



МЕЖОТРАСЛЕВОЙ ЖУРНАЛ

АПРЕЛЬ 2026

ЭКСПЕРТ

ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

8

Контроль за соблюдением норм ОТБ – это системный механизм предотвращения угроз

10

Кадровая подготовка является одним из приоритетов транспортной полиции ЦФО

38

Тема адаптации к мирной жизни участников СВО находится в центре внимания

70

Ответственность всех участников грузовых перевозок необходимо чётко разграничить



Эффективные меры противодействия современным вызовам



Ждем Вас на **Securika Moscow 2026**
22-24 апреля 2026
Москва, МВЦ «Крокус Экспо»,
павильон 3, зал 15, номер стенда А5087

ПРИ ЛЮБОМ УРОВНЕ ТЕРРОРИСТИЧЕСКОЙ ОПАСНОСТИ
**НАШЕ ОБОРУДОВАНИЕ
ДЛЯ ВАШЕЙ БЕЗОПАСНОСТИ**

Высокочувствительные системы раннего обнаружения
химических и биологических угроз

СЕГМЕНТ-ГАММА



ХИМЭКСПЕРТ-Т



КЕРБЕР-Т



ПРЕМИУМ СЕГМЕНТ

WWW.ANALIZATOR.RU



СЕРТИФИКАТ №969

СЕРТИФИЦИРОВАННЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ СРЕДСТВА
ОБНАРУЖЕНИЯ И РАСПОЗНАВАНИЯ ВЗРЫВЧАТЫХ ВЕЩЕСТВ,
ОПАСНЫХ ХИМИЧЕСКИХ И БИОЛОГИЧЕСКИХ АГЕНТОВ




реклама

 **Модус**

www.analizator.ru



Подписывайтесь
на наш телеграм канал

 @analizator_ru



Визирь.СКУД

Решение биометрического контроля доступа,
полностью соответствующее 572-ФЗ

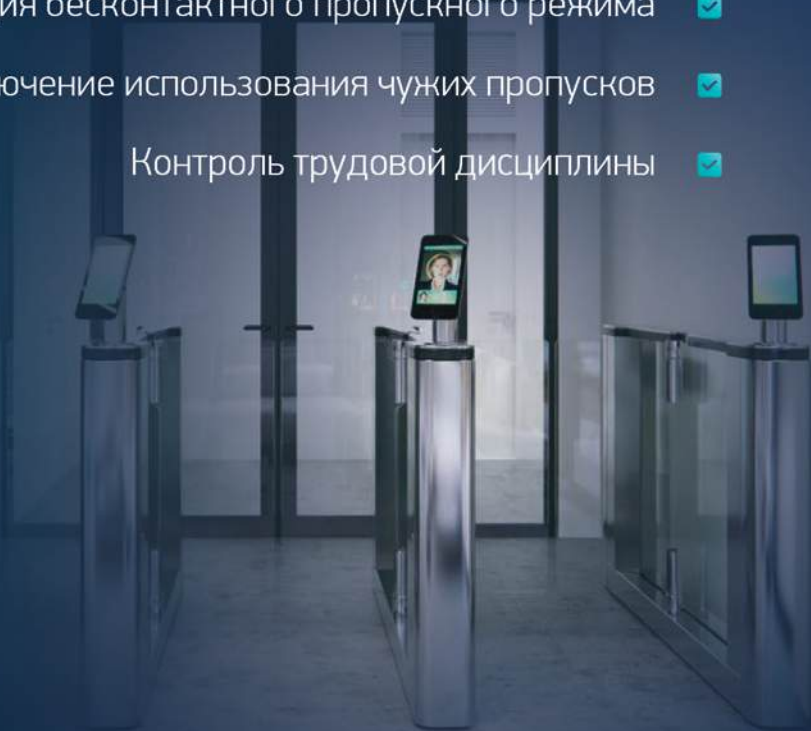
- Надежная защита персональных и биометрических данных
- Интеграция с аккредитованной КБС, соответствующей требованиям ФСТЭК к ГИС
- Собственный биометрический терминал
- Успешно пройденные исследования корректности встраивания средств шифрования
- Наличие интеграции с системами СКУД ведущих вендоров
- Доступ к другим биометрическим сервисам

Решаемые задачи

Организация бесконтактного пропускного режима

Исключение использования чужих пропусков

Контроль трудовой дисциплины



Санкт-Петербург

194044
Выборгская набережная, 45Е
+7 (812) 325-88-48
stc-spb@speechpro.com

Москва

105120
2-ой Сыромятнинский пер., д.1
+7 495 669 7440
stc-msk@speechpro.com

СОДЕРЖАНИЕ

ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ

- 4 **Минтранс России:** транспортная стратегия — взгляд в будущее
- 6 **Роман Веретенников:** каркас обязательных требований остаётся неизменным
- 8 **Ирина Бикеева:** от контроля по факту — к контролю в режиме предупреждения
- 10 **Дмитрий Гутыря:** задачи остаются прежними — реализация требует новых подходов
- 15 **Алексей Александров, Сергей Котарев, Людмила Тарасова:** совершенствуя формы и методы подготовки кадров
- 18 **Владимир Куделькин:** 4D-ГИС как инструмент контроля управления объектами государства



БЕСПИЛОТНИКИ

- 20 **Александр Замятин:** мониторинг гражданских БВС в режиме реального времени
- 23 **Виктор Мусонов:** порядок использования радиочастотного спектра средствами РЭП
- 24 **Вячеслав Хорошилов:** небо под контролем
- 28 **Дмитрий Иванов:** важные аспекты эффективной защиты от БПА
- 32 **Дмитрий Дорофеев:** как сеть «Дарвин» защищает инфраструктурные объекты от БПЛА?



- 34 **Алексей Михайлов:** принципы построения защиты от БЭК и БВС стационарных мест базирования катеров, кораблей и судов

В ФОКУСЕ ВНИМАНИЯ

- 38 **Алексей Фитисов, Ирина Евстафьева:** интеграция ветеранов СВО в сферу ОТБ
- 40 **Олег Емельянов, Инна Горбачева:** беспилотная авиация равных возможностей

СОТБ И ПТБ

- 42 **Максим Лаврухин:** стоящие на первом рубеже
- 46 **Максим Ленточкин:** актуальные вопросы деятельности ПТБ по защите ОТИ
- 49 **Виталий Тимофеев:** анализ приказа № 318 и его влияния на транспортную отрасль
- 52 **Андрей Нечунаев:** профайлинг — выявление поведенческих характеристик

ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ

- 56 **Наталья Власова:** защита гражданской авиации в рамках единых норм
- 60 **ФКП «Аэропорт Кызыл»:** развитие воздушных ворот Тувы
- 62 **Фанис Яруллин:** актуальные вопросы переходного периода

64 Игорь Соколов: влияние избыточных норм на деятельность авиапредприятий

68 Андрей Хрулёв: биометрические СКУД на ОТИ в соответствии с ФЗ-572



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ. МЕТРОПОЛИТЕНА

70 Евгений Мальцев:
грузовые железнодорожные перевозки в контуре норм ОТБ

74 Максим Занько:
зацепинг — алгоритмы и тактика борьбы

77 Александр Новиков: сибирский характер самого восточного метро

80 Дамир Гарифзянов:
оторванные от земли

84 Галина Кузьмина:
досмотр на линии метротрамвая — особенности проектирования



МОРСКОЙ И РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ

88 Валерий Грабовский:
развитие морской отрасли в условиях реальных угроз

92 Александр Тормышев:
осмотр подводной части судов в Арктике

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

96 Артём Антипин:
в строгом соответствии с требованиями законодательства

99 Виталий Лукьянов:
проблемы реализации ПП РФ 588



НАУЧНЫЙ ПОДХОД

102 Николай Дурманов, Андрей Обидин, Алексей Шабля:
технологии противодействия биологическим угрозам

105 Алексей Шабля:
защита от актов химического и биологического терроризма

НА ГРАНИЦЕ

108 Развитие пунктов пропуска в горизонте десятилетий

110 ТЕХНИКА И ОБОРУДОВАНИЕ

114 КОМПАНИИ И УСЛУГИ

Транспортная стратегия: ВЗГЛЯД В БУДУЩЕЕ



На итоговом заседании коллегии Минтранса России были озвучены результаты работы транспортного комплекса страны за прошлый год и определены векторы будущего развития. Важным итогом текущего года должно стать обновление Транспортной стратегии РФ с горизонтом планирования до 2050 года.

В состоявшемся 20 марта 2026 года в Москве итоговом заседании коллегии Министерства транспорта Российской Федерации приняли участие заместители Председателя Правительства **Виталий Савельев** и **Марат Хуснуллин**, заместитель Председателя Государственной Думы **Александр Бабков**, заместитель Председателя Совета Федерации **Николай Журавлев**, руководитель Федеральной службы по надзору в сфере транспорта **Виктор Гулин**, а также руководители федеральных агентств по видам транспорта и представители других ведомств и организаций. Об итогах работы отрасли в 2025 году и планах на предстоящий период участникам заседания доложил министр транспорта **Андрей Никитин**.

КОНСТРУКТИВНОЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ

В своём выступлении глава Минтранса России поблагодарил коллективы всех предприятий и организаций транспортного комплекса за бесперебойную работу, подчеркнул рекордные показатели освоения федерального бюджета при реализации инфраструктурных проектов, отметил результативность диалога с законодательной властью, благодаря которому за 2025 год было принято 35 федеральных законов, инициированных министерством.

Также за конструктивное взаимодействие **Андрей Никитин** отдельно выразил благодарность Генеральной прокуратуре и Счётной палате. Руководителям подведомственных служб и агентств поставлена задача неукоснительного исполнения предписаний и устранения полученных замечаний контролирующих органов.

ЕДИНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА

По поручению Председателя Правительства **Михаила Мишустина** ведётся работа над обновлением главного документа отрасли — Транспортной стратегии РФ, с горизонтом планирования до 2050 года. Утвердить её планируется в текущем году. Соответствующий Федеральный закон «О транспортной политике» закрепит правовые механизмы работы единой транспортной системы и управления транспортным комплексом на всех уровнях, объединит усилия федерального центра и регионов.

Как сообщил глава ведомства, Минтранс России будет участвовать в согласовании кандидатур региональных профильных министров. Руководителям подведомственных органов власти поручено подготовить концепции развития курируемых отраслей, рассчитать конкретные показатели до 2030 и 2036 годов, а планы развития — до 2050-го.

ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА

В рамках федерального проекта «Развитие опорной сети аэродромов» до 2030 года будут модернизированы не менее 75 международных и региональных аэропортов, включая строительство новых терминалов. Уже обновлена инфраструктура аэровокзалов в Ижевске, Минеральных Водах, Мурманске, Новокузнецке, Тюмени, Петропавловске-Камчатском и Хабаровске. В 2026 году планируется ввод в эксплуатацию пассажирских терминалов в аэропортах Благовещенска, Барнаула и Оренбурга.

Первостепенными задачами для водного транспорта являются: наращивание мощности морских портов, дальнейшее освоение Северного морского пути, сбалансированное развитие морской и наземной инфраструктуры, обновление флота. Также будет продолжена работа по созданию мультимодальных комплексов, объединяющих речной транспорт с автомобильным и железнодорожным.

В числе ключевых направлений развития железнодорожного транспорта — реализация проекта высокоскоростной магистрали Москва — Санкт-Петербург, продолжение работ по модернизации Восточного полигона и развитие пригородного сообщения в исторических регионах.

Благодаря системной государственной поддержке и дополнительному финансированию дорожная отрасль демонстрирует значительные результаты: в 2025 году построено и реконструировано более 1600 км автомобильных дорог. В текущем году будет расширено внедрение новых технологий и материалов с упором на робототехнику и дистанционное управление. Кроме того, проводится последовательная работа по реализации задачи, поставленной Президентом России **Владимиром Путиным**: приведение к нормативному состоянию не менее 85 % общественного транспорта к 2030 году.

АВТОНОМНЫЙ ТРАНСПОРТ

Важным приоритетом 2026 года является создание нормативной базы для внедрения и регулирования автономных транспортных средств, целью которого является вхождение России в число глобальных технологических лидеров в сфере беспилотных авиационных систем.

Стратегическую роль в развитии данного направления играет система аварийного оповещения на транспорте «ЭРА-ГЛОНАСС», которая стала платформой онлайн-мониторинга для повышения прозрачности ряда отраслей. Это общественный транспорт, перевозки опасных грузов, лесная техника, региональная

авиация. Предложенная министерством и поддержанная главой государства концепция предполагает поэтапное объединение воздушного и космического пространства в единую среду, синхронизацию беспилотников, технологий и сервисов на всех уровнях.

ИСТОРИЧЕСКИЕ РЕГИОНЫ

По поручению главы государства продолжается обеспечение транспортной доступности воссоединённых субъектов. Под обстрелами и налётами вражеских беспилотников идёт восстановление инфраструктуры новых регионов, а сотни работников отрасли находятся сегодня на передовой защиты отечества с оружием в руках. Участники коллегии почтили минутой молчания память сотрудников транспортного комплекса, погибших при исполнении служебных обязанностей.

ПОДДЕРЖКА УЧАСТНИКОВ СВО

Огромное внимание Минтранс России уделяется поддержке участников специальной военной операции и членов их семей. В частности, ведётся работа по социализации бойцов после возвращения к мирной жизни — в 2025 году в Российском университете транспорта начали обучение 187 ветеранов. На базе ФГБУ «СИЦ Минтранса России» в рамках соглашения с Государственным фондом «Защитники Отечества» работает горячая линия по оказанию поддержки участникам боевых действий и их близким.

БЕЗОПАСНОСТЬ — КЛЮЧЕВОЙ ПРИОРИТЕТ

В прошлом году по поручению главы государства была создана система защиты от противоправного применения беспилотных аппаратов. Сформировано правовое регулирование для усиления защищённости морских портов — утверждены порядок согласования заходов и правила осмотра подводной части судов.

Работа по совершенствованию мер защиты от актов незаконного вмешательства в работу транспорта, обеспечению безопасности движения, сохранению жизни и здоровья людей, кибербезопасности будет продолжена и в текущем году.

Резюмируя свой доклад, Андрей Никитин подчеркнул, что развитие транспортного комплекса является фундаментом роста экономики и вкладом в достижение технологического суверенитета России. Транспорт должен стать для людей ещё более доступным, комфортным и безопасным. И решать поставленные задачи отрасль будет совместными усилиями. 🇷🇺

По материалам пресс-службы Минтранса России

В прошлом году по поручению главы государства была создана система защиты от противоправного применения беспилотных аппаратов

Каркас обязательных требований остаётся неизменным

Гармонизация законодательства по транспортной и авиационной безопасности позволила исключить дублирование отдельных норм, но работа Минтранса России по обеспечению стопроцентного бесшовного перехода продолжается.



Роман Веретенников,
директор Департамента транспортной безопасности Минтранса России

Авиационное сообщение признано не только самым быстрым способом передвижения, но и передовой сферой с точки зрения инноваций и внедрения современных технологий безопасности. Заслуживает внимания тот факт, что именно трагические события на воздушном транспорте стали отправной точкой к пересмотру и кардинальному преобразованию системы защиты объектов транспортного комплекса Российской Федерации от актов незаконного вмешательства (АНВ).

Поддерживая преемственность действующей правовой базы, Минтранс России разрабатывает точечные изменения для повышения эффективности существующих инструментов и их адаптации к актуальным угрозам. Отмечу, что в настоящее время ориентир государственной политики в области обеспечения транспортной безопасности (ОТБ) нацелен на развитие единого института требований, интегрирующего отечественный опыт борьбы с терроризмом и международные стандарты безопасности.

Анализ обязательных требований в области ОТБ для объектов и транспортных средств воздушного транспорта показал, что существующая система зарекомендовала себя положительно. Именно поэтому базовая структура нормативных актов, обеспечивающих комплексный подход к безопасности воздушного транспорта, сохраняется.

