



МЕЖОТРАСЛЕВОЙ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЙ ЖУРНАЛ

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ И БЕЗОПАСНОСТЬ НА ТРАНСПОРТЕ

№1 (1) НОЯБРЬ 2022

31



ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ 2022

16



НАВСТРЕЧУ ЦИФРОВИЗАЦИИ
И ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЮ

24



РОССИЙСКИЕ ИННОВАЦИИ НА СТРАЖЕ
ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Издается при поддержке Общественного совета при Министерстве транспорта
Российской Федерации



**Центр Управления
Мультимодальными
Пассажирами Перевозками**

Член Российского автотранспортного союза

Ваш помощник и консультант в транспортной отрасли с 2012 года

консультации и рекомендации:

- по оборудованию объектов транспортной инфраструктуры
- по вопросам исполнения 16-ФЗ «О транспортной безопасности»
- по вопросам безопасности на транспорте
- по тестированию и внедрению новых технологий и оборудования

Подготовка заключений по всем правовым вопросам, связанным с организацией транспортного обслуживания населения страны

**ООО «ЦУМПП» является членом ведущих российских некоммерческих объединений транспортников*

+7 (925) 575-85-81 info@tsumpp.ru

125480, г. Москва, ул. Героев Панфиловцев, дом 24, офис 208, здание ОАО «НИИАТ»



8



14

День солидарности в борьбе с терроризмом 5

По Северному морскому пути 8

Актуальные задачи обеспечения транспортной безопасности 9

Росморречфлот: задачи и практика 10

Группа быстрого реагирования 14

Навстречу цифровизации и импортозамещению 16

Радиосвязь и безопасность 20

Допуск по биометрии 22

Эшелонированная защита 23

Российские инновации на страже транспортной безопасности 24

Полностью отечественная система 26

Новые правила безопасности на железнодорожных объектах 27

Решенные и нерешенные вопросы 28

Транспортная неделя 2022 31

В зоне особого внимания 32

Безопасность превыше всего 36

Избыточные требования 38

По инновационному асфальту 40

Транспортная безопасность в профессиональном образовании 42

Тахографы будут работать в онлайн-режиме для повышения безопасности на транспорте 44

Технологии досмотра, которые работают 46



32



44

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ И БЕЗОПАСНОСТЬ НА ТРАНСПОРТЕ

№ 1 (ноябрь 2022)
Издается с 2022 года

Учредитель: ООО «ЦУМПП»

Периодичность выхода:
4 выпуска в год

Тираж: 999 экз.

Распространение:
подписка и целевая рассылка

Территория распространения:
Москва и регионы Российской Федерации

Фото на обложке:
фотобанк XV Международного форума и выставки «Транспорт России», из личного архива Алены Беликовой, из архивов компании «ИВК АИР ГРУПП»

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 07.11.2022 г.
Отпечатано в типографии
ОАО «Подольская фабрика офсетной печати», 142100, г. Подольск, Революционный проспект, д. 80/42.
Номер заказа



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

Одной из приоритетных задач роста конкурентоспособности российской экономики является развитие и повышение эффективности национальной транспортной системы, развитие ее инфраструктуры, а приоритетной задачей функционирования системы является ее транспортная безопасность.

В непростые для России времена руководством страны на долгосрочную перспективу принято стратегическое решение, направленное на дальнейшее повышение транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств по видам транспорта, защиту жизни и здоровья людей. Особое внимание уделяется использованию отечественных технологий и оборудования в этом вопросе.

Для выполнения данной задачи необходима четкая и разумная законодательная база, учитывающая интересы как государства в целом, так и субъектов транспортной инфраструктуры, на которых непосредственно возложены обязанности по охране объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства, в том числе и террористической направленности.

Таким образом, необходимо, чтобы законодательная база в области обеспечения транспортной безопасности продолжала быстро развиваться и совершенствоваться. При этом надо учитывать, что процесс формирования правовых норм является сложным и требует напряжения воли и ума лиц, задействованных в этом процессе.

Уверен, что новый журнал «Транспортная безопасность и Безопасность на транспорте», выпускаемый по инициативе Общественного совета при Минтрансе России, внесет ощутимый информационный вклад в вопросы обсуждения правоприменительной практики реализации мер в области обеспечения транспортной безопасности, методического их сопровождения и внедрения отечественных разработок и оборудования и будет способствовать еще большей пропаганде передовых транспортных, информационных и логистических технологий, обмену мнениями по совершенствованию развития транспортной инфраструктуры России, предоставлению потребителям высококачественных услуг транспортной продукции. ■

Демьянов А. А.



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), председатель рабочей группы по авиационной безопасности Европейского и Североатлантического регионов ИКАО

Уважаемые читатели и авторы журнала – коллеги!

Поздравляю вас с изданием нового журнала, отражающего современные достижения и проблемы, требующие внимания общественности при обеспечении безопасности на транспорте и транспортной безопасности, как защищенности транспортного комплекса России от актов незаконного вмешательства и террористических угроз.

Журнал может стать эффективной площадкой Общественных советов Минтранса России, Ространснадзора, Росавтодора, Росавиации, Росжелдора и Росморречфлота для обсуждения важных тем деятельности по обеспечению безопасности в транспортной отрасли.

Целесообразно на страницах журнала обсудить 15-летние итоги реализации и пути дальнейшего совершенствования Федерального закона «О транспортной безопасности».

Значительное число существенных изменений в российском законодательстве, принятых в период «регуляторной» реформы, также требует обсуждения в целях понимания и внедрения новых обязательных требований и новых инструментов государственного контроля и надзора за обеспечением безопасности.

Нас ждут неотложные задачи по тотальной цифровизации, использованию искусственного интеллекта, дистанционному контролю и информационной безопасности.

Вероятно, особенно актуальным будет потребность обсуждения необходимых мер и путей повышения уровня безопасности в условиях роста рисков и возникновения все новых видов угроз актов незаконного вмешательства в деятельность транспорта, включая и наиболее сложные химические и биологические угрозы.

Учитывая необходимость реализации международных стандартов безопасности и рекомендуемой практики целесообразно внимательно рассмотреть их для учета в российских системах безопасности.

Желаю читателям журнала получения интересной и полезной информации, авторам – всестороннего освещения наиболее актуальных тем, а издателям – успешного продвижения целей и задач журнала, направленных на повышение безопасности транспортного комплекса России. ■

С уважением и наилучшими пожеланиями, Владимир Черток



Вячеслав Керов,
главный редактор
журнала «Транспорт-
ная безопасность
и Безопасность на
транспорте», пред-
седатель правления
Ассоциации «Единая
Транспортная Си-
стема «Автобусные
Линии Страны», 1-й
заместитель гене-
рального директора
ООО «Центр управле-
ния мультимодаль-
ными пассажирскими
перевозками»

Вы держите в руках первый номер журнала «Транспортная безопасность и Безопасность на транспорте», который был выпущен по решению одноименной комиссии Общественного совета при Министерстве транспорта Российской Федерации. Журнал в рамках данных тематик будет освещать деятельность Комиссии Общественного совета по вопросам транспортной безопасности и безопасности на транспорте, писать о перспективных направлениях развития, вскрывать существующие проблемы и предлагать их решение.

Ежедневно на поездах, в автомобилях и автобусах, на морских и речных судах, на самолетах едут, плывут, летят по стране люди по своим личным и рабочим делам, направляясь к родственникам, к друзьям, в командировки, в учебные заведения, на курорты и в другие места. В наше время трудно найти человека, который не пользуется услугами различных видов транспорта.

В современной ситуации транспортная безопасность, то есть состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства, является чрезвычайно актуальной. Для повышения уровня транспортной безопасности транспортные компании переходят с импортных оборудования и ПО на российские.

Если говорить о безопасности на транспорте, то развитие российской транспортной системы, повышение ее роли в обществе сопровождаются и негативными факторами, среди которых наиболее отрицательным является высокий уровень аварийности транспортных средств и дорожно-транспортных происшествий.

Любое транспортное средство – источник повышенной опасности. Это связано с возможными ДТП, крушениями и авариями пассажирских поездов, воздушных и морских судов, травмами при посадке в транспортное средство и в процессе его движения.

В целом дорожно-транспортная безопасность человека как пассажира и пешехода обеспечивается высоким уровнем профессиональной подготовки водителей (машинистов, пилотов), конструктивными свойствами транспортных средств, составляющих их техническую безопасность, а также строгим и неукоснительным выполнением пассажирами, пешеходами правил пользования различными видами транспорта и правил дорожного движения.

Вместе с тем участники транспортного потока в силу неправильных действий либо поведения могут создавать опасные ситуации как на самом транспортном средстве, так и вне его.

Не все опасные ситуации разрешаются благополучно, значительная их часть заканчивается транспортными авариями. Транспортная авария – это происшествие, повлекшее за собой гибель людей, причинение пострадавшим телесных повреждений, повреждения транспортных средств, сооружений и грузов.

Лучший способ повысить личную дорожно-транспортную безопасность – не создавать аварийные ситуации, а в случае их возникновения (независимо от причины) успешно им противодействовать. ■

ДЕНЬ СОЛИДАРНОСТИ В БОРЬБЕ С ТЕРРОРИЗМОМ

Ежегодно 3 сентября в России отмечается День солидарности в борьбе с терроризмом. Он был установлен Федеральным законом «О внесении изменений в Федеральный закон «О днях воинской славы (победных днях) России» от 21 июля 2005 года.

Этот день приурочен к трагическим событиям, произошедшим 1–3 сентября 2004 года в городе Беслане, когда в результате беспрецедентного по своей жестокости террористического акта погибли более 300 человек, в основном женщины и дети.

День солидарности в борьбе с терроризмом символизирует единение государства и общества в борьбе с таким страшным явлением, как терроризм. Россия отдает дань памяти тысячам соотечественников, погибшим от рук террористов в Беслане, в театральном центре на Дубровке, в Буденновске, Первомайском, при взрывах жилых домов в Москве, Буйнакске и Волгодонске, в сотнях других террористических актов, таких, как в апреле 2017 года, когда на перегоне между станциями «Сенная площадь» и «Технологический институт – 2» петербургского метро произошел взрыв. Еще один взрыв, на станции «Площадь Восстания», удалось предотвратить благодаря своевременному обнаружению самодельного взрывного устройства. Общее количество погибших составило 16 человек, включая самого террориста-смертника. Более 90 человек получили травмы.

3 сентября в целях консолидации различных слоев общества в противодействии терроризму органы государственной власти, органы местного самоуправления, общественные объединения проводят в субъектах Российской Федерации и муниципальных образованиях общественно-политические, культурные и спортивные мероприятия, посвященные памяти жертв террористических атак, а также сотрудников спецслужб и правоохранительных органов, погибших при выполнении служебного долга.

Накануне памятной даты, 2 сентября, представители Общественного совета при Минтрансе России участвовали в мероприятии, посвященном сотрудникам транспортного комплекса, погибшим при



исполнении профессионального долга в результате террористических актов.

Борис Лоран, первый заместитель председателя Общественного совета при Минтрансе России и Вячеслав Керов, руководитель аппарата Общественного совета при Минтрансе России, приняли участие в молебне, проведенном в домовая церковь святителя Николая Чудотворца в Российском университете транспорта в память о сотрудниках, погибших от действий террористов, а также в церемонии возложения цветов к стеле сотрудникам транспортного комплекса, погибшим при исполнении профессионального долга в результате террористических актов.

С приветственным словом перед собравшимися выступили заместитель министра транспорта Российской Федерации Александр Суханов, председатель региональной общественной организации ветеранов центрального аппарата Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Владимир Черток и проректор РУТ (МИИТ) Алексей Овчинников.

Выступающие отметили, что сохранение жизни и здоровья пассажиров является приоритетом в работе подразделений транспортной безопасности. И, помянув невинные жертвы, мы едины в своем намерении всеми силами противостоять террору. Важно помнить, что терроризм можно побороть лишь сообща, всем вместе. Только толерантность и взаимоуважение всех граждан страны позволят предупредить разрастание терроризма и экстремизма, лишат преступников надежды на поддержку в российском обществе. ■



Борис Лоран,
президент Ассоциации
«Единая Транспортная
Система «Автобусные
Линии Страны», прези-
дент Ассоциации «Раз-
витие автовокзалов
страны», член правле-
ния Российского авто-
транспортного союза,
член Координационного
совета представите-
лей автомобильного
и городского электри-
ческого транспорта
Минтранса России, 1-й
заместитель председа-
теля Общественного
совета при Минтрансе
России

В журнале «Транспортная безопасность и Безопасность на транспорте» освещаются два направления, связанные между собой и имеющие огромное значение для страны в контексте стабильного функционирования и развития Единой транспортной системы России.

В экономическом потенциале России немаловажная роль принадлежит именно транспорту, посредством которого обеспечивается сообщение между различными точками внутри страны и за ее пределами. Транспортная сеть должна всегда находиться в готовности вынести необходимые нагрузки, выходящие за пределы обычной деятельности транспортной инфраструктуры. Безусловно, все это свидетельствует о необходимости поддержания транспортной системы в надлежащем состоянии, поскольку способствует обеспечению национальной безопасности страны в целом.

Возрастание масштабов вызовов и угроз безопасности посредством террористических актов, в том числе на объектах транспорта, является актуальной проблемой, и необходимость ее всестороннего изучения и принятия мер по предотвращению угроз не вызывает сомнения. Принятый в феврале 2007 года федеральный закон № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» предусматривает создание системы обеспечения транспортной безопасности на основе определенного на государственном уровне единого подхода к оценке угроз, планированию и реализации мероприятий по обеспечению безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств. Система ОТБ позволяет своевременно обнаружить и предупредить угрозу незаконного вмешательства в работу транспортного комплекса государства, тем самым обеспечив полную безопасность перемещения пассажиров и перевозки грузов на любые расстояния.

В военно-экономическом потенциале нашей страны немаловажная роль принадлежит именно транспорту, посредством которого обеспечивается сообщение между различными точками внутри страны и за ее пределами. Транспортная сеть должна всегда находиться в готовности вынести необходимые нагрузки, выходящие за пределы обычной деятельности транспортной инфраструктуры, в частности, в условиях возникновения чрезвычайной ситуации, во время военных действий, когда может возникнуть необходимость осуществлять эвакуационные и воинские перевозки. Безусловно, что все это свидетельствует о необходимости поддержания транспортной системы в надлежащем состоянии, поскольку это способствует обеспечению национальной безопасности страны в целом.

Обеспечение безопасности на транспорте с каждым годом приобретает все большую актуальность. Это связано с возрастающим количеством техногенных аварий и терактов, происходящих в последние десятилетия. Транспортная безопасность подразумевает систему мер, обеспечивающих сохранность грузов, жизни и здоровья пассажиров, которые перемещаются в поездах, путешествуют на морских судах, авиалайнерах и т. д. Несомненно, это очень ответственная профессия, требующая высокого уровня подготовки и постоянного повышения квалификации. ■

**ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ – ЭТО НЕ ТОЛЬКО СОВОКУПНОСТЬ МЕРОПРИЯТИЙ
ПО УВЕЛИЧЕНИЮ СТЕПЕНИ ЗАЩИЩЕННОСТИ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА,
ЦЕЛЮЮ КОТОРЫХ ЯВЛЯЕТСЯ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЕГО УСТОЙЧИВОГО И БЕЗОПАСНОГО
ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ, ЗАЩИТА ИНТЕРЕСОВ ЛИЧНОСТИ, ОБЩЕСТВА И
ГОСУДАРСТВА ОТ АКТОВ НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА, НО И ПОКАЗАТЕЛЬ
ЦИВИЛИЗОВАННОСТИ ОБЩЕСТВА**



ПО СЕВЕРНОМУ МОРСКОМУ ПУТИ

Правительство продолжает работу над созданием инфраструктуры Северного морского пути – важнейшего транспортного коридора национального и мирового значения. Распоряжение, утверждающее план его развития до 2035 года, подписал в начале августа премьер-министр РФ Михаил Мишустин.



