метрополитен – единый технологический комплекс, причем достаточно сложный. Нам, конечно, не сравниться с РЖД по количеству объектов транспортной инфраструктуры, но у нас их в общей сложности 578, что весьма немало. И соответственно, огромный пассажиропоток, своя специфика.

В вопросе обеспечения транспортной безопасности Московский метрополитен пошел по пути



«одного окна», то есть мы все стараемся делать сами. На сегодняшний момент у нас создано собственное Подразделение транспортной безопасности, а также собственная специализированная организация для проведения оценки уязвимости и разработки планов. Мы аккредитованы как по линии Росжелдора, так и по линии Росавтодора. Более того, в этом году, учитывая планы Департамента транспорта по наведению порядка в акватории Москвы-реки, еще и по линии Росморречфлота.

Службе безопасности ГУП «Московский метрополитен» в прошлом году исполнилось 10 лет. В ней работают порядка 10 тысяч человек, которые непосредственно заняты транспортной безопасностью, – это и инспекторы досмотровых зон, и силы быстрого реагирования, и операторы пунктов управления обеспечением транспортной безопасности, которые в том числе смотрят камеры, а также реагируют на инциденты, выявленные интеллектуальной системой видеонаблюдения.

Естественно, нами используются новейшие технические средства. Например, система видеонаблюдения «Сфера», которая умеет распознавать лица пассажиров, помогает выявлять пассажиров, находящихся в розыске, и обнаружить потерявших детей и пожилых людей.

Также входной контроль в вестибюлях станций (более 400 досмотровых зон), помимо обеспечения антитеррористической защиты и транспортной безопасности, дисциплинирует пассажиров. Мы по статистке видим, как менялись показатели по отдельным видам уголовных преступлений на метрополитене по мере введения полноценного входного контроля. То есть преступник старается не заходить в вестибюль, потому что там есть камеры и сотрудники подразделения транспортной безопасности.

Снижается и количество потенциально опасных предметов, перевозимых пассажирами, а сам Московский метрополитен становится комфортнее и безопаснее.

Михаил Рябов, советник генерального директора АО «НИИАС»:

— Когда мы начинали реализацию Федерального закона от 9 февраля 2007 года № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», в том числе на метрополитене, некоторые руководители данной отрасли говорили, что никогда на станции метро не будут организованы мероприятия по досмотру, как в аэропорту. Но прошло 15 лет, достаточно короткий срок, и все поменялось. При этом мы создали беспрецедентную по объему нормативную базу. Например, объем нормативных правовых актов по вопросам защиты критически важных объектов информационной инфраструктуры составляет не более 10 % от объема нормативного регулирования по транспортной безопасности. В последующем на основе анализа практики правоприменения законодательства о транспортной безопасности было потрачено много времени и сил на внесение изменений в нормативные правовые акты для формирования необходимого баланса интересов государства и субъектов транспортной инфраструктуры, обеспечения его гармонизации с морской, авиационной безопасностью.

Считаю, что ближайшие 15 лет мы посвятим дальнейшему совершенствованию и оптимизации мероприятий по обеспечению защиты объектов транспортной инфраструктуры с учетом новых угроз безопасности и создания современных технических средств обеспечения транспортной безопасности.



К приоритетным направлениям я бы отнес необходимость обеспечения выполнения одного из основных принципов Федерального закона от 9 февраля 2007 года № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» – непрерывности реализации мероприятий по транспортной безопасности на переходе от этапа строительства к эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры. В данном вопросе имеются проблемы нормативного регулирования. Также требуют уточнения мероприятия по согласованию с компетентным органом в области транспортной безопасности не только предварительной категории строящегося ОТИ, но и решения Застройщика об отнесении строящегося ОТИ к объектам, не подлежащим категорированию. Кроме того, целесообразно рассмотреть возможность проведения предварительной оценки уязвимости строящегося объекта транспортной инфраструктуры силами специализированной организации в области обеспечения транспортной безопасности на основе договора с Застройщиком.



Геннадий Денисюк,
начальник Аналитического центра
Службы безопасности ГУП «Московский метрополитен»:

— В 2022 году исполнилось 15 лет с момента подписания и вступления в силу Федерального закона от 9 февраля 2007 года № 16-ФЗ «О транспортной безопасности». Не будет преувеличением сказать, что по своей сути и предназначению это стратегический и в значительной степени революционный закон. Под его действие непосредственно попала целая отрасль экономики – транспорт! Федеральный закон полностью охватывает весь транспортный комплекс, все сферы его функционирования. Его технология применима и к трамваю, и к воздушному судну, и к автостанции, и к морскому порту, и к железнодорожному вокзалу. Можно сказать, что в этом и есть его уникальность и универсальность.

Предпосылками и причинами принятия такого закона явилось резкое возрастание в начале 2000-х годов террористической активности, особенно на транспорте, как в мире в целом, так и на территории Российской Федерации. Достаточно вспомнить теракты 11 сентября 2001 года в Нью-Йорке и Вашингтоне с использованием воздушных судов, взрывы на вокзалах и электричках в Северо-Кавказском регионе, на станциях Московского метрополитена, взрывы террористок-смертниц в самолетах в 2004 году.

Необходимо было срочно противопоставить волне терроризма на транспорте эффективные меры. Такую задачу поставил президент Российской Федерации. Было очевидно, что каких-то отдельных мер или полумер недостаточно, террористы будут искать слабые звенья на различных видах транспорта и снова совершать свои злодеяния. Требовался новый и более глобальный подход.

Учитывая, что Россия – великая транспортная держава, имеет протяженные транспортные коммуникации, десятки тысяч транспортных объектов, необходимо к данному вопросу подходить системно и комплексно, дифференцированно, охватывая системой безопасности все виды транспорта. Данный принцип и был положен в основу разрабатываемого Федерального закона «О транспортной безопасности».

Поэтому был введен соответствующий понятийный аппарат, определены транспортные объекты, попадающие под действие закона, и разработана система обеспечения транспортной безопасности объектов и транспортных средств, включающая категорирование, проведение оценки уязвимости, разработку и реализацию планов обеспечения транспортной безопасности по каждому объекту.

Проект федерального закона прошел непростой путь согласований в заинтересованных министерствах и ведомствах, профильных комитетах Государственной Думы и 9 февраля 2007 года был подписан президентом РФ, через полгода вступил в силу.

Изначально транспортное сообщество спокойно восприняло Федеральный закон «О транспортной безопасности». В первой редакции документ содержал всего 13 статей, которые были краткими и носили в основном рамочный характер. Когда Минтранс России приступил к разработке первоочередных нормативных правовых актов и закон стал реализовываться на практике, появились эмоции, начались жаркие споры, на площадках различ-

ных форумов и конференций развернулись дискуссии. Всем стало понятно, что 16-ФЗ вошел в нашу повседневную жизнь всерьез и надолго и, самое главное, что обеспечение транспортной безопасности возлагается непосредственно на субъекты транспортной инфраструктуры. Иными словами, хочешь заниматься транспортным бизнесом, перевозками – будь любезен, выполняй требования по обеспечению транспортной безопасности.

В короткий срок в Российской Федерации была создана система, обеспечивающая практическую реализацию Федерального закона «О транспортной безопасности». В Минтрансе России было сформировано новое структурное подразделение – Департамент транспортной безопасности и специальных программ. Федеральные агентства на видах транспорта были наделены полномочиями компетентных органов в области обеспечения транспортной безопасности, была значительно увеличена численность их центральных аппаратов, от Калининграда до Владивостока развернуты соответствующие территориальные органы.

Параллельно с работой по созданию нормативной правовой базы в области обеспечения транспортной безопасности были подготовлены поправки в УК, УПК, КоАП и введена ответственность за невыполнение требований по обеспечению транспортной безопасности.

Нормотворчество, а особенно по транспортной безопасности, – это весьма кропотливая и ответственная работа, требующая серьезных усилий

и консолидации со стороны как органов государственной власти, так и транспортного сообщества.

При этом следует констатировать, что в области обеспечения транспортной безопасности за 15 лет выстроена довольно стройная система по обеспечению защищенности различных видов транспорта от актов незаконного вмешательства. В нормативных актах практически детально прописаны все этапы реализации системы мер по обеспечению транспортной безопасности. Не каждый закон может похвастаться таким весомым пакетом нормативных документов.

Время показало правильность принятых решений. Федеральный закон «О транспортной безопасности» прочно вошел в повседневную жизнь нашей страны. Пассажиры уже не представляют, как это можно сесть в «Сапсан» без досмотра или зайти в метро, на автовокзал и не увидеть работников подразделения транспортной безопасности. Они понимают, что вся выстроенная годами система мер направлена на защиту их здоровья и жизни.

В целом Федеральный закон «О транспортной безопасности» получился творческим документом, он постоянно совершенствуется, развивается, идет в ногу со временем, оперативно реагирует на современные вызовы и угрозы, надежно обеспечивает защиту транспортного комплекса и пассажиров от актов незаконного вмешательства. ■



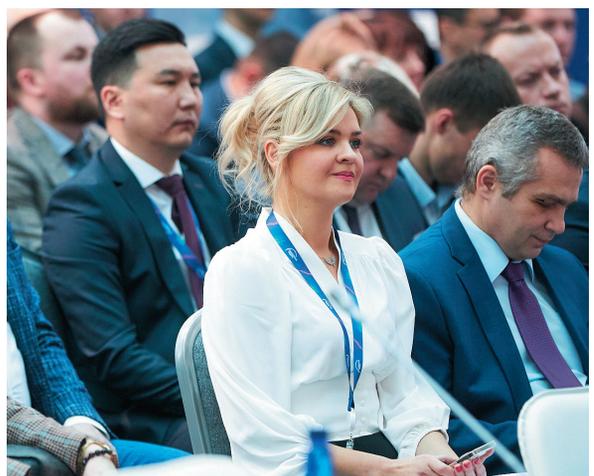
ОТРАСЛЕВАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ «ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ: ОТ ЗАМЫСЛА К ПРАКТИЧЕСКОЙ РЕАЛИЗАЦИИ И ДОЛГОСРОЧНОЙ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ»



«Транспортная неделя – 2022»: XVI Международный форум и выставка «Транспорт России». Москва. Гостиный двор. 16 ноября 2022 года.