Существующая правовая основа защиты от угроз совершения АНВ с применением беспилотных аппаратов даёт возможность юридическим лицам на ряде объектов транспортной инфраструктуры выстраивать мероприятия по ОТБ с учётом определённых в прошлом году особенностей.

КАКИЕ ИЗМЕНЕНИЯ ПРЕДСТОИТ ОСУЩЕСТВИТЬ?

Понимая, что правильная классификация объектов способствует точности определения реализуемых субъектами транспортной

инфраструктуры мер, Минтрансом России разработан расчёт количественных показателей критериев категорирования объектов транспортной инфраструктуры, проведена актуализация отдельных показателей, в качестве одного из критериев добавлен пассажиропоток.

В 2025 году ведомственным приказом от 06.10.2025 № 318 актуализирован Перечень охраняемых объектов подразделениями федерального государственного унитарного предприятия «Управление ведомственной охраны Министерства транспорта Российской Федерации». С целью более чёткого разграничения компетенции сил по вопросу защищённости аэропортов министерством подготовлена инициатива в части установления на законодательном уровне особенностей их защиты в случае, когда на объект привлекается подразделение ведомственной охраны Минтранса России.

Одновременно с этим министерством организована работа по совершенствованию подходов по осуществлению сборов на транспортную безопасность для обеспечения целевой направленности и эффективности расходования соответствующих финансовых средств.

С УЧЁТОМ ПРАКТИКИ ПРИМЕНЕНИЯ

Необходимость гармонизации законодательства по авиационной и транспортной безопасности отраслевое сообщество обсуждало на протяжении многих лет. И год назад переход, позволивший на начальном этапе исключить дублирование отдельных требований, состоялся.

Задачей следующего этапа является разработка дополнительных положений для укрепления системы защиты аэродромов, аэропортов, объектов организации воздушного движения и транспортных средств воздушного транспорта с учётом практики применения в Российской Федерации норм авиационной безопасности и международных стандартов.





КАДРОВЫЙ ВОПРОС

Получение персоналом необходимой квалификации является основой эффективной реализации мер на выявленные угрозы. В связи с признанием утратившими силу положений по подготовке сотрудников аэропортов в области авиационной безопасности, а также актуализацией перечня угроз регулятором проводятся мероприятия по совершенствованию типовых дополнительных профессиональных программ в области подготовки сил ОТБ.

В частности, в постановление Правительства РФ от 05.10.2020 № 1605 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищённости объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры воздушного транспорта» будут внесены положения, касающиеся оборудования, ограждения, контрольно-пропускных пунктов и постов досмотра, проведения ежедневных проверок технических средств, правил организации допуска на объект.

Требования по ОТБ, учитывающие уровни безопасности для транспортных средств воздушного транспорта, утверждённые постановлением Правительства РФ от 22.04.2022 № 731, будут дополнительно проработаны в части вопросов организации защиты и досмотра воздушных судов. Также планируется провести комплексную доработку федеральных программ ОТБ, контроля качества и подготовки персонала.

ПРОЦЕДУРА ДОСМОТРА

Продолжаем трансформировать процесс организации досмотровых мероприятий на воздушном транспорте. Так, подготовленные Минтрансом России в настоящее время изменения позволят в будущем применить подход, связанный с сокращением времени проведения процедуры досмотра в отношении лиц, задействованных в организации медицинской помощи, а также лиц с ограниченными возможностями.

Определим порядок повторного досмотра воздушного судна при поступлении информации об угрозе совершения АНВ. Введём в нормативные акты положения, касающиеся временного хранения в аэропортах предметов и веществ, изъятых при проведении досмотра.

Важный вопрос, на который прошу обратить особое внимание отрасль, это необходимость проведения работы по адаптации участников специальной военной операции, опыт которых может быть применён для защиты объекта.

СОВМЕСТНАЯ РАБОТА

В завершение подчеркну, что в реализации требований задействованы компетентные органы, специализированные организации и, конечно же, субъекты и перевозчики. И наша с вами совместная работа должна быть нацелена на улучшение организационных мер ОТБ, способных эффективно реагировать на любые риски.

В конце прошлого года на площадке министерства образована рабочая группа по выработке государственной политики и нормативному регулированию в сфере транспортной безопасности, к деятельности которой мы будем привлекать представителей отрасли и общественных объединений. Призываем отнестись к данной работе с полной ответственностью, без отвлечения на цели, не являющиеся приоритетными.

Кроме того, для использования существующих механизмов необходима слаженная работа органов власти при предоставлении государственных услуг, применении оптимальных процессов контроля и надзора, а также требуются опытная оценка представителями отрасли степени защищённости объектов и оперативное информирование о возникающих проблемах при обеспечении их безопасности.

Со стороны Минтранса России выражаю уверенность в дальнейшем продуктивном сотрудничестве и продолжении совместной работы по совершенствованию законодательства в области защиты объектов и транспортных средств воздушного транспорта.

Необходима работа по адаптации бойцов СВО, опыт которых может быть применён для защиты объекта

От контроля по факту — к контролю в режиме предупреждения

За прошедшее время в системе контроля и надзора в области обеспечения транспортной безопасности произошли важные изменения, формирующие новую парадигму деятельности Ространснадзора. От реактивных мер акцент последовательно смещается в сторону превентивных.



Ирина Бикеева,
заместитель начальника
Управления транспортной
безопасности Ространснадзора

Транспортная система страны переживает период глубоких трансформаций. Цифровизация, автоматизация, расширение географии перевозок — всё это не только повышает эффективность отрасли, но и предъявляет новые требования к системе обеспечения безопасности.

ЗАДАЧИ ОТРАСЛИ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

Перед профессиональным сообществом сегодня стоят непростые задачи:

- своевременно выявлять и нейтрализовать потенциальные угрозы;
- обеспечивать соответствие нормативной базы актуальным вызовам;
- внедрять инновационные технологии контроля и надзора;
- выстраивать эффективное межведомственное и международное взаимодействие.

В нынешних условиях государственный надзор за обеспечением транспортной безопасности (ОТБ) приобретает особую значимость. Это не просто контроль за соблюдением норм — это системный механизм предотвращения угроз, защита жизни и здоровья граждан, обеспечение устойчивого функционирования отрасли.

В системе контроля и надзора в области ОТБ за последнее время произошёл ряд значимых изменений, направленных на повышение эффективности защиты объектов. Акцентируем внимание на ключевых моментах.

НОВЫЕ МЕХАНИЗМЫ КОНТРОЛЯ

Одним из важнейших нововведений стал режим постоянного государственного контроля (надзора), который теперь применяется на критически важных объектах

транспортной инфраструктуры (ОТИ). Этот режим предполагает не эпизодические проверки, а непрерывное присутствие национальных инспекторов и оперативный мониторинг соблюдения требований транспортной безопасности. Такой подход позволяет не просто реагировать на нарушения, а предотвращать их возникновение, что существенно повышает уровень защищённости объектов.

Новые механизмы контроля существенно расширили возможности Ространснадзора. Мы получили право выносить предписания по результатам контрольных мероприятий без непосредственного взаимодействия с подконтрольными субъектами. Это позволяет:

- оперативно реагировать на выявленные нарушения;
- минимизировать административные барьеры;
- повышать объективность контроля, в том числе за счёт использования технических средств;
- оптимизировать работу инспекторов.

ПРИМЕНЕНИЕ БПЛА

Особого внимания заслуживает внедрение в контрольно-надзорную деятельность беспилотных летательных аппаратов (БПЛА), которые стали эффективным инструментом, позволяющим решать целый ряд задач: мониторить периметр ОТИ, фиксировать нарушения пропускного режима, осматривать труднодоступные участки.

БПЛА помогают оперативно выявлять нарушения и документировать их в режиме реального времени, что существенно расширяет возможности инспекторов.



ПРАКТИЧЕСКИЕ ЭКСПЕРИМЕНТЫ

Также хотелось бы отметить такой важный элемент в надзорной деятельности, как эксперимент.

Проведение практических экспериментов является критически важным элементом в системе обеспечения безопасности, позволяющим выявлять уязвимые места и потенциальные риски в работе ОТИ.

Совместная работа сотрудников Управления транспортной безопасности и межтерриториальных управлений Ространснадзора позволила реализовать цикл таких мероприятий с моделированием различных тест-ситуаций. Они были направлены не только на выявление уязвимостей, но и на анализ влияния человеческого фактора на общую безопасность объектов.

ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР

Результаты показали, что значительная часть нарушений связана не с отсутствием технических средств, а с человеческим фактором: снижением концентрации внимания, формальным подходом к выполнению обязанностей, недостаточным пониманием значимости выполняемых задач.

В связи с этим, по нашему мнению, появляется необходимость формирования целостной системы управления человеческим фактором в сфере транспортной безопасности. Это предполагает:

- создание единых стандартов подготовки инспекторов;
- внедрение современных методик обучения;
- постоянный мониторинг профессионального и физического состояния сотрудников.

Только комплексный подход к решению проблемы человеческого фактора позволит минимизировать риски и обеспечить необходимый уровень безопасности ОТИ. При этом важно понимать, что инспектор является ключевым звеном в системе безопасности, и его профессиональная, физическая и психологическая подготовка должна находиться в центре внимания всех участников процесса ОТБ.

НОВАЯ ПАРАДИГМА НАДЗОРА

Все эти изменения и подходы формируют новую парадигму надзора — от реактивных мер мы переходим к превентивным. Система становится более технологичной и оперативной, что особенно важно в условиях постоянно меняющихся угроз.

В рамках совершенствования надзорной деятельности ведётся работа над повышением квалификации национальных инспекторов и развитием культуры безопасности граждан и контролируемых лиц.

В качестве примера можно привести следующее:

- проведение обучающих семинаров и методических сборов;
- формирование концепции и создание онлайн-портала с обучающими материалами и интерактивными инструкциями для инспекторов Центрального аппарата и Межрегиональных территориальных управлений Ространснадзора.

В настоящее время также разработана концепция информационного взаимодействия, которая будет включать в себя ведение отдельного канала по транспортной безопасности (сейчас он уже существует, но будет совершенствоваться), проведение открытых вебинаров и прямых линий.

ДВИЖЕНИЕ К ПОСТАВЛЕННОЙ ЦЕЛИ

Важно отметить, что все эти изменения не существуют изолированно друг от друга. Они образуют единую систему, где каждый элемент усиливает действие других. Интеграция технологий, повышение квалификации инспекторов и развитие культуры безопасности значительно повышают эффективность надзорной деятельности.

Происходящие сейчас изменения — это не просто модернизация существующих процедур, а качественный переход к новой модели ОТБ. Мы движемся от контроля по факту к контролю в режиме предупреждения, от эпизодических проверок к непрерывному мониторингу, от бумажной работы к цифровым решениям.

Только комплексный подход, сочетающий новые технологии, профессиональную подготовку инспекторов и развитие культуры безопасности, позволит нам достичь поставленных целей и обеспечить надёжную защиту транспортной инфраструктуры России. 📍

Интеграция технологий, повышение квалификации инспекторов и развитие культуры безопасности значительно повышают эффективность надзорной деятельности

Задачи остаются прежними — реализация требует НОВЫХ ПОДХОДОВ

специально для
ЭКСПЕРТ
ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Транспортный комплекс страны уже пятый год успешно противостоит беспрецедентным вызовам и угрозам. Изменились ли за этот период задачи и методы работы транспортной полиции, мы спросили начальника Управления на транспорте МВД России по Центральному федеральному округу генерал-лейтенанта полиции **Дмитрия Гутыря**.



Дмитрий Васильевич, Вы уже четыре года возглавляете Управление на транспорте МВД России по Центральному федеральному округу (УТ МВД России по ЦФО). В связи с проведением специальной военной операции от года к году трансформировались угрозы вмешательства в работу транспортного комплекса, нарастало внешнее давление, активизировалась диверсионная деятельность. Изменились ли за этот период задачи транспортной полиции? Потребовались ли корректировка подходов и внедрение новых методов работы?

Основные задачи транспортной полиции, как раньше, так и сейчас, — обеспечение общественного порядка, личной и имущественной безопасности тех граждан, которые проходят через наши объекты, обеспечение имущественной безопасности тех юридических лиц, которые используют наши объекты для перевозки груза. Несмотря на неизменность целей, методы их достижения были откорректированы, адаптированы к современным условиям и вызовам.

Нужно отметить, что наше УТ МВД России — самое большое в стране по численности личного состава, и наши сотрудники обеспечивают безопасность наибольшего количества пассажиров. По данным Министерства транспорта РФ, за 2025 год через объекты транспорта, которые находятся в нашем оперативном обслуживании, прошло около 1 млрд 900 млн человек. Такая масштабность требует комплексного и эффективного подхода к обеспечению безопасности, использования современных технических средств видеонаблюдения, интеграции интеллектуальных систем распознавания лиц.

В числе приоритетных задач на сегодня — защита критической транспортной инфраструктуры от диверсионно-террористических актов, предотвращения и реагирование на такие угрозы, как вмешательство в функционирование объектов транспорта, повреждения транспортной инфраструктуры, поджоги релейных шкафов, шкафов блокировки централизации, подвижного состава. Эта работа требует от нас новых эффективных подходов.

В УТ МВД России по ЦФО уже третий год осуществляют свою деятельность порядка 40 мобильных объездных групп, которые ежедневно проверяют более тысячи объектов железных дорог с целью предотвращения фактов незаконного вмешательства. В их состав включаются кинологи с собаками по профилю обнаружения взрывчатых веществ, а также работники железной дороги.



Можно сказать, что это совместные мобильные группы быстрого реагирования, решающие задачи по обеспечению транспортной безопасности, но уже с учётом современных реалий.

Особое значение приобретает адаптация деятельности к специфическим условиям режима контртеррористической операции в Белгородской, Брянской и Курской областях, где находятся наши объекты оперативного обслуживания. Там транспортные полицейские выполняют специфические задачи. Приведу пример: с начала года нашими сотрудниками уже уничтожено 33 беспилотных летательных аппарата (БПЛА) самолётного и квадрокоптерного типов, а за прошлый год — 73. Отмечу, здесь речь идёт об обычных сотрудниках полиции, которые должны обеспечить охрану порядка.

Вы уже коснулись темы взаимодействия транспортной полиции со службами безопасности железной дороги. Как видно, этот механизм весьма эффективен. А как происходит взаимодействие с подразделениями транспортной безопасности на других объектах транспорта? Насколько эффективно организовано взаимодействие транспортной полиции с другими ведомствами на объектах обслуживания?

Безусловно, эффективный ответ на современные вызовы в транспортной отрасли невозможен без консолидации усилий всех

В УТ МВД России по ЦФО уже третий год осуществляют свою деятельность порядка 40 мобильных объездных групп



**Эффективный ответ
на современные вызовы
в транспортной отрасли невозможен
без консолидации усилий всех
заинтересованных сторон**

заинтересованных сторон. И здесь можно с уверенностью сказать, что взаимодействие транспортной полиции с другими ведомствами, службами безопасности предприятий и подразделениями транспортной безопасности выстроено достаточно продуктивно.

В основе этой работы лежит прочная нормативная база, которая чётко определяет порядок наших совместных действий. Форматы взаимодействия охватывают все уровни, от стратегического планирования до ежедневной работы. Это и регулярный обмен информацией для анализа обстановки, и совместные учения по отработке действий в чрезвычайных ситуациях.

Что касается авиационного комплекса, то в зоне нашего оперативного обслуживания 13 аэропортов, 9 из которых являются международными. Естественно, при обеспечении мер по охране порядка мы неизбежно взаимодействуем с подразделениями службы авиационной безопасности.

За обеспечение общественного порядка и безопасности на речной акватории в столичном регионе отвечает специализированное линейное подразделение на водном транспорте. Также в Твери, Рязани

и Воронеже есть аналогичные, но небольшие по численности подразделения, обеспечивающие контроль за судоходными путями и водной инфраструктурой. В зоне нашего оперативного окружения находится более 2200 километров водной акватории таких рек, как Москва, Ока, Волга и Дон. В своей работе сотрудники взаимодействуют, прежде всего, с подразделениями МЧС и ГИМС.