Главные цели этой работы – обеспечить надежную и безопасную перевозку грузов и товаров для людей, живущих в районах Крайнего Севера, а также создать условия для реализации инвестиционных проектов в арктической зоне страны.

Всего в плане – более 150 мероприятий. В их числе – строительство терминала сжиженного природного газа и газового конденсата «Утренний», нефтеналивного терминала «Бухта Север», угольного терминала «Енисей». Кроме того, план предусматривает строительство береговых и гидротехнических сооружений для обеспечения Баимского месторождения, создание морских перегрузочных комплексов сжиженного природного газа в Камчатском крае и Мурманской области, порта-хаба для организации транзитных перевозок во Владивостоке.

Также планируется строительство транспортно-логистического узла в морском порту Корсаков на Сахалине, развитие Мурманского и Архангельского транспортных узлов, строительство баз бункеровки и технического обслуживания в портах Тикси и Диксон.

Отдельный раздел плана посвящен созданию судов ледокольного флота, в том числе головного ледокола проекта «Лидер», и развитию арктических судостроительных и судоремонтных производственных мощностей.

Кроме этого, предусмотрены мероприятия по строительству аварийно-спасательного флота из 46 судов, оснащению арктических комплексных аварийно-спасательных центров МЧС вертолетами. Также будет создана арктическая спутниковая группировка, которая обеспечит гидрометеорологическое и навигационное сопровождение судоходства и позволит оценивать изменения климата.

Общий объем финансирования мероприятий плана – почти 1,8 трлн рублей.

Северный морской путь – кратчайший водный маршрут между европейской частью России и Дальним Востоком. Протяженность пути от Карских Ворот до бухты Провидения составляет около 5,6 тыс. км. При этом он полностью расположен в территориальных водах и исключительной экономической зоне России, что особенно важно в условиях внешнего санкционного давления, когда нарушаются логистические цепочки поставок продукции.

«Это надежный морской маршрут, широко востребованный бизнесом и, конечно, людьми, которые живут в Арктике и на Дальнем Востоке», – подчеркнул Михаил Мишустин. ■

По материалам <http://government.ru>

АКТУАЛЬНЫЕ ЗАДАЧИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Практика обеспечения транспортной безопасности и совершенные акты незаконного вмешательства и террористические акты показали, что самым слабым звеном системы «человек – среда – машина» продолжает оставаться человек.

Поэтому наиболее остро стоит задача снижения негативного влияния именно человеческого фактора на всех этапах обеспечения транспортной безопасности: при разработке и совершенствовании нормативных правовых актов; при разработке технологий и технических средств; при внедрении и соблюдении обязательных требований безопасности; при подборе, обучении и допуске персонала; при организации и выполнении досмотровых, контрольных и надзорных функций; при устранении выявленных нарушений требований безопасности.

Исходной позицией анализа и основных направлений необходимых действий может служить Таблица (матрица) угроз и рисков безопасности, недавно обновленная рабочей группой по авиационной безопасности и одобренная Советом Международной организации гражданской авиации (ИКАО). Из 17 основных видов угроз только по восьми угрозам итоговые риски остались на прежнем уровне, а по девяти видам угроз итоговые риски возросли – это применение опасных биологических агентов, опасных химических веществ, киберугрозы, беспилотные летательные аппараты, радиоактивные вещества, использование транспортных средств как орудий нападения, пролет конфликтных зон, опасные действия персонала, эксплуатирующего транспортные средства, и инсайдеры.

Очень важно на практике перейти к оценке угроз и рисков от прецедентного подхода к проактивному, который позволит предвидеть угрозы и риски, и применять профилактические (предупредительные) меры по недопущению или снижению рисков актов незаконного вмешательства и террористических актов.

Пандемия еще больше актуализировала и стимулировала разработку и внедрение дистанционных и бесконтактных технологий и технических средств обеспечения транспортной безопасности.

Однако для инновационных разработок действующая неповоротливая система их сертификации и принятия новых требований становится тормозом в повышении уровня транспортной безопасности

за счет снижения влияния человеческого фактора. Функциональные требования к технологиям и оборудованию должны содержать только основные целевые показатели эффективности разработок, чтобы не сдерживать внедрение инноваций.

Учитывая систематическое появление все новых видов угроз и быстрый рост рисков, вероятно, необходимо применение особых правовых режимов для сферы транспортной безопасности.

Все более обостряющаяся проблема необходимости ускоренного снижения негативного влияния человеческого фактора на обеспечение транспортной безопасности путем внедрения новых дистанционных и бесконтактных технических средств и технологий, включая информационно-аналитические продукты, открывает для разработчиков, изготовителей и эксплуатантов широкое поле деятельности по эффективному снижению рисков практически по всем видам угроз в сфере транспортной безопасности. ■



tbforum.ru

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), председатель рабочей группы по авиационной безопасности Европейского и Североатлантического регионов ИКАО

РОСМОРРЕЧФЛОТ: ЗАДАЧИ И ПРАКТИКА

О реализации мероприятий по обеспечению транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и внутреннего водного транспорта.



Согласно Положению о Федеральном агентстве морского и речного транспорта, утвержденному Постановлением Правительства РФ от 23 июля 2004 года № 371, одной из сфер деятельности Росморречфлота является реализация Федерального закона от 9 февраля 2007 года № 16-ФЗ «О транспортной безопасности».

Во исполнение требований данного Федерального закона Росморречфлот в качестве компетентного органа в области обеспечения транспортной безопасности наделен следующими полномочиями:

- аккредитация специализированных организаций в области обеспечения транспортной безопасности для проведения работ по оценке уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;
- категорирование объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств (в настоящее время в связи с изменением законодательства категорирование транспортных средств не проводится);
- ведение реестра категорированных объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств (в настоящее время Реестр ведется раздельно в отношении категорируемых и не подлежащих категорированию объектов транспортной инфраструктуры, а также в отношении транспортных средств);
- утверждение результатов проведенной оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;
- утверждение планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

В связи с изданием в 2014 году Федерального закона № 15-ФЗ на Росморречфлот были возложены дополнительные полномочия в области обеспечения транспортной безопасности. В част-

ности, в соответствии с Постановлением Правительства РФ от 17 июля 2014 года № 671 агентство стало оказывать государственные услуги по аккредитации юридических лиц в качестве подразделений транспортной безопасности, аттестующих организаций, а также по аттестации сил обеспечения транспортной безопасности.

О ПРОДЕЛАННОЙ РАБОТЕ

В соответствии с Постановлением Правительства РФ от 3 ноября 2007 года № 746 «О реализации положений главы XI-2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года и Международного кодекса по охране судов и портовых средств» Росморречфлот проводит практически аналогичные мероприятия в отношении судов и портовых средств, участвующих в международных морских перевозках.

В результате исполнения своих полномочий Росморречфлотом была проведена следующая работа:

- категорировано более одной тысячи ОТИ и около 16 тысяч транспортных средств;
- утверждены результаты оценки уязвимости около одной тысячи ОТИ и четырех тысяч ТС;
- утверждено около пятисот планов обеспечения транспортной безопасности объектов и двух тысяч планов ТС;
- аккредитовано 47 специализированных организаций в области обеспечения транспортной безопасности, продлено действие 23 свидетельств специализированных организаций;
- аккредитовано 212 юридических лиц в качестве подразделений транспортной безопасности;
- аккредитовано 25 аттестующих организаций для проведения проверок сил обеспечения транспортной безопасности в целях их аттестации;

- для проведения работ по оценке охраны, разработке планов охраны и оснащению судов и портовых средств инженерно-техническими средствами охраны в соответствии с требованиями приказа Минтранса России от 11 марта 2008 года № 42 определенных 36 уполномоченных организаций в области охраны на море.

В целом было проведено более шести тысяч проверок судов на соответствие международным требованиям, выдано более полутора тысяч международных свидетельств об охране судна и 114 временных международных свидетельств об охране судна.

В настоящее время все суда под российским флагом имеют одобренные планы охраны и международные свидетельства об охране судна.

Кроме того, был выполнен ряд мероприятий, без которых невозможно существование целостной системы антитеррористической защиты судов и портовых средств.

В частности, было налажено методическое обеспечение процесса подготовки экипажей на борту судна, определены требования по оборудованию судов системами тревожного оповещения об опасности, отлажен механизм приема и передачи сигналов тревожного оповещения.

Уполномоченными Росморречфлотом органами аттестации была осуществлена проверка более 46 тысяч комплектов документов, представленных в целях аттестации сил обеспечения транспортной безопасности.

Органами аттестации, в том числе на площадках региональных центров аттестации и в рамках выездных проверок, проведено около 19 тысяч аттестаций сил обеспечения транспортной безопасности.

По результатам проведенной аттестации 22 тысячам работников сил обеспечения транспортной безопасности были выданы свидетельства об аттестации.

ОБ ОСНАЩЕНИИ ИТСОТБ

В соответствии с Комплексной программой обеспечения безопасности населения на транспорте, утвержденной распоряжением Правительства РФ от 30 июля 2010 года № 1285-р и федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России на 2010–2020 годы», утвержденной Постановлением Правительства РФ от 5 декабря



Валерий Капралов, заместитель начальника управления транспортной безопасности Федерального агентства морского и речного транспорта

2001 года № 848, Росморречфлотом осуществлялись мероприятия по оснащению объектов водного транспорта инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности (далее – ИТСОТБ).

Для их практической реализации в части водного транспорта было необходимо провести оснащение ИТСОТБ целого ряда акваторий морских портов и гидротехнических сооружений на внутренних водных путях, в том числе включенных в перечень критически важных и потенциально опасных объектов Российской Федерации.

Для оснащения ИТСОТБ акваторий морских портов применялись аналогичные для каждого порта технические средства контроля акватории, обеспечивающие персонал Центрального поста наблюдения (ЦПН) информацией, необходимой для выполнения задач по обеспечению транспортной безопасности акватории.

ИТСОТБ акватории морского порта представляют из себя совокупность технических средств контроля, размещенных на береговой части морского порта, объединенных линиями связи с системами управления и сигнализирования, расположенными на ЦПН.

В состав технических средств контроля акватории морского порта включены следующие технические системы и средства:

- система сбора, обработки и передачи информации с подсистемой защиты от несанкционированного доступа;

- система телевизионного наблюдения;
- система тепловизионного наблюдения;
- система оперативной связи;
- средства отображения информации об обстановке на контролируемой акватории, получаемой от РЛС СУДС;
- средства бесперебойного электропитания. В состав ЦПН включались:
- средства сбора и обработки информации;
- средства оперативной связи;
- средства приема информации от элементов систем технического обеспечения, передачи команд управления;
- средства бесперебойного электропитания;
- средства отображения информации от средств телевизионного наблюдения;
- средства отображения информации от средств тепловизионного наблюдения;
- средства отображения информации, поступающей от РЛС СУДС;
- средства интеграции всех систем.

Оснащение ИТСОТБ комплексов судоходных гидротехнических сооружений включает в себя:

1. Инженерные средства охраны, в том числе ограждение основного и локальных периметров, оборудование всех КПП средствами принудительной остановки автотранспорта, сооружениями для обеспечения досмотра и т. п.
2. Систему телевизионного наблюдения, в том числе установку систем телевизионного наблюдения для контроля обстановки на всех критических элементах и в зоне обеспечения транспортной безопасности.
3. Системы охранной и тревожной сигнализации (периметра и помещений), в том числе оборудование одним рубежом охранной сигнализации периметра, оборудование охранной сигнализацией критических элементов и строений зоны обеспечения транспортной безопасности.
4. Систему контроля и управления доступом, в том числе установку на КПП турникетов, электромагнитных замков и считывателей бесконтактных карт на границах частей зоны обеспечения транспортной безопасности и на критических элементах.
5. Систему связи, в том числе модернизацию телефонной и диспетчерской связи на территории объекта между караульным помещением, КПП, центральным диспетчерским пунктом и территориальными подразделениями силовых ведомств.
6. Объектовую систему громкоговорящего оповещения на охраняемом объекте и его территории для оперативного информирования персонала объекта, подразделения транспортной безопасности, населения о тревожном событии и обеспечения координации их действий.
7. Систему охранного освещения, в том числе оборудование периметра территории СГТС и зоны обеспечения транспортной безопасности системой охранного, в том числе аварийного, освещения.
8. Систему резервированного питания, в том числе обеспечение оборудования ИТСОТБ электропитанием первой категории надежности, необходимого номинала и мощности.
9. Систему сбора, обработки и отображения информации, в том числе установку рабочих мест операторов, серверов сбора и хранения информации, видеоархива, интегрированной защищенной системы передачи данных и информации с гидроузла в район гидротехнических сооружений, администрацию бассейна внутренних водных путей, Федеральное агентство морского и речного транспорта, территориальные подразделения МВД России, ФСБ России и Ространснадзора.

В целом в настоящее время Росморречфлот и подведомственные ему организации справляются с поставленными задачами.

Все реализуемые мероприятия проводятся по однотипному техническому заданию с использованием оборудования, позволяющего интегрировать информацию, поступающую с ИТСОТБ всех объектов, в единую систему.

Одной из важных особенностей оснащения является создание возможности передачи данных об актах незаконного вмешательства в территориальные подразделения Ространснадзора, МВД России и ФСБ России.

В процессе реализации Комплексной программы такими ИТСОТБ оснащены 44 акватории морских портов и 61 комплекс судоходных гидротехнических сооружений на внутренних водных путях Российской Федерации.

В соответствии с подпрограммами «Морской транспорт» и «Речной транспорт» федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России на 2010–2020 годы» проведены

работы по оснащению современными ИТСОТБ 13 акваторий морских портов и четырех объектов транспортной инфраструктуры внутреннего водного транспорта.

В рамках реализации федеральной целевой программы «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя до 2022 года», утвержденной Постановлением Правительства РФ от 11 августа 2014 № 790, в 2019 году завершено оснащение пяти акваторий морских портов Евпатория, Севастополь, Ялта, Феодосия, Керчь.

О ГАРМОНИЗИРОВАННЫХ МЕРАХ

В целях совершенствования законодательства о транспортной безопасности в 2019 году был принят Федеральный закон от 2 августа 2019 года № 270-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О транспортной безопасности» и отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам обеспечения транспортной безопасности».

Федеральным законом № 270-ФЗ был внесен ряд существенных изменений в Федеральный закон «О транспортной безопасности». Так, новой редакцией Федерального закона «О транспортной безопасности» была исключена необходимость проведения категорирования транспортных средств, оценки их уязвимости и разработки планов обеспечения транспортной безопасности.

В соответствии с пунктом 1.1 статьи 9 Федерального закона № 270-ФЗ субъекты транспортной инфраструктуры в отношении ТС, за исключением судов, в отношении которых применяются правила торгового мореплавания и требования в области охраны судов и портовых средств, установленные международными договорами Российской Федерации, судов ледокольного флота, используемых для проводки по морским путям, в настоящее время разрабатываются и утверждаются паспорта обеспечения транспортной безопасности транспортных средств.