Фото: 2022.transweek.digital, mintrans.gov.ru









ГКМП

НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ
ОБЪЕДИНЕНИЕ



8 4832 58 19 66



gkmp-irmash@gkmp32.com



irmash.com

gkmp32.com

ОТЕЧЕСТВЕННОЕ ПРОИЗВОДСТВО ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОЙ И ЗЕМЛЕРОЙНОЙ ТЕХНИКИ

- АВТОГРЕЙДЕРЫ
- АСФАЛЬТОУКЛАДЧИКИ ГУСЕНИЧНЫЕ
- АСФАЛЬТОУКЛАДЧИКИ КОЛЕСНЫЕ
- МАШИНЫ ДЛЯ ЯМОЧНОГО РЕМОНТА
- КОМПЛЕКСНЫЕ ДОРОЖНЫЕ МАШИНЫ
- ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ



ПРОВЕРЕНО ВРЕМЕНЕМ!

ГЛОБАЛЬНЫЕ ТРЕНДЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ СТРАНЫ

Цифровая трансформация и интеллектуализация транспортных систем с использованием новейших информационно-управленческих технологий, декарбонизация (электрификация и газификация) и разработка беспилотных (автономных) транспортных средств являются ключевыми трендами развития транспортной системы России.



Норайр Блудян, д. т. н., профессор, председатель правления, директор ассоциации «Транспортная ассоциация Московской агломерации», председатель Комиссии Общественного совета при Минтрансе России, член Экспертного совета по науке при Департаменте транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы

ЦИФРОВИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ

Технологии интеллектуального транспорта используют последние достижения развития глобальных навигационных систем и информационно-телекоммуникационных средств, которые позволяют моделировать и интегрировать информационные среды транспортных систем, что становится потенциалом эффективного управления транспортными средствами и перевозками. В свою очередь, интеллектуальный транспорт позволяет повысить уровень взаимодействия между участниками перевозочного процесса (в том числе за счет электронного документооборота), а также качество всего спектра предоставляемых транспортных услуг. Описанные проблемы отражены в Распоряжении Минтранса России от 30.09.2022 № АК-247-р «Об утверждении Концепции создания и функционирования национальной сети интеллектуальных транспортных систем на автомобильных дорогах общего пользования».

Одно из направлений проекта («Паспорт Стратегии цифровой трансформации транспортной отрасли

Российской Федерации», утвержденный Минтрансом России) – «Зеленый цифровой коридор пассажира», в котором предусмотрено создание единого цифрового инструмента оплаты проезда для всех видов транспорта (с применением биометрии), а также создание сервиса построения оптимального маршрута поездки (MaaS, Mobility-as-a-Service) в целях увеличения средней скорости перемещения пассажиров в городском общественном транспорте.

В настоящее время в Московском регионе успешно функционируют проекты, основанные на принципах перевозок по запросу (требованию).

ЭЛЕКТРИФИКАЦИЯ

Тенденции перехода от двигателей внутреннего сгорания к электродвигателям с питанием от автономного источника электроэнергии обусловлены прежде всего вопросами экологии и использования возобновляемых источников энергии. Кроме того, использование электротранспорта обеспечивает управление энергией в точном соответствии с потребностями при минимизации потерь. Решение проблемы отсутствия эффективных технологий хранения больших объемов электроэнергии и высокой стоимости элементов питания, являющихся сдерживающим фактором для массового использования электротранспорта, открывает перспективы его развития уже в краткосрочной перспективе.

Согласно Распоряжению Правительства РФ от 23.08.2021 № 2290-р (ред. от 29.10.2022) «Об утверждении Концепции по развитию производства и использования электрического автомобильного транспорта в Российской Федерации на период до 2030 года» (вместе с Планом мероприятий (дорожной картой) по развитию производства и использования электрического автомобильного транспорта в Российской Федерации на период до 2030 года), необходимо выполнить в два этапа следующие задачи:

- развитие на территории Российской Федерации производственной базы по выпуску электрических автомобильных транспортных средств;

- наращивание технологических компетенций национальных производителей автомобильной техники и комплектующих за счет углубления локализации производства электротранспортных средств;
- выведение на рынок продуктов с принципиально новыми свойствами в области электродвижения, стимулирование спроса на них, а также организация послепродажного обслуживания;
- создание на территории Российской Федерации необходимой инженерной и транспортной инфраструктуры;
- снятие существующих регуляторных барьеров для использования электрического автомобильного транспорта.

ГАЗИФИКАЦИЯ

Согласно паспорту проекта от 18 августа 2022 года «Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 года», привлекательность ДВС на природном газе для Российской Федерации обусловлена значительными запасами и доступностью газа, вкладом в декарбонизацию транспорта, схожестью компонентной базы и эксплуатационных характеристик с ДВС на жидком топливе, более низкими производственными затратами по сравнению с альтернативными силовыми установками. Предусмотрена государственная поддержка в виде субсидий для производителей на развитие газомоторного транспорта. Также между Правительством Российской Федерации и ПАО «Газпром» 3 октября 2021 года было подписано Соглашение о намерениях в области развития водородной энергетики и декарбонизации промышленности и транспорта на основе природного газа.

АВТОНОМНОСТЬ

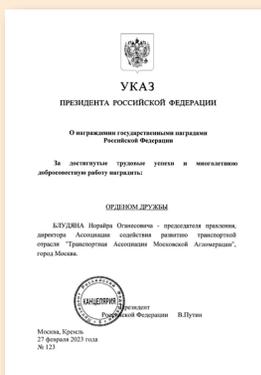
В настоящее время разрабатываются модели беспилотных автомобилей, открываются опытные участки автомобильных дорог, на которых возможно осущест-

влять автопилотирование. В проектировании и эксплуатации подобных средств встает ряд нерешенных правовых, технологических, методологических и других вопросов.

Согласно паспорту проекта от 18 августа 2022 года «Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 года», в настоящее время выделяют шесть уровней автономности, где нулевой уровень означает абсолютное отсутствие автоматизации, пятый – полностью автоматизированную систему управления, которая в любой ситуации ведет себя как квалифицированный водитель.

Ключевые вызовы автономности включают в себя отсутствие в настоящее время в Российской Федерации ряда критичных электронных компонентов 2-го и 3-го уровней, необходимость разработки законодательных положений, таких как принятие ответственности, решение вопросов кибербезопасности наряду с обеспечением доступности должного уровня высокоскоростного обмена данными между транспортными средствами – участниками дорожного движения. Для развития технологий автономности необходима разработка новой регуляторной среды, связывающей требования к автономному вождению и правила дорожного движения.

Одно из направлений проекта «Паспорт Стратегии цифровой трансформации транспортной отрасли Российской Федерации», утвержденный Минтрансом России) – «Беспилотники для пассажиров и грузов», в котором запланировано создание инфраструктуры для движения беспилотников всех видов транспорта, запущены в эксплуатацию беспилотные транспортные средства (легковые и грузовые автомобили, поезда, суда, БВС), а также запланирована роботизация транспортно-логистических хабов (порты, ж/д станции, логистические центры) в целях увеличения средней скорости, повышения безопасности и снижения себестоимости перевозок. ■



От редакции

27 февраля Указом Президента Российской Федерации «О награждении государственными наградами Российской Федерации» за достигнутые трудовые успехи и многолетнюю добросовестную работу Норайр Оганесович Блудян награжден орденом Дружбы.

Искренне поздравляем уважаемого и авторитетного транспортника, отраслевого общественного деятеля, ученого и педагога с заслуженной государственной наградой! Желаем крепкого здоровья и новых достижений в развитии транспортной отрасли!

Предотвращение угроз, связанных с утечками
конфиденциальной информации в отрасли ТИЛ, —
важная составляющая национальной безопасности

INFOWATCH ПОМОГАЕТ ОБЕСПЕЧИТЬ НАДЁЖНУЮ ЗАЩИТУ ОТ УТЕЧЕК И ПРОГНОЗИРОВАНИЕ ИНЦИДЕНТОВ



3000+
успешных проектов



2/3 из 50
крупнейших компаний
России — клиенты InfoWatch



Проверенное российское ПО:
ЦБ РФ, ФСБ, ФСТЭК, НДВ4,
НДВ2, Минобороны РФ, АРПП
«Отечественный софт», СВТ5



Подходит для задач импортозамещения



INFOWATCH TRAFFIC MONITOR — DLP-СИСТЕМА* НА ОСНОВЕ ИСКУССТВЕННОГО ИНТЕЛЛЕКТА

- Контролирует все необходимые каналы
Даже облака и веб-сервисы вне зависимости от протокола
- Находит то, что пропускает любая другая DLP
Включая отдельные элементы векторных чертежей и документы редкой тематики
- Покажет всех причастных к инциденту
На интерактивном графе связей за минуты
- Позволяет увидеть подготовку инцидента
С помощью рейтинга подозрительных сотрудников на основе поведенческого анализа
- Автоматизирует настройку политик безопасности
За счёт применения технологий искусственного интеллекта

Узнайте подробнее!

infowatch.ru



[/InfoWatchOut](https://t.me/InfoWatchOut)



[/InfoWatch](https://wa.me/InfoWatch)



СПЕЦИАЛИСТЫ ПО БЕЗОПАСНОСТИ

21 февраля состоялось заседание Комиссии по вопросам транспортной безопасности и безопасности на транспорте Общественного совета при Минтрансе России, на котором были подведены итоги первых месяцев работы комиссии и утвержден план работы на первое полугодие 2023 года.