Для обеспечения общественного порядка и безопасности, пресечения и раскрытия преступлений на объектах транспорта нами осуществляется постоянное взаимодействие с подразделениями Росгвардии, ФСБ России, Транспортной прокуратуры, ФСИН России, с Таможенной службой России, территориальными органами МВД России.

Достижение поставленных задач в сфере обеспечения безопасности невозможно без должного уровня квалификации, мотивированности и ответственности каждого сотрудника. Есть ли какие-то особенности обучения транспортных полицейских? На какие навыки делается акцент? Получают ли они знания по базовым положениям федерального законодательства о транспортной безопасности? Проходят ли дополнительную подготовку и тренинги с учётом меняющейся оперативной обстановки и новых угроз?



Кадровая подготовка является одним из приоритетов транспортной полиции ЦФО. Образовательную базу составляют высшие учебные заведения системы МВД России, расположенные на территории ЦФО. Прежде всего, мы ориентируемся на Белгородский юридический институт МВД России им. И.Д. Путилина, где есть специализированный факультет транспортной полиции. Здесь обучаются будущие офицеры по специализированным программам и методикам, включающим юридические дисциплины и практические навыки работы с объектами железнодорожного и воздушного транспорта.

С целью максимального приближения учебного процесса к реальной обстановке в институте создан уникальный научно-практический полигонный комплекс обеспечения безопасности на транспорте, позволяющий готовить специалистов для УТ МВД России по ЦФО. Объекты полигона — гражданское воздушное судно, купейный железнодорожный вагон, вагон-цистерна, крытый товарный вагон — позволяют в реальных условиях деятельности выявлять и пресекать преступные посяательства на грузы и хищение критических элементов из подвижного состава. Также в институте создан учебный полигон «Осмотр мест происшествий на объектах железнодорожного транспорта». Ежегодно из этого учебного заведения в подразделения транспортной полиции ЦФО поступают порядка 40 выпускников.

Для сотрудников без высшего образования действует Центр профессиональной подготовки, где проходят обучение молодые сотрудники, осваивая основы права, психологии и практические навыки работы на объектах транспорта, отрабатываемые на специализированном полигоне с расположенными на нём объектами железнодорожного транспорта, где возможно совершение преступления. Также в Центре сотрудники проходят переподготовку и подготовку к службе в особых условиях, включая зоны контртеррористических операций. Ежегодно через это учебное заведение проходят около 500 человек. Это позволяет нам обеспечить себя необходимым количеством профессиональных кадров.

Обучаются ли Ваши сотрудники профайлингу — получению навыков по косвенным признакам поведения человека определять, что он несёт угрозу?

Современная работа транспортной полиции невозможна без глубокого понимания

психологии и поведенческих особенностей пассажиров. Профайлинг — это всего лишь новый термин, но метод анализа косвенных признаков поведения человека давно активно применяется для выявления потенциальных угроз.

Сотрудники проходят регулярные инструктажи и обучение по распознаванию эмоциональных состояний и невербальных сигналов, что позволяет выделять из потока пассажиров лиц, привлекающих оперативное внимание. Это помогает своевременно предотвратить правонарушения и обеспечить безопасность.

Практические методы анализа поведения используются ежедневно, что значительно повышает уровень профессионализма и эффективность работы.



В службу транспортной полиции системно внедряются инновации. Какие достижения научно-технического прогресса уже доказали на практике свою эффективность? Какие технологии, на Ваш взгляд, имеют большой потенциал на перспективу и почему?

Я уже упоминал о колоссальном пассажиропотоке на объектах оперативного обслуживания нашего Управления. Естественно, то количество личного состава, которое у нас имеется, не позволит 100 % контролировать оперативную обстановку. К обеспечению общественного порядка и безопасности мы подходим комплексно с использованием современных технических средств видеонаблюдения, интеллектуальных систем распознавания лиц и поведения. В зоне нашего



оперативного обслуживания установлено более 4500 видеокамер с интеллектуальными модулями распознавания лиц и анализа эмоциональных проявлений; каждый месяц их количество растёт. Эти системы позволяют не только вести круглосуточный мониторинг, но и автоматически выявлять лиц, находящихся в федеральном и местном розыске. Ежегодно транспортной полицией задерживается от 500 до 700 таких лиц, что значительно повышает уровень правопорядка.

В структуре УТ МВД России по ЦФО есть подразделение, имеющее доступ к системам видеонаблюдения, расположенным на объектах транспорта, системам и сервисам Правительства Москвы, Московской области, информационным системам МВД России, что даёт нам возможность эффек-

тивно контролировать оперативную обстановку, моментально реагировать на её изменения.

Системы видеонаблюдения с распознаванием лиц помогают нам также пресекать различные правонарушения.

Так, например, ранее привлекавшиеся к административной ответственности за зацеперство попадают в электронные базы транспортной полиции. При их повторном появлении на объекте транспорта информация оперативно поступает ближайшим

нарядам полиции, которые проводят профилактические беседы с потенциальными нарушителями и их родителями. Это позволяет существенно снизить количество подобных инцидентов.

В 2024 году в УТ МВД России по ЦФО было создано подразделение применения БПЛА. Беспилотники активно используются для решения различных оперативных задач, мониторинга территории, охраны общественного порядка и профилактики преступлений. Данные, полученные с помощью БПЛА, могут использоваться в качестве доказательств в судебных процессах.

Одним из новейших инновационных проектов транспортной полиции ЦФО является внедрение безэкипажных катеров для патрулирования водной акватории. Совместно с Главным управлением на транспорте МВД России и Департаментом транспорта Москвы проводится апробация таких катеров.

Планируется, что уже в 2026 году первые безэкипажные катера начнут обеспечивать охрану общественного порядка на реке Москве, что позволит повысить эффективность мониторинга и снизить риски, связанные с человеческим фактором. В 2027 году ожидается увеличение их количества.

Такие технологии открывают новые перспективы в области автоматизации и снижения затрат на обеспечение безопасности водного транспорта.

В перспективе одним из ключевых направлений я вижу внедрение искусственного интеллекта. Современные интеллектуальные системы уже способны распознавать лица и анализировать поведение, однако в перспективе ожидается более глубокая интеграция искусственного интеллекта для автоматического выявления наиболее опасных лиц, угрожающих общественной безопасности.

Использование искусственного интеллекта позволит оперативно направлять наряды полиции к потенциальным нарушителям, проводить профилактическую работу и при необходимости быстро задерживать правонарушителей. Это повысит мобильность, оперативность и эффективность служб безопасности. **3**



В зоне нашего оперативного обслуживания установлено более 4500 видеокамер с интеллектуальными модулями распознавания лиц и эмоциональных проявлений

Совершенствуя формы и методы подготовки кадров

Белгородский юридический институт МВД России имени И.Д. Путилина с 2013 года осуществляет функции учебно-научного центра по реализации приоритетного профиля подготовки «Деятельность подразделений по обеспечению безопасности на транспорте».



Сотрудники Белгородского юридического института МВД России имени И.Д. Путилина

Алексей Александров,
начальник института, канд. юрид. наук, доцент, полковник полиции

Сергей Котарев,
начальник кафедры обеспечения безопасности на объектах транспорта, канд. юрид. наук, доцент, подполковник полиции

Людмила Тарасова,
старший преподаватель кафедры, канд. социол. наук, капитан полиции

В институте созданы профильный факультет и кафедра обеспечения безопасности на объектах транспорта. В тесном сотрудничестве с Главным управлением на транспорте МВД России и его территориальными органами осуществляется подготовка кадров для 7 федеральных округов Российской Федерации. На сегодняшний день вуз реализовал более 100 образовательных программ, в том числе по направлениям обеспечения безопасности на транспорте и предупреждения совершения преступлений в IT-сфере.

ПРАКТИЧЕСКАЯ ОРИЕНТИРОВАННОСТЬ

В Белгородском юридическом институте МВД России имени И.Д. Путилина созданы все необходимые условия для подготовки специалистов, готовых обеспечивать безопасные условия функционирования объектов транспортной инфраструктуры. Ключевым фактором повышения качества обучения выпускников является максимальная практическая ориентированность образовательного процесса. Для проведения учебных занятий активно привлекаются представители центрального аппарата МВД России и сотрудники транспортной полиции.

На базе Белгородского линейного отдела МВД России на транспорте эффективно функционирует филиал кафедры обеспечения безопасности на объектах транспорта, расположенный на железнодорожном вокзале и в международном аэропорту Белгород.

Учебно-воспитательный процесс проходит на многофункциональных полигонных комплексах, в том числе включающих реальные транспортные средства (воздушное судно ЯК-40, «Купейный пассажирский железнодорожный вагон», «Железнодорожная цистерна», «Крытый товарный вагон»). На учебных занятиях курсанты приобретают навык работы с различными техническими средствами, состоящими на вооружении МВД России.

С 2019 года реализуется учебная дисциплина «Судовождение». Теоретическая и практическая подготовка сотрудников-судоводителей, обеспечивающих безопасность на водном транспорте, осуществляется в специализированном информационно-образовательном центре с включёнными иммерсивными технологиями. Полигон оснащён комплексным навигационным тренажёром CNM-2014, предназначенным для отработки практических навыков управления маломерным судном с помощью технологий моделирования реальных процессов судовождения. Навыки безопасного управления маломерным судном на открытой акватории отрабатываются с использованием служебных плавательных средств «Мастер Про 470», «Норд Сильвер 665 Про» и гидроцикла «Ямаха».

ОПЕРАТОРЫ БВС

Перспективным направлением в стратегическом планировании образовательных траекторий развития института стала подготовка внешних пилотов-операторов беспилотных воздушных судов (БВС). Реализуются образовательные программы повышения квалификации сотрудников органов внутренних дел на тему «Операторы беспилотных



Перспективным направлением развития института стала подготовка внешних пилотов-операторов БВС

воздушных систем». Понимая всю важность развития данной области, вуз нацелен на её совершенствование, в том числе и путём развития материально-технической базы. В учебном процессе активно используется специализированный полигон, оснащённый тренажёрами симуляторов полётов БВС.

ПРОТИВОДЕЙСТВИЕ КИБЕРПРЕСТУПНОСТИ

В целях совершенствования механизмов противодействия новым вызовам в институте с 2021 года осуществляется подготовка специалистов по противодействию преступлениям, совершённым с использованием информационно-телекоммуникационных технологий, специализирующихся на выполнении задач в сфере контроля за оборотом наркотиков. Новые виды преступлений, появляющиеся сегодня в киберпространстве, заставляют совершенствовать методы противодействия киберпреступности, повышать компьютерную грамотность сотрудников полиции, выявлять и пресекать противоправный контент в сети Интернет. Для решения этой задачи в 2023 году в институте создан клуб «Киберполицейский», первые результаты работы которого продемонстрировали актуальность выбранного направления.

В ТRENDE ЦИФРОВОЙ ТРАНСФОРМАЦИИ

В соответствии с реализуемыми в России национальными проектами и государственными программами институт поступательно развивает и внедряет технологии электронного (цифрового) вуза: осуществляется цифровая трансформация и информатизация образовательного процесса; развиваются и совершенствуются методические приёмы проведения занятий с применением дистанционных образовательных технологий; увеличивается количество и качество участия в сетевых мероприятиях разного уровня представительства.

Перспективы развития данного направления видятся, во-первых, в индивидуализации образовательного процесса, в создании методик проведения занятий, нацеленных на конкретного курсанта или слушателя, и, во-вторых, в создании новых полигонных комплексов, оснащённых современным цифровым оборудованием с использованием возможностей технологий искусственного интеллекта.

ГОТОВНОСТЬ К СОВРЕМЕННЫМ ВЫЗОВАМ

В тесном взаимодействии с Главным управлением по работе с личным составом и Главным управлением на транспорте МВД России институт активно совершенствует формы и методы подготовки высококвалифицированных кадров, соответствующих современным



криминогенным вызовам, способных эффективно решать поставленные задачи с учётом повышения престижа службы.

Продолжается работа по развитию материально-технической базы вуза, строительству полигонного комплекса с одиннадцатью видовыми полигонами. На его базе будет располагаться единственный в области 130-метровый тир, позволяющий осуществлять стрельбу из любого автоматического оружия; востребованный в современных условиях полигон по гражданской обороне; спортивный комплекс специальной подготовки с полосой препятствий.

МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

Образовательный процесс организован в тесном взаимодействии с иностранными коллегами. Так, в 2018 и 2025 годах представители института ознакомились с материально-технической базой Чжэнчжоуского полицейского университета, изучили организацию профессиональной подготовки сотрудников полиции КНР в части осуществления охраны общественного порядка на объектах железнодорожного транспорта и метрополитена.

Данный опыт сотрудничества использован при модернизации полигонных комплексов института, учтены возможности использования практических наработок китайских коллег в сфере предупреждения, раскрытия и расследования преступлений, обеспечения антитеррористической безопасности.

В текущем году профессорско-преподавательским составом института определён круг научно-практических вопросов в области российско-китайского взаимодействия в сфере антитеррористической деятельности и противодействия угрозам актов незаконного вмешательства в работу транспорта. Развивать сотрудничество и обмениваться опытом предполагается в разных форматах.

III ВСЕРОССИЙСКИЙ ФОРУМ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ: НА ПЕРВОМ РУБЕЖЕ

5
ИЮНЯ
2026



Москва,
Аналитический
центр при
Правительстве РФ



реклама

Организатор:

 Информационное
ЭКСПЕРТЫ
БЕЗОПАСНОСТИ



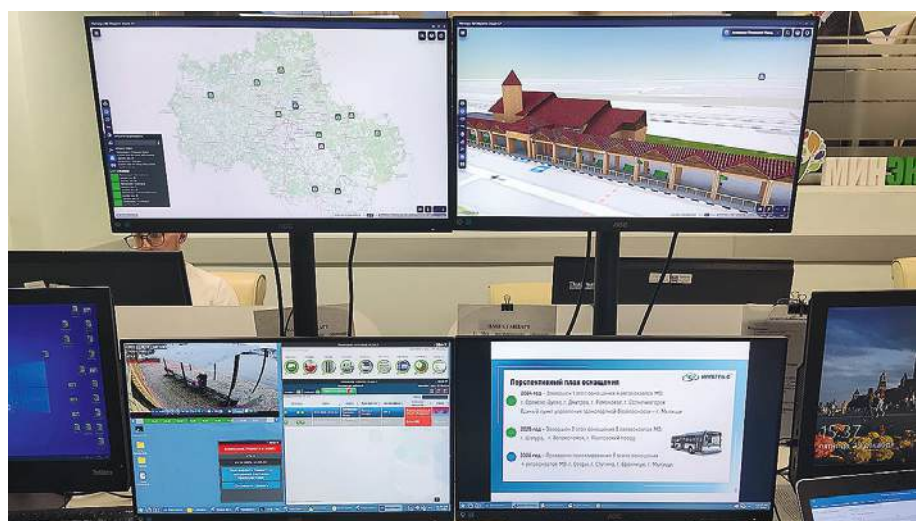
4D-ГИС

как инструмент контроля управления объектами государства



Владимир Куделькин,
Президент Консорциума «Интегра-С»,
главный конструктор АО «Интегра-С»,
заслуженный изобретатель РФ

Четвёртое измерение геоинформационных систем становится реальностью цифровой эпохи. Управление пространством без учёта времени даёт неполную информацию, ведущую к неверным решениям.



Мировой рынок 4D-ГИС в 2023 году достиг 1,2 млрд долларов, а к 2031 году прогнозируется рост до 3,5 млрд (CAGR 15,2 %). Это отражает понимание: территории, инфраструктура и ресурсы никогда не статичны, контролировать их изменения можно только через динамику времени.