Также Федеральным законом № 270-ФЗ предусмотрено, что оценка уязвимости морского судна является оценкой охраны морского судна, а план обеспечения транспортной безопасности является, соответственно, планом охраны этого морского судна.

Гармонизированные меры по обеспечению транспортной безопасности и охраны на море,



включаемые в планы обеспечения транспортной безопасности, которые являются планами охраны, позволяют судовладельцам и в целом Российской Федерации выполнять свои международные обязательства.

Такие меры позволяют сформировать, в том числе из состава членов экипажа, соответствующее подразделение для защиты судна от актов незаконного вмешательства, то есть от происшествий, связанных с охраной, обеспечить подготовку персонала в области транспортной безопасности и охраны на море, организовать пропускной и внутриобъектовый режимы, включая контроль мест доступа на судно, в том числе путем привлечения для этих целей объектового подразделения, проведение досмотра в целях обнаружения запрещенных или ограниченных для перемещения на морское судно предметов и веществ, оснащение судов техническими средствами обеспечения транспортной безопасности и охраны и т. д.

Перечисленные меры содержатся как в законодательстве о транспортной безопасности, так и в международных договорах Российской Федерации в области охраны на море.

В настоящее время Правительством Российской Федерации и Минтрансом России завершено издание соответствующих нормативных правовых актов, регламентирующих данные процессы.

В целях совершенствования деятельности в области обеспечения транспортной безопасности основной задачей Росморречфлота является ее исчерпывающая практическая реализация. ■

ГРУППА БЫСТРОГО РЕАГИРОВАНИЯ



29 сентября в офисе аппарата Общественного совета при Министерстве транспорта Российской Федерации в Московском автомобильно-дорожном государственном техническом университете (МАДИ) состоялось первое заседание Комиссии по вопросам транспортной безопасности и безопасности на транспорте.

С приветственным словом к участникам обратилась Татьяна Горвая, председатель Общественного совета при Минтрансе России, которая поблагодарила присутствующих за желание принять активное участие в работе комиссии и подчеркнула, что даже утвержденный план работы – это не догма, так как он будет корректироваться в зависимости от возникновения в деятельности транспортной отрасли актуальных вопросов или проблем.

По итогам работы комиссии были созданы рабочие группы и утверждены их руководители: по вопросу замещения импортного оборудования и ПО для обеспечения транспортной безопасности и безопасности на транспорте (руководитель – Вячеслав Керов); по мониторингу национального проекта «Безопасные качественные дороги» в вопросах обеспечения транспортной безопасности новых объектов транспортной инфраструктуры (руководитель – Алена Беликова); по мониторингу национального проекта «Безопасные качественные дороги» в вопросах повышения уровня безопасности на транспорте (руководитель – Виталий Бегеза); по мониторингу выполнения нормативно-правовых актов в области химической и биологической безопасности на транспорте (руководитель – Андрей Сазонов); по мониторингу деятельности «псевдозаказных» пассажирских автомобильных перевозок (руководитель – Борис Лоран); по вопросам информационной безопасности субъектов транспортной инфраструктуры (руководитель – Игорь Душа); по мониторингу проблем и достижений в вопросах обеспечения транспортной безопасности транспортных

средств и объектов транспортной инфраструктуры (руководитель – Алексей Кучмин).

На заседании прошло обсуждение плана работы на 2022 год, а также были рассмотрены вопросы об участии членов Общественного совета в отраслевых мероприятиях и об использовании их медиаресурсов для размещения информации о деятельности комиссии и актуальных материалов по ее профилю. В частности, было принято решение о поддержке Комиссией по вопросам транспортной безопасности и безопасности на транспорте одноименного журнала.

СОСТАВ КОМИССИИ:

Бегеза Виталий Васильевич, сопредседатель комиссии, генеральный директор Национального исследовательского института судебной экспертизы и медиации, старший преподаватель кафедры государственного управления и национальной безопасности РАНХиГС при Президенте Российской Федерации.

Лоран Борис Олегович, сопредседатель комиссии, президент Ассоциации «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны».

Агеев Сергей Николаевич, генеральный директор Саморегулируемой организации «Союз Участников Железнодорожного Рынка».

Кучмин Алексей Борисович, член генерального совета Общероссийской общественной организации «Деловая Россия».

Ломакин Владимир Владимирович, председатель Общественной организации «Общероссийский профессиональный союз работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства».

Мельников Вадим Вячеславович, директор Автономной некоммерческой организации «Центр по пропаганде безопасности движения на транспорте «Движение без опасности».

Молчанов Игорь Николаевич, доктор экономических наук, профессор, экономический факультет, МГУ имени М. В. Ломоносова; финансовый факультет, Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации.

Санаева Ольга Анатольевна, единственный учредитель, директор по внешним связям ООО «Анкор», вице-президент Российского Союза Предприятий (учреждений, организаций) туристской индустрии.

Соболев Сергей Агеевич, председатель Аппарата Президиума Межрегиональной общественной организации «Координационный совет по организации дорожного движения» (МОО «КСОДД»).

Шумский Александр Николаевич, директор Экспертного центра «Пробок.нет».

ЭКСПЕРТЫ:

Алексеев Валерий Иванович, вице-президент Российского автотранспортного союза.

Безолицин Николай Павлович, заместитель директора НИИ безопасности движения ФГБОУ ВО «Уральский государственный лесотехнический университет».

Беликова Алена Олеговна, заместитель министра развития инфраструктуры Калининградской области, юрист, эксперт по развитию объектов транспортной инфраструктуры пассажирского автомобильного транспорта и транспортной безопасности.

Березин Николай Леонидович, вице-президент Ассоциации «Желдорразвитие», заместитель председателя Общественного совета Росжелдора.

Воронко Павел Сергеевич, управляющий ООО «Аргут», эксперт в системах радиосвязи по транспортной безопасности.

Галочкин Дмитрий Евгеньевич, председатель Общероссийской общественной организации «Профессиональный союз негосударственной сферы безопасности».

Душа Игорь Федорович, заместитель генерального директора InfoWatch ARMA, эксперт по информационной безопасности.

Карачун Сергей Михайлович, советник президента Российского автотранспортного союза.

Керов Вячеслав Всеволодович, председатель правления Ассоциации «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны», 1-й заместитель генерального директора ООО «ЦУМПП».

Лушин Сергей Алексеевич, член регионального штаба ОНФ по Самарской области.

Мозгунов Олег Николаевич, директор Департамента по связям с государственными органами и общественными организациями АО «МХК «ЕвроХим».

Сазонов Андрей Гаврилович, руководитель ГК «Южполиметалл-Холдинг», эксперт в ТБ, производитель оборудования, разработчик ПО для ТБ.

Соколова Лариса Александровна, заместитель генерального директора по развитию АО «НЕЙРОКОМ», эксперт в проблемах транспортной безопасности, связанных с человеческим фактором.

Солдунов Валерий Михайлович, председатель Общероссийской общественной организации «Всероссийское общество автомобилистов».

Усачева Валентина Викторовна, заместитель генерального директора по автоматизации транспорта, руководитель Департамента систем автоматизации транспорта ГК «Штрих-М», эксперт в системах автоматизации ТС, повышающих безопасность перевозок, и в системах оплаты проезда и видеонаблюдения на транспорте.

Черячукина Евгения Александровна, руководитель Центра медиации «НИИ СЭМ».

Чумаевский Евгений Юрьевич, заместитель председателя Общероссийского профессионального союза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.

НАВСТРЕЧУ ЦИФРОВИЗАЦИИ И ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЮ

В начале сентября заместителем министра развития инфраструктуры Калининградской области – начальником департамента развития транспортного комплекса, дорожной деятельности и организации дорожного движения стала Алена Беликова, на протяжении пяти последних лет возглавлявшая городской автовокзал. Мы побеседовали с ней о цифровизации индустрии, транспортной безопасности и влиянии санкций на отрасль в регионе.



Примите поздравления от нашей редакции с победой в конкурсе «Лидеры России». Каковы ваши впечатления от участия в нем?

Спасибо! Впечатления положительные. Я участвовала во всех четырех сезонах конкурса, но с разной степенью успешности. И пока ты просто проходишь тесты – ничего сверхъестественного. А когда доходишь до очного этапа, приезжаешь и видишь людей, с ними общаешься, в какой-то степени соревнуешься (это же индивидуальный конкурс), многое в голове меняется. Я для себя сформулировала так: конкурс – это тренинг высочайшего уровня, самого высокого, который может быть. Потому что ты действительно и от людей черпаешь очень много – новые подходы, новые мысли, новые идеи. В чем-то меняется поведение, появляются новые знакомства. Особенно знакомства. Такого количества интересных, целеустремленных, успешных людей, мне кажется, одновременно в моей жизни еще не было! И самое главное, конкурс не заканчивается победой: с тобой остаются люди, с которыми ты познакомился. Вы можете делать какие-то общие проекты или просто общаться, делиться впечатлениями, консультироваться. Это самое ценное, что оттуда можно вынести.

После победы в конкурсе вы получили предложение от губернатора Калининградской области Антона Алиханова занять должность заместителя министра развития инфраструктуры. Чем вас привлекла эта работа?

Я бы не сказала, что это совсем новая для меня работа, потому что раньше, до автовокзала, я работала в департаменте развития транспортного комплекса и дорожной деятельности, только на рядовой, скажем так, должности. Уже тогда я осознала, что госслужба – абсолютно моя история, потому что это сложные, масштабные и важные задачи, и вот эта важность дает стимул решать их максимально качественно. Когда ты работаешь в бизнес-среде (а все-таки государственное предприятие – это больше коммерция), там и результат другой, и методы другие, и задачи другие. Бизнес всегда ориентируется на финансовую составляющую, на получение прибыли. На государственной службе человек всегда за идею. Он должен быть за идею, иначе ему не место на госслужбе. Это моя позиция. Сюда не за деньгами идут. И когда ты идешь на госслужбу по-честному, ты должен понимать, ради чего ты это делаешь, ради кого ты это делаешь, какие последствия могут быть у твоих решений, поступков, высказанного мнения.

Однако сегодня у вас совсем много масштаба фронт работ. И времена другие, непростые. Действительно, тогда у меня была только одна сфера – автомобильный транспорт. Сейчас их много. Причем не только железнодорожный, воздушный и морской транспорт, но и дорожное движение, в том числе организация дорожного движения, интеллектуальная транспортная система. Но для человека, который хочет, нет ничего невозможного. Конечно, сначала надо

было понять фактуру. Спустя месяц мне уже стало гораздо проще, потому что я знаю основные принципы. Для глубокого анализа надо чуть больше времени. Но, честно скажу, мне очень нравится. Мне очень интересно. Я понимаю, куда мы идем, я понимаю те тренды, которые сейчас возникли, в том числе заданные губернатором Калининградской области. И более того, одной из основополагающих причин того, почему я на это решилась, был тот факт, что задачи, которые ставит глава региона, мне близки и понятны. Я их искренне поддерживаю. На противоречии всегда сложно работать, но у нас не тот случай.

А что касается сложного времени, то очень хороший задел оставили коллеги, которые до меня работали. Мне пока остается только это направление поддерживать и что-то форсировать. Наметились положительные тенденции за первый месяц работы во многих вопросах, в том числе в морских перевозках: это и конкурс по субсидированию, который прошел в Росморречфлоте, и новые суда. Если по состоянию на февраль текущего года у нас было несколько паромов, то сейчас у нас уже 13 судов на линии, и это не предел.

Вы упомянули задачи, которые ставит перед вами губернатор. Какие это задачи?

В Калининградской области растет туристический поток. Поэтому в числе задач – развитие

пригородных железнодорожных перевозок, пригородных и межмуниципальных автобусных перевозок, паромной линии. Дорожное строительство у нас не останавливается, так как в любой ситуации дороги нужны и важны для развития региона. И нацпроект «Безопасные качественные дороги» тут, безусловно, помогает. Одно из довольно свежих направлений – внедрение при поддержке федерального Правительства интеллектуальной транспортной системы. Плюс мы активно внедряем новые инструменты оплаты транспортной картой, льготной транспортной картой, прорабатываем введение абонементных систем, комбинированных билетов на несколько видов транспорта. Очень много всего интересного. В цифровом направлении ключевое – это как оно стыкуется с жизнью простых жителей Калининградской области. Наша задача сделать так, чтобы для них это было просто, понятно и удобно.

Насколько остро для вас стоит тема транспортной безопасности?

Тема транспортной безопасности актуальна, мне кажется, всегда. Сегодня – в большей степени в любом случае. Но Калининградская область работает над этими вопросами достаточно активно. Потому что у нас было много мероприятий за последние годы, чемпионат мира по футболу в том числе, к которому мы все очень



Победители четвертого сезона конкурса управленцев «Лидеры России» на встрече с Владимиром Путиным в Кремле. 7 июля 2022 года.



Суперфиналисты конкурса «Лидеры России» получили грант на обучение – 1 млн рублей. Алена Беликова выбрала программу «Мастер государственного управления для руководителей» (ЕМРМ) Высшей школы государственного управления РАНХиГС. На снимке: выполнение кейс-задания.

серьезно готовились в части транспортной безопасности.

Сейчас на повестке – информационная безопасность и, собственно, критическая информационная инфраструктура (КИИ). Это масштабная и сложная работа. Мы совместно с Минтрансом и «ЗащитаИнфоТранс» работаем с нашими перевозчиками, транспортными предприятиями, чтобы каждая структура четко понимала свое место и направление движения в этой работе.

Где в отношении транспортной безопасности вы видите больше проблем?

Ввиду того, что морской и железнодорожный транспорт – истории государственные и корпоративные, там проще в плане принятия решений, они принимаются централизованно. Автотранспорт, как грузовой, так и пассажирский, – это большое количество разрозненных контрагентов. И вот здесь, конечно, что-то решать сложнее. Я не могу назвать это проблемой, так как в Калининградской области ситуация довольно стабильная, опять же, повторюсь, из-за прошедшего чемпионата мира по футболу. Но я знаю, что в других регионах с этим очень большие

проблемы, особенно с коммерческими предприятиями или с госпредприятиями, например, с автовокзалами, которые пандемия уже ввела в минус по чистой прибыли. Поэтому я бы сказала, что по транспортной безопасности, конечно, стоит обратить внимание именно на автомобильный транспорт, поскольку востребованность его у пассажиров очень высока. Во многих регионах автомобильному транспорту нет альтернативы, плюс мы не забываем о межрегиональных автобусных перевозках, которые тоже пользуются большим спросом.

И вот здесь часто возникает ситуация, когда не хватает собственных средств на обеспечение требований транспортной безопасности. Автотранспортным предприятиям нужна поддержка, но они не могут обратиться за этой поддержкой на региональный уровень, потому что это просто не предусмотрено. С учетом расходов на транспортную и информационную безопасность, полагаю, что надо рассматривать какие-то возможности федерального субсидирования расходов, которые бы могли покрыть хотя бы минимально необходимую часть. В настоящее время расходы одного среднего объекта инфраструктуры

на транспортную безопасность в год составляют 10–15 миллионов рублей.

На встрече победителей конкурса «Лидеры России» с Владимиром Путиным вы сказали: «Сегодня транспортная отрасль, особенно организация регулярных пассажирских перевозок, нуждается в качественных изменениях и централизованной цифровизации». В каких именно качественных изменениях, по вашему мнению, нуждается отрасль?