Заседание прошло в смешанном формате. В помещении аппарата Общественного совета при Минтрансе России в МАДИ присутствовали: председатель комиссии, президент Ассоциации «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны» Борис Лоран; председатель правления Ассоциации «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны» Вячеслав Керов; руководитель департамента ТСО ТБ ООО «Аргут» Климентий Печенкин; директор по развитию продуктов InfoWatch ARMA Игорь

Душа; заместитель генерального директора по авиационной безопасности АО «Авиакомпания «Меридиан» Анна Рыбина; руководитель департамента стратегических коммуникаций компании «Энерготэк» Сергей Дюкарев.

По видеосвязи в заседании приняли участие: генеральный директор АО «НТЦ «Спецпроект» Александр Архангельский; директор по развитию АО «Нейроком» Василий Бонч-Бруевич; директор АНО «Центр по пропаганде безопасности движения на транспорте «Движение без опасности» Вадим Мельников; заместитель генерального директора по автоматизации транспорта, руководитель Департамента систем автоматизации транспорта ГК «Штрих-М» Валентина Усачева; заместитель руководителя направления разработки защищенных автоматизированных систем ЗАО «Атлас-карт» Анатолий Костин; член генерального совета Общероссийской общественной организации «Деловая Россия», генеральный директор компании «АИР Магистраль» Алексей Кучмин; генеральный директор СРО «Союз Участников Железнодорожного Рынка» Сергей Агеев; член регионального штаба ОНФ по Самарской области Сергей



Лушин; председатель Аппарата Президиума Межрегиональной общественной организации «Координационный совет по организации дорожного движения» Сергей Соболев; генеральный директор ООО «Инкотекс-Т» Дмитрий Сухоруков; доктор экономических наук, профессор экономического факультета МГУ имени М.В. Ломоносова и Финансового университета при Правительстве Российской Федерации Игорь Молчанов; старший преподаватель, заведующий лабораторией кафедры «Автомобильные перевозки» МАДИ Светлана Титова.

Комиссия утвердила отчет о проделанной работе за период с сентября по декабрь 2022 года и план работы на первое полугодие 2023 года. Также обсуждались вопросы о форме отчетности и планировании деятельности рабочих групп. Кроме того, в состав комиссии были включены два новых эксперта – Анна Рыбина и Сергей Дюкарев.

На заседании был избран заместитель председателя Комиссии по вопросам транспортной безопасности и безопасности на транспорте Общественного совета при Минтрансе России, им стал Вячеслав Керов. Он же возглавил новую рабочую группу – по безопасности на транспорте. В нее вошли Валентина Усачева, Василий Бонч-Бруевич, заместитель генерального директора по развитию АО «Нейроком» Лариса Соколова, Анатолий Костин, Александр Архангельский и Дмитрий Сухоруков. Вячеслав Керов отметил, что перечень вопросов, которые будет рассматривать эта рабочая группа, будет расширяться, следовательно, расширится и ее состав.

Выполняя поручение председателя Общественного совета при Минтрансе России Татьяны Горовой, комиссия направила свои предложения по законопроекту о внесении изменений



в статье Федерального закона «О безопасности дорожного движения» в Общественный совет для последующей передачи в Минтранс России. Борис Лоран выразил персональную благодарность Ларисе Соколовой и Валентине Усачевой, которые подготовили развернутые, обоснованные, юридически верно сформулированные предложения по данному законопроекту.

Участники заседания обсудили повестку IV Всероссийского Транспортного Пассажирского Форума, в программу которого включен большой раздел по транспортной безопасности и безопасности на транспорте. Борис Лоран отметил, что вопрос государственной поддержки субъектов транспортной инфраструктуры в приобретении необходимого оборудования и программного обеспечения по линии транспортной безопасности сейчас номер один. И на форуме он будет обязательно поднят. ■

Фото: Владимир Дехтеринский



ОПЕРАЦИЯ «АДАПТАЦИЯ»

По результатам мониторинга, проведенного в конце прошлого года Общественным советом при Минтрансе России, выяснилось, что из всего перечня программного обеспечения, используемого на автотранспортных предприятиях, только две программы зарегистрированы в Едином реестре российских программ для электронных вычислительных машин и баз данных. Одна из них – АСУ «ОднаКасса-Автовокзал». Об особенностях перехода автовокзалов на отечественное ПО мы поговорили с генеральным директором ООО «ОднаКасса», членом Комиссии по вопросам цифровой и низкоуглеродной трансформации отрасли, ускоренному внедрению новых технологий Общественного совета при Минтрансе России Нэлли Остапченко.

— По вашей оценке, какую часть от общего количества автовокзалов нужно переводить на отечественное программное обеспечение?

— На мой взгляд, более 60 %. С одной стороны, это государственные автовокзалы, руководство которых должно ориентироваться на Указ Президента РФ от 7 мая 2018 года № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года», где предписано обеспечить к 2024 году достижение цели по использованию преимущественно отечественного программного обеспечения государственными органами, органами местного самоуправления и организациями. С другой стороны, это и коммерческие автовокзалы, которых, на первый взгляд, данный указ касается в меньшей степени, но тут возникает другой вопрос: большинство программного обеспечения автовокзалов, в том числе отечественных разработчиков, работает с ОС Windows. В свою очередь, компания Microsoft заявила о прекращении своей деятельности на территории Российской Федерации, в том числе о прекращении поддержки своих программных продуктов.



Поэтому задача перевода автовокзалов на отечественное программное обеспечение несколько масштабнее, и она стоит не только перед автовокзалами, но и перед правообладателями программных продуктов для автовокзалов: им необходимо адаптировать свое ПО согласно требованиям, предъявляемым к отечественным программам, и внести его в Реестр российского ПО.

— Насколько автовокзалы готовы к такому масштабному обновлению? Осуществить переход до 2025 года – это выполнимая задача?

— Это абсолютно выполнимая задача, поскольку речь идет не о тотальной смене ПО на всех автовокзалах, а, как я сказала ранее, об адаптации существующего ПО для регистрации в Реестре. А эти задачи в зоне ответственности правообладателей ПО для автовокзалов, которых немного. По своему опыту могу сказать, что процедура внесения программного продукта в Реестр занимает минимум два месяца. Таким образом, если разработчики автовокзального ПО уже сейчас инициируют процесс внесения своего продукта в Реестр, то спустя полгода уже большинство автовокзалов будет использовать официально разрешенное ПО.

При этом руководство автовокзала должно понимать, что если используется ПО, которое не будет дорабатываться и вноситься в Реестр,

то такое ПО нужно менять. Смена программного обеспечения на автовокзалах – процесс, на первый взгляд, непростой. И даже при всех видимых преимуществах, как технологических, так и экономических, руководство автовокзала этот вопрос откладывает, так как опасается сопротивления и негативной реакции персонала. Люди годами работали в программе, пусть не очень удобной по современным меркам, но такой привычной и «родной», что линейному персоналу непонятно – зачем что-то менять? Поэтому, на мой взгляд, самая большая сложность в процессе смены ПО – переубедить и переучить людей. Однако в последнее время мы наблюдаем позитивную тенденцию: в руководство автовокзалов приходят представители молодого поколения, которые активно интересуются новыми технологиями, не боятся трудностей и готовы менять устоявшиеся порядки.

— Многие ли автовокзалы в 2022 году, по вашим данным, начали переходить на ПО, которое бы полностью отвечало новым требованиям к программному обеспечению?

— Некоторые автовокзалы уже начали менять программное обеспечение. Но, к сожалению, меняют зачастую на программное обеспечение, которое также не внесено в Реестр. Конечно, с владельцами автовокзалов необходимо вести разъяснительную работу по данному вопросу, но и руководству автовокзалов нужно самим проявлять инициативу. Например, можно запросить технические характеристики ПО у своего поставщика. После чего

ознакомиться на сайте Центра компетенций по импортозамещению в сфере ИКТ с Методическими рекомендациями по подготовке заявок на включение ПО в Единый реестр. Там в простой и удобной форме прописано, какое программное обеспечение, операционные системы, базы данных и прочее разрешены или запрещены к использованию. Сравнивая данные, предоставленные поставщиком ПО, с данными на сайте, можно оценить «размер бедствия» и принять решение о необходимости смены ПО.

— По вашему мнению, нужна ли автовокзалам господдержка в решении этого вопроса с учетом того, что у них, как мы понимаем, средства весьма ограничены?