ВРЕМЯ КАК ЧЕТВЁРТОЕ ИЗМЕРЕНИЕ

Российская платформа «Интегра 4D-Планета Земля» (разработка Консорциума «Интегра-С») — первая в мире система, интегрирующая время как четвёртое измерение пространственной информации (патенты РФ № 2667793, № 2602389). Если традиционные геоинформационные системы показывают, что где находится в данный момент, то 4D-система — это живая кинолента изменений, отвечающая на вопрос «Как это будет меняться?»

Третье измерение даёт объём, четвёртое — жизнь. 3D позволяет создавать объёмные модели, но это лишь снимок реальности. 4D делает модель живой: фиксирует историю изменений объекта, выявляет закономерности и строит прогнозы будущего развития.

ПРАКТИЧЕСКАЯ ЦЕННОСТЬ 4D

В растущих городах система позволяет видеть историю развития магистралей, жилых кварталов, плотности населения. Анализируя тренды, она прогнозирует, какие участки станут привлекательными, где возникнут узкие места, какие зоны начнут деградировать.

Интеграция с AR/VR даёт планировщикам и службам реагирования эффект погружения в виртуальную среду для операционного планирования. Сочетание 3D и времени позволяет просматривать не только наземные

объекты, но и подземную инфраструктуру (сети связи, трубопроводы), меняя подход к управлению.

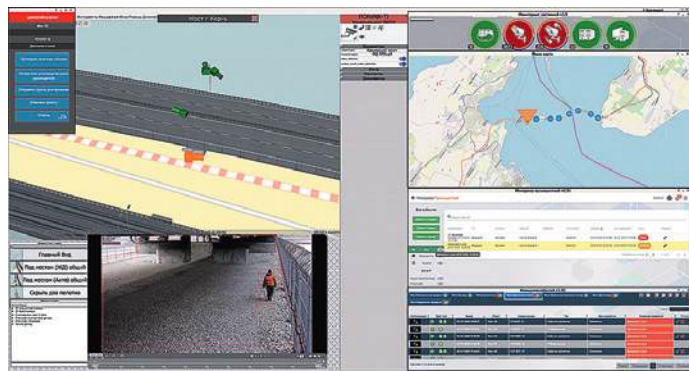
Для чрезвычайных ситуаций 4D-ГИС критична. При пожаре или наводнении система анализирует динамику опасности: изменение уровня воды, распространение загрязнений. На основе прогнозов строятся маршруты эвакуации и расстановка сил.

СОЗДАНИЕ ЦИФРОВЫХ ДВОЙНИКОВ

Государственное управление получает инструмент создания цифровых двойников городов. Это живая система, обновляемая данными со спутников, беспилотных летательных аппаратов, датчиков, кадастров и коммунальных служб. Она строит полную картину развития территории, позволяя принимать обоснованные решения.

Интеграция искусственного интеллекта (ИИ) и машинного обучения делает 4D-ГИС мощнее. Алгоритмы выявляют закономерности в пространственно-временных данных, автоматически находят аномалии, прогнозируют события и рекомендуют решения. Облачные технологии обеспечивают масштабируемость: система может работать в небольшом городе и расширяться по мере роста. Интернет вещей (IoT) питает платформу потоком данных от датчиков, устройств, дронов и спутников.

«Интегра 4D-Планета Земля» решает проблему интеграции разнородных источников в единую систему, создавая полные цифровые двойники территорий.



СДЕЛАНО В РОССИИ

Важное отличие отечественного решения — ориентация на российские реалии. Масштабы страны, климатические зоны, особенности инфраструктуры учтены в архитектуре. Система работает с колоссальными территориями, интегрируется с российскими информсистемами и соответствует стандартам безопасности.

В эпоху промышленной цифровизации 4D-ГИС становится основой для «тёмных фабрик» — полностью автоматизированных производств.

НЕБО ПОД ЗАЩИТОЙ

В условиях текущей геополитической обстановки Консорциум разработал специализированное решение — платформу «Интегра 4D-Небо» для защиты от беспилотных летательных аппаратов. Она базируется на трёх компонентах: цифровой двойник объектов с 4D-визуализацией угроз, интеграция систем обнаружения и подавления, интеллектуальная поддержка принятия решений на основе ИИ. В сфере обороны обеспечивается беспрецедентная ситуационная осведомлённость.

ДВУХУРОВНЕВЫЙ МОНИТОРИНГ

Внедрена интеллектуальная система безопасности на автовокзалах Подмосковья. Консорциум «Интегра-С» завершил второй этап масштабного проекта по оснащению автовокзалов и автостанций АО «МОСТРАНСАВТО» современными техническими системами обеспечения транспортной безопасности. Ключевым элементом внедрения стало создание двухуровневой системы мониторинга с Единым пунктом управления в Мытищах на базе 4D-ГИС «Интегра 4D-Планета Земля».

БЕЗОПАСНОСТЬ КРЫМСКОГО МОСТА

Для обеспечения транспортной безопасности на Крымском мосту и подходах к нему применены уникальные запатентованные технологии программного обеспечения производства «Интегра-С». На всём протяжении транспортного перехода через Керченский пролив и подходах к нему (~200 км) интеграционная платформа создаёт мультифизическую, многомасштабную, динамическую цифровую копию инфраструктуры, включающей порядка 100 000 разнообразных датчиков и около 10 000 видеокамер, охраняющих пространство как над мостом, так и под ним.

ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ СУВЕРЕНИТЕТ

В условиях ограничения доступа к зарубежному программному обеспечению наличие собственной полнофункциональной 4D-ГИС — вопрос национальной безопасности. «Интегра 4D-Планета Земля» обеспечивает полный контроль над обработкой и хранением критически важной пространственной информации. Крупнейшие страны инвестируют миллиарды в развитие 4D-систем, и Россия с отечественным решением уверенно лидирует в этом глобальном тренде.

«Интегра 4D-Планета Земля» — это воплощение идеи цифровизации, понимаемой не как просто внедрение информационных технологий, а как фундаментальное переосмысление архитектуры государственного управления в эпоху больших массивов данных и ИИ. 4D-ГИС — это фундамент, на котором может быть построена вся архитектура управления государством. Этот фундамент создан в России! 🇷🇺

СПРАВОЧНО О КОМПАНИИ

Консорциум «Интегра-С» — за 30 лет работы системами компании оснащено более 4000 объектов государственной важности, среди которых стратегически важные государственные объекты:

- ▶ АПК «Умный город/Безопасный город» — Новомосковск, Самара;
- ▶ объекты Крыма и Сочи: 50 олимпийских объектов, Керченский транспортный переход (Крымский мост), системы безопасности акваторий 5 морских портов Крыма (Севастополь, Керчь, Ялта, Феодосия, Евпатория), ТЭС (Адлерская, Таврическая, Балаклавская, Ударная);
- ▶ предприятия авиационного транспорта — аэропорт Нарьян-Мар, аэропорт «Ульяновск-Восточный», аэропорт «Южный» Ростов-на-Дону, аэропорт Ханты-Мансийск, аэропорт Усть-Мая, таможенные терминалы Шереметьево, АК АО «РКЦ Прогресс», ОАО «Международный аэропорт Курумоч»;
- ▶ Морречфлот России — Новороссийский морской торговый порт, ФГУП «Канал имени Москвы», 40 морских портов, 20 гидроузлов;
- ▶ более 300 объектов Российских железных дорог;
- ▶ предприятия ТЭК — Роснефть, Ситуационный центр ГЭХ, ТЭК Информ, Магистральные нефтепроводы «Дружба», АО «Транснефть — Приволга», Транснефть, ТЭЦ-1 (Новокуйбышевск);
- ▶ объекты Минобороны России, ФСБ России, МВД России.

Ссылки на материалы:

- <https://www.integra-s.ru/news/4d-gis-kak-osnova-tsifrovizatsii-vazhnyi-instrument-kontrolya-upravleniya-obektami-gosudarstva/>
- <https://www.integra-s.ru/krymskii-most-i-drugie-kрупnye-realizovannye-proekty/>
- <https://www.integra-s.ru/news/vnedrena-intellektualnaia-sistema-bezopasnosti-na-avtovokzalakh-podmoskovia/>
- <https://www.integra-s.ru/news/v-samarskom-metro-novyi-uroven-bezopasnosti/>



КОНСОРЦИУМ «ИНТЕГРА-С»
115230, г. Москва, Варшавское ш., 46, офис 716
Тел./факс: +7 (846) 951-96-01
E-mail: marketing@integra-s.ru
integra-s.ru

Мониторинг гражданских БВС в режиме реального времени

С приходом весны началось подключение гражданских авиабеспилотников к единой системе идентификации. Зачем это нужно государству, как поможет бизнесу и будет ли данный опыт масштабирован на другой автономный транспорт, мы поинтересовались у **Александра Замятина**, руководителя по реализации стратегических проектов АО «ГЛОНАСС».

Уважаемый Александр Юрьевич! В марте вступили в силу новые правила идентификации беспилотных воздушных судов на базе госинформсистемы «ЭРА-ГЛОНАСС». В чём состоит новация и как она повлияет на развитие беспилотной авиации?

С 1 марта 2026 года все гражданские беспилотные воздушные суда (БВС) массой от 0,25 кг начали подключать к единой системе идентификации на базе «ЭРА-ГЛОНАСС». Система идентификации беспилотного транспорта, её правовые основания реализуются Минтрансом России по поручению Президента страны Владимира Путина с 2025 года.

В чём заключается суть нововведения? До сих пор небо оставалось «серой зоной», вынужденно закрытой в большинстве регионов страны. С 1 марта ситуация коренным образом меняется: цифровая платформа с использованием госинформсистемы «ЭРА-ГЛОНАСС» позволяет видеть треки, данные об операторах и владельцах, время и скорость передвижения воздушных судов. Решение обеспечивает прозрачность использования беспилотной авиации для государства, что позволит постепенно открывать небо и расширять географию полётов.

Что это даст отрасли? Единая система идентификации на базе «ЭРА-ГЛОНАСС» становится ядром, ключевым инструментом государственного мониторинга работы гражданской беспилотной авиации в режиме реального времени. Прозрачность для государства

позволит расширять применение авиабеспилотников для развития экономики. Единые правила стимулируют бизнес к запуску новых цепей поставок, развитию логистики.



С какими данными о беспилотниках работает система, кто будет иметь к ним доступ и как осуществляется подключение? Система статична или предполагается её дальнейшее развитие? В каких направлениях?

Единая система идентификации на базе «ЭРА-ГЛОНАСС» является мультимодальной цифровой платформой, которая позволяет принимать данные со всех существующих устройств идентификации — АЗН-В, GSM, спутниковых и гибридных трекеров, коммерческих платформ и систем эксплуатантов — и далее передавать эти данные в системы федеральных и региональных ведомств, на коммерческие платформы и пользовательские интерфейсы. Система уже интегрирована с платформой Росавиации.

Это означает единый стандарт, прозрачность для государства, удобство для бизнеса.

Сеть сотовой связи для «ЭРА-ГЛОНАСС» имеет радиопокрытие всех четырёх федеральных операторов, что расширяет возможную географию применения с возможностью накопления истории трека, вне зависимости от территорий с точечным «глушением» — центров городов, защищаемых объектов.



Как уже было сказано ранее, система позволяет видеть треки, данные об операторах и владельцах, время и скорость передвижения воздушных судов. Помимо операторов, владельцев и эксплуатантов БВС, данные по запросу будут бесплатно передаваться в федеральные органы исполнительной власти, регионам, экстренным оперативным службам, организациям, выполняющим государственные задачи по защите от противоправного применения авиабеспилотников, а также учебным и образовательным учреждениям.

Массовое подключение гражданских авиабеспилотников к единой системе идентификации открыто на официальном сайте АО «ГЛОНАСС» (<https://nebo.aoglonass.ru/>). Для удобства пользователей процесс полностью проходит через личный кабинет, зарегистрироваться могут как юридические, так и физические лица. Сервис автоматически сверяет наличие борта в обязательной системе учёта Росавиации, затем синхронизирует получение данных от установленных трекеров, устройств идентификации.

Безусловно, система идентификации не статична. Следующими шагами её развития станет создание БАС ID — отечественной системы гибридной удалённой идентификации, работающей в общедоступных форматах вещания при отсутствии сотового или другого сетевого покрытия. Устройство сочетает сетевую и вещательную передачу данных; и идентификационных устройств с криптозащитой.

Также, на наш взгляд, система идентификации на базе «ЭРА-ГЛОНАСС» может снижать стоимость страхования беспилотников за счёт накопления и анализа данных об инцидентах.

Массовое подключение гражданских авиабеспилотников к единой системе идентификации открыто на официальном сайте АО «ГЛОНАСС»





Собранная статистика может использоваться страховыми компаниями как основание для формирования коэффициента страховой истории по аналогии с автострахованием. Это позволит учитывать частоту инцидентов, особенности эксплуатации и характеристики конкретных моделей дронов, что потенциально приведёт к персонализации тарифов и их снижению для более надёжных аппаратов и операторов при согласии страховщиков на использование таких данных.

Параллельно с бурным развитием беспилотных технологий возросли и угрозы их использования для совершения актов незаконного вмешательства в работу транспорта. Поможет ли запуск системы субъектам транспортной инфраструктуры в реализации мер по защите объектов и чем именно?

Всё верно, базовый уровень единой системы идентификации сегодня — мониторинг движения гражданских беспилотников в режиме реального времени. Мы понимаем, что угрозы незаконного вмешательства в беспилотные технологии растут, поэтому уже сейчас тестируем новые сервисы системы идентификации.

Речь идёт об определении и нейтрализации кибератак, а также о централизованном информировании — например, передачи команд о необходимости экстренной остановки движения.

Кроме того, единая система идентификации имеет интерфейсы для информационного взаимодействия с внешними системами, такими как антидроны, программно-аппаратный комплекс Национального центра управления обороной РФ.

Сфера применения беспилотных аппаратов не ограничена только воздушным пространством. Ведётся ли компанией работа по другим типам беспилотников? Планируется ли со временем внедрение аналогичного опыта по идентификации, например, безэкипажных катеров?

Минтранс России уже расширяет возможности применения цифровой платформы «ЭРА-ГЛОНАСС» для идентификации автономного транспорта во всех средах. Так, на сегодняшний день все беспилотные грузовики, курсирующие в рамках экспериментальных беспилотных логистических коридоров по трассам М-11 «Нева», М-4 «Дон» и ЦКАД, уже подключены к цифровой платформе на базе госинформсистемы «ЭРА-ГЛОНАСС».

В Сахалинской области отрабатывается мониторинг безэкипажных катеров — в регионе такая технология используется для доставки грузов на удалённые острова и на озере Тунайча. Треки безэкипажных судов транслируются в онлайн-режиме через «ЭРА-ГЛОНАСС» в единый диспетчерский центр.

Использование технологии идентификации беспилотного транспорта в трёх средах позволит синхронизировать развитие технологий с нормативным регулированием и запустит механизм объективной оценки зрелости беспилотных решений, внедряемых в стране.

В обозримом будущем ожидается появление и многосредных дронов, например беспилотных самолётов-амфибий, способных взлетать с воды и садиться на воду. Для такого типа дронов будет необходима «сквозная» идентификация при его переходе из одной среды в другую.

Порядок использования радиочастотного спектра средствами РЭП

Усилившиеся угрозы противоправного использования беспилотных аппаратов и массовое применение средств радиоэлектронного подавления потребовали ряда корректировок в регулировании использования радиочастотного спектра.

Виктор Мусонов,
заместитель начальника
Управления радиотехнического
обеспечения полётов и авиационной
электросвязи Росавиации

В настоящее время Российская Федерация столкнулась с применением беспилотных авиационных систем (БАС) для совершения противоправных актов. Участились случаи применения БАС для террористических атак в отношении топливно-энергетического комплекса, гражданского населения и объектов транспортной инфраструктуры.

ИСТОРИЯ ВОПРОСА

В свете этих событий многими юридическими и физическими лицами начали применяться средства (комплексы) противодействия/радиоэлектронного подавления (РЭП) БАС. В результате применения указанных средств с начала 2023 года существенно увеличилось количество обращений о воздействии вредных помех на работу радиоэлектронных средств, направленных предприятиями промышленности, энергетики и транспорта в адрес Роскомнадзора.