Начнем с малого. У людей часто нет понятных инструментов для покупки билетов заранее или отслеживания статуса транспорта. В каком-то регионе они используются, в каком-то – нет, иными словами – нет централизованного подхода. То есть я, будучи в Калининграде, собираюсь ехать, скажем, в Брянск, понятия не имею, как мне из Брянска приехать куда-то в область. Есть ли сайт у автовокзала? Отражено ли там расписание? Можно ли его отследить? Если бы у нас была информационная система федерального масштаба, в которую бы стекались данные, это уже был бы большой плюс с точки зрения удобства.

Далее – способы оплаты. В некоторых городах у нас в принципе нет оплаты картой в автобусе. Хотя бы просто банковской картой. Я уже не говорю о какой-то транспортной карте. Я считаю, что в современных условиях это должна быть обязанность перевозчика – предоставлять такую услугу пассажирам.

У нас нет централизованной системы даже на уровне регионов по сбору и анализу пассажиропотоков для принятия решений, как, например, в параллельных сферах – автоматизированная система управления дорожным движением (АСУДД). Аналогичная система может быть сделана и для пассажирского транспорта. Сейчас решения о продлении маршрута, его необходимости или введении, субсидировании и т. д. принимаются на основании мнения перевозчиков, жалоб, опыта и какой-то частичной статистики, потому что полная – это зачастую коммерческая тайна юрлица. Возможность все это собирать, агрегировать и автоматизировать есть. Тогда качество наших маршрутных систем будет на порядок выше, чем то, что мы имеем сейчас. И чем больше регионов будет в этом участвовать, тем выше будет качество.

Как на это могут повлиять санкции? И как, на ваш взгляд, их введение отразилось на транспортной отрасли?

Санкции – это, конечно же, стресс. Но цифровизацию не остановить, это неизбежный процесс. Ситуация сложная, но не тупиковая. Да, на комплектующие для цифровых систем существенно вырос спрос. Все решаемо, так как наши люди умеют и быстро реагировать, и переналаживать производство. Я считаю, что можно и нужно планировать какие-то глобальные проекты и пытаться их внедрять. Однако мы должны понимать: сбор и анализ данных – это не быстро, но результат того стоит.

На Калининградскую область санкции, конечно же, повлияли. Произошла полная перестройка грузопотоков, более задействовано морское направление. С другой стороны, и новые возможности открылись, потому что появились новые поставщики, перестроились логистические цепочки, появились в Калининградской области резиденты технологических парков и т. д. Подытожу. Я считаю, что любая негативная ситуация дает толчок к чему-то новому, например, к импортозамещению, развитию новых технологий, активизации промышленного производства и т. п. К сожалению, многие россияне пока недооценивают продукцию, произведенную в своей стране. Сегодня мы можем переломить это мнение: показать, что у нас есть качественное производство, новые и современные технологии, грамотные специалисты, способные реализовать различные проекты. Это дорогого стоит. ■

Беседовал Александр Никитушин

Фото из личного архива Алены Беликовой



РАДИОСВЯЗЬ И БЕЗОПАСНОСТЬ

В течение нескольких месяцев ситуация с уровнем безопасности в России и мире коренным образом изменилась. Проведение специальной военной операции на территории ЛДНР привело к тому, что страны Запада показали свое истинное лицо. Компании, которые ранее поставляли различное оборудование в Россию, ушли с рынка или приостановили поставки.

На текущий день вопрос о безопасности в России в местах массового скопления и на объектах транспортной инфраструктуры и топливно-энергетического комплекс стоит остро. Ряд иностранных компаний в течение длительного времени поставляли средства радиосвязи в Россию, тем самым «подсадив» на свое оборудование крупнейшие ключевые, стратегические объекты страны. Что привело к деградации на рынке гражданской радиосвязи и зависимости от иностранных поставок.

С появлением в России требований к транспортной безопасности и к техническим средствам обеспечения транспортной безопасности компания «Аргут» уделяет этим вопросам особое внимание. На первом этапе были сертифицированы средства радиосвязи, согласно требованиям ПТБ и ОТИ. На втором этапе мы подготовили и вывели на рынок радиооборудование с отечественным ПО.

Работая в сфере транспортной безопасности, мы отметили, что в данной области есть некоторые нюансы, с которыми мы столкнулись: большинство ОТИ и объектов ТЭК использует оборудование полностью иностранного происхождения. На первый взгляд, ничего опасного в этом нет, и ранее на этом внимание не акцентировалось.

Стоит отметить, данный факт нарушает:

- Поручение Президента РФ от 27.02.2016 г. № 369 (об импортозамещении, импортонезависимости);
- Указ Президента РФ от 09.05.2017 г. № 203 (о киберугрозах);
- Федеральный закон от 26.07.2017 г. № 187-ФЗ «О безопасности критической информационной инфраструктуры РФ».

Крупнейшие транспортные узлы международного и федерального значения (морские порты, аэропорты) используют оборудование



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

радиосвязи иностранного происхождения (Motorola, ICOM, Yaesu, Kenwood, Hytera и др.), это делает данные объекты уязвимыми к внешнему воздействию. А именно: дистанционное отключение, использование в качестве инструмента давления для принятия решений, провокации, акты незаконного вмешательства и террористические угрозы.

На текущий день оборудование радиосвязи Motorola, ICOM, Yaesu, Kenwood, ранее поставляемое в Россию, либо совсем не поставляется под предлогом временного прекращения поставок по причине проведения СВО (например, Motorola), либо имеет большие сроки поставки (ICOM, Yaesu, Kenwood) и т. д. Заполнение образовавшейся ниши крупной иностранной компанией, как Hytera, приведет к зависимости всех ключевых транспортных объектов от иностранной конъюнктуры.

Стоит отметить:

- На текущий момент большинство объектов транспортной инфраструктуры, топливно-энергетического комплекса, имея оборудование Motorola, ICOM, Yaesu, Kenwood и т. д., испытывают или будут испытывать проблемы с возможностью дооснащения оборудованием этих брендов. Сложность данной ситуации заключается в том, что если на объекте стоит система управления радиосвязи (к примеру, Motorola), то другое оборудование туда не поставит. Технически это невозможно, так как оно не может быть интегрировано в данную архитектуру радиосвязи.
- Есть вероятность дистанционного отключения такого оборудования, что ставит под угрозу нормальную работу этих объектов (как пример: отключение средств радиосвязи на территории Донбасса в 2014 году).
- Эти бренды принадлежат компаниям из так называемого списка недружественных стран, что ставит, в свою очередь, в принципе под угрозу безопасность стратегически важных объектов нашей страны. Существуют пакеты санкций (например, от 09.03.2022 г. о запрете поставок телекоммуникационного и навигационного морского оборудования в Россию), они ограничивают поставку подобного оборудования.

Исходя из вышесказанного, можно констатировать: существует вероятность небезопасного использования подобного оборудования в ТЭК и на ОТИ. Тем самым видна уязвимость этих объектов, что может сказаться на безопасности, экономике и промышленности нашего государства в целом.

Стоит отметить, существуют:

1. ФЗ №187, вступивший в силу с 1 января 2018 года. Данный закон предназначен для регулирования отношений в области обеспечения безопасности объектов информационной инфраструктуры РФ, функционирование которых критически важно для экономики государства.
2. Федеральный закон от 09.02.2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности». Его цель – устойчивое и безопасное функционирование транспортного комплекса, защита интересов личности, общества и государства в сфере транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства.

3. Постановления Правительства РФ № 969, 1640, 1633, 2201, 1642, 1605, 1651, 1635 и др. указывают на требования к техническим средствам, оснащение и требования к антитеррористической защищенности объектов транспортной инфраструктуры и т. д.

К сожалению, ФЗ №187 и №16 идут параллельно, и их сложно сочетать друг с другом.

Мы предлагаем добавить к требованиям технических средств:

1. Как минимум, чтобы на оборудовании, имеющем сертификат технического средства транспортной безопасности, обязательным пунктом являлось наличие российского программного обеспечения. Как максимум, это оборудование, сделанное в России (к примеру, обязать локализацию производства радиосвязи в России иностранными компаниями). Мы понимаем, что на текущий день сектор российской микроэлектроники имеет ряд слабых сторон: наличие компетенции в производстве компонентов микроэлектроники. Поэтому целесообразно, чтобы оборудование работало на российском софте в случае изготовления за рубежом.
2. Исключить получение сертификатов технического средства транспортной безопасности, морского и речного регистра, регистрации Росавиации на оборудование из недружественных стран.
3. Запретить поставку оборудования тех компаний, которые покинули, приостановили деятельность, поддержку и гарантийное обслуживание продукции на территории России.

Компания «Аргут» имеет свои собственные решения радиосвязи на основе оборудования, локализованного и имеющего статус российского происхождения, а также смешанного типа. Компания успешно реализовала оснащение системой радиосвязи ряда объектов федерального значения, таких как, например, Крымский мост и федеральная трасса «Таврида».

На текущий момент мы можем готовить оборудование радиосвязи для морской портовой инфраструктуры, а также для авиационных служб. Рассматриваем возможность локализации, но это вопрос времени. Однако, в случае возвращения в полном объеме указанных ранее брендов после завершения СВО или поглощения отечественного рынка другими крупными мировыми иностранными компаниями, эти начинания сойдут на нет. ■

ДОПУСК ПО БИОМЕТРИИ



Министерство цифрового развития, связи и массовых коммуникаций Российской Федерации предложило провести в 2022–2023 годах эксперимент по допуску пассажиров в зону транспортной безопасности аэропорта с помощью единой биометрической системы (ГИС ЕБС).

Соответствующий проект постановления Правительства РФ, подготовленный ведомством, был размещен на портале нормативных правовых актов в конце июля.

«Провести с 1 октября 2022 г. по 1 сентября 2023 г. эксперимент по организации допуска пассажиров в зону транспортной безопасности аэропорта при входе в пункт предполетного досмотра и воздушного судна гражданской авиации с использованием единой информационной системы персональных данных, обеспечивающей обработку, включая сбор и хранение биометрических персональных данных, их проверку и передачу информации о степени их соответствия предоставленным биометрическим персональным данным физического лица», – говорится в проекте документа.

Из него следует, что в качестве площадки для проведения эксперимента выбран международный

аэропорт Шереметьево. Эксперимент пройдет в два этапа, а задействовать в нем, помимо Минцифры и Росавиации, планируется Минтранс, МВД, ФСБ и Роскомнадзор. Участие в эксперименте могут принять добровольцы старше 18 лет, предоставив согласие на обработку биометрических персональных данных.

Согласно проекту Минцифры, при контроле посадки пассажира в самолет служба пассажирских перевозок должна будет по электронной базе данных проверить информацию о прохождении им досмотра. При этом сотрудники транспортной безопасности в целях защиты объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от незаконного вмешательства вправе просить пассажира, прошедшего биометрическую аутентификацию, предъявить документ, удостоверяющий личность. ■

<https://tass.ru>

Фото: shutterstock.com

ЭШЕЛОНИРОВАННАЯ ЗАЩИТА

Побочным эффектом цифровизации в сфере транспорта и логистики (Тил) стало появление ряда уязвимостей, делающих компании практически беззащитными перед кибератаками. Наблюдается активное расширение поверхности кибератак: растет количество систем в морских, железнодорожных, автомобильных и авиаперевозках, логистике и доставке грузов, которые могут быть подвержены действиям хакеров.

Это происходит, во-первых, из-за более широкого использования новых коммуникационных и беспроводных каналов. Сети, увязывающие поезда с пунктами управления движением, например, GSM-Railway – это удобная возможность в режиме реального времени получать телеметрическую информацию с любого транспортного оборудования, и эти же сети могут стать каналом подключения для злоумышленников. Чем теснее связь операционных технологий (ОТ) и внутренних ИТ-устройств, тем больше у хакеров открывается возможностей найти уязвимое место для проникновения в КИИ. Ситуация ухудшается тем, что удаленный доступ, контроль неисправностей и их устранение на оборудовании зачастую идут через уязвимые интерфейсы. Прибавьте к этому последствия ухода иностранных поставщиков с российского рынка, чьи решения пользовались компании Тил: обновления больше не поставляются, а значит, эти компании остаются с решениями, в которых не закрыты уязвимости.

Во-вторых, недостаточная осведомленность сотрудников в области кибербезопасности может стать причиной того, что, сознательно или нет, сотрудник сам создает возможность для злонамеренных действий. Например, человек подключает внешнее устройство к АРМ ДСП МАЛС (рабочее место дежурного по станции маневровой автоматической локомотивной сигнализации). Если внешнее устройство заражено, то это равносильно тому, что открылась дверь хакеру.

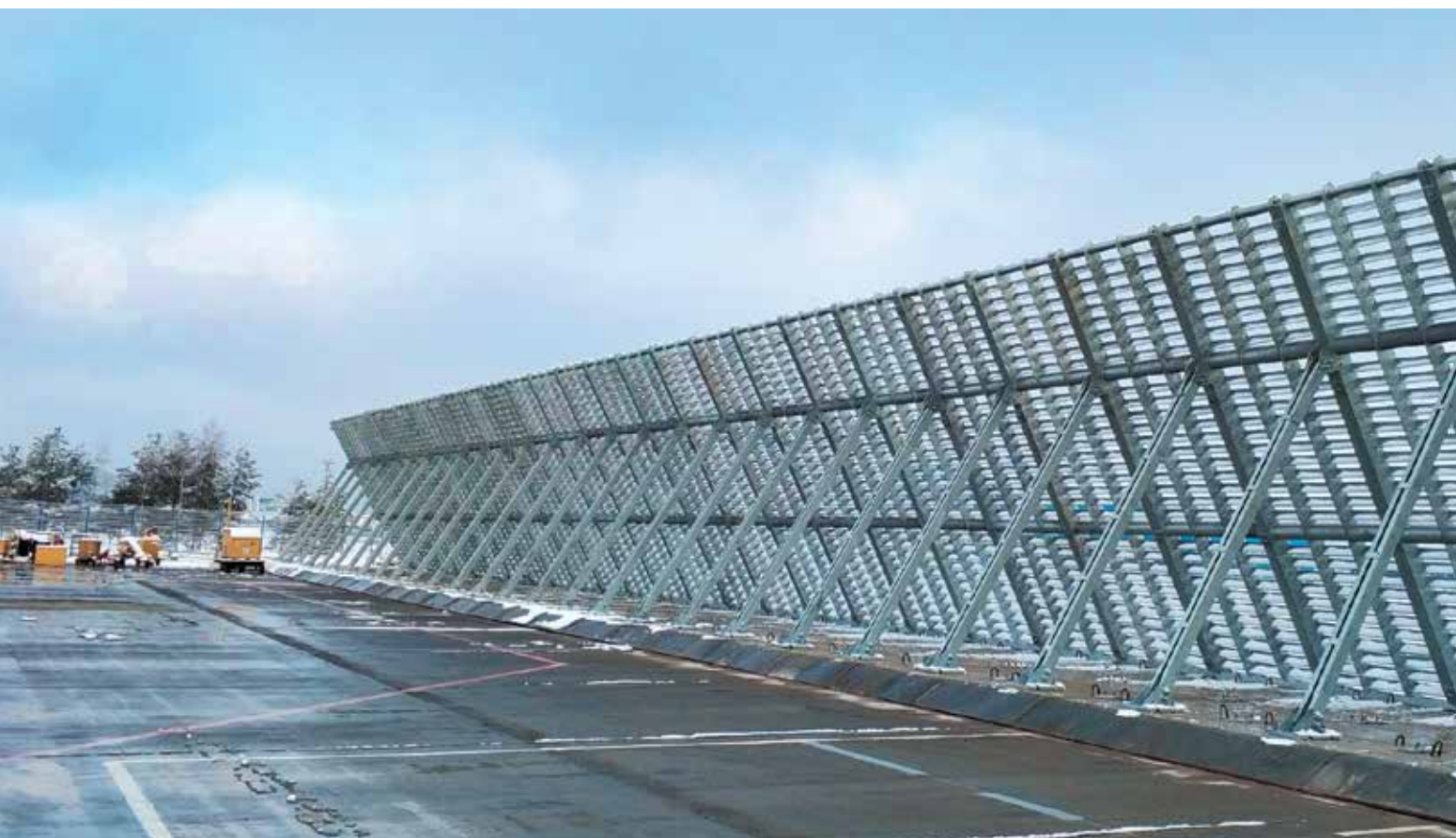
В-третьих, сказывается нехватка квалифицированных кадров, которые могут обеспечить защиту информационных систем в сфере Тил в условиях высокой интенсивности кибератак.