— Хороший вопрос. Логично, что поставщики, которые предлагают свой продукт, готовы работать в рамках тех бюджетов, которые уже заложены в бюджет автовокзала. Но есть «узкий момент»: зачастую на рабочих местах линейного персонала автовокзала установлен старый парк рабочих машин, они физически «не потянут» технологические решения, которые предлагает современный мир. Для автовокзала замена оборудования – это значительные затраты, им просто неоткуда взять лишние несколько десятков, а для крупных вокзалов – сотни тысяч рублей на замену мониторов, рабочих станций, табло расписаний и так далее. И для решения этой проблемы, я считаю, нужна господдержка. ■

Беседовал Александр Никитушин

reestr.digital.gov.ru

ТЕХНИЧЕСКИЕ ВОЗМОЖНОСТИ СОВРЕМЕННЫХ ИНСПЕКЦИОННО-ДОСМОТРОВЫХ КОМПЛЕКСОВ ДЛЯ РЕШЕНИЯ ЗАДАЧ АНТИТЕРРОРИСТИЧЕСКОЙ ЗАЩИТЫ НА ТРАНСПОРТЕ

В последние годы в нашей стране непрерывно возрастают угрозы использования автотранспортных средств (АТС) для совершения террористических актов на объектах транспортной инфраструктуры РФ. АТС могут быть использованы как для скрытной перевозки на любые расстояния больших количеств опасных и запрещенных веществ и предметов, так и непосредственно в качестве средств террористической атаки, что подтверждает недавний подрыв Крымского моста при помощи грузовика, начиненного несколькими тоннами взрывчатки.

Единственной эффективной защитой против подобной угрозы является организация сплошного (стопроцентного) досмотра всего автотранспортного и грузового трафика с помощью инспекционно-досмотровых комплексов (ИДК). Еще недавно это было технически сложным и финансово очень затратным делом. Положение изменилось с появлением на рынке досмотровой техники ИДК порталного типа «Портал-9232». Запущенные в МАПП «Маштаково» (Оренбургская обл.) ИДК «Портал-9232» обладают техническими и эксплуатационными качествами, позволяющими справиться с задачей стопроцентного досмотра всего проходящего через пункт пропуска автотранспорта и грузов.

Вопрос организации с целью минимизации риска пропуска представляющего угрозу АТС стопроцентного досмотра автотранспорта и грузов с применением ИДК – как эффективного средства антитеррористической защиты – уже поднимался авторами в статье «Как досмотреть фуру на трассе? Быстро!» в журнале «Транспортная безопасность» № 2 за 2018 год. Исходя из требований к пропускной способности автомобильных дорог по ОДМ 218.2.020–2012 (не менее 35 АТС в час грузоподъемностью свыше 12 т и не менее 75 АТС в час грузоподъемностью до 12 т), была показана возможность решения этой задачи с помощью ИДК 1-го типа по СанПиН 2.6.1.3488–17 при досмотре АТС, управляемых в ходе сканирования водителем.

Из существовавших на тот момент ИДК такую производительность обеспечивал только мобильный ИДК (МИДК) «Шток-МНК» при эксплуатации в порталном режиме – когда управляемое водителем АТС проезжа-

ет через неподвижную сканирующую систему МИДК. В настоящее время уже созданы стационарные порталные ИДК, работающие в режиме ИДК 1-го типа по СанПиН 2.6.1.3488–17 и обеспечивающие при сканировании АТС, управляемых водителем, производительность до 120 АТС в час.

За прошедшие пять лет накопился опыт применения МИДК для организации сплошного досмотра автомобильного трафика. В Республике Мьянма произведенный ООО «Диагностика-М» МИДК «МИДК-9232» на базе автомобиля КАМАЗ (рисунок 1) по типу «Шток-МНК» эксплуатируется в режиме ИДК-1 («Портал») с 2019 года.



Рисунок 1. «МИДК-9232» в Республике Мьянма

За все время эксплуатации было досмотрено более миллиона автотранспортных средств и грузов. При этом среднее количество досмотренных за сутки АТС составляет 850, а максимальная производительность достигает более 2000 АТС в сутки. Суточные количества досмотренных АТС и производительность «МИДК-9232» ограничиваются только объемом грузового трафика. До настоящего времени вышеупомянутый МИДК работает без ремонта на одном источнике излучения. В качестве источника излучения используется отечественный бетатрон производства ООО «Фотон» (г. Томск). За время эксплуатации МИДК в Республике Мьянма только наркотических средств и их прекурсоров с его помощью было обнаружено более двух тонн на сумму свыше 30 млн долларов.

Сейчас ООО «Диагностика-М» производит также МИДК на базе автоприцепа (рисунок 2).



Рисунок 2. МИДК на базе автоприцепа в рабочем положении

Основными преимуществами мобильных ИДК производства ООО «Диагностика-М» являются:

- высокая (до 120 АТС в час) производительность досмотра;
- соответствие требованиям радиационной безопасности при малых зонах ограничения доступа;
- ремонтпригодность в полевых условиях из-за использования неприхотливых к условиям эксплуатации циклических ускорителей электронов – бетатронов с максимальной энергией 9,0 МэВ;
- возможность перемещения по дорогам общего пользования без оформления спецразрешения: нагрузка на ось у МИДК на базе КАМАЗА составляет не более 8 т, а у МИДК на базе прицепа – не более 6 т;
- низкое энергопотребление и возможность работы от промышленной сети 380 В:
 - номинальное – не более 10 кВт;
 - пиковое – не более 18 кВт;
- низкая цена эксплуатации – не более 3 млн рублей в год.

Но более перспективными для обеспечения стопроцентного досмотра автотранспорта и грузов показывают себя стационарные порталные ИДК. Как уже отмечалось, возможность достижения большой производительности ИДК 1-го типа появилась с введением СанПиН 2.6.1.3488–17 «Гигиенические требования по обеспечению радиационной безопасности при обращении с лучевыми досмотровыми установками», разрешающих с помощью ИДК проводить досмотр АТС, управляемых водителем, при получении им за сканирование дозы излучения, не превышающей 0,3 мкЗв.

Однако ограничение мощности сканирующего рентгеновского излучения для выполнения требований по его воздействию на водителя не позволяет

просвечивать в боковом ракурсе объекты плотностью выше 320 мм в эквиваленте по стали. По этой причине инертные грузы, в том числе строительные материалы, зерновая и плодоовощная продукция, всевозможные полимеры в рулонах, палетах и т. д. не просвечиваются ИДК при боковом ракурсе просвечивания.

Для МИДК, имеющих только боковой ракурс, ограничение по просвечиванию объектов плотностью выше 320 мм в эквиваленте по стали имеет принципиальное значение. В то же время стационарные ИДК порталного типа могут быть оборудованы сканирующей системой с вертикальным ракурсом просвечивания или двумя сканирующими системами с боковым и вертикальным ракурсами просвечивания.

В случае использования вертикального ракурса ситуация с просвечиванием АТС с плотными грузами существенно меняется. Тяжелые грузы (металлоконструкции, строительные материалы, палеты с жидкостями и полимерами), как правило, в кузове грузовика по вертикали укладываются в один ряд, а сыпучие (зерно, плоды, овощи, песок) – до уровня высоты бортов (не более 1,5 м). Это существенные преимущества для просвечивания по сравнению с боковым ракурсом, когда ширина кузова грузового АТС составляет 2,5 м и по всей ширине кузовов заполняется целиком.

Таким образом, сканирование АТС в двух ракурсах, боковом и вертикальном, не только повышает достоверность их обследования за счет исследования двух рентгеновских изображений в разных ракурсах, но и позволяет просвечивать АТС с грузами высокой плотности (свыше 320 мм по стали) при производительности досмотра до 120 АТС в час.

Сказанное выше подтверждается результатами, полученными при досмотре АТС порталными ИДК «Портал-9232» в МАПП «Маштаково» (рисунок 3). ИДК «Портал-9232» имеют два ракурса просвечивания.



Рисунок 3. Портальный ИДК в двухракурсном исполнении «Портал-9232» в МАПП «Маштаково»

Полученные результаты показывают возможность осуществления процесса досмотра АТС со следующими показателями:

- производительность контроля 120 АТС в час, обеспечение сплошного (сто процентного) досмотра всего грузового потока автотранспортных средств;
- обеспечение выполнения требований норм радиационной безопасности и санитарных норм и правил, в том числе и при сканировании кабины АТС вместе с водителем, при заданной максимальной производительности 120 АТС в час;
- повышение эффективности выявления опасных и запрещенных веществ и предметов в скрытых полостях объектов контроля и в грузах путем ис-

- следования двух получаемых проекций АТС;
- бесперебойность эксплуатации (есть возможность использования хотя бы одного ракурса ИДК «Портал-9232» во время технического обслуживания и ремонта оборудования другого ракурса);
- возможность просвечивания грузов высокой плотности в вертикальном ракурсе.

На рисунках 4–7 приведены рентгеновские изображения реальных АТС с различными грузами в двух проекциях, полученные в МАПП «Маштаково» с применением портального ИДК «Портал-9232».