Стоит отметить, что в Российской Федерации регулирование использования радиочастотного спектра осуществляется межведомственным коллегиальным органом по радиочастотам при Министерстве цифрового развития, связи и массовых коммуникаций Российской Федерации, обладающим всей полнотой полномочий в области регулирования радиочастотного спектра. Таким органом является Государственная комиссия по радиочастотам (ГКРЧ).

РЕШЕНИЕ ГКРЧ

Учитывая сложную ситуацию с массовым изготовлением и применением средств РЭП, ГКРЧ издала решение от 27.12.2023 № 23-70-10.2 «О порядке использования радиочастотного спектра средствами радиоэлектронного подавления, предназначенными для противодействия беспилотным аппаратам с целью защиты отдельных объектов». Положения

указанного решения устанавливают порядок использования средствами РЭП радиочастотного спектра, а именно:

1. Использование средством РЭП радиочастотного спектра возможно на основании отдельного решения ГКРЧ, принимаемого по результатам рассмотрения заявки на выделение полос радиочастот для разработки, и/или модернизации, и/или производства средства РЭП.

2. Применение средств РЭП допускается только организациями, наделёнными соответствующими полномочиями.

3. Использование средствами РЭП радиочастотного спектра только при обнаружении беспилотных аппаратов или по команде уполномоченных дежурных служб.

4. Не допускается применение средств РЭП без регистрации в установленном в Российской Федерации порядке (постановления Правительства РФ от 10.07.2017 № 816 и от 20.10.2021 № 1800).

5. Применение средств РЭП организациями, у которых объекты защиты располагаются в непосредственной близости с предприятиями гражданской авиации, Госкорпорации «Роскосмос», ОАО «РЖД» и ФГУП РТРС, допускается после разработки организационно-технических мероприятий по исключению (минимизации) вредных помех или разработки условий совместного использования полос радиочастот.

АКТУАЛЬНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ

Министерством цифрового развития, связи и массовых коммуникаций Российской Федерации подготовлен и направлен в министерства и ведомства для использования в работе Перечень решений ГКРЧ о выделении полос радиочастот для разработки, производства и применения средств РЭП, принятых по состоянию на 25.12.2025. [3](#)

Применение средств РЭП допускается только организациями, наделёнными соответствующими полномочиями



Небо под контролем

В 2025 году вступили в силу правила, навсегда изменившие систему защиты аэропортов России от беспилотников. Закрыта правовая брешь, которая долгие годы мешала службам безопасности воздушных гаваней эффективно противодействовать дронам-нарушителям.



Вячеслав Хорошилов,
заместитель начальника службы
транспортной безопасности
ОАО «Международный аэропорт
Минеральные Воды»

ОТ СОЗЕРЦАНИЯ К ДЕЙСТВИЮ

До недавнего времени подразделения транспортной безопасности находились в правовом вакууме: дрон в зоне аэропорта видели, а сделать ничего не могли — не было законных оснований применять активные меры. Постановление Правительства РФ от 30.04.2025 № 588 «Об особенностях защиты от актов незаконного вмешательства с использованием беспилотных аппаратов объектов транспортной инфраструктуры и (или) групп объектов транспортной инфраструктуры, вокруг которых устанавливаются зоны безопасности» (ПП РФ 588) изменило ситуацию кардинально, установив правовую базу для применения средств радиоэлектронной борьбы (РЭБ) и систем противодействия дронам. Это не просто теория — это работающий механизм.

Документ вводит базовое понятие «зона безопасности», включающее не только территорию самого объекта транспортной инфраструктуры (ОТИ), но и прилегающие зоны, в том числе воздушное пространство. Именно в этих границах теперь законно можно пресекать функционирование беспилотников.

Главный тезис здесь — защита наших объектов теперь обеспечивается путём реализации мер по обнаружению (выявлению) и пресечению функционирования беспилотных аппаратов (БПА) в границах специально установленных зон безопасности.

ПИРАМИДА БЕЗОПАСНОСТИ

Как показывает проведённый анализ в аэропорту Минеральные Воды, система защиты от дронов строится на сложной иерархии

документов. В основании пирамиды — Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности». На него наслаиваются изданные в развитие закона нормативные правовые акты: постановление Правительства РФ от 05.10.2020 № 1605 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищённости объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры воздушного транспорта», постановление Правительства РФ от 03.06.2020 № 814 «Об определении объектов транспортной инфраструктуры, вокруг которых устанавливаются зоны безопасности», приказ Минтранса России от 03.02.2025 № 30 «Об установлении Порядка аккредитации юридических лиц в качестве подразделений транспортной безопасности, продления срока действия аккредитации, аннулирования аккредитации, приостановления и возобновления действия аккредитации, а также требований к таким юридическим лицам». Далее идут организационно-распорядительные документы субъектов транспортной инфраструктуры и только потом — разрешительные документы и регламенты.

Федеральное законодательство — лишь верхушка айсберга. Основная работа заложена в подзаконных актах. Изучение нужно начинать с анализа всех уровней, а не только с ПП РФ 588.

КТО ИМЕЕТ ПРАВО НАЖАТЬ КНОПКУ?

Закон строго регламентирует, кто именно может принимать решение о подавлении БПА. Это не может быть случайный



сотрудник. Решение о пресечении принимает исключительно уполномоченное на это должностное лицо подразделения транспортной безопасности. Полный перечень таких лиц закреплён в Приложении 2 приказа Минтранса России от 24.07.2024 № 255 «Об утверждении Порядка принятия решения о пресечении функционирования беспилотных аппаратов в целях защиты от актов незаконного вмешательства объектов транспортной инфраструктуры, вокруг которых установлены зоны безопасности, и перечня должностных лиц подразделений транспортной безопасности, уполномоченных на принятие такого решения» — это руководители и работники группы быстрого реагирования.

Но просто дать человеку полномочия недостаточно. Согласно п. 7 ПП РФ 588 меры по защите реализуются на основании целого пакета организационно-распорядительных документов, которые включают:

- определение границ зоны безопасности;
- порядок действий уполномоченных работников;
- регламенты взаимодействия различных служб.

Кроме того, требуется дополнительная оценка уязвимости, где утверждаются посты воздушного наблюдения и специальные технические средства.

«ГЛУШИЛКИ» СТАНОВЯТСЯ ЗАКОННЫМИ

Ключевым нововведением стало появление в правовом поле понятия «специальное техническое средство противодействия БПА, использующее радиочастотный спектр». Именно эти устройства, которые в народе называют «подавителями дронов»

или «глушилками», теперь могут официально применяться на ОТИ.

Однако, как предупреждают специалисты, здесь есть важнейший нюанс. Эксплуатация таких средств возможна только при наличии решения Государственной комиссии по радиочастотам (ГКРЧ). Без этого документа использование средств РЭБ незаконно.

Специальное техническое средство должно иметь разрешительную документацию в виде решения ГКРЧ. Это требование ст. 22–24 Федерального закона от 07.07.2003 № 126-ФЗ «О связи».

ДВА ПУТИ ЛЕГАЛИЗАЦИИ

Производители и поставщики предлагают два варианта получения заветного документа.

Путь 1. Серийное решение. Самый простой вариант — приобрести оборудование, на которое у производителя уже есть готовое, заранее полученное решение ГКРЧ. Обычно это стандартные устройства, выпускаемые серийно. Наличие разрешения в таком случае производитель заявляет ещё на этапе продажи. Для аэропорта это означает минимальные бюрократические издержки — документ уже есть, его нужно лишь проверить.

Путь 2. Индивидуальное решение. Более сложный, но иногда необходимый вариант. Если стандартное оборудование не подходит под конфигурацию конкретного объекта или требуется уникальная система защиты, решение ГКРЧ получают индивидуально. Сначала производится закупка и монтаж системы,

ПП РФ 588 устанавливает правовую базу для применения средств РЭБ и систем противодействия дронам

а затем — оформление разрешения под уже установленный комплекс. Этот путь требует больше времени и взаимодействия с государственными органами.

ГДЕ ИСКАТЬ РАЗРЕШЁННЫЕ СРЕДСТВА

Основными источниками, из которых можно получить информацию о допустимых к применению средствах, являются:

1. Каталог средств обнаружения и противодействия беспилотным воздушным судам, который периодически направляют субъектам Минтранс России и Росавиация. В нём собраны устройства, подтвердившие заявленные тактико-технические характеристики. Опираясь на этот каталог — значит минимизировать риск покупки неэффективного оборудования.

2. Рекомендации Минобороны России. Конкретные советы можно получить от воинской части, которая обеспечивает противовоздушную оборону в районе расположения аэропорта. Более того, министерство и профильные организации могут направить специалистов для выезда на объект и помощи в правильном размещении средств РЭБ.

ТЕХНИЧЕСКОЕ ЗАДАНИЕ: ОСНОВА ОСНОВ

Прежде чем объявлять закупку, необходимо разработать грамотное техническое задание (ТЗ). Оно создаётся на базе проведённой дополнительной оценки уязвимости и должно учитывать три ключевых фактора.

1. Потребности конкретного ОТИ. У каждого аэропорта своя специфика, расположение, рельеф и окружающая застройка.

2. Конфигурацию зоны безопасности. ТЗ должно точно описывать, какие участки и на какой высоте необходимо прикрыть.

3. Требования к тактико-техническим характеристикам. Дальность действия, сектор покрытия, диапазоны подавляемых частот — всё это должно быть чётко прописано.

При разработке ТЗ необходимо руководствоваться федеральными законами о закупках: Федеральный закон от 18.07.2011 № 223-ФЗ «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц» (для госкомпаний и отдельных юрлиц) или Федеральный закон от 05.04.2013 № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок

Специальное техническое средство должно иметь разрешительную документацию в виде решения ГКРЧ



товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» (для государственных и муниципальных нужд).

БЮРОКРАТИЧЕСКИЕ ПРОЦЕДУРЫ

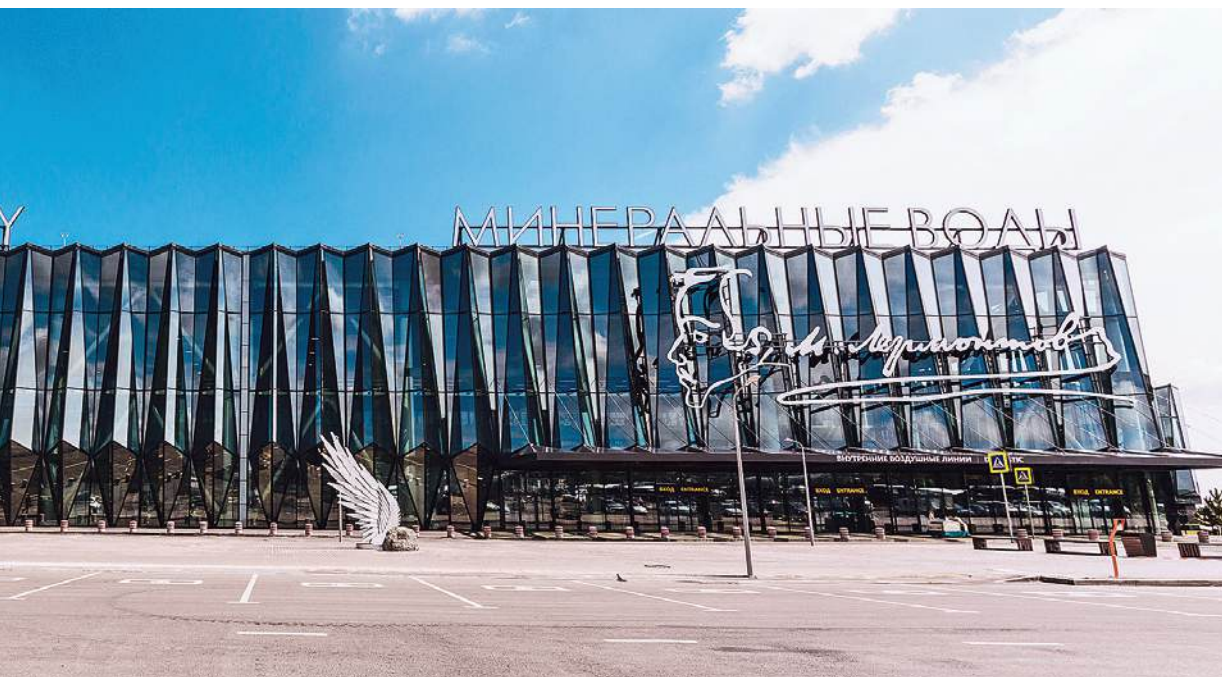
Но и это не всё. Для полной легализации системы противодействия дронам необходимо пройти ещё несколько бюрократических процедур.

Во-первых, направить запрос в Межрегиональное территориальное управление Росавиации о необходимости разработки организационно-технических мероприятий по исключению вредных помех для наземных и бортовых средств радиотехнического обеспечения полётов и авиационной электросвязи. Проще говоря, нужно убедиться, что «глушилки» не собьют с толку пилотов настоящих самолётов.

Во-вторых, заключить совместный документ с воинскими частями Вооружённых сил РФ, привлекаемыми для решения задач противовоздушной обороны. Это требуется для отработки оперативного взаимодействия при оповещении об угрозах и пресечении функционирования БПА.

В-третьих, зарегистрировать радиоэлектронные средства и высокочастотные устройства в соответствии с Федеральным законом от 07.07.2003 № 126-ФЗ «О связи» и постановлением Правительства РФ от 20.10.2021 № 1800 «О порядке регистрации радиоэлектронных средств и высокочастотных устройств».

И наконец, возможно, потребуется уведомление целого ряда ведомств: Федерального агентства воздушного транспорта и его



территориальных управлений, ФСБ, ФСО, МВД России о возможности применения стационарных средств радиоэлектронного подавления.

ДОРОЖНАЯ КАРТА РЕАЛИЗАЦИИ

Опыт аэропорта Минеральные Воды показывает, что внедрение ПП РФ 588 — это трудозатратный процесс, который занимает определённое время. Примерный план-график включает:

1. Анализ постановления и подзаконных документов (2 недели). На этом этапе служба транспортной безопасности и юристы выявляют все требования.

2. Разработка изменений в организационно-распорядительные документы (1 месяц). Требуется разработка, согласование и утверждение новых регламентов.

3. Проведение дополнительной оценки уязвимости (3 месяца). Аккредитованная организация определяет границы зоны безопасности, места постов и необходимые средства РЭБ.

4. Внесение изменений в план обеспечения транспортной безопасности (3 месяца). Утверждение положений и документов.

5. Разработка ТЗ и закупка средств РЭБ (от 2 месяцев). Важно учесть конфигурацию зоны безопасности и источник финансирования.

6. Запрос в Межрегиональное территориальное управление Росавиации (1 неделя).

7. Согласование документа с воинской частью (1 месяц).

8. Обучение персонала (2 недели). Подготовка минимум 6 сотрудников группы быстрого реагирования и 2 руководителей.

РИСКИ И ПРЕПЯТСТВИЯ

Специалисты выделяют три основные группы рисков при реализации постановления.


- **Нормативные риски.** Возможны несвоевременный выход подзаконных актов и противоречия в требованиях разных ведомств. Снизить их помогает мониторинг базы и работа с профильными ассоциациями.

- **Операционные риски.** Неготовность ИТ-систем, сопротивление персонала изменениям, недостаток экспертизы. Решение — постепенное внедрение с тестированием и привлечение внешних экспертов.

- **Ресурсные риски.** Нехватка бюджета, отсутствие квалифицированных кадров. Здесь помогает приоритизация мероприятий и поиск дополнительных источников финансирования.

ВЗГЛЯД В БУДУЩЕЕ

Опыт аэропорта Минеральные Воды наглядно демонстрирует: ПП РФ 588 — это не разовая кампания, а начало нового этапа в обеспечении транспортной безопасности. Документ выстроил чёткую цепочку: от присвоения категории объекту до конкретного права пресекать действия дронов. Законодательство даёт полномочия, но реализация требует детальной проработки на всех уровнях.