ПЕРВООЧЕРЕДНЫЕ ДЕЙСТВИЯ – УСТРАНИТЬ УЯЗВИМОСТИ

Негласное противопоставление бумажной безопасности и реальной защиты уходит в прошлое. Выполнение технических мер Приказа ФСТЭК России № 239, обязательного для предприятий-субъектов КИИ, выбор средств защиты для этой задачи перестают делаться для галочки. Осмысленное движение в сторону создания эшелонированной защиты набирает обороты вместе с запросом на замену иностранных решений: промышленные межсетевые экраны, системы защиты рабочих станций, системы автоматизации реагирования на инциденты. Интерес и поиск отечественных аналогов именно в этом направлении определяется простыми, но эффективными рекомендациями к защите ОТ-инфраструктур, которыми руководствовалась компания InfoWatch ARMA при разработке собственных решений:

1. Встраивание СЗИ на границах ИТ и ОТ-инфраструктур, сегментирование сетей, разделение корпоративной и технологической сети.
2. Обеспечение безопасности рабочих станций и серверов – через них происходит установка зараженных флешек и запуск программ с вредоносным ПО.
3. Единичные и разрозненные внедрения средств защиты не дадут должного эффекта: специалисту ИБ нужно видеть всю цепочку событий, которая может привести к инциденту, и автоматизировать реакцию на него. В условиях нехватки кадров только оперативное срабатывание поможет избежать распространения атаки на всю поверхность. ■

Игорь Душа, директор по развитию продуктов InfoWatch ARMA



РОССИЙСКИЕ ИННОВАЦИИ НА СТРАЖЕ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Компания «ИВК АИР ГРУПП» вот уже более 12 лет является лидером на рынке высокотехнологичных инженерных решений в сфере строительства и реконструкции аэродромных объектов. Продукция «ИВК АИР ГРУПП» успешно применяется на всей территории России, а также в Белоруссии, некоторые из решений компании не имеют аналогов в мире. Вся разработанная документация протестирована, имеет сертификаты и необходимые нормативные документы.

Успешный опыт в модернизации транспортной инфраструктуры компании «ИВК АИР ГРУПП» уже нашел свое отражение в сотрудничестве с крупными отечественными компаниями при работе над такими проектами, как чемпионат мира по футболу 2018 года, Олимпийские игры 2014 года в Сочи,

Универсиада 2014 года, саммит АТЭС 2012 года.

За годы своей работы компания «ИВК АИР ГРУПП» участвовала практически во всех знаковых строительных проектах нашей отрасли: олимпийские объекты в Сочи; строительство и реконструкция аэропортов Внуково,

Шереметьево и Домодедово (Москва), аэропортов городов Геленджик, Анапа, Сочи, Магас, Воронеж, Самара, Владивосток и многих других.

Среди разработок компании есть модель мобильного струеотклоняющего экрана (щита) – продукта, который позволяет зна-



чительно усовершенствовать организацию рабочей зоны аэропорта, обеспечивая высокую гибкость при планировании ее участков и сохраняя безопасность на требуемом уровне.

Струеотклоняющие щиты (экраны) применяются для защиты от реактивной струи воздуш-

ных судов, зданий и сооружений аэропорта, перрона, мест стоянки самолетов, рулежных дорожек, зон погрузки багажа и т. д. Они защищают территорию от песка, гравия или других объектов, которые могут подниматься и переноситься на большие расстояния под воздействием турбореактивных и турбовинтовых двигателей самолетов. Щиты устанавливаются на местах стоянок, площадках для гонки двигателей и других местах аэродрома, где газовоздушные струи могут оказать неблагоприятное воздействие на окружающую среду и прилегающую территорию.

Главное преимущество щитов «ИВК АИР ГРУПП» – их мобильность. Обычные конструкции стационарны: щиты устанавливаются на заглубленный фундамент, что ведет к дополнительным расходам и увеличению сроков проекта. Щиты от «ИВК АИР ГРУПП» устанавливаются на транспортабельные железобетонные плиты, которые обеспечивают мобильность конструкции и не требуют разработки проектной документации для установки.

Разработка конструкции струеотклоняющего экрана (щита) велась при непосредственном участии Федерального государствен-

ного унитарного предприятия «Центральный аэрогидродинамический институт имени профессора Н. Е. Жуковского» (ФГУП «ЦАГИ») и крупнейшего в России специализированного института бетона и железобетона – НИИЖБ им. А. А. Гвоздева.

В настоящий момент струеотклоняющие щиты (экраны) уже установлены на ряде стратегических для России аэродромных объектов, среди которых: аэродром Дягилево в Рязани, авиабаза ВКС России «Энгельс-2» в Саратовской области, аэродром Земля Франца Иосифа, испытательная база ФКП «ГкНИПАС» в Московской области, а также аэропорт Домодедово, аэродром Ахтубинск в Астраханской области и Минский завод гражданской авиации в Беларуси.

«ИВК АИР ГРУПП» также активно внедряет использование полимерных труб, которые давно и успешно применяются в транспортной инфраструктуре. Главным преимуществом является их экономическая выгода и значительное сокращение трудозатрат.

Такие трубы были задействованы при реконструкции аэропортов Внуково, Домодедово, Шереметьево, а также на космодроме Восточный и на аэродроме Левашово. ■



ПОЛНОСТЬЮ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ СИСТЕМА

В Автоматизированной информационной системе оформления воздушных перевозок (АИС ОВП) будет использоваться только российское программное обеспечение. Обновленные требования к системе и защите содержащейся в ней информации утверждены Постановлением Правительства РФ от 08.08.2022 № 1393, которое вступило в силу 30 октября 2022 года.

Документ подготовлен для защиты отечественной системы бронирования авиабилетов от возможных санкций со стороны недружественных государств и безопасности персональных данных россиян, бронирующих билеты на внутренние рейсы.

Согласно обновленным требованиям исключительные права на АИС ОВП должны принадлежать либо государству, либо организации, среди учредителей и руководителей которой нет иностранцев или россиян с двойным гражданством. Кроме того, автоматизированная система и все ее элементы не должны иметь функций принудительного обновления и управления из-за рубежа.

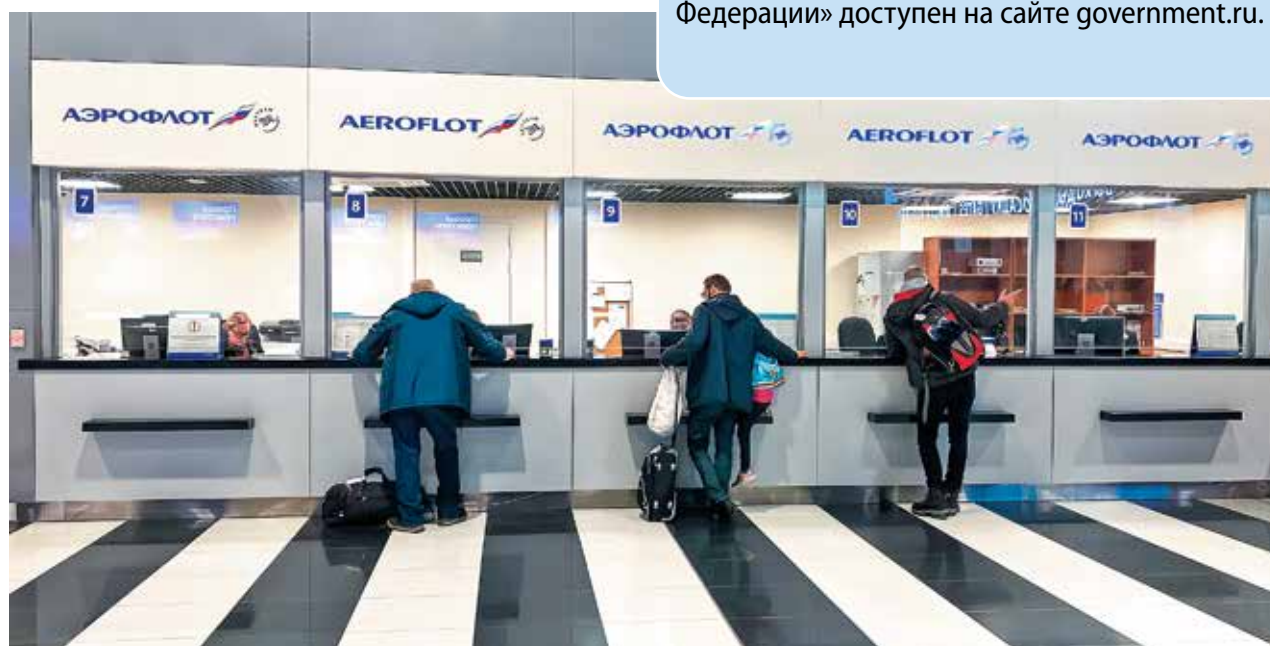
Решение позволит избежать сбоев в воздушных перевозках, которые могут возникнуть, если собственники зарубежных информационных систем введут ограничения на их использование.

Гарантийное обслуживание АИС ОВП будут вести только российские организации, а ее базы данных, серверы и другая технологическая инфраструктура будут размещаться исключительно на территории России.

Ведущие российские авиакомпании должны были интегрировать свои системы бронирования авиабилетов с АИС ОВП к концу октября 2022 года.

По материалам <http://government.ru>
Фото: shutterstock.com

Текст Постановления Правительства РФ от 08.08.2022 № 1393 «Об утверждении требований к автоматизированной информационной системе оформления воздушных перевозок, к базам данных, входящим в ее состав, к информационно-телекоммуникационной сети, обеспечивающей работу указанной автоматизированной информационной системы, к ее оператору, а также мер по защите информации, содержащейся в ней, и порядка ее функционирования и изменении и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации» доступен на сайте government.ru.



НОВЫЕ ПРАВИЛА БЕЗОПАСНОСТИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ОБЪЕКТАХ

1 сентября вступил в силу Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 27.01.2022 № 20 «Об утверждении Правил нахождения граждан и размещения объектов в зонах повышенной опасности, выполнения в этих зонах работ, проезда и перехода через железнодорожные пути».

Транспортное ведомство и ОАО «РЖД» не стали актуализировать действующий документ, утвержденный в 2007 году, а разработали новый, с учетом изменившихся рисков и угроз.

В новой редакции правил устанавливается запрет на проезд снаружи поездов, на автосцепных устройствах и других элементах железнодорожного подвижного состава. Не допускается нахождение пассажиров на подножках и переходных площадках состава. Запрещается использование летательных аппаратов и лазерных указок.

Также под запретом использование музыкальных инструментов и средств звукоусиления, наушников для прослушивания музыки (кроме слуховых аппаратов) во время нахождения на пассажирской платформе, железнодорожном переезде, путях.

Отдельным пунктом выделен запрет на препятствование функционированию технических средств обеспечения транспортной безопасности.

Запрещается проникать в производственные помещения и на огражденную территорию объекта транспортной инфраструктуры и предпринимать действия, имитирующие совершение противоправных действий либо подготовки к их совершению, препятствующие работе железнодорожного транспорта, включая распространение заведомо ложных сообщений.

Кроме того, в документе перечислены условия и нормативно-правовая база, которых необходимо придерживаться при размещении объектов и выполнении работ в зонах повышенной опасности. ■

По материалам <https://pr-tb.ru>



РЕШЕННЫЕ И НЕРЕШЕННЫЕ ВОПРОСЫ

Транспортная безопасность и безопасность на железнодорожном транспорте – в центре внимания ассоциации «Желдорразвитие».



Александр Кисьюко, президент ассоциации «Железнодорожное развитие», член Общественного совета при Минтрансе России

Особое внимание обеспечению транспортной безопасности на пассажирском железнодорожном транспорте Ассоциация участников рынка пассажирских перевозок, сервиса, туризма, железнодорожной техники и технологий, являющаяся членом Союза транспортников России, стала уделять после выхода в апреле 2017 года Постановления Правительства РФ № 495

«Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности...».

При всей важности усиления внимания пассажирских железнодорожных компаний дальнего и пригородного сообщения вопросам обеспечения транспортной безопасности на подвижном составе, в пассажирском железнодорожном комплексе отмечалась перегруженность требований мероприятиями, не оказывающими прямого влияния на безопасность перевозки пассажиров. Дополнительные затраты на незамедлительную реализацию всех требований оценивались экспертами в сумму, превышающую 30 млрд рублей ежегодно, что было не по силам пассажирским компаниям, ОАО «РЖД» и региональным бюджетам.

Определенным шагом для снижения дополнительной нагрузки на перевозчиков стал выход Федерального закона от 02.08.2019 года № 270 «О внесении изменений в Федеральный закон «О транспортной безопасности» и отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам обеспечения транспортной безопасности». Основной эффект от оптимизации затрат на обеспечение транспортной безопасности ожидается от разработки подзаконных актов к данному Федеральному закону и реализации заложенных в нем мер, а также в рамках проводимой Правительством РФ работы по реализации механизма «регуляторной гильотины».

С выходом Постановления Правительства РФ № 1653 от 10.10.2020 года «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для транспортных средств железнодорожного транспорта» допускается разработка и утверждение паспорта транспортного средства для группы транспортных средств, следующих в составе одного поезда, даны временные рамки для оснащения транспортного средства в соответствии с утвержденным паспортом транспортного средства техническими средствами обеспечения транспортной безопасности.

В 2022 году в Государственной Думе в первом чтении поддержан проект федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон от 9 февраля 2007 года № 16-ФЗ...». Принятие указанного федерального закона освободит персонал (экипажи) транспортных средств от выполнения несвойственных функций и заменит инструктажем затратную аттестацию персонала подразделений обеспечения транспортной безопасности.

Вместе с тем в части оптимизации затрат пассажирских железнодорожных компаний дальнего и пригородного сообщения на выполнение требований по обеспечению транспортной безопасности остается много нерешенных вопросов.

Так, по мнению АО «Федеральная пассажирская компания», целесообразно ускорить разработку и выпуск нормативных правовых актов по внедрению электронных паспортов обеспечения транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры и (или) паспорта транспортной безопасности транспортного средства. Для работы в подразделениях обеспечения транспортной безопасности, помимо лиц, имеющих среднее профессиональное и (или) высшее образование, предлагается дать возможность участвовать и лицам со средним общим образованием, что позволит расширить круг лиц, которые могут выполнять работы, непосредственно связанные с обеспечением транспортной безопасности, и будет способствовать увеличению в транспортной отрасли количества рабочих мест.