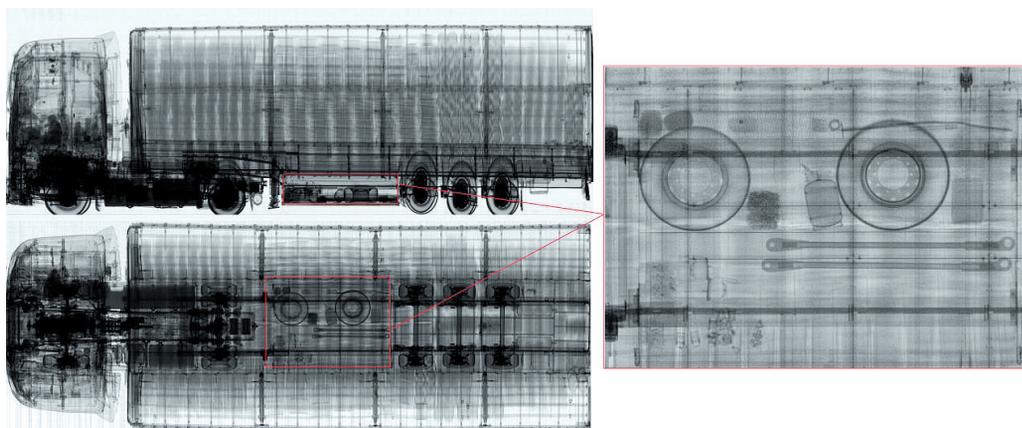


Рисунок 4. Рентгеновские изображения в двух ракурсах запасных частей и инструментов в отсеке, размещенном под кузовом АТС

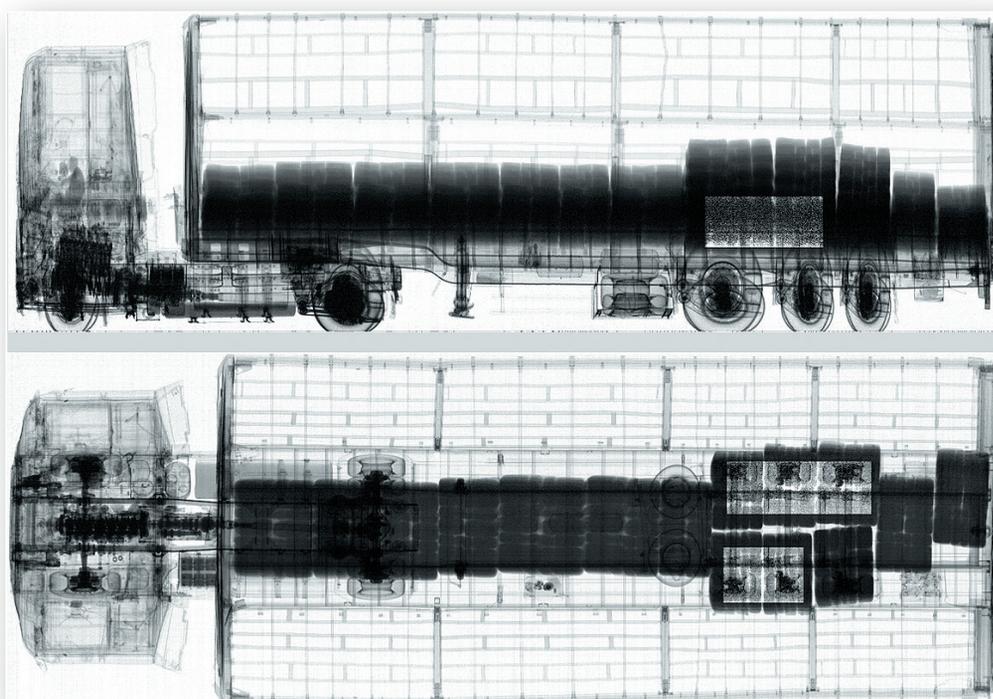


Рисунок 5. Рентгеновские изображения в двух ракурсах АТС с крупной в мешках на европаллетах

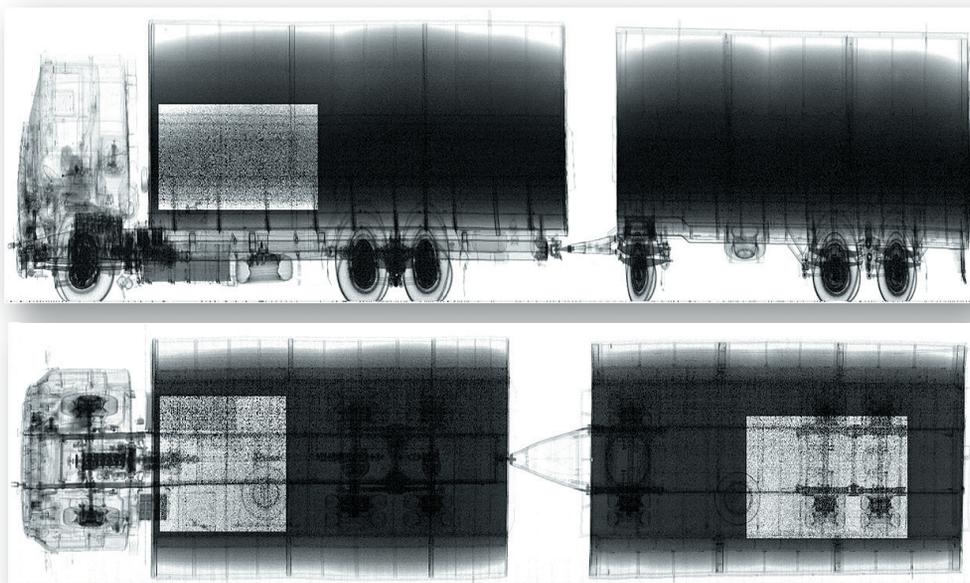


Рисунок 6. Рентгеновские изображения в двух ракурсах АТС с зерном навалом в кузове

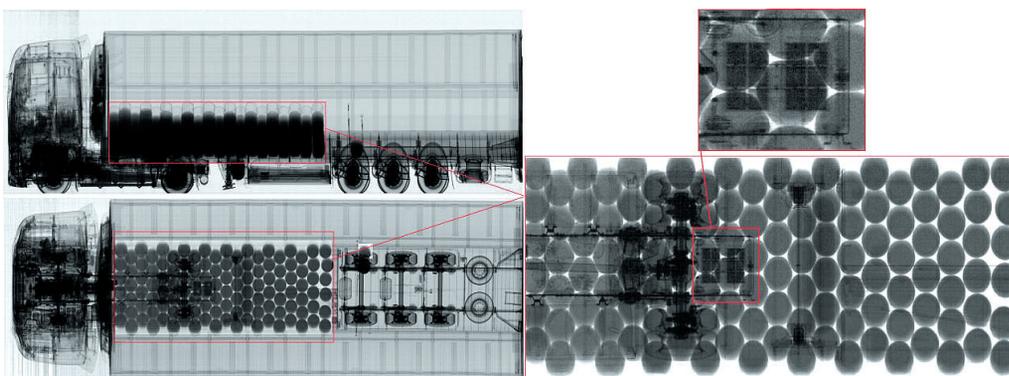


Рисунок 7. Рентгеновские изображения в двух ракурсах АТС с емкостями с органическими жидкостями

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Для решения задач антитеррористической защиты при осуществлении досмотра АТС и перевозимых ими грузов необходимо создание пунктов досмотра, обеспечивающих стопроцентный контроль автомобильного и грузового трафика на базе применения ИДК 1-го типа. В этом плане наиболее перспективным представляется направление развития и внедрения стационарных порталных ИДК с двумя и более ракурсами просвечивания.

Основные преимущества стационарного порталного ИДК с двумя и более ракурсами просвечивания:

- обеспечение сплошного (стопроцентного) досмотра всего грузового потока автотранспортных средств;
- обеспечение выполнения требований норм радиационной безопасности и санитарных норм и правил, в том числе и при сканировании кабины АТС вместе с водителем, при заданной максимальной производительности 120 АТС в час;
- повышение эффективности выявления опасных и запрещенных веществ и предметов в скрытых полостях объектов контроля и в грузах путем исследования двух и более получаемых проекций АТС;
- бесперебойность эксплуатации (есть возможность использования хотя бы одного ракурса во время технического обслуживания и ремонта оборудования другого ракурса);
- возможность просвечивания грузов высокой плотности (более 320 мм в эквивалентной толщине по стали) в вертикальном ракурсе.

Как следует из приведенного выше, стационарные порталные ИДК производства ООО «Диагностика-М» отвечают всем необходимым требованиям для создания досмотровых пунктов, обеспечивающих сплошной досмотр АТС. Кроме того, как показал опыт, все ИДК производства ООО «Диагностика-М» обладают высокой надежностью, сравнительно невысокой стоимостью и низкой ценой владения. ■

Е.Ю. Усачев, М.М. Штейн



ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ НА ДОРОГАХ ЗА СЧЕТ СВЕТОВОГО ОБОРУДОВАНИЯ НА МАШИНАХ ПРИКРЫТИЯ

В 2020 году компания «АИР Магистраль» приступила к выпуску серии продуктов для сервисных машин и машин прикрытия: в частности, речь идет о системах световой сигнализации разных модификаций, навесных светодиодных знаках и ультратонких знаках для автомобилей сервисных служб.

Актуальность разработок обусловлена текущим состоянием на российских дорогах: несмотря на то, что в последние годы аварийность снижается, ДТП с участием сервисных машин и во время ремонтных работ происходят регулярно и с довольно тяжелыми последствиями. Причина тривиальна – недостаточная видимость спецтранспорта во время темноты и плохой погодной видимости. К слову сказать, подобная ситуация достаточно распространена во всем мире: так, в тех же Нидерландах пришли к выводу, что более 10 % от всех аварий так или иначе связаны с проведением дорожного ремонта.

Стандартный комплект световой сигнализации состоит из двух светодиодных знаков «Объезд

препятствия» 4.2.1 и 4.2.2 и пяти светодиодных модулей. Модули крепятся на крышу автомобиля. Все элементы взаимосвязаны между собой, управление системой осуществляется из кабины водителя с помощью пульта, поэтому ему не приходится выходить из машины и подвергать себя опасности.

Кроме того, в «АИР Магистраль» создали вариант для комбинированной дорожной машины. Здесь устройство состоит из импульсной стрелки, которая работает в двух направлениях и управляется водителем с пульта, который расположен в кабине автомобиля. В действии система световой сигнализации для комбинированной дорожной машины обеспечивает безопасность движения, так как одним из основных ее элементов является ин-

формативность, то есть способность автомобиля обеспечивать необходимой информацией других участников движения заблаговременно.