Для пассажиров это означает одно: их безопасность теперь защищена не только физическими ограждениями и досмотром, но и современными техническими средствами, работающими на законных основаниях. Небо над аэропортами становится подконтрольным. 

Важные аспекты эффективной защиты от БПА



Первоочередной целью исполнения обязательных требований в области транспортной безопасности является не просто формальное следование букве закона, но фактическое повышение защищённости транспортного комплекса, соответствующее современным угрозам совершения акта незаконного вмешательства.



Дмитрий Иванов,
эксперт по транспортной безопасности

Практическая реализация обязательных требований, установленных постановлением Правительства РФ от 30.04.2025 № 588 «Об особенностях защиты от актов незаконного вмешательства с использованием беспилотных аппаратов объектов транспортной инфраструктуры и (или) групп объектов транспортной инфраструктуры, вокруг которых устанавливаются зоны безопасности» (ПП РФ 588), имеет ряд важных аспектов, непосредственно влияющих на создание по-настоящему эффективной системы защиты от беспилотных (прежде всего, летательных) аппаратов.

Базовыми элементами исполнения новых обязательных требований для субъектов транспортной инфраструктуры (СТИ) и подразделений транспортной безопасности (ПТБ) можно назвать организационные меры, меры по инженерно-техническому обеспечению и меры по работе с личным составом — силами обеспечения транспортной безопасности (СОТБ).

В каждом из этих направлений выделим по первоочередному аспекту:

- установление границ зоны безопасности;
- оснащение специальными техническими средствами противодействия беспилотным аппаратам (БПА);
- подготовка СОТБ для противодействия БПА.

УСТАНОВЛЕНИЕ ГРАНИЦ

Первое и основное требование для законного противодействия БПА всех видов — установление границ зоны безопасности. Это следует из п. 2 ПП РФ 588. Защита объектов

транспортной инфраструктуры (ОТИ) обеспечивается путём реализации соответствующих мер в границах зоны безопасности. Полный и закрытый перечень ОТИ, вокруг которых устанавливаются зоны безопасности (в понятиях законодательства Российской Федерации в области транспортной безопасности), определён постановлением Правительства РФ от 03.06.2020 № 814.

Применительно к **внутреннему водному транспорту** зоны безопасности устанавливаются вокруг таких объектов, как:

- порты, в которых осуществляется переладка грузов повышенной опасности;
- судоходные гидротехнические сооружения;
- здания, сооружения и помещения для погрузки, разгрузки и хранения опасных грузов, на перевозку которых требуется специальное разрешение, и (или) грузов повышенной опасности, входящие в состав причалов, портов (пристаней).

В зону безопасности таких объектов должны войти:

- наземная часть — до 5 км **от границы зоны транспортной безопасности (ЗТБ)**;
- водная часть — до 5 км от границы ЗТБ, включая подводную часть до естественных очертаний дна;
- воздушная часть — по границам наземной и (или) водной частей зоны безопасности до высоты не более 300 м.

КООРДИНАТЫ ЗТБ

Итак, чтобы верно установить зону безопасности, необходимо знать фактические границы ЗТБ, ведь обязательные



требования ПП РФ 588 предполагают точные координаты. На мой взгляд, крайне желательно уточнить координаты ЗТБ и зафиксировать их ещё до начала проведения дополнительных оценок уязвимости в соответствии с ПП РФ 588, заодно решая вопрос необходимого взаимодействия с другими ОТИ в радиусе 5 км.

Как показывает опыт общения и взаимодействия с несколькими специализированными организациями, в выработке конкретных и эффективных рекомендаций по защите ОТИ заинтересован в первую очередь сам СТИ. Таким образом, вместе со специализированной организацией сразу желательно начать проработку вопроса о том, насколько далеко следует вынести зону безопасности от границ ЗТБ. Разумеется, проработка модели угроз — задача специализированной организации, но дальнейшее оснащение ОТИ и работников ПТБ ляжет на плечи СТИ, в связи с чем меры не должны быть избыточными.

Полагаю, что требуется комплексный подход и проведение соответствующих расчётов с целью установить:

- на какой дальности может быть обнаружен БПА в условиях конкретного объекта, в том числе визуально и с помощью взаимодействия с другими ОТИ;
- сколько времени будет на принятие решения о подавлении с момента обнаружения БПА до начала принятия мер по его подавлению, с учётом угроз от различных типов БПА, расположения постов ПТБ и необходимости выдвижения работников ПТБ к определённым точкам.

Вопрос этот важен ещё и тем, что упавший (и взорвавшийся) в ЗТБ беспилотник можно расценить как совершённый акт незаконного вмешательства со всеми вытекающими последствиями.

ЗОНЫ ОГРАНИЧЕНИЯ ПОЛЁТОВ

Отмечу, что после установления границ зоны безопасности возникнет существенная проблема — установления на её основании зоны ограничения полётов, после чего координаты потенциальных целей для террористического акта становятся открыты широкому кругу лиц.

То, что вполне логично и обосновано с юридической точки зрения, на практике становится «защитой от честных». Вдобавок сами СТИ обязаны выложить координаты зон безопасности в сеть Интернет. Полагаю, что с учётом малой высоты воздушной части зоны безопасности такие требования излишни и стоит ограничиться лишь наглядным информированием.

Вместе с тем возникают и новые вопросы взаимосвязи с воздушным законодательством, в том числе с постановлением Правительства РФ от 11.03.2010 № 138 «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации».

Интересно отметить — в Федеральном законе от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (ФЗ-16) понятие «зона транспортной безопасности» включает в себя надводную часть ОТИ без подводной, а также подземную часть ОТИ, отсутствующую в ПП РФ 588.

СЕРТИФИЦИРОВАТЬ ИЛИ НЕТ?

ФЗ-16 наделяет работников ПТБ правом пресекать функционирование БПА тем или иным способом, а ПП РФ 588 обязывает СТИ оснащать объекты специальными техническими средствами противодействия БПА. При этом номенклатура подобных специальных технических средств в настоящее время достаточно широка — от противодроновых ружей до стационарных пулёмётных установок. Как правило, стационарная система состоит из ряда элементов — управления, обнаружения, противодействия, являясь достаточно дорогостоящей и сложной для развёртывания.

В настоящее время актуальным остаётся вопрос — относятся ли данные специальные технические средства к техническим средствам

Уточнить и зафиксировать координаты ЗТБ желательно ещё до начала проведения дополнительной оценки уязвимости

обеспечения транспортной безопасности? На первый взгляд ответ очевиден — не относятся, так как не перечисляются прямо в ч. 8 ст. 12.2 ФЗ-16. Кроме того, постановление Правительства РФ от 26.09.2016 № 969 «Об утверждении требований к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности и Правил обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности» практически в каждом своём разделе имеет ссылки на ГОСТы, Национальные стандарты, среди которых таких средств нет.

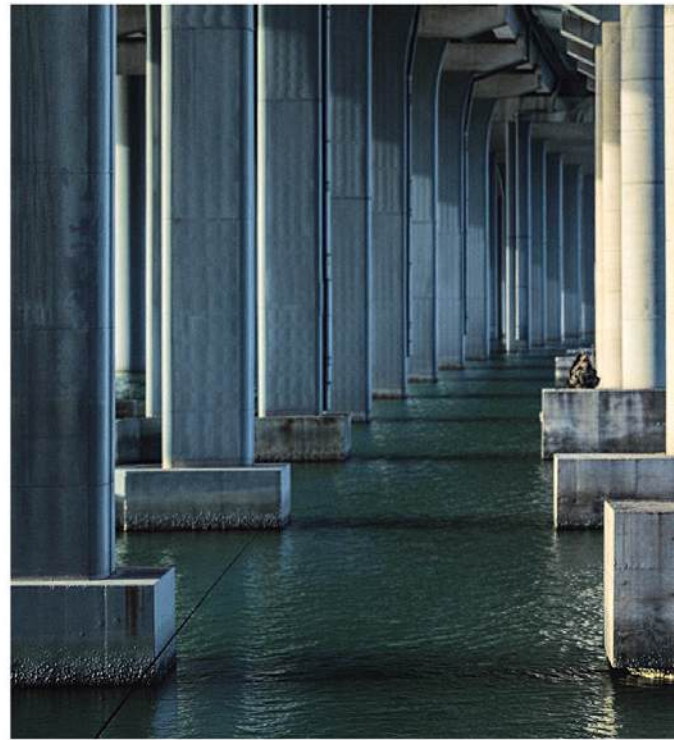
На практике приходилось слышать от производителей о требованиях по поставке стационарных комплексов, сертифицированных под вышеуказанные требования. Пример — комплексы, включающие в себя локаторы, сертифицируются как технические системы и средства сигнализации, а в некоторых случаях — как средства связи, приёма и передачи информации и даже как системы видеонаблюдения.

На данный момент нет информации о позиции надзорных органов по обязательной сертификации таких средств, но вопрос рано или поздно будет поднят. Любые административные процедуры влекут за собой увеличение стоимости изделий, что крайне негативно сказывается в конечном счёте на экономике перевозок. Вместе с тем процесс сертификации сам по себе существует не просто так, главная его задача гарантированно обеспечить наличие в устройстве необходимых режимов и функций, правильную его работу.

С 1 сентября 2026 года вступает в силу постановление Правительства РФ от 23.12.2025 № 2107 «Об утверждении требований к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности и Правил обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности», которое также не содержит требований к вышеуказанным техническим средствам. Полагал бы целесообразным издание разъяснений Минтранса России по данному вопросу.

СИЛЫ И СРЕДСТВА ПТБ

Данный вопрос перекликается с предыдущим — СОТБ и средства противодействия есть, а отдельного направления подготовки нет. Обратимся к законодательству — ФЗ-16 возлагает полномочия по противодействию



БПА на работников ПТБ, а изданный в его развитие приказ Минтранса России от 24.07.2024 № 255 определяет порядок принятия решения о пресечении функционирования БПА. При этом разделяются понятия лица, принимающего решение, и лица, его исполняющего.

Самостоятельно принять и исполнить такое решение могут:

- руководитель ПТБ (аттестован по 3-й категории);
- работник ПТБ, руководящий работами на объекте (аттестован по 3-й категории);
- работник, включённый в состав группы быстрого реагирования (ГБР) (аттестован по 4-й категории).

А теперь рассмотрим те средства, которые могут быть использованы работниками ПТБ.

1) Носимые специальные технические средства противодействия БПА.

Предполагают активные самостоятельные действия, руководящим составом использоваться не будут. Могут быть использованы работником ГБР.

2) Стационарные технические средства противодействия БПА.

Не предполагают активных действий самого оператора, но требуют контроля и внимания. Вероятность использования их руководителем ПТБ стремится к нулю, а возложение дополнительных обязанностей на старшего смены на объекте явно избыточно. Могут быть использованы работником ГБР, при этом требования к его подготовке в данном случае кажутся избыточными.

3) Боевое и служебное огнестрельное оружие.



В соответствии с нормами обеспечения ПТБ (постановление Правительства РФ от 12.05.2025 № 637) руководящий состав обеспечивается короткоствольным оружием, непригодным для выведения из строя одного типа БПА, равно как и работники досмотра. Работник ГБР может быть вооружён длинноствольным оружием, так же как и работник по наблюдению и собеседованию, а также работник категории «иные».

При этом ни один из указанных выше работников не получит никаких практических навыков по противодействию БПА в ходе подготовки и аттестации, проводимых в рамках действующего законодательства. Кроме того, для работы с различными средствами нужны разные компетенции — оператор радиолокационной станции должен иметь квалификацию пользователя электронной вычислительной машины, тогда как работнику ГБР очевидно нужна дополнительная стрелковая и медицинская подготовка.

Вывод при этом только один — действующая система подготовки и аттестации работников ПТБ не гарантирует фактической их способности противодействовать БПА, в связи с чем потребуются дополнительное повышение квалификации.

ПОДГОТОВКА И ОСНАЩЕНИЕ

Полагаю возможным предложить следующие меры по подготовке и оснащению работников ПТБ для обеспечения возможности исполнения ими задач по противодействию БПА.

1) Отдельный пост противодействия БПА с носимыми средствами противодействия либо огнестрельным оружием следует формировать

из работников ГБР, прошедших дополнительную подготовку по использованию этих средств или дополнительную стрелковую подготовку, — такие программы на рынке имеются.

Обязательно оснащение средствами индивидуальной бронезащиты, защиты рук и глаз, крайне необходимым видится прохождение курсов оказания первой помощи — специализированные программы также реализуются. Наличие индивидуальных аптечек оказания первой помощи обязательно, наиболее адекватный состав можно проработать совместно с инструкторами курсов оказания первой помощи.

Необходимо обеспечить работников ПТБ приборами наблюдения — биноклями и тепловизорами, а также схемой объекта с указанием направлений.

2) Стационарный пост наблюдения и противодействия БПА с техническими средствами радиоэлектронной борьбы следует сформировать из работников ПТБ категории «иные» с учётом обеспечения сменности и необходимости перерывов каждые пару часов — то есть не менее двух работников в смене.

Обязательно организовать обучение по использованию именно тех технических средств, которые установлены, — с этой задачей лучше всего справится организация-поставщик или производитель. Для такой работы лучше всего подбирать людей, имеющих высокую базовую компьютерную грамотность (и квалификацию «Оператор ПК»).

В индивидуальных средствах бронезащиты на таком посту большой необходимости нет, при этом крайне желательно наличие коллективной аптечки и также прохождение курсов первой помощи.

На объекте также необходимо иметь сигнальные ленты и конусы, иные средства обозначения на местности упавших БПА и их обломков до прибытия специализированных служб.

Обнаружение и идентификация БПА имеют ключевое значение — перед применением любых средств противодействия необходимо быть уверенным в том, что это законная цель. Особенно это важно на ОТИ, рядом с которыми вероятно нахождение маломерных судов и лёгких летательных аппаратов. Информацию с радиоэлектронного канала крайне желательно подтверждать оптически. 📍

Действующая система подготовки работников ПТБ не гарантирует их способности противодействовать БПА

Как сеть «Дарвин» защищает инфраструктурные объекты от БПЛА?

Транспортная инфраструктура сегодня — одна из самых уязвимых целей, а остановка работы транспорта парализует целые регионы. Когда дрон-камикадзе несётся к автовокзалу или опоре моста, у систем ПВО есть секунды, а у РЭБ — не всегда работающие частоты. Но есть решение, которое не даёт промаха: механическая ловушка, работающая по принципу паутины.



Дмитрий Дорофеев,
генеральный директор
ООО «Системы механической защиты»

Осенью 2025 года Минтранс России дал поручение, которое ещё год назад показалось бы фантастикой: оборудовать гражданские автовокзалы на юге страны специальными улавливающими сетями. В первую очередь — в регионах, где закрыты аэропорты и нагрузка на наземный транспорт критически выросла. Речь идёт о защитно-улавливающей сети «Дарвин» — разработке компании «Системы механической защиты», которая уже зарекомендовала себя на объектах топливно-энергетического комплекса и в зоне специальной военной операции.

ПОЧЕМУ ТРАНСПОРТ — «ИДЕАЛЬНАЯ МИШЕНЬ»

Автовокзалы, железнодорожные станции, мостовые переходы и тяговые подстанции обладают роковой особенностью: их невозможно спрятать или замаскировать. Они привязаны к географическим координатам, имеют предсказуемую геометрию и, как правило, не защищены бронёй.

Традиционные методы борьбы с беспилотными летательными аппаратами здесь часто пасуют. Системы радиоэлектронной борьбы малоэффективны против дронов с оптоволоконным управлением или автономным наведением по машинному зрению. Аппарат просто не реагирует на глушилки. Лазерные комплексы дороги и требуют квалифицированного оператора. Стальные же сетки, которые пытались натягивать энтузиасты, провоцируют детонацию при жёстком ударе, что для остеклённого здания вокзала или переполненной платформы означает катастрофу.