Учитывая специфику железнодорожного пригородного сообщения, по мнению пригородных

пассажиры компаний, целесообразно исключить нахождение группы быстрого реагирования в поездах пригородного сообщения, ограничившись нахождением в транспортных средствах работников, аттестованных по категориям 5 и 6, с возложением на них функций передачи нарушителей представителям органов внутренних дел либо группам быстрого реагирования по пути следования.

Определенную обеспокоенность ассоциации «Желдорразвитие» вызывает и состояние безопасности на железнодорожном транспорте, связанное с проблемами совершения противоправных действий в пассажирских поездах, ставящих под угрозу жизнь и здоровье пассажиров и работников поездных бригад. Статистика грубых нарушений правил проезда за 2021–2022 годы на поездах формирования члена ассоциации АО «Федеральная пассажирская компания» свидетельствует о том, что на сегодняшний день данная проблема остается актуальной.

В связи с этим ассоциацией «Желдорразвитие» было инициировано рассмотрение в августе 2022 года на заседании Комитета по железнодорожному транспорту Союза транспортников России и в сентябре 2022 года на Координационном совете по законодательской деятельности Минтранса России вопросов внесения изменений в Кодекс административных правонарушений РФ и Уголовный кодекс РФ, предусматривающих удвоение штрафов за грубые нарушения правил проезда на железно-

дорожном транспорте и введение уголовной ответственности за применение насилия в отношении персонала (экипажа) транспортного средства.

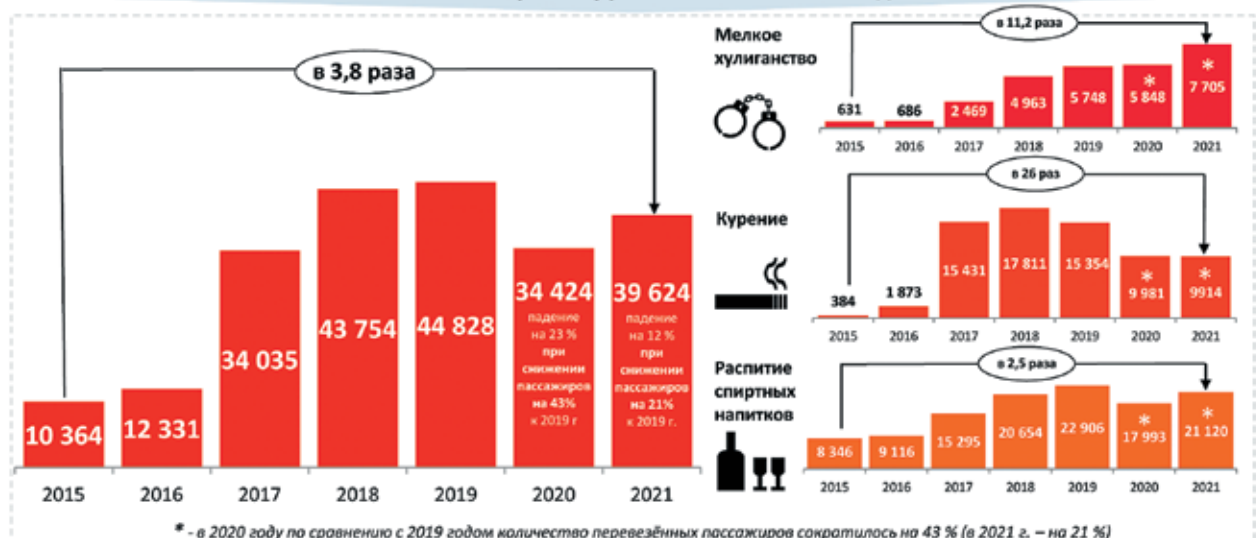
Отмечу также предметную работу экспертов ассоциации в 16 координационных, общественных советах, комиссиях и рабочих группах, в том числе в Межведомственной рабочей группе Минтранса России по подготовке предложений в проекты нормативных правовых актов, направленных на обеспечение транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств железнодорожного транспорта, рассмотрение проблем обеспечения транспортной безопасности и безопасности на транспорте на научно-практических форумах, выставках, круглых столах, общественных советах заинтересованных отраслевых структур с направлением резолюций и рекомендаций в органы исполнительной власти.

Новые возможности в работе по совершенствованию законодательства в области обеспечения транспортной безопасности открывает взаимодействие членов Союза транспортников России с созданными при Комитете по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры Государственной Думы Российской Федерации Подкомитетом по железнодорожному транспорту и Подкомитетом по обеспечению транспортной безопасности и бесперебойного функционирования транспортной системы.

Ассоциация «Желдорразвитие» планирует и дальше продвигать предложения по решению обозначенных в статье вопросов. ■

Динамика правонарушений в поездах дальнего следования (2015 – 2021 гг.)

Статистика правонарушений с 2015 по 2021 год



Федеральная пассажирская компания





НОВОСИБИРСК
АВТОДОР



ТЕХНОДОР

РОСИНСТАЛ



ПРОЕКТ



ТЕХНАДЗОР



ПРОЕКТИРОВАНИЕ
СТРОИТЕЛЬСТВО
РЕКОНСТРУКЦИЯ
КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ
РЕМОНТ И СОДЕРЖАНИЕ

**ИНЖЕНЕРНАЯ ГРУППА
КОМПАНИЙ
«НОВОСИБИРСКАВТОДОР»**

630099, г. Новосибирск,
ул. Каменская, 19
Тел.: 8 (800) 700-84-00
E-mail: info@nskavd.ru
Сайт: nskavtodor.ru

ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ 2022

На полях Форума «Транспорт России», который пройдет в Гостином дворе с 15 по 17 ноября в рамках Транспортной недели, лидеры отрасли и представители власти обсудят ключевые темы для транспортной сферы 2022 года.

Программа Форума разделена на три основных блока, каждому из которых будет посвящен один из дней мероприятия: Стратегия, Инфраструктура и Перевозки, Международные транспортные коридоры.

Тема первого дня Форума – Стратегия. Деловая программа начнется с пленарной дискуссии с участием руководства Правительства Российской Федерации по теме «Транспорт России. Стратегия роста в новых условиях». Ключевые векторы дискуссии: перераспределение грузопотоков и расширение транспортной инфраструктуры, проекты по цифровизации и транспортное машиностроение.

Во второй день работы внимание спикеров будет обращено на инфраструктуру перевозок. Эксперты также рассмотрят новые условия в организации обслуживания транспортной техники и подходы по обеспечению безопасности пассажиров. Департаментом транспортной безопасности Министерства транспорта Российской Федерации будет проведена Конференция «Транспортная безопасность: от замысла к практической реализации и долгосрочной стратегии развития». Тема конференции обусловлена тем, что в феврале 2022 года исполнилось 15 лет со дня издания Федерального закона от 9 февраля

2007 года № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», который сформировал в России действующую систему мер по защите объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства, в том числе террористической направленности. Концепция конференции предусматривает обсуждение основных вопросов реализации законодательства в области транспортной безопасности по видам транспорта путем рассмотрения взглядов и мнений представителей органов государственной власти, предприятий транспортной отрасли, общественных организаций, а также пользователей транспортных услуг.

Тема третьего дня Форума – Международные транспортные коридоры. В заключительный день, посвященный международной повестке, состоится сессия «Заря с Востока»: значение торговли со странами Азии для российской экономики и способность транспорта ее обеспечить», организованная Общественным советом при Министерстве транспорта Российской Федерации, а также мероприятия с участием руководителей транспортных ведомств дружественных стран и представителей иностранного дипломатического корпуса в Москве. ■



В ЗОНЕ ОСОБОГО ВНИМАНИЯ

Автовокзал «Липецк» – крупнейший объект транспортной инфраструктуры подобного класса в Липецкой области. В связи с уменьшением пассажиропотока в феврале нынешнего года категория объекта была изменена на 3-ю, однако все проводимые в настоящее время мероприятия по обеспечению транспортной безопасности продолжают исполняться по высшей (1-й) категории, присвоенной изначально.

Автовокзал сдан в эксплуатацию в октябре 1992 года. Средний пассажиропоток в настоящее время составляет 3000–3300 человек в сутки (до пандемии этот показатель варьировался от 4000 до 4500 человек в сутки). Территория объекта – 30 000 квадратных метров, 5000 из которых занимает здание, остальную площадь – пригородные и междугородные перроны, технические стоянки для транспортных средств, а также зеленые насаждения и элементы благоустройства.

Коллектив автовокзала «Липецк», насчитывающий 55 сотрудников, вот уже на протяжении 30 лет в безостановочном, круглосуточном режиме выполняет все необходимые функции по оказанию услуг пассажирам и перевозчикам при осуществлении регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом и не только. В составе автовокзала работает гостиница (29 номеров), а также комплекс обслуживания автобусов.

Ежедневно от автовокзала отправляется более 220 рейсов, заключены договоры с 37 автотранспортными предприятиями. Доля внутриобластных маршрутов составляет около 70 %. Основные меж-

региональные направления – Центральный и Приволжский федеральные округа (Москва, Саратов, Воронеж, Белгород, Пенза, Тамбов, Курск, Брянск, Орел, Тула, Саранск, Ульяновск и др.), а также город-герой Севастополь. Пропускная способность (мощность) объекта – 21 перрон с возможностью отправления 12 000 пассажиров в сутки.

ДОСМОТР И КОНТРОЛЬ

В связи с понижением категории объекта, согласно требованиям по обеспечению транспортной безопасности и с учетом текущей ситуации в мире, никаких послаблений не последовало. На объект привлечено аккредитованное подразделение транспортной безопасности, в штате которого достаточно большое количество сотрудников – при этом большинство из них работает круглосуточно. Весь персонал подразделения аттестован в соответствии с Федеральным законом от 09.02.2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности». Проведена оценка уязвимости, разработан и реализован план обеспечения транспортной безопасности, составлены вну-





Александр Хальзев, начальник автовокзала «Липецк»

тренние организационно-распорядительные документы.

Вся территория автовокзала является зоной транспортной безопасности, разделенной на соответствующие секторы. Зал ожидания (первый и второй этажи) – сектор свободного доступа, проход в который осуществляется через центральный вход, являющийся, в свою очередь, контрольно-пропускным пунктом. Здесь размещены устройство бесконтактного досмотра багажа (интроскоп, сертифицированный согласно Постановлению Правительства РФ от 26.09.2016 г. № 969), а также рамочный металлоискатель для личного досмотра.

Особую благодарность хотелось бы выразить руководству Липецкой области, которое в свое время приняло решение о размещении на автовокзале опорного пункта полиции. Таким образом, помимо подразделения транспортной безопасности на объекте ежедневно дежурят сотрудники полиции, молниеносно реагирующие на любые нештатные ситуации.

После прохождения досмотровых мероприятий пассажир приобретает билет в кассе или, если билет куплен через интернет, может пройти на перрон. Выходов на перроны два – к пригородным или междугородным рейсам. Логистика движения и степень информирования при этом играют ключевую роль в разделении потоков пассажиров.

У выходов на перроны начинается перевозочный сектор зоны транспортной безопасности,

в связи с чем они также являются контрольно-пропускными пунктами, оборудованными турникетами с системой штрихкодирования билетов. Каждому билету, купленному в кассе или в интернете, присваивается уникальный штрихкод, который в целях перемещения в указанный сектор необходимо приложить к сканеру. При использовании электронного билета к сканеру прикладывается штрихкод, выводимый на экран смартфона, а сам билет можно не распечатывать.

Нужно отметить, что, согласно Федеральному закону от 09.02.2007 г. № 16-ФЗ, мы не допускаем на перрон провожающих. Исключения – маломобильные группы населения: по региональному законодательству сопровождающему такого пассажира положен бесплатный билет. То есть в любом случае на перрон все пассажиры проходят с соблюдением условий допуска (проездной документ или пропуск установленного вида).

ПРОПУСКНОЙ РЕЖИМ

Въезд на территорию автовокзала и выезд также осуществляется через контрольно-пропускные пункты. Выполняются мероприятия досмотра транспортных средств и оформления пропусков.

На автовокзале разработаны положения о пропускном и внутриобъектовом режимах. Сотрудникам на период действия трудовых отношений в рамках Постановления Правительства РФ от 08.10.2020 г. № 1642 выдаются постоянные пропуска установлен-

ных видов после согласования их выдачи с компетентными органами. Сами бланки таких пропусков, как и порядок их выдачи, включая материальные, личные и транспортные, также согласованы с соответствующими службами.

Административный блок – это технологический сектор зоны транспортной безопасности, проход в который невозможен по билету. Здесь размещается административно-управленческий персонал, кассиры, диспетчеры, инженеры отдела эксплуатации и другие сотрудники автовокзала.

Объект оборудован сертифицированными инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности, включая видеокамеры (которых в настоящее время более 70), регистраторы, СКУДы и др. Специализированный персонал, помимо сотрудников подразделения транспортной безопасности, также отслеживает ситуацию на объекте посредством указанных технических устройств.

Пассажиры и посетители объекта, а также персонал и члены экипажей автотранспортных предприятия проинформированы о внутриобъектовом и пропускном режимах в доступной и наглядной форме.

За период действия Федерального закона от 09.02.2007 г. № 16-ФЗ «главные ворота» города Липецка повидали немало различных ситуаций, в том числе нештатных. Было несколько случаев привлечения физических лиц по статье 11.15.1 КоАП РФ «Нарушение требований в области транспортной безопасности». Так, в одном случае пассажир перепрыгнул через турникет, выбежал за чем-то на перрон, не имея ни проездного документа, ни пропуска установленного вида, но тут же был задержан сотрудниками полиции. В другом случае посетитель, отказавшись от досмотра, забежал в зал ожидания объекта, бросив багаж перед рамками металлоискателя, – его также незамедлительно остановили и задержали.

«СПЯЩИЕ» РЕЙСЫ

Что касается обслуживания, ремонта и приобретения ИТСОТБ, то после введения санкций с какими-то трудностями мы не столкнулись. Наоборот, благодаря реестру сертифицированного оборудования, размещенному на сайте Федерального дорожного агентства, в прошлом году был найден поставщик с более чем приемлемыми ценами. Перед нами остро стоят другие проблемы.

Одна из них – это так называемые «спящие» межрегиональные рейсы, открываемые перевоз-

чиками не с целью оказания транспортных услуг, а с целью искусственного увеличения минимальной разницы в расписаниях между временем отправления транспортных средств, предусмотренной частью 1 статьи 7 Федерального закона от 13.07.2015 г. № 220-ФЗ. Например, открывается пять рейсов подряд, выполняется из которых только один. Соответственно, другой перевозчик уже не может открыть маршрут в границах ранее установленного, так как время «захвачено», хотя рейсы фактически не выполняются. Так вот, от автовокзала «Липецк» как начального остановочного пункта, согласно реестру межрегиональных маршрутов регулярных перевозок, должно отправляться порядка 300 межрегиональных рейсов. Фактически же действует 70.

Можно привести пример взаимодействия управления дорог и транспорта Липецкой области с региональными перевозчиками, обслуживающими регулярные перевозки по регулируемым тарифам. Здесь в безостановочном и автоматическом режиме, в том числе с применением систем отслеживания, в обязательном порядке установленных на всех транспортных средствах, контролируется каждый выполняемый рейс. И даже за несоответствие класса транспортного средства (если, например, по контракту указан автобус большого класса, а на маршрут выходит автобус малого класса) перевозчик получает штраф, не говоря уже о невыполнении рейса. Результат: регулярность таких маршрутов – практически 99 %.