Для того чтобы повысить видимость спецтранспорта, мы разработали не только системы световой сигнализации, но и ультратонкие и яркие передвижные знаки. Благодаря своей толщине всего 4 мм они значительно упрощают жизнь сотрудникам, поскольку небольшой вес позволяет не нагружать лишний раз людей. Кроме того, новые знаки долговечные и сверхъяркие за счет использования высококачественных светодиодов, а значит, они заметны для всех участников дорожного движения. Важно отметить, что яркость нашей продукции никогда не ослепляет водителей.

Все системы уже успешно используют крупнейшие компании, занимающиеся сервисом: это и АО «Мосводоканал», и ГБУ «Автомобильные дороги СЗАО», и многие другие. Практически все наши заказчики рапортуют о снижении аварийности их транспорта до нулевого показателя.

А совсем недавно мы разработали еще одну версию комплекта специально для ЦОДД: новый комплект получил название «Солярис» и имеет также несколько режимов управления. В него входят светодиодная балка, сигнальный фонарь и монтажные части. «Солярис» уже был опробован во время аварийных ситуаций на МКАД, когда автомобилям ЦОДД необходимо было находиться на обочине во время помощи водителям.

Отдельно стоит подчеркнуть, что сборка всего оборудования и даже производство некоторых составляющих происходит на нашем производстве в технопарке «Мосгормаш». Вся производимая продукция сертифицирована и опробована.

Компания «АИР Магистраль» уже более 11 лет занимается разработкой и внедрением средств обеспечения дорожной безопасности, каждое из которых имеет доказанную эффективность в части



снижения количества ДТП. Успех наших разработок обусловлен в том числе большим опытом работы, наличием собственного производства, использованием только высококачественных материалов и технологий, а также нашим непосредственным участием в обсуждении и принятии дорожных ГОСТов на федеральном уровне. В нашем распоряжении есть несколько высококвалифицированных бригад с опытом работы на самых сложных участках – от саммита АТЭС Владивосток-2012 до чемпионата мира по футболу – 2018. ■



СЕРТИФИКАЦИЯ ПО ТРЕБОВАНИЮ

В настоящий момент на законодательном уровне действует мораторий на наказания за неисполнение требований Постановления Правительства № 969, который продлится до 31 декабря 2023 года. Субъектам транспортной инфраструктуры государство дает вторую «отсрочку», чтобы сертифицировать свои инженерно-технические системы обеспечения транспортной безопасности, установленные на ОТИ и ТС, или установить новые системы, но уже сертифицированные.

Большинство субъектов транспортной инфраструктуры (СТИ) считает, что выполнение требований Постановления Правительства РФ от 26 сентября 2016 г. № 969 «Об утверждении требований к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности и Правил обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности» – это дорогостоящий процесс и легче ничего не делать и платить штрафы за неисполнение норм законодательства, чем привести свои объекты / транспортные средства (ТС) в соответствующий законодательству вид.

В этой связи уже второй мораторий на проверки по требованиям Постановления Правительства № 969 многие субъекты используют не для того, чтобы сертифицировать уже установленные системы (или установить новые), а для нерезультативного затягивания времени. А когда наступает день икс, большинство субъектов в рамках цепной реакции начинают говорить о том, что процесс сертификации непосильно дорогой и является невыполнимым.

На самом деле в вопросах реализации требований транспортной безопасности высказывания о дороговизне их исполнения начиная с 2011 года всегда шли в авангарде, до того момента, пока СТИ не стали понимать алгоритм и ценообразование процесса. Так было, когда требовалось проводить оценку уязвимости, разрабатывать планы обеспечения транспортной безопасности (ПОТБ), обучать и аттестовывать силы обеспечения транспортной безопасности (ОТБ), организовывать защиту объектов транспортной инфраструктуры (ОТИ) подразделениями транспортной безопасности и т. д. При этом сегодня эти институты работают и показывают свою эффективность, невзирая на ценообразование и другие возможные сложности.

Вот и вопрос сертификации в ближайшем будущем также может стать приемлемым для субъектов



Сергей Детинин,
директор АНО «Агентство по развитию
транспорта, безопасности и туризма»

и перестать их пугать «мифической дороговизной» и практической невозможностью исполнения.

Для начала предлагается рассмотреть тезисы, которые могут отпугивать СТИ от сертификации по требованиям Постановления Правительства РФ от 26 сентября 2016 г. № 969 (ПП-969):

1. Отсутствие у большинства СТИ квалифицированных сотрудников, отвечающих за транспортную безопасность, которые одновременно с навыками обеспечения безопасности имели бы высшее техническое (инженерное) образование и соответствующий опыт работы, и понимание процессов инженерно-технических систем обеспечения транспортной безопасности (ИТСОБ), установленных на ОТИ/ТС с точки зрения требований ПП-969.

2. Отсутствие проведенного аудита ИТСОБ, установленных на ОТИ, на соответствие требованиям ПП-969. Главное заблуждение субъектов: «У меня на ОТИ один из элементов (например, камера) не соответствует требованиям ПП-969, а значит, и вся система не соответствует. Надо заменять всю систему, а это безумно дорого и абсолютно необоснованно».
3. Отсутствие дорожной карты по реализации требований ПП-969. С точки зрения Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» такой дорожной картой должен служить ПОТБ. Но на практике до 90 % СТИ относятся к ПОТБ как к обязательному документу, который разрабатывается на подряде в специализированных организациях и открывается только при проверках. ПОТБ может содержать от 200 до 500 страниц и быть понятен только специалистам в области транспортной безопасности. При этом руководителю ОТИ больше бы пользы принес документ, состоящий из одной-двух страниц, в котором были бы описаны конкретные мероприятия по сертификации:
- системы видеонаблюдения;
 - системы охранной сигнализации;
 - системы контроля управления доступом;
 - системы оповещения;
 - системы видеозаписи и т. д.,
- а также сколько стоит отдельно каждая позиция (примерные цены рынка), сроки и порядок выполнения каждого требования, возможные пути оптимизации финансовой нагрузки без снижения качества обеспечения транспортной безопасности на ОТИ/ТС и т. д.
4. Большинство СТИ не использует время, которое государство отвело для моратория, чтобы выполнить требования по сертификации. Полтора-двух лет вполне достаточно, чтобы запланировать бюджет, подать заявку в компетентный орган, провести лабораторные испытания, в случае необходимости докупить сертифицированные элементы системы. При этом стоит отметить, что половина срока второго моратория уже прошла.

Для решения выше обозначенных вопросов и получения соответствующих разъяснений перспективным выходом станет взаимодействие субъектов со специализированными организациями, имеющими соответствующий опыт в общих вопросах реализации транспортной безопасно-

сти и лабораторных испытаниях по требованиям ПП-969. Стоит отметить, что за последнее время субъектов транспортной инфраструктуры, которые обращаются за консультацией в специализирующиеся на транспортной безопасности лаборатории становится все больше. Благодаря тому, что СТИ отдают предпочтение сертификации уже установленного на объектах оборудования (Схема № 4 ПП-969), это экономит денежные средства, исключая проведение:

- нового проектирования ИТСОБ на объектах / транспортных средствах;
- закупки сертифицированного по требованиям ПП-969 оборудования (при этом по непонятным причинам сертифицированное оборудование стоит в полтора-два раза дороже несертифицированного). В соответствии с требованиями ПП-969 на ОТИ должно быть установлено максимум 10 систем. Точное количество указывается в ПОТБ, исходя из специфики ОТИ;
- демонтажа старого оборудования, даже если оно было установлено два-три года назад, отлично работает, полностью удовлетворяет потребностям субъекта, но не имеет сертификатов по ПП-969;
- монтажа нового оборудования;
- пусконаладочных работ;
- сервисного обслуживания. Зачастую компании, которые продают сертифицированное оборудование, навязывают свое техобслуживание, что также может превышать среднерыночные ценовые показатели.

Стоит обратить внимание субъектов на то, что сертификат соответствия системы, установленной на ОТИ/ТС, после проведенных лабораторных испытаний выдается компетентным органом сроком на пять лет. В то же время срок действия сертификата на новое оборудование составляет всего три года с момента его сертификации.

Что правильнее: сертифицировать по требованиям ПП-969 уже установленные на ОТИ/ТС технические системы или закупать новое оборудование каждому субъекту решать самостоятельно. Государство делает много шагов навстречу транспортному бизнесу, понимая сложную финансовую и политическую ситуацию. Главное, чтобы СТИ проводили эту работу с надлежащим качеством и в установленные сроки. ■

КОНТРОЛЬ РАБОТОСПОСОБНОСТИ ВОДИТЕЛЕЙ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ТАХОГРАФА – НОВЫЙ ШАГ НА ПУТИ ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПЕРЕВОЗОК

По статистике, две трети всех дорожно-транспортных происшествий происходит по вине человеческого фактора. Поэтому для снижения количества ДТП правительство регулирует законодательные нормы и внедряет современные технологии и программно-аппаратные средства, например, цифровые тахографы.

Цифровые тахографы, используемые на пассажирском и грузовом транспорте, на протяжении последних нескольких лет постепенно приобрели статус обязательного устройства, без которого невозможна эксплуатация грузовиков категорий N2 и N3 и автобусов, перевозящих пассажиров, категорий M2 и M3 с небольшими исключениями.

Тахографы способствуют снижению показателей аварийности, контролируя соблюдение водителями установленных законодательством режимов труда и отдыха, а также скоростных параметров движения транспортных средств. Сегодня, в рамках утвержденной Правительством РФ в 2021 году стратегии цифровой трансформации транспортной отрасли, планируется внедрение все более технологичных и современных решений для повышения безопасности и надежности пассажирских и грузовых перевозок.