ФИЛОСОФИЯ ПАУКА: НЕ УБИТЬ, А ПОЙМАТЬ

Инженеры «Систем механической защиты» предложили принципиально иной подход, взяв за основу механику паутины паука Дарвина — самого прочного биологического материала. Сеть «Дарвин» — это не статичный барьер, а интеллектуальная (в физическом смысле) структура.

При ударе дрона, летящего на скорости до 260 км/ч, срабатывает двухфазная защита. Первая фаза — гашение энергии. Специальное плетение «двойная паучья вязка» позволяет ячейкам растягиваться до 50 %, превращая кинетическую энергию в механическую работу растяжения. Взрыватель не срабатывает, так как нет жёсткого удара. Вторая фаза — захват. Дрон запутывается в ячейках, теряет импульс и падает рядом с объектом, не долетая до цели.



АВТОВОКЗАЛЫ И Ж/Д СТАНЦИИ: ЗАЩИТА МЕСТ МАССОВОГО СКОПЛЕНИЯ

Конкретно для транспортных узлов разработчики компании предлагают гибкие архитектурные решения. Инженеры уже готовятся к выезду на объекты для оценки масштаба работ. Задача стоит нетривиальная: надёжно прикрыть людей и технику, не нарушая функционирование крупного вокзала с его пассажиропотоком и логистикой.

Несколько автовокзалов уже приступили к дополнительной оценке уязвимости в связи с новыми требованиями правительства, и сети «Дарвин» рассматриваются как один из основных вариантов защиты. Стоимость самого полотна стартует от 300 рублей за квадратный метр, а монтаж защитных конструкций обходится в среднем в 3–5 тыс. рублей за «квадрат» защиты. Это на порядки дешевле, чем развёртывание лазерных комплексов, и не требует содержания дорогостоящего персонала.

ДОРОГИ И МОСТЫ: «КОРИДОРЫ ЖИЗНИ»

Особая история — защита линейных объектов: автомобильных дорог, мостов и путепроводов. Здесь дроны могут атаковать не только статичные сооружения, но и движущиеся колонны транспорта. Для этих целей разработаны мобильные модификации и так называемые туннели Дарвина.

Частные предприятия, особенно в приграничных регионах, уже закупают такие коридоры безопасности. Например, в Белгородской области зерновозы и другая дорогостоящая техника неоднократно поражались дронами при перемещении между цехами. Туннели из сетей стали спасением — это многоуровневое решение, работающее на перспективу.

По имеющейся у разработчиков информации, на сегодняшний день не зафиксировано ни одного случая, чтобы заказчик сообщил о прорыве защиты и уничтожении объекта. При роевых атаках повреждённый участок сети можно восстановить за минуты обычным полиамидным шнуром, вернув контуру защиты целостность быстрее, чем подлетит следующая волна дронов.

ЭНЕРГОПИТАНИЕ ТРАНСПОРТА: ЗАЩИТА «КРОВЕНОСНОЙ СИСТЕМЫ»

Транспорт работает на электричестве. Тяговые подстанции, трансформаторы, линии электропередачи — это ахиллесова пята любой железной дороги. Здесь сеть «Дарвин» обладает уникальным преимуществом: она диэлектрик.



Сопrotивление материала составляет $0,6 \times 10^{12}$ Ом, что исключает короткое замыкание при контакте с проводами под напряжением. Сеть радиопрозрачна, она не создаёт помех для работы систем связи и противовоздушной обороны. Именно поэтому ПАО «Россети» официально признало это решение эффективным и рекомендовало его для защиты электронагруженных объектов. Комплект «Дарвин-Э Макс» размером $19 \times 19 \times 12$ м с ячейкой 118 мм от фронтальных атак и 40 мм от ударов сверху способен прикрыть трансформатор стоимостью в десятки миллионов рублей, предотвратив блэкаут целого района.

ВЫБОР В ПОЛЬЗУ РЕАЛЬНОСТИ

В гонке вооружений «дрон-антидрон» побеждает простота. Пока инженеры усложняют электронику, создавая помехозащищённые каналы связи, механическая преграда остаётся неуязвимой для хитростей программного кода. Дрон не может «обмануть» сеть или ослепить её лазером.

Для руководителей транспортных предприятий, вокзалов и дорожных служб «Дарвин» предлагает не просто технологию, а смену парадигмы: от попыток сбить угрозу — к её гарантированному и безопасному улавливанию. Это выбор в пользу предсказуемости и экономии в течение многих лет дронной угрозы! И, как показала практика последних месяцев, это выбор, который уже поддержали на государственном уровне. ☑



СМЗ СИСТЕМЫ
МЕХАНИЧЕСКОЙ
ЗАЩИТЫ

ООО «СИСТЕМЫ МЕХАНИЧЕСКОЙ ЗАЩИТЫ»
121151, г. Москва, вн. тер. г. муниципальный округ
Дорогомилово, ул. Можайский Вал, д. 12
Тел./факс: +7 (495) 129-00-74
E-mail: info@systems-mp.ru
systems-mp.ru

реклама

«Дарвин» предлагает не просто технологию, а смену парадигмы: от попыток сбить угрозу — к её гарантированному и безопасному улавливанию

Принципы построения защиты от БЭК и БВС

стационарных мест базирования катеров, кораблей и судов

Принципы построения системы защиты плавсредств от разноплановых робототехнических комплексов в море, на стоянке на внешнем рейде или в стационарных местах базирования во многом схожи, но имеют определённую специфику.



Алексей Михайлов,
научный сотрудник
ФКУ «НИЦ «Охрана» Росгвардии

Робототехнические комплексы (РТК), представляющие угрозу стационарным местам базирования катеров, кораблей и судов, можно разделить на несколько классов: наземные РТК, беспилотные воздушные суда (БВС), надводные РТК, подводные РТК, многосредные РТК, РТК-носители боевых пловцов. Несмотря на то что принципы построения системы защиты от разноплановых РТК схожи с принципами защиты катеров и кораблей в море или на стоянке на внешнем рейде, в данном случае есть различия.

С МОРЯ И С СУШИ

Стационарные места базирования кораблей, судов и катеров опираются на пирсы, базы обслуживания, склады горючего и материальных ценностей, административные и жилые помещения, что заставляет предотвращать возможные угрозы не только со стороны моря, но и со стороны суши. Атаке могут быть подвержены не только плавсредства, но и вся инфраструктура их базирования, что требует перехвата БВС на предельной дистанции применения оружия.

С другой стороны, наличие суши и развитой структуры обслуживания кораблей позволяет снять ограничения по электропотреблению, размещению и резервированию данного оборудования.

МНОГОРУБЕЖНАЯ ЗАЩИТА

Наличие хорошо просматриваемой водной поверхности позволяет реализовать многорубежную защиту, где:

- дальние подступы к охраняемой акватории могут защищать БВС-разведчики самолётно-типа, оснащённые малогабаритными

радиолокационными станциями (РЛС), тепловизорами, телевизионными камерами высокого разрешения. Разумеется, информация об обнаруженных ими целях должна транслироваться на средства поражения (допустим, на БВС-камикадзе самолётного типа дальнего радиуса действия или ударные самолёты тактической авиации);

- средний рубеж защиты должны обеспечивать собственные безэкипажные катера (БЭК), выдвинутые на угрожаемые направления с системами обнаружения и поражения цели на базе дронов-перехватчиков;

- ближний рубеж защиты должны брать на себя дистанционно-управляемые модули и дронопорты с дронами перехватчиками;

- необходимо также обеспечить защиту акватории от боевых пловцов, которые с одной стороны обладают низкой скоростью передвижения и ограниченной грузоподъёмностью боевой нагрузки, а с другой — гораздо меньшей габаритной и акустической заметностью по сравнению с подводными РТК, что выдвигает к их перехвату отдельные требования.

КОНТРОЛЬ АКВАТОРИИ И МОРСКИХ ЦЕЛЕЙ

Поскольку в одной статье невозможно осветить все аспекты данного вопроса, остановимся только на размещении РЛС, и начнём с анализа морской составляющей.

РЛС для контроля акватории необходимо разместить на стационарных вышках наблюдения, что обеспечивает большой радиус обзора водной поверхности. Так, при размещении РЛС на высоте 15 м радиус обзора водной поверхности составит порядка 14 км.

Для обнаружения морских целей рационально использовать двухдиапазонные РЛС

или использовать две РЛС, работающие в разных диапазонах частот. Более длинноволновый диапазон работы РЛС обеспечивает большую дальность обнаружения цели, коротковолновый — лучше осуществляет завязку траектории движения цели и выделения её на фоне волн. Обычно длинноволновые РЛС используют S-диапазон, коротковолновые — X-диапазон.

При волнении моря эффективная площадь рассеяния (ЭПР) малой цели из-за экранирования волнами уменьшается многократно. Влияют на дальность обнаружения и метеорологические условия наблюдения. Сильный дождь, мокрый снег, туман значительно сокращают дальность обнаружения целей. Именно поэтому необходимо использовать совмещённые или двухдиапазонные РЛС.

В качестве береговых РЛС наблюдения за БЭК и БВС могут выступать секторные антенны, смотрящие с берега в сторону акватории (рис. 1).

Для обнаружения целей на фоне других массивных предметов или с малой ЭПР, выполненных по технологии «Стелс», можно использовать сверхширокополосные двупольярные зондирующие сигналы длительностью 0,5 нс.

Стационарные посты наблюдения должны быть оборудованы двухдиапазонными РЛС с круговой диаграммой направленности (рис. 2).

БЛИЖЕ К ЦЕЛЯМ

Необходимо отметить, что средства радиолокационного контроля необходимо выдвигать как можно ближе к обнаруживаемым

целям. Для этого служат БЭК или катера охраны базы, на которых установлены РЛС ближнего действия. Необходимость такого решения объясняется физикой процесса. В нижеприведённом уравнении расстояние от передающей антенны до цели возводится в четвертую степень, поэтому увеличение мощности передатчика РЛС в 16 раз приведёт к увеличению дальности обнаружения цели всего в 2 раза. Поэтому перенесение задач на БЭК или катер охраны задачи дальнего радиолокационного обнаружения является правильным решением.

Исходя из габаритов БЭК и катеров и ограниченной дальности радиогоризонта предпочтение нужно отдать коротковолновым РЛС. Так, при высоте установки РЛС 1,5 м и высоте цели в 1 м радиогоризонт составит 4,4 км.

$$Pr = \frac{PtGtA_r\sigma F^4}{(4\pi)^2 R^4}$$

где:

P_t — мощность радиопередатчика;

G_t — коэффициент усиления передающей антенны;

A_r — эффективная площадь (апертура) приёмной антенны, $A_r = G_r \cdot \lambda^2 / 4\pi$, где G_r — коэффициент усиления приёмной антенны, λ — длина волны;

σ — ЭПР цели в данном ракурсе;

F — коэффициент потерь при распространении сигнала;

R — расстояние от передающей антенны до цели.

Средства радиолокационного контроля необходимо выдвигать как можно ближе к обнаруживаемым целям



Рис. 1. Схема размещения секторных антенн для контроля объектов при движении вдоль береговой линии
Условные обозначения:

△ — секторная РЛС; — сектора обзора РЛС.



Рис. 2. Схема размещения секторных антенн, где: 1 — двухдиапазонная РЛС с круговой диаграммой направленности;

△ — БЭК с РЛС ближнего радиуса действия.

Примечание. РЛС и всё оборудование, используемое для охраны акваторий, должны иметь «оморачивание» — повышенную коррозионную стойкость к воздействию соляного тумана и влаги. Сухопутные РЛС в таких условиях редко служат более 1–2 лет.

ОБНАРУЖЕНИЕ И СОПРОВОЖДЕНИЕ БВС

РЛС для обнаружения морских целей не являются оптимальными для обнаружения и сопровождения БВС. Более того, они не обеспечивают зенитное обнаружение целей. БВС должно быть обнаружено как на предельно низких высотах (порядка 30 м), так и на максимальных высотах (до 6000 м). Реализовать сплошную зону контроля для крупной акватории контроля с помощью одной такой РЛС сложно, а чаще всего невозможно.

Как рекомендацию можно назвать использование нескольких РЛС с выносом их непосредственно за территорию охраняемой акватории (рис. 3). Разумеется, степень физической и криминальной защиты таких вынесенных РЛС не должна уступать степени защиты основной охраняемой территории.

ХАРАКТЕРИСТИКИ И ВОЗМОЖНОСТИ

Современные РЛС для обнаружения БВС должны быть широкополосными (ширина полосы сигнала более 500 МГц). Работа в широкой полосе частот позволяет маскировать факт работы РЛС от радиотехнической разведки противника. Широкополосное излучение позволяет осуществлять классификацию малоразмерных целей, определять параметры их движения с высокой точностью, исключить интерференционные провалы в диаграмме направленности антенны.

Наличие активной фазированной решётки является верным признаком высокого технического совершенства РЛС. РЛС с активной фазированной решёткой позволяет осуществлять электронное управление диаграммой направленности антенны и формирование сразу нескольких лучей для отслеживания большого количества целей.

Наличие активной фазированной решётки является верным признаком высокого технического совершенства РЛС

В настоящее время РЛС немислимы без сложных форм модулирующего сигнала (использование сразу нескольких видов модуляции, например, амплитудно-фазовая модуляция или фазовая модуляция с использованием кодов, обладающих хорошими автокорреляционными функциями и т. д.). Использование таких сигналов позволяет улучшить обработку сигналов при приёме.

Интересным решением является применение резонансных методов обнаружения БВС, основанных на известном явлении резкого возрастания амплитуды отражённого от летательного аппарата (ЛА)



Рис. 3. Схема размещения РЛС для обнаружения и сопровождения БВС, где: 1–3 — РЛС для обнаружения БВС

зондирующего радиосигнала с длиной волны, равной удвоенному значению размера корпуса ЛА и/или резонирующих элементов, например крыльев и подвесных конструкций.

$$\lambda = 2 \cdot K^*$$

Положительным качеством резонансной радиолокации является увеличенная (≥ 10) величина отражённого радиосигнала по сравнению со значением ЭПР при диффузном отражении радиосигнала от ЛА.

После анализа отклика радиосигнала от цели на различных частотах и превышения заданного порога отклика на одной из частот РЛС переводится из режима с перестройкой частоты в одночастотный режим, соответствующий по частоте максимальному отклику от цели.

При использовании различных РЛС (как по количеству, так и по назначению) требуется их объединение в единый АРМ, что требует создания единой сети обмена данными. Если наземные РЛС можно объединить между собой с помощью проводных или оптоволоконных линий связи, то обмен с РЛС БЭК или охранных катеров возможен только с помощью радиоканала.

Основные требования, которые выдвигаются к такому радиоканалу: скрытность передачи информации, высокая помехозащищённость от естественных и преднамеренных помех, криптографическое закрытие передаваемой информации. Такие характеристики имеют модемы, сочетающие в себе программируемую перестройку частоты (с целью устойчивости к радиотехнической разведке противника) с шумоподобным сигналом, обеспечивающим скрытность передачи информации. ③

* К — геометрический размер ЛА и/или его конструктивных резонирующих элементов (крыльев, фюзеляжа, подвесных конструкций)

XXX МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА

INTERPOLITEX



СРЕДСТВА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ГОСУДАРСТВА

24–26 НОЯБРЯ 2026

МОСКВА • ВДНХ

ПАВИЛЬОН 20

«ФОРУМ»

INTERPOLITEX.RU

ОРГАНИЗАТОР



Интеграция ветеранов СВО в сферу ОТБ: потенциал и барьеры

Тема адаптации к мирной жизни участников специальной военной операции, нередко имеющих ограничения по здоровью или инвалидность, сегодня находится в центре внимания. Приобретённый бойцами опыт мог бы найти применение в системе обеспечения транспортной безопасности, но этому мешают нормативные барьеры.