Проблема со «спящими» маршрутами повсеместная. Причем это проблема не только автовокзалов и пассажиров, но и одна из причин замедления развития сферы автомобильных пассажирских перевозок, поскольку отсутствие конкуренции закономерно приводит к нежеланию перевозчиков бороться за качество предоставляемой транспортной услуги.

ВНЕ ТАРИФНЫХ ОСТАНОВОК

Еще одна проблема связана с продажей билетов в интернете. Так, например, автовокзал «Липецк» имеет свой официальный сайт и большую агентскую сеть. Порядка 20 % билетов сейчас реализуется через интернет. Мониторингом Всемирной паутины, в частности различных сторонних сайтов по продаже автобусных билетов, в том числе позиционирующих себя как агрегаторы, было выявлено следующее. Некоторые из них заключают прямой договор с перевозчиком, минуя автовокзал, и реализуют проездные документы.

Казалось бы, ничего противозаконного. Но есть одно но. Выявлены случаи, когда остановочные пункты по маршруту располагаются в черте города, отсутствуют в официальном утвержденном расписании и, конечно же, находятся на соседних с автовокзалом остановках. Не каждому потребителю такой сомнительной с точки зрения закона услуги известно, что посадка-высадка пассажиров вне тарифных остановок по межрегиональным маршрутам – грубейшее нарушение требований транспортной безопасности и правил перевозок пассажиров. Логика таких действий на указанных сайтах предельно проста: пассажир получает преимущество в виде более близкого месторасположения такой нелегальной остановки, заниженной стоимости билета и отсутствия необходимости досмотра багажа (как на автовокзале). Перевозчик получает более выгодные условия по реализации билетов, поскольку владельцы таких сайтов не несут бремя затрат на содержание здания автовокзала, обеспечения требований безопасности и многого другого, а штат таких компаний насчитывает порой два-три сотрудника, что позволяет минимизировать агентскую комиссию. При этом такие действия являются не только нарушением нескольких фундаментальных НПА сферы пассажирских перевозок, но и могут привести к более чем негативным последствиям.

Кроме того, на указанных сайтах нередко встречаются продажи билетов на якобы регулярные рейсы, по факту отсутствующие в реестре регулярных перевозок. Оформляются такие рейсы как «заказные». Это тоже нарушение правил перевозок пассажиров и медленное уничтожение экономики законопослушных перевозчиков, рейсы которых зачастую дублируются.

Таким образом, для сайтов продажи автобусных билетов (агрегаторов, агентов и др.) должны быть на законодательном уровне установлены «единые правила игры» – нормы, принципы и ответственность. А при выявлении на таких сайтах реализации билетов по межрегиональным маршрутам вне тарифных остановок либо продажи билетов на заказные рейсы под видом регулярных должны быть предусмотрены штрафы, вплоть до блокировки при повторных нарушениях.

Уверен, что сообща, вместе с перевозчиками, автовокзалами, ассоциациями и органами власти, с учетом многолетнего опыта работы профессионалов и сложившихся тенденций отрасли, мы сможем написать «правила игры», которые позволят сделать пассажирский автомобильный транспорт самым безопасным, комфортным и доступным в стране, построить лучший в мире рынок автомобильных перевозок. ■



БЕЗОПАСНОСТЬ ПРЕВЫШЕ ВСЕГО



Автовокзал «Щербинки» находится в одноименном микрорайоне Нижнего Новгорода. Он был введен в эксплуатацию 4 ноября 2015 года. Автовокзал являлся объектом транспортной инфраструктуры чемпионата мира по футболу 2018 года и стал одним из лидеров в регионе по соблюдению требований транспортной безопасности.

Наш автовокзал – уникальный объект: это был первый автовокзал, который вошел в новую концепцию транспортной инфраструктуры Нижнего Новгорода, включающую вынос городских автовокзалов и автостанций на окраину города. Что касается пропускной способности, то на сегодняшний день мы так и не вернулись к допандемийным показателям. Но можно смело говорить о том, что в пиковую нагрузку на автовокзал приезжают 6000 человек. Если считать в среднем за год, то загруженность составляет 1500-2000 человек в сутки, а вместе с пригородными маршрутами – порядка 20 000 человек. Но остановочные пункты пригорода расположены на отдельной площадке, поэтому досмотровые мероприятия касаются только автобусов.

Шесть лет назад, когда вышло Постановление Правительства Российской Федерации от 14.09.2016 г. № 924 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности...», я прошел обучение по транспортной

безопасности. Как руководитель субъекта транспортной инфраструктуры я несу за это ответственность, к тому же моя принципиальная позиция: плох тот капитан, который не был матросом.

В соответствии с требованиями по обеспечению транспортной безопасности автовокзалу была присвоена 3-я категория. Мы заключили договор с компанией, которая занимается решением вопросов в области обеспечения транспортной безопасности в сфере автомобильного транспорта и дорожного хозяйства. С ее представителями мы познакомились на одной из конференций ассоциации «Развитие автовокзалов страны». С их помощью мы провели оценку уязвимости нашего объекта, разработали план транспортной безопасности и утвердили его согласно законодательству.

После утверждения плана вместе с нашими кураторами из ФСБ и МВД была проведена огромная работа по его реализации. Так, мы создали подразделение транспортной без-

опасности, потому что 3-я категория – это однозначно образование или привлечение отдельного ПТБ для защиты объекта транспортной инфраструктуры. Мы создали свое: сумели набрать людей и аттестовать их, что очень проблематично.

Затем мы провели большую работу по оборудованию постов, оборудованию видеонаблюдения, периметрального ограждения, периметрального видеонаблюдения, организации досмотровых мероприятий (арочные и переносные металлодетекторы). Мы столкнулись с той проблемой, что на тот момент на рынке практически не было лицензированного оборудования, и приходилось доверяться производителям, которые говорили, что уже занимаются данным вопросом и в кратчайшее время все необходимые сертификаты по транспортной безопасности получают. И ни один из производителей (мы работаем с отечественными и китайскими компаниями) нас не подвел.

У многих технических средств обеспечения транспортной безопасности, к сожалению, небольшой ресурс. И сегодня мы сталкиваемся с дополнительными трудностями при обновлении оборудования. Санкции привели к сумасшедшему его подорожанию – просто в разы. Приведу конкретный пример. Раньше мы поворотную камеру приобретали за 34 тысячи рублей. А у нас таких камер четыре, и они очень востребованы (мы еще подключены к системе «Безопасный город», которая функционирует на территории Нижегородской области). Так вот сегодня одна такая камера стоит 85 тысяч рублей.

Второй момент – два-три месяца ожидания до поступления на склад. Не знаю почему, и дилеры объяснить причины не могут. Например, недавно мы пытались обновить систему внутреннего видеонаблюдения, и нам понадобилось купить специальный провод для корректной работы пожарной сигнализации при пересечении с проводами видеонаблюдения. Мы его ждали три месяца. То есть у нас в России такого провода нет, а вещь очень нужная и вполне себе конкретная.

Что касается мероприятий по антитеррористической защищенности объекта, то непосредственно на автовокзале произошло усиление: мы добавили двух сотрудников в смену, чтобы проводить более частые обходы.



*Михаил Турков,
директор ООО «Щербинки»*

Вообще, если говорить о транспортной полиции, то у нас есть такой парадокс: аэропорты и объекты РЖД попадают под их юрисдикцию, и там находятся сотрудники постоянно, а автовокзалы, к сожалению, нет. Мы сумели добиться, чтобы все-таки нас включили в маршрут объезда мобильной группы ППС: теперь они обязаны заехать к нам определенное количество раз. Но в ППС сейчас не хватает сотрудников: с февраля многие уехали защищать рубежи нашей Родины. На очередном заседании Антитеррористической комиссии в Нижегородской области при губернаторе Нижегородской области этот вопрос поднимался, но представители Росгвардии развели руками. Поэтому здесь есть сложности.

Ну и, естественно, народ стал более сознательный. Пассажиры подходят, сообщают об оставленных подозрительных предметах. Обращений огромное количество, и на каждое нужно обязательно отреагировать, но мы понимаем, что это наша безопасность и она превыше всего. Также водители стали очень внимательны – большое спасибо коллегам из автотранспортного цеха, которые очень хорошо работают со своими сотрудниками. Мы детально осматриваем автобусы. И на досмотровые мероприятия люди уже адекватно реагируют и не возражают, когда мы просим, например, открывать сумки (обычная практика на межрегиональных и международных рейсах). Граждане мобилизовались и стали проявлять больше понимания. ■

ИЗБЫТОЧНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ

В 2020 году по решению Минтранса России была проведена регуляторная гильотина с целью снизить излишнюю финансовую нагрузку на автопредприятия и оптимизировать требования, в том числе касающиеся транспортной безопасности. Однако к новым постановлениям Правительства РФ у транспортного сообщества возник ряд серьезных вопросов.

Субъекты транспортной инфраструктуры выполняют требования федеральной безопасности согласно Федеральному закону от 09.02.2007 г. № 16-ФЗ. С тех пор требования по транспортной безопасности сменились уже три раза. Сначала действовал Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 08.02.2011 г. № 42. Потом вышло Постановление Правительства Российской Федерации от 14.09.2016 г. № 924. И вот совсем недавно стали действовать Постановления Правительства Российской Федерации от 08.10.2020 г. № 1639, № 1640 и № 1642.

Согласно этим постановлениям, например, для транспортных средств отменили оценку

уязвимости и разработку планов транспортной безопасности и заменили на разработку паспортов транспортной безопасности. Если раньше план и оценку уязвимости утверждало Федеральное дорожное агентство, то паспорта транспортной безопасности уже утверждает сам субъект, а их направление в Росавтодор носит уведомительный характер. Конечно, там свои нюансы тоже есть но, тем не менее в этом плане произошло снижение нагрузки.

С другой стороны, мы, наоборот, увидели усиление требований, возлагаемых на субъекты транспортной инфраструктуры – на автовокзалы и автостанции в части привлечения подразделения транспортной безопасности (ПТБ) на объектах транспортной инфраструктуры 4-й категории. Как мы знаем, согласно требованиям по обеспечению транспортной безопасности, автовокзалы и автостанции подразделяются на четыре категории. Кроме того, есть объекты транспортной инфраструктуры автомобильного транспорта, не подлежащие категорированию, в отношении которых применяются требования Постановления Правительства РФ от 08.10.2020 № 1639. Это автомобильные вокзалы и станции, расположенные в границах населенных пунктов с численностью населения менее 100 тысяч человек, в работе которых в течение двух лет подряд не совершено и/или предотвращено ни одного акта незаконного вмешательства (за исключением заведомо ложных сообщений об угрозе совершения и/или совершении акта незаконного вмешательства) и среднесуточный пассажиропоток которых составляет менее 100 пассажиров в сутки. Очевидно, что какие-то излишние требования приведут к закрытию этих небольших автовокзалов и автостанций. И как раз для них появилось новое требование: в случае, если на объекте транспортной инфраструктуры осуществляется посадка (высадка) пассажиров, перевозка которых осуществля-



Елена Кискина,
руководитель ООО «Курганавтотранс»

ется перевозчиками иностранных государств, необходимо образовать и (или) привлечь для защиты объекта транспортной инфраструктуры ПТБ.

Естественно, изучив законопроекты, мы, члены правления ассоциации «Развитие автовокзалов страны», выслали экспертное мнение на оценку регулирующего воздействия. Я была на форуме «Безопасность на транспорте», который прошел в сентябре 2020 года в Санкт-Петербурге, и там присутствовал председатель рабочей группы, принимавший непосредственное участие в разработке этих документов. И он, и другие участники обсуждения согласились, что новые требования избыточны и почти невыполнимы. Мы прекрасно понимаем, что наша первоочередная задача, конечно же, обеспечение безопасности пассажиров. Но нужно утвердить такие требования, которые были бы реально выполнимы и действительно бы повышали уровень защищенности пассажиров. Но, видимо, сроки были сжаты, и в октябре эти законопроекты были приняты в том виде, в котором мы их обсуждали.

Тогда мы обратились по этому вопросу в Министерство транспорта. Нам сказали, что при правительстве создана межведомственная рабочая группа, которая как раз занимается вопросами по совершенствованию законодательства в области транспортной безопасности, анализирует правоприменительную практику. Возможность исполнения этих требований будет мониториться в течение года, и в случае необходимости будут приняты уточняющие формулировки. Также нам предложили по истечении года обратиться со своими предложениями.

Через год мы опять обратились в Департамент транспортной безопасности. Нам ответили, что, по мнению департамента, образование и привлечение субъектом транспортной инфраструктуры ПТБ для объектов 4-й категории, исходя из положения требований, не усматривается. И чтобы исключить противоречия в 1642-м постановлении, межведомственной рабочей группой принято решение уточнить эти формулировки и разработать соответствующий законопроект. Однако эти уточнения до сих пор не приняты.

В марте этого года, когда против России были введены санкции, ассоциация «Развитие

автовокзалов страны» подготовила обращение в адрес Правительства РФ, в котором мы изложили первоочередные меры поддержки отрасли в условиях санкций. В числе прочего мы предложили ряд мер, касающихся транспортной безопасности: отменить аттестацию экипажа транспортных средств и заменить инструктажами сотрудниками сил обеспечения транспортной безопасности; исключить привлечение ПТБ для объектов, не подлежащих категорированию; уточнить формулировку закона для объектов 4-й категории.

Очень быстро, в апреле, от Министерства транспорта пришел ответ: в марте было принято решение о переносе сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности до 31 декабря 2023 года, а в апреле в соответствии с нашими предложениями был принят федеральный закон о внесении изменений в отдельные законодательные акты, в том числе по отмене аттестации экипажа транспортных средств и заменой инструктажами в области транспортной безопасности. Что касается 1639-го постановления, нам сообщили, что здесь усматривается избыточность требований и в отношении этого проекта уже проводятся регламентные процедуры с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти. А по 1642-му постановлению, ответили, что еще работа продолжается.

Со своей стороны, в период санкций мы предприняли меры для усиления безопасности Курганского автовокзала: провели дополнительные инструктажи с каждым работником по распознаванию предметов, представляющих потенциальную угрозу пассажирам, а также порядку действий в случае их обнаружения; обеспечили информационный обмен с ФСБ по гражданам, выходцам с Украины, которые приобретают у нас билеты; провели два учения с сотрудниками на предмет обнаружения подозрительных предметов; увеличили кратность обходов помещений и территории персоналом организации. Все это мы делаем, поскольку сами заинтересованы в защищенности нашего объекта и наших пассажиров. ■



ПО ИННОВАЦИОННОМУ АСФАЛЬТУ

В российских регионах продолжается реализация национального проекта «Безопасные качественные дороги». В текущем году в нормативное состояние приведут свыше 16 тысяч километров трасс и городских улиц. Эффективность выполнения строительно-монтажных мероприятий напрямую зависит от качества проводимых работ, поэтому большое значение уделяется применяемым технологиям и материалам.

В Свердловской области в этом году впервые укладывают инновационный асфальт. Особенность смеси заключается в технологии разработки рецепта асфальтобетона и применении специальной марки битума. Состав и пропорции компонентов подбираются под актуальные климатические условия и автомобильную нагрузку.

Для испытаний был выбран участок Арамильского тракта. Здесь высокая интенсивность движения, до 30 тысяч автомобилей в сутки, и жесткие условия эксплуатации. «Весь участок ремонта составляет 11,8 километра, из них три километра мы ремонтируем по инновационной технологии. Укладываем асфальтобетон, созданный с помощью технологии объемного проектирования. Мы будем

наблюдать, как инновационный асфальт ведет себя на протяжении гарантийного и межремонтного сроков, как противостоит различным деформациям, справляется с динамическими нагрузками, колееобразованием, воздействием внешних факторов», – рассказал первый заместитель начальника управления автомобильных дорог Свердловской области Владимир Оглоблин.