В разработке целый комплекс мероприятий, среди которых внедрение онлайн-тахографии и технологий искусственного интеллекта, цифровизация отделов транспортной безопасности и многое другое. Внедрение каких же технологий транспортная отрасль ожидает в самое ближайшее время?

Как уже было упомянуто выше, две трети дорожно-транспортных происшествий происходит по вине человеческого фактора. И дело тут не только в сознательном нарушении водителем правил дорожного движения либо норм режима труда и отдыха. Человеческий организм устроен таким образом, что мы не всегда верно можем оценить свое состояние, понять реальную степень усталости, зафиксировать момент потери контроля и осознать, что наш организм нуждается в отдыхе прямо сейчас.

Сегодня тахографы являются средством измерения времени управления транспортным средством и времени отдыха водителя, скорости движения транспортного средства, пробега. Они идентифици-



Валентина Усачева,
заместитель генерального директора по автоматизации транспорта ГК «ШТРИХ-М»

руют водителя, контролируют соблюдение установленных законом норм труда и отдыха и скоростных параметров движения. Информация с навигационно-криптографического модуля тахографа некорректируемая и признается в судебных инстанциях.

Но если провести интеграцию тахографа с приборами, определяющими степень усталости конкретного водителя, то такой симбиоз технологий может повысить безопасность в сфере транспорта и снизить количество ДТП, еще более минимизировав человеческий фактор.

С этой целью Минтранс предлагает использование на грузовых автомобилях массой свыше 3500 кг, а также пассажирских автобусах (за исключением

автобусов, осуществляющих международные пассажирские перевозки) системы контроля работоспособности водителей.

Данные системы будут работать в интеграции с тахографами, составляя единый программно-аппаратный комплекс, но в отличие от тахографа, контролирующего выполнение нормативов, системы контроля работоспособности водителей будут оценивать психофизическое состояние водителя, или, если сказать проще, следить за его степенью усталости.

Эти изменения прописаны в проекте Федерального закона, внесенном Правительством РФ в Государственную Думу, и вносят изменения в статью 2 и 20 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» №196-ФЗ от 10 декабря 1995 года. Именно в нем появляется термин «средство контроля работоспособности», характеризующееся как аппаратно-программное средство, обеспечивающее мониторинг и поддержание состояния работоспособности водителя транспортного средства.

На сегодняшний день существуют различные решения, контролирующие степень усталости водителей, например, браслет для водителя или видеокамера, выполняющая контроль непосредственно действий водителя в процессе управления транспортным средством.

Суть работы бортового устройства с браслетом водителя заключается в контроле электродермальной активности (ЭДА) кожи, то есть изменения электрических свойств кожи, контролируемых симпатической нервной системой, и поддержании работоспособного состояния водителя для безопасного вождения.

При контроле работоспособности водителя с помощью видеокамеры состояние водителя оценивается с помощью искусственного интеллекта (отвлеченность, сонливость, микросон). При этом контролируются повороты головы, зевание, закрытие глаз, замедленная реакция, слишком медленное или быстрое моргание, а также действия водителя, связанные с использованием мобильных телефонов, приемом пищи во время управления транспортным средством.

В случае фиксации определенных признаков система передает данные на тахограф, и тахограф предупреждает водителя о том, что водителю необходимо сделать перерыв. При этом между нормами труда и отдыха и показаниями прибора контроля работоспособности водителя в приоритете находятся именно показания системы контроля работоспо-

собности.

Тахограф фиксирует информацию с приборов контроля работоспособности водителя и при помощи модема отправляет данные на сервер автоматизированной информационной системы тахографического контроля (АИС ТК).

Однако законодатели заложили в проект и обратный эффект. Если система работоспособности водителя не фиксирует достижение предельных значений неработоспособного состояния водителя, то водитель может продолжить управление транспортным средством. Таким образом, водители смогут более гибко регулировать график своей работы: увеличивать время движения либо чаще делать перерывы. При этом увеличенное время управления транспортным средством не должно превышать значений, установленных утвержденными правилами дорожного движения.

На сегодня многие производители тахографов уже провели интеграцию своих приборов со средствами контроля работоспособности водителей. Например, тахографы марки «ШТРИХ-Тахо RUS» уже могут передать информацию на сервер не только от датчиков топлива, алкотестера, датчиков температуры, открытия и закрытия дверей, ремней безопасности, но и от приборов «Вигитон» и «Антисон», контролирующих состояние водителя.

Установка системы контроля работоспособности водителя не будет обязательной, по крайней мере, в данный момент это не предусмотрено. Транспортные предприятия вправе самостоятельно выбирать, устанавливать ли данную систему на свои автомобили.

В проекте Федерального закона, устанавливающего использование подобных устройств, внедрение приборов контроля работоспособности водителя вступает в силу с 1 сентября 2024 года.

Таким образом, интеграция устройств, контролирующих состояние водителя, и тахографов, идентифицирующих водителя и фиксирующих режимы труда и отдыха и другие параметры с передачей информации для контроля в АИС ТК, позволит повысить безопасность дорожного движения и снизить количество ДТП, минимизировав человеческий фактор. ■

РАДИОСВЯЗЬ И ИНФОРМАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

Современная транспортная инфраструктура оснащается большим спектром технических средств обеспечения безопасности: видеонаблюдение, оповещение, досмотровый комплекс, радиосвязь и т. д. Все это оборудование призвано помогать в обеспечении безопасности, предотвращении актов незаконного вмешательства (АНВ), террористических актов. Но что если оборудование, призванное предотвращать, будет помогать злоумышленникам в совершении актов незаконного вмешательства или терактов? Это серьезная проблема.

На текущий день большое количество оборудования на объектах транспортной инфраструктуры – иностранного происхождения из недружественных стран. Что напрямую несет угрозу ОТИ ввиду напряженной международной обстановки. Теракты на нитках «Северного потока» показывают, что наши международные партнеры готовы на самые безрассудные шаги в угоду своим целям. Ввиду этого появляются вопросы к оборудованию, поставляемому из списка недружественных стран, а также к программному обеспечению, установленному в этих изделиях. Сегодня ведутся работы по внесению безопасного программного обеспечения в реестр Минцифры. За последнее время большое количество компаний подает заявки на внесение в реестр Минцифры своего программного обеспечения. Обычно это видеонаблюдение, СКУД, досмотровый комплекс и т. д. Про радиосвязь не вспоминают. Существует российское диспетчерское программное обеспечение, работающее с системами радиосвязи Motorola, Hytera и т. д. Однако нет гарантий безопасности предустановленного программного обеспечения в средствах радиосвязи, произведенных за рубежом.

Существуют нормативные акты, которые объясняют и предъявляют требования по информационной безопасности на объектах критической информационной инфраструктуры (Федеральный закон от 26 июля 2017 г. № 187-ФЗ «О безопасности критической информационной инфраструктуры Российской Федерации», ГОСТ Р 51275–2006 и прочие), в которых говорится об информационной безопасности объектов и субъектов КИИ. Информационная безопасность в сфере транспортной безопасности также важна, так как на ОТИ и ТЭК используются техниче-



*Климентий Печенкин,
руководитель департамента ТСОТБ ООО «Аргут»*

ские средства, к которым можно получить удаленный доступ. Это неприемлемо.

Во избежание актов незаконного вмешательства, терактов, хакерских атак и пр. на ОТИ и ТЭК необходимо использовать оборудование с российским софтом, в требования к сертификации технических средств транспортной безопасности и технических средств морского регистра добавить пункты российского программного обеспечения, а также при категорировании по транспортной безопасности ОТИ и ТЭК добавить критерии информационной безопасности и наличия российского программного обеспечения.

Нужно ужесточить контроль за соблюдением исполнения транспортной безопасности и оснащением ОТИ и ТЭК ТС ОТБ с российским ПО. На текущий день существуют ТС ОТБ с российским ПО.

Стоит отметить, что с уходом иностранных компаний радиосвязи (Motorola, ICOM, Kenwood, Yaesu) из-за СВО появляется уязвимость в использовании продукции этих компаний:

1. Нет сервисной поддержки.

2. Нет возможности дооснастить существующие системы радиосвязи.

3. Ушедшие компании – из списка недружественных стран, поэтому небезопасно использовать их оборудование и небезопасен параллельный импорт.

Взамен ушедших компаний на их место претендует одна иностранная компания – Hytera. Это несет опасность зависимости от одной иностранной компании не только ОТИ и ТЭК, но и целого ряда секторов промышленности. Это недопустимо.

Компания «Аргут» не в первый раз говорит, что для осуществления мер безопасности на ОиСТИ важно развернуть качественную и информационно-безопасную цифровую радиосвязь. Компания «Аргут» имеет в своем арсенале компоненты и саму систему радиосвязи, безопасную не только согласно требованиям транспортной безопасности, но и с точки зрения системы радиосвязи и ее компонентов, как часть критической информационной инфраструктуры (КИИ). Это особенно важно сейчас, в условиях нестабильной и напряженной международной обстановки. Инженеры радиолaborатории компании «Аргут» разработали программное обеспечение для системы радиосвязи «Аргут – СУРА». На сегодняшний день компания с гордостью может сообщить, что имеет в составе своей продукции, сертифицированной как технические средства обеспечения транспортной безопасности, российское программное обеспечение (радиостанция «Аргут А73») и разработанный и собранный в России радиоретранслятор «Аргут DR-50». Благодаря этому продукция компании «Аргут» может использоваться на стратегических и важных ОТИ.

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 различ-

ных 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.).

Компания «Аргут» предлагает разворачивать на объектах транспортной инфраструктуры систему цифровой радиосвязи, отвечающую не только требованиям транспортной безопасности, но и требованиям информационной безопасности, согласно ФЗ № 187. Диспетчерское программное обеспечение, внутреннее программное обеспечение на радиооборудовании, имеющее подтверждение, что оно информационно безопасно и российского происхождения, позволит построить информационно – безопасную систему радиосвязи, что исключит несанкционированное вмешательство, удаленное управление и прочее.

Система радиосвязи с компонентами, которые имеют внутреннее программное обеспечение без подтверждения об информационной безопасности, не должна допускаться на ОТИ, ТЭК и стратегические объекты транспортной инфраструктуры, ввиду возможной угрозы актов незаконного вмешательства.

Компания «Аргут» готова предоставить свою систему связи как техническое средство обеспечения транспортной безопасности, которое отвечает и требованиям информационной безопасности. Эта система может использоваться на таких объектах, как мосты, морские порты, аэропорты, железнодорожные вокзалы, ТПУ, автовокзалы и пр. Система радиосвязи «Аргут» допускает межведомственное взаимодействие по радиоканалу, что дает возможность разным структурам оперативно взаимодействовать с объектом транспортной инфраструктуры.

Система связи, разработанная нами, подразумевает подключение к ней другой системы связи или ее части и позволяет без каких-либо сложностей производить при необходимости замену оборудования. ■

ЭФФЕКТИВНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ ДОСМОТРА

Действительно работающие технологии обнаружения взрывчатых веществ при досмотре пассажиров, багажа и грузов сегодня массово применяются только в некоторых аэропортах и только на предполетном досмотре. Группа компаний «ЮПХ» сегодня готова предложить целый набор технических средств и методов выявления и распознавания взрывчатых и других опасных веществ, применимых на любых объектах транспортной инфраструктуры и массового скопления людей.

На предполетном досмотре в аэропортах личные вещи и багаж протирают специальной одноразовой салфеткой и помещают в анализатор следов взрывчатых веществ. Только эта процедура по-настоящему эффективна и применяется уже десятки лет по всему миру. Но распространить ее на досмотр на входных группах в тех же аэропортах или тем более на железнодорожных вокзалах или в метрополитенах представляется невозможным. Тому есть как минимум две причины: слишком высокая стоимость и слишком низкая скорость анализа. Достать новую одноразовую салфетку, протереть ею объект досмотра, донести ее до анализатора, вставить в специальное отверстие, дождаться результата анализа, утилизировать салфетку – все это вместе занимает 30 секунд и более. При этом стоимость одной такой салфетки может составлять и 30, и 50, и даже 100 рублей, в зависимости от модели анализатора и аппетитов поставщика.

Проблема стоимости впервые на рынке обнаружителей взрывчатых веществ была решена в нашем ионно-дрейфовом детекторе «Кербер» и в его современной модификации «Кербер-Т», где вместо специальных салфеток используется обычная алюминиевая фольга. Нашему примеру потом последовали и другие производители подобного оборудования.

Но проблему скорости это не решает. Поэтому повсеместно, где применяются обнаружители взрывчатых веществ на массовом досмотре, их используют



Алексей Шабля, технический директор группы компаний «ЮПХ»

только в режиме поиска паров взрывчатых веществ, «обнюхивая» ими объекты досмотра. Вне зависимости от используемой модели обнаружителя, это работает в отношении поиска очень небольшого перечня веществ – куда более узкого, чем требуется обнаружить. Даже «Кербер-Т», единственный обнаружитель взрывчатых и отравляющих веществ, способный мгновенно переключаться между режимами поиска паров и следов, на практике используют почти исключительно для обнюхивания.

При решении задачи поиска взрывчатых веществ по-прежнему эффективен и результативен в реальных условиях только поиск следов. Но на объектах с большим пассажиропотоком может прижиться только такая технология, которая:

- Не требует одноразовых расходных материалов вообще, даже очень дешевых, потому что это просто слишком долго.
- Сохраняет свою эффективность и скорость вне зависимости от квалификации сотрудников на досмотре, то есть максимально освобождена от влияния человеческого фактора.

Одна из таких технологий реализована в наших автоматических детекторах взрывчатых и наркотических веществ серии «Кербер-СТ». Более пяти лет они успешно применяются на режимных объектах госкорпорации «Росатом», обеспечивая массовый персонализированный досмотр физических лиц на наличие следов взрывчатых веществ. Время досмотра не превышает пяти секунд, при этом не требуется ни расходных материалов, ни какого-либо вмешательства персонала: вся процедура не подразумевает участия никого, кроме досматриваемого лица.

С 2019 года детекторы «Кербер-СТ» выходят на гражданский рынок. Так, встраиваемый обнаружитель взрывчатых веществ и опасных химических агентов «Кербер-СТ2» в составе интегрированного досмотрового комплекса IntelliMax TRIO в 2021 году прошел сертификацию на соответствие требованиям к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности. Комплекс испытывался и доказал свою эффективность в Московском метрополитене, аэропортах Пулково, Симферополь, на ряде других объектов транспорта и культуры.

Между тем детекторы «Кербер-СТ» при всех своих достоинствах обеспечивают досмотр только физических лиц. Для обнаружения следов взрывчатых веществ на личных вещах, багаже и грузах требуется другой подход, поиски которого увенчались успехом только совсем недавно.

Мы полностью переосмыслили технологию обнаружения взрывчатых веществ, сделав по-настоящему эффективное и исключительно простое в эксплуатации устройство. И это устройство вошло в состав нашего самого совершенного на сегодняшний день газосигнализатора «Сегмент».

Автоматический газосигнализатор «Сегмент», разработанный для выявления химических угроз, уже зарекомендовал себя как исключительно надежный и мощный инструмент обнаружения и распознавания опасных веществ. Целая система этих датчиков в течение полугода в непрерывном круглосуточном режиме испытывалась в Московском метрополитене в 2020 году. Датчики «Сегмент» уже используются для обеспечения безопасности важнейших объектов охраны России.

Теперь мы дополнили «Сегмент» простым и дешевым досмотровым устройством – рецептором, которым нужно прикоснуться или протереть объект

досмотра. После этого рецептор помещается в специальный слот на корпусе газосигнализатора – и в течение пары секунд готов результат. После автоматической очистки рецептор снова абсолютно чист и готов к новому измерению. Конечно же, это похоже на практику служб авиационной безопасности, только в сотни раз дешевле и в десятки раз быстрее вне зависимости от квалификации оператора. И это делает эту технологию действительно массово применимой повсеместно, включая самые загруженные станции Московского метрополитена в часы пик.

В руках сотрудника на посту досмотра вместо хрупкого, увесистого и дорогостоящего газоанализатора – компактное приспособление размером и весом с электробритву. Таких рецепторов одновременно с одним «Сегментом» может использоваться несколько, что в разы увеличивает среднюю скорость досмотра. Человеческий фактор при этом сведен к абсолютному минимуму: «Сегмент» по-прежнему не содержит никаких органов управления, и на качество досмотра квалификация сотрудника никак не влияет.

«Сегмент» поставляется как в виде отдельного устройства для настольного или настенного размещения (в том числе во всепогодном исполнении), так и в составе станции контроля химических и биологических угроз «Сегмент-Гамма», совмещающей в себе функции непрерывного мониторинга окружающего воздуха на наличие опасных химических и биологических агентов и выявления взрывчатых веществ при досмотре.

Технологии досмотра, реализуемые устройствами серий «Кербер-СТ» и «Сегмент», действительно работают в условиях массового досмотра. И на этом следует закончить их сравнение с существующими сейчас практиками применения обнаружителей взрывчатых веществ. ■



КИБЕРБЕЗОПАСНОСТЬ НА ТРАНСПОРТЕ

Защита корпоративной сети и инфраструктуры
с InfoWatch ARMA

ИНФОРМАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ ТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ

- Сетевая безопасность внутри и на границе периметров корпоративной и технологической сетей
- Защита конечных устройств (серверы и рабочие станции) от широкого спектра угроз
- Автоматизация реагирования на инциденты в условиях нехватки кадров

ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ

- Реализованы основные функции защиты, представленные в западных аналогах
- ПАК российского производства

ТРЕБОВАНИЯ РЕГУЛЯТОРА ПО ЗАЩИТЕ КИИ

- Сертификаты ФСТЭК
- Сертифицированное отечественное ПО
- Позволяет выполнить до 90% технических требований ФСТЭК России (Приказ N° 239)

КРУПНЫЕ КИБЕРАТАКИ — 2022: ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКА. УЩЕРБ*



- Многочисленные задержки рейсов
- Запертые терминалы



- Задержка поездов
- Отмена поездов



- Нарушение операций разгрузки в 17 терминалах
- Перенаправление судов в другие регионы
- Ограничение пропускной способности портов на несколько суток
 - И полная остановка функционирования
- Отказ цифровых систем
 - Переход на ручное ведение операций
 - Простой тысяч контейнеров в терминалах портов и аэропортов
 - Рост цен на продукты

**Данные на основе обзора Экспертно-аналитического центра InfoWatch*



ЛУЧШЕЕ В СВОЁМ КЛАССЕ РОССИЙСКОЕ РЕШЕНИЕ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ КИБЕРБЕЗОПАСНОСТИ КИИ

По мнению экспертов национальной премии
TAdviser IT Prize в 2022 году



НАШЕ ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ВАШЕЙ БЕЗОПАСНОСТИ



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



analizator.ru

РЕКЛАМА