По словам подрядчика, этот пилотный проект позволит вывести качество дорог на новый уровень. Отличие нового метода в том, что каменные материалы должны плотно прилегать друг к другу. Берется одна фракция щебня, рассчитывается объем пустот между камнями, они заполняются более мелкой фракцией, затем еще более мелкой, пока не

заполнится весь каркас смеси. Благодаря такой методике каркас получается более жестким. Оставшиеся пустоты заполняются особым битумом, который подбирается индивидуально для каждой климатической зоны. Так, для пилотного участка подобран такой материал, который не теряет своих свойств от -34 до $+64$ градусов Цельсия. Он не дает температурных трещин и не растекается.

Как отмечают дорожники, данная технология полностью импортнезависима и подразумевает применение только отечественных материалов.

В Тульской области используется новый ГОСТ для объемного и объемно-функционального проектирования асфальтобетонных смесей по методологиям Маршалла и Supergravel. Сейчас он применяется при устройстве верхнего слоя покрытия на трех региональных объектах. На участке Егорьевск – Коломна – Кашира – Ненашево работы по укладке верхнего слоя завершены. На трассе Тула – Белев верхний слой уложен наполовину, а на автодороге Болохово – Шварцевский этот этап только начался.

Для проведения работ инженеры-лаборанты, дорожные мастера и начальники асфальтобетонных заводов прошли обучение.

«Тульская область стала одним из регионов, где еще в 2019 году начали активно внедрять новые технологии при ремонте дорог в рамках национального проекта. Они хорошо показывают себя как при проведении работ, так и при дальнейшей эксплуатации, а потому мы будем продолжать эту практику. Использование наилучших технологий позволяет нам уменьшить образование колеи, повысить водостойкость и устойчивость покрытия.



А значит – увеличить межремонтные сроки и сэкономить средства», – подчеркнул заместитель министра транспорта и дорожного хозяйства Тульской области Игорь Сиунов.

Всего по новой технологии в регионе будет уложено почти 50 километров дорог. Работы уже завершены на 50 %.

В Рязанской области в этом году с помощью технологии объемного проектирования по методу Supergravel приведут в нормативное состояние участок Егорьевского шоссе в Клепиковском районе. Участок для укладки нового вида асфальта выбран неслучайно: Егорьевское шоссе связывает Москву и Касимов, имеет высокую интенсивность движения и входит в опорную сеть региона. Кроме того, на объекте укрепят основание дороги методом холодной регенерации, который позволяет производить дорожный ремонт с использованием старого асфальтобетонного покрытия как компонента нового. Главный плюс технологии – значительное увеличение срока службы дорожных одежд и несущей способности дороги для проезда крупногабаритного транспорта.

«Егорьевское шоссе – одна из самых загруженных трасс в регионе. Почти каждую минуту наряду с легковушками и автобусами по ней проходят большегрузные машины. Применение нового вида асфальта на этом объекте поможет решить проблему колеенообразования в процессе эксплуатации», – отметил министр транспорта и автомобильных дорог Рязанской области Вадим Решетник.

Еще в 2019 году в рамках нацпроекта был создан Реестр новых и наилучших технологий, материалов и технологических решений повторного применения. По данным ФАУ «РОСДОРНИИ», на сегодняшний день в нем содержится 796 материалов, 257 конструктивных решений и 365 технологий. ■

По материалам <https://mintrans.gov.ru>



ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ В ПРОФЕССИОНАЛЬНОМ ОБРАЗОВАНИИ

Противодействие террористическим угрозам на транспорте, обеспечение транспортной безопасности является обязательным для любого государства. Помимо постоянного внедрения современных технических средств обеспечения транспортной безопасности, необходима также соответствующая подготовка персонала.

Становление России как государства с динамично развивающейся экономикой возможно только при условии эффективного функционирования транспортной системы. В свете вызовов времени все более актуальным становится создание системы транспортной безопасности, которая бы минимизировала вероятность уязвимости как в целом транспортной системы, так и отдельных ее элементов, была способной предотвращать экономические и, что особенно важно, людские потери.

Принятый в феврале 2007 года Федеральный закон № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» предусматривает создание системы обеспечения транспортной безопасности (ОТБ) на основе опре-

деленного на государственном уровне единого подхода к оценке угроз, планированию и реализации мероприятий по обеспечению безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств (ОТИ и ТС).

Задачами создания системы профессиональной подготовки, обучения и аттестации специалистов и должностных лиц в области обеспечения транспортной безопасности, а также персонала, принимающего участие в обеспечении транспортной безопасности, являются:

- разработка методики и программ профессиональной подготовки и обучения, определение требований, порядка, способов и методов аттестации;

- создание сети учебных центров профессиональной подготовки.

Подготовка сил обеспечения транспортной безопасности осуществляется в порядке, установленном приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 31 июля 2014 года № 212 «Об утверждении порядка подготовки сил обеспечения транспортной безопасности». Этим порядком предусмотрено, что подготовка сил обеспечения транспортной безопасности должна включать в себя теоретическую, тренажерную и практическую подготовку.

Организации, осуществляющие образовательную деятельность по образовательным программам в области подготовки сил ОТБ, должны иметь учебно-тренажерную базу, в том числе тренажеры, соответствующие следующим требованиям:

- обеспечение наглядности и доступности в обучении, эффективное использование учебного времени, обеспечение интереса и повышение активности обучаемых лиц в процессе обучения;
- создание в процессе занятий различных условий для действий обучаемых, требующих от них самостоятельности и практического применения ранее полученных знаний, умений и навыков;
- осуществление объективного контроля за действиями обучаемых и усвоением изучаемого ими материала, выявление ошибок, допускаемых обучаемыми, и недостаточно усвоенных вопросов;
- простота устройства, надежность в работе;
- обеспечение полной безопасности обучаемых в ходе занятий.

Особенности реализации образовательных программ в области подготовки сил обеспечения транспортной безопасности установлены статьей 85.1 Федерального закона от 29 декабря 2012 года № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации».

В области подготовки сил обеспечения транспортной безопасности реализуются следующие образовательные программы:

- а) основные программы профессионального обучения;
- б) дополнительные профессиональные программы.

Типовые дополнительные профессиональные программы в области подготовки сил обеспечения транспортной безопасности утверждены приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 8 сентября 2014 года № 243 «Об утверждении типовых дополнительных профессиональных программ в области подготовки сил обеспечения транспортной безопасности».



Светлана Титова, старший преподаватель, заведующий лабораторией кафедры «Автомобильные перевозки» МАДИ, заместитель руководителя аппарата Общественного совета при Минтрансе России

Реализация образовательных программ в области подготовки сил обеспечения транспортной безопасности включает в себя теоретическую, тренажерную и практическую подготовку, обеспечивающую приобретение обучающимися необходимых знаний, умений и навыков, а также преемственность задач, средств, методов, организационных форм подготовки работников различных уровней ответственности в соответствии с программами, утвержденными Министерством транспорта Российской Федерации.

Кафедра «Автомобильные перевозки» ведет подготовку студентов по направлению «Технология транспортных процессов» по дисциплине «Транспортная безопасность».

В рамках создания учебной лаборатории совместно с ведущими компаниями – ООО «Южполиметалл-Холдинг», ООО «Аргут», ООО ПСЦ «Электроника» и другими – в области разработки, изготовления и установки систем обеспечения транспортной безопасности при поддержке Комиссии по вопросам транспортной безопасности и безопасности на транспорте Общественного совета при Министерстве транспорта Российской Федерации преподавательский состав кафедры «Автомобильные перевозки» планирует вывести учебный модуль по «транспортной безопасности» на новый качественный уровень с точки зрения создания компетентностной модели у выпускников в соответствии с действующими требованиями, а также соответствующую подготовку с точки зрения установки, эксплуатации и технического и информационного сопровождения современных высокотехнологичных систем обеспечения транспортной безопасности. ■

ТАХОГРАФЫ БУДУТ РАБОТАТЬ В ОНЛАЙН-РЕЖИМЕ ДЛЯ ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ НА ТРАНСПОРТЕ

История развития российской тахографии

Датой зарождения современной российской тахографии можно считать 2013 год, когда приказ Минтранса № 36 от 13 февраля определил технические требования к тахографам, и тахограф был укомплектован блоком криптографической защиты информации (СКЗИ), осуществляющим шифрование данных и обеспечивающим некорректируемость информации.

Тахографами оснастили все грузовые автомобили и автобусы, эксплуатацию которых осуществляют юридические, физические лица и индивидуальные предприниматели, за исключением некоторого специализированного транспорта. Отсрочку в оснащении государство предоставило только в отношении автобусов, осуществляющих регулярные пассажирские перевозки в городском сообщении.

Тахографы сегодня – это обязательное требование государства, затраты на его установку и обслуживание ложатся на плечи перевозчиков. И несмотря на то, что основная задача тахографа – повышение безопасности дорожного движения за счет контроля режима труда и отдыха водителей, а также скоростных параметров транспортных средств, использование тахографа может приносить пользу бизнесу и этот момент становится особенно актуальным в свете последних изменений в законодательстве.

Что ожидает тахографию в ближайшем будущем?

С 1 сентября 2022 вступил в силу приказ Минтранса № 343 о внесении изменений в приказ от 28.10.2020 № 440 «Об утверждении требований к тахографам, устанавливаемым на транспортные средства, категорий и видов транспортных средств, оснащаемых тахографами, правил использования, обслуживания и контроля работы тахографов, установленных на транспортные средства».

Эти изменения начнут действовать с 1 марта 2023 года. Большая часть документа посвящена внедрению онлайн-тахографов.

Когда нужно менять текущие модели тахографов на новые?



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

Приказ № 343 не устанавливает сроков замены текущего типа тахографа на новый, как и не ограничивает использование текущих моделей тахографов. Кроме этого, приказ не требует обязательной установки нового типа тахографов с 1 марта 2023 года. Таким образом, на данный момент не установлены временные рамки, а это значит, что оснащение тахографом нового типа будет проходить постепенно, и решение об этом оснащении будет принимать сам перевозчик.

Чем же будет отличаться онлайн-тахограф от его предшественников?

Основное – это конструктивное изменение отсека блока СКЗИ, средства криптографической защиты информации. В новом устройстве будет предусмотрен отсек для «быстрой замены» блока СКЗИ. И если в предшествующих моделях для замены блока СКЗИ тахографа перевозчику было необходимо обращаться в специализированную мастерскую, имеющую соответствующий допуск для подобного рода работ, то новая модель даст возможность самостоятельной замены блока СКЗИ тахографа со-

трудниками перевозчика. С этой целью в конструкции тахографа будет возможность замены блока СКЗИ тахографа без снятия бортового устройства с транспортного средства. Для реализации данных целей в онлайн-тахографе будут использоваться новые модификации блоков СКЗИ и карт для тахографа.

Еще одно важное нововведение: вводится понятие бортового устройства нового типа – с возможностью передачи данных, которое может применяться в качестве альтернативного варианта бортового устройства.

Отметим, что и на сегодняшний момент существуют модели тахографов, способные передавать данные по GSM-сети, например, тахограф ШТРИХ-Тахо RUS в комплектации с GPRS-модемом. Эта функция позволяет перевозчикам решать сразу несколько задач: во-первых, соблюдать законодательство в части выгрузки данных с карты водителя. По закону данные с карты водителя должны выгружаться каждые 28 дней, но по факту водителям, находящимся в рейсе, не всегда удается это сделать вовремя. А с функцией удаленной передачи данных с карты водителя они отправляются на сервер предприятия автоматически, без участия человека.

Вторым несомненным преимуществом моделей тахографов с GSM-модемом является возможность мониторинга местоположения транспортного средства. При подключении тахографа к сервису мониторинга перевозчик видит местоположение и скорость транспортного средства, способен формировать разные виды отчетов за заданный период времени, что помогает ему своевременно корректировать маршрут и расписание, а также рассчитывать заработную плату водителя.

А при подключении к тахографу дополнительных датчиков, например, таких как датчики света, температуры, топлива, появляется возможность передавать эти данные на сервер транспортного предприятия. Что, в свою очередь, решает еще больший круг задач для перевозчика.

Однако передача данных в новом онлайн-тахографе имеет дополнительные условия. Во-первых, в приказе вводится понятие информационной системы «Тахографический контроль», которая обеспечивает прием электронных документов от бортового устройства с функцией передачи данных.

Во-вторых, данные нового тахографа будут подписаны владельцем этих данных, то есть владельцем блока СКЗИ тахографа. Это необходимо для легитимности данных и исключения третьих лиц



(мастерской) из процесса принятия ответственности за правонарушение.

Российский онлайн-тахограф будет оснащен модулем автоматической передачи информации, подписанной электронной цифровой подписью водителя и обладающей юридической значимостью. Информация о нарушениях водителями режима труда и отдыха, а также о несоблюдении ограничений скорости их движения в режиме реального времени будет передаваться по сетям беспроводной мобильной связи GSM в АИС ТК и далее в контрольно-надзорные органы и органы исполнительной власти.

Подобный подход к использованию дистанционной передачи данных о правонарушениях значительно снизит нагрузку на контрольные органы, одновременно повышая глубину и эффективность контроля. Таким образом, будет обеспечиваться объективный постоянный непредвзятый контроль как единственный действенный инструмент защиты трудовых прав и интересов водителя.

Стоит также отметить, что в условиях отсутствия сигнала сотового оператора тахограф продолжит записывать данные, в том числе о зафиксированных правонарушениях, и обеспечит их передачу в АИС ТК при появлении устойчивого сигнала.

Таким образом, в целях снижения количества ДТП в Российской Федерации будет внедрена и развиваться автоматизированная информационная система «Тахографический контроль» (далее АИС ТК).

Главными целями системы такого контроля являются повышение безопасности дорожного движения и снижение аварийности за счет обеспечения соблюдения водителями установленного режима труда и отдыха, скоростного режима посредством использования средств и инструментов объективного контроля – тахографов, работающих в режиме онлайн. ■

ТЕХНОЛОГИИ ДОСМОТРА, КОТОРЫЕ РАБОТАЮТ

Действительно эффективные 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 алюми-

ниевая 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 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.





Алексей Шабля, технический директор группы компаний «ЮПХ»

- 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 эксплуа-

тации 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. ■



Avibus

from BlaBlaCar

Профессиональный инструмент для автоматизации автовокзала

«Авибус: Управление автовокзалами»
и другие продукты для комплексной
автоматизации деятельности
автовокзала и перевозчика.

+7 (499) 450-28-09
sales@avibus.pro

РЕКЛАМА



INFOWATCH
ARMA

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ: ЗАЩИТА ОТ КИБЕРАТАК

Узнать подробнее:

arma.infowatch.ru

Технологии InfoWatch ARMA — безопасность транспортной инфраструктуры в эпоху цифровой независимости

- Автоматизация реагирования на инциденты в условиях нехватки кадров
- Межсетевое экранирование в условиях совмещения IT и OT сетей
- Сертифицированное отечественное ПО

Позволяет выполнить до 90% технических мер
приказа ФСТЭК России №239





Сертифицированные
технические средства
обнаружения
и распознавания



взрывчатых

веществ,



опасных

химических



и биологических

агентов

**НАШЕ ОБОРУДОВАНИЕ
ДЛЯ ВАШЕЙ БЕЗОПАСНОСТИ**

www.analizator.ru