Алексей Фитисов,
член учёного совета Ассоциации
«Финнаучпросвет», канд. соц. наук,
инвалид I группы по зрению

Уникальный опыт и навыки ветеранов специальной военной операции (СВО) в ракурсе управления рисками в сфере транспортной безопасности являются особенно ценными. Известно, что в ходе современных вооружённых конфликтов активно используются высокотехнологичные виды оружия и военной техники. Например, именно в период проведения СВО приобрели особую значимость и получили широкое распространение беспилотные летательные аппараты (БПЛА) различного назначения.

ОПЫТ И ВОЗМОЖНОСТИ

На сегодняшний день активно обсуждается возможность применения БПЛА в сфере обеспечения транспортной безопасности (ОТБ), так как по своему назначению и основным техническим характеристикам разведывательные беспилотники вполне могут быть использованы либо адаптированы для решения задач по осуществлению наблюдения за ситуацией на территории объекта транспортной инфраструктуры (ОТИ) и мониторинга зоны транспортной безопасности.

Соответственно, люди, имеющие опыт несения военной службы в качестве операторов БПЛА, особенно разведывательного назначения, а также осуществлявшие их обслуживание и ремонт в условиях ведения боевых действий, могут быть полезны в сфере ОТБ. К тому же внедрение высокотехнологичных систем наблюдения, в том

числе с использованием БПЛА, позволяет осуществлять весь необходимый объём видеонаблюдения силами меньшего количества работников, в том числе и из категорий маломобильных граждан.

Кроме того, люди с некоторыми формами инвалидности (по зрению, слуху, с полным или частичным отсутствием нижних конечностей либо их дисфункцией) фактически могут выполнять определённые виды работ по ОТБ. Это подтвердил анализ типовых должностных инструкций, в результате которого удалось выделить несколько должностей, на которых могут работать люди с вышеуказанными формами инвалидности. При этом корректировка перечня должностных обязанностей и требований к таким сотрудникам будет минимальной. Например, незрячие и слабовидящие люди могли бы работать диспетчерами и оперативными дежурными, а люди с нарушением слуха либо с полным или частичным отсутствием нижних конечностей или их дисфункцией — операторами технических средств ОТБ.

НОРМАТИВНЫЕ БАРЬЕРЫ

Привлечение ветеранов СВО с ограниченными возможностями здоровья, в том числе с установленной (подтверждённой) федеральными органами медико-социальной экспертизы инвалидностью, к участию в трудовой деятельности в сфере ОТБ могло бы также значительно



Ирина Евстафьева,
президент Ассоциации
«Финнаучпросвет», канд. экон. наук,
старший научный сотрудник ЦЭМИ РАН



снизить остроту крайне актуальной для отрасли проблемы кадрового дефицита. Но этому препятствуют барьеры как организационно-технического, так и формального характера. И если в первом случае регламентировать особенности трудовой деятельности людей с инвалидностью в качестве сотрудников организаций сферы ОТБ можно на внутриорганизационном уровне, то для допуска таких специалистов к выполнению работ по ОТБ, возможности прохождения аттестации в качестве сил обеспечения транспортной безопасности (СОТБ) необходимо устранить заведомо непреодолимые для них и в ряде случаев необоснованные препятствия.

Основным таким барьером является содержащееся в ч. 4 ст. 12.3 Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (ФЗ-16) требование обязательного прохождения предварительного и ежегодного профилактического медицинского осмотра, которое является невыполнимым для людей с инвалидностью почти всех форм.

Невозможность получения медицинского допуска для людей с инвалидностью к выполнению работ по ОТБ в порядке, установленном приказом Минздрава России от 28.01.2021 № 29н (ред. от 02.10.2024) «Об утверждении Порядка проведения обязательных предварительных и периодических медицинских осмотров работников, предусмотренных частью четвёртой статьи 213 Трудового кодекса Российской

Федерации, перечня медицинских противопоказаний к осуществлению работ с вредными и (или) опасными производственными факторами, а также работам, при выполнении которых проводятся обязательные предварительные и периодические медицинские осмотры», обусловлена недостижимо высоким уровнем требований к состоянию здоровья работников.

Согласно вышеуказанному приказу, деятельность в сфере ОТБ относится к 22 видам работ, при выполнении которых разрешено ношение оружия и его применение. Необоснованность столь жёстких требований к состоянию здоровья всех без исключения работников СОТБ заключается в том, что по факту выполнение далеко не всех видов работ по ОТБ предполагает применение оружия выполняющими их работниками. Даже на объектах I и II категорий.

ПУТИ РЕШЕНИЯ

В свете сказанного было бы целесообразным рассмотреть возможность внесения в ФЗ-16 поправки, сохраняющей обязательность требования прохождения предварительного и ежегодного профилактического медицинского осмотра только для работников из числа СОТБ, должностными обязанностями которых предусмотрено ношение и применение оружия.

Интеграция ветеранов СВО с ограничениями по здоровью и инвалидностью в систему транспортной безопасности имеет высокую социальную значимость, а также является одним из возможных способов решения кадровых проблем отрасли. Это непростая, но решаемая задача, которая требует комплексного подхода при тесном взаимодействии профильных ведомств, профессионального и научного сообщества, разработчиков и производителей технических средств ОТБ, образовательных и общественных организаций. 📌

ОТ РЕДАКЦИИ

Тема перспектив привлечения в сферу ОТБ людей с ограничениями по здоровью из числа участников СВО освещается на страницах издания уже не в первый раз. Предыдущий материал, также подготовленный представителями Ассоциации «Финнаучпросвет», давно работающими в данном направлении, был размещён в № 3 за 2024 год. Ознакомьтесь с ним вы можете, отсканировав QR-код.



Беспилотная авиация, равных возможностей

В России сложилась устойчивая система социальной поддержки людей с инвалидностью: выплаты, технические средства реабилитации, льготы. Но за этим набором инструментов часто теряется главное — сам человек.



Олег Емельянов,
генеральный директор
ООО «Поволжский центр беспилотной
авиации»



Инна Горбачева,
директор АНО «Центр развития
культуры и инноваций»

Тот, кто ещё вчера управлял сложной техникой, принимал решения, нёс ответственность, сегодня оказывается выключенным из профессиональной жизни. И никакие выплаты не заменят ему возможности снова быть в деле.

И именно в беспилотной авиации — одной из самых динамично развивающихся отраслей — открывается окно возможностей для тех, кого физические ограничения отсекали от других профессий. Гипотеза проекта проста: человеку с инвалидностью по опорно-двигательному аппарату не нужны поблажки. Ему нужна возможность доказать, что он может. И профессия внешнего пилота беспилотных авиационных систем (БАС) даёт эту возможность — при условии, что обучение построено правильно, а инфраструктура адаптирована.

ОТ ИДЕИ К РЕАЛИЗАЦИИ

Проект «Душевные люди беспилотной авиации» родился из этого запроса. Востребованная профессия в новой, растущей отрасли — не просто способ заработать. Это восстановление социального статуса, психологическая опора и долгосрочная стабильность, которую не могут дать никакие инструменты поддержки. И есть уже несколько примеров людей, прошедших путь от инвалидной коляски до полноценной профессиональной жизни.

Идея не возникла на пустом месте. В 2023 году проект Олега Емельянова по обучению людей с ограничениями по здоровью вошёл в топ-100 идей-финалистов форума «Сильные идеи для нового времени», получил одобрение и поддержку Агентства стратегических инициатив. В том же году было создано ООО «Поволжский центр беспилотной авиации», на базе которого началось обучение внешних пилотов БАС промышленного назначения.



Системность в обучении людей с ограниченными возможностями пришла с партнёрством. Коллаборация с АНО «Центр развития культуры и инноваций» позволила делегировать ряд организационных функций. Объединение коммерческой структуры, умеющей готовить пилотов, и некоммерческой организации, умеющей работать с людьми, создало основу, которой не хватало многим подобным инициативам.

ИНФРАСТРУКТУРА И МЕТОДИКА

Обучаемые — люди с ограниченными возможностями здоровья, в том числе — по опорно-двигательному аппарату, без ограничения функции координации движений верхних конечностей. Это принципиальный момент. Дрон управляется руками и головой.



ПОВОЛЖСКИЙ ЦЕНТР
БЕСПИЛОТНОЙ АВИАЦИИ

Остальное — вопрос организации пространства. Люди, получившие инвалидность, ветераны боевых действий, участники специальной военной операции — для них проект уже стал шансом вернуться в профессию, в жизнь.

Когда речь идёт об обучении людей с инвалидностью, стандартные подходы не работают. Нельзя взять программу подготовки пилотов, предназначенную для здоровых курсантов, и просто вписать туда людей с ограничениями. Это другой механизм, другая методика, другая инфраструктура. Поэтому Поволжский центр беспилотной авиации изначально проектировался с учётом потребностей маломобильных групп. Здание, учебный класс, двор — всё адаптировано для инвалидов-колясочников, чтобы дать возможность

без посторонней помощи захватить, развернуться, добраться до рабочего места. Мелочей здесь нет, потому что каждая может стать либо барьером, либо пропуском в профессию.

Методика обучения строится на предварительном дистанционном собеседовании. Имеющиеся профессиональные навыки значения не имеют. Важно только одно: желание учиться и реализоваться в беспилотии.

Содержание обучения — профессия «Внешний пилот сельскохозяйственных беспилотных авиационных систем». Это работа с БАС промышленного назначения, которая требует не только навыков пилотирования. Мы формируем специалиста, который

понимает контекст своей работы. Потому что дрон — это инструмент, который требует ответственности. И люди, прошедшие через боевые действия, через тяжёлые травмы, эту ответственность понимают лучше многих.

ПЕРВЫЕ ИТОГИ

Проект в процессе реализации, и первые итоги уже можно оценивать не только по отчётам, но и по глазам тех, кто прошёл обучение. На первом этапе, с июля по декабрь 2025 года, сформированы и обучены два потока. Обучающиеся успешно освоили программу и сдали выпускные экзамены, получили рекомендательные письма для потенциального работодателя.

Процесс формирования групп показал, что люди хотят учиться. Спрос превышает возможности одномоментного приёма. В ходе

обучения курсанты демонстрировали высокий уровень вовлечённости. Люди, которые приезжали с сомнениями, уходили уверенными в себе. Для ветеранов боевых действий, получивших инвалидность и имеющих опыт пилотирования разных типов беспилотных воздушных судов, программа строилась в углублённом формате.

ТИРАЖИРОВАНИЕ ОПЫТА

Команда изначально строила работу не под показатели, а под долгосрочную стратегию. Один из ключевых результатов — систематизация опыта обучения людей с ограниченными возможностями здоровья профессии внешнего пилота. Накоплен и структурирован практический материал, который сегодня используется в текущем обучении. Подготовлены методические рекомендации. Это теоретическая база, которую можно передавать коллегам, тиражировать, использовать в других регионах. Обучающиеся приезжают со всей России, а значит, потребность в такой модели обучения существует повсеместно, и в перспективе она будет только расти.


Беспилотная отрасль развивается, появляются новые производители, расширяется спектр применения, увеличивается парк воздушных судов.

Профессия внешнего пилота — одна из немногих, где физические ограничения по опорно-двигательному аппарату не становятся непреодолимым барьером.

ВОЗВРАЩЕНИЕ К СЕБЕ

Для человека с инвалидностью — это возможность снова стать нужным. Не объектом социальной поддержки, а специалистом. Не получателем выплат, а профессионалом, к которому приходят за результатом. Вы бы видели глаза тех, кто поднимает дрон с инвалидной коляски. В этот момент человек возвращается. К себе. К делу. К жизни.

Социализация через профессию работает, если за ней стоит не формальный подход, а инженерная, методическая и человеческая точность. Если люди, которые делают проект, сами прошли этот путь и знают цену каждому взлёту. Если отрасль готова принимать тех, кто хочет работать, несмотря ни на что.

Беспилотная авиация может стать той средой, где физические ограничения перестают быть приговором. Где человек оценивается не по тому, насколько быстро он ходит, а по тому, умеет ли думать, принимать решения, управлять сложной техникой, нести ответственность. Где профессия становится не просто работой, а возвращением. 

Для ветеранов СВО, получивших инвалидность и имеющих опыт пилотирования разных типов БВС, программа строилась в углублённом формате



Стоящие на первом рубеже

Сфера транспортной безопасности в последние годы столкнулась с парадоксальной ситуацией: при формальном росте требований и ужесточении контроля реальное положение рядовых работников подразделений транспортной безопасности остаётся крайне сложным.



Максим Лаврухин,
член Экспертного совета Комитета
Государственной Думы по энергетике

Именно от этих людей — сотрудников на постах досмотра, наблюдения и реагирования — зависит фактическая защищённость объектов транспортной инфраструктуры, однако их социально-профессиональный статус, мотивация и условия труда зачастую остаются за рамками обсуждения.

С целью составить объективный портрет современного специалиста и выявить ключевые факторы, влияющие на его удовлетворённость трудом, был проведён масштабный социологический опрос, в котором приняли участие 1983 работника подразделений транспортной безопасности (ПТБ) из различных регионов России, представляющие все виды транспорта.

КОЛЛЕКТИВНЫЙ ПОРТРЕТ

Демографическая структура респондентов показывает, что костяк профессии составляют люди зрелого возраста: 51,3 % опрошенных находятся в возрасте от 45 до 60 лет, ещё 31 % — от 30 до 45 лет. Молодёжь до 30 лет представлена лишь 10,4 %, что свидетельствует о низкой привлекательности профессии для нового поколения и рисках кадрового голода в перспективе.

Большинство работников имеют среднее профессиональное образование — 51,9 %, высшее образование — у 35,6 %. При этом 68,5 % прошли дополнительное обучение или курсы повышения квалификации в сфере транспортной безопасности.

Стаж работы у 48,8 % составляет от 1 до 3 лет, у 26,9 % — от 4 до 7 лет, и лишь 9,6 % работают в сфере более 7 лет. Высокая доля новичков и малый процент опытных кадров создают проблемы с преемственностью и наставничеством.

71 % трудятся по схеме сутки через трое, 8,1 % — сутки через сутки, 7,9 % находятся на вахте без отдыха.

КЛЮЧЕВОЕ НЕСООТВЕТВИЕ

Заработная плата после вычета налогов у 48,3 % составляет от 40 до 60 тыс. рублей, у 29,3 % — от 20 до 40 тыс., у 14,1 % — от 60 до 80 тыс. Лишь незначительная часть получает более 80 тыс. рублей. При этом только 2 % оценивают свой уровень зарплаты как высокий, 45 % — как средний, 42 % — как низкий, 11 % — как очень низкий. Более



половины респондентов — 55,4 % — не получают никаких надбавок, премий или бонусов. Социальный пакет в полном объёме предоставляется 73,7 %, частично — 22,8 %, отсутствует — у 3,5 %.

Ключевой вопрос о соответствии заработной платы уровню ответственности и сложности работы выявил глубокую неудовлетворённость — лишь 14,2 % считают, что оплата соответствует, 43 % признают частичное соответствие, 33,9 % — несоответствие, 8,9 % — категорическое несоответствие. При этом 40,2 % оценивают риск для жизни и здоровья как высокий, 50,6 % — как средний, и только 7,3 % — как низкий. Работники осознают, что ежедневно подвергаются опасности, не получая адекватной компенсации.

Общая удовлетворённость трудом по 10-балльной шкале распределилась с преобладанием оценок 5, 7, 8 и 10, средний балл составил около 6,4, что можно интерпретировать как умеренную удовлетворённость с тенденцией к недовольству. Доля крайне неудовлетворённых с оценками 1–3 достигла 9,1 %.

При ответе на открытый вопрос о том, что меньше всего нравится в работе, безусловным лидером стала низкая заработная плата — 40 % всех упоминаний. Далее следуют недостаточное оснащение — 13,6 %, отсутствие карьерного роста — 12 %, большая ответственность — 9,8 %, недостаточное внимание со стороны руководства — 7,1 %, однообразная и скучная работа — 4,9 %, сложный график — 4,1 %, недружественный коллектив — 3,4 %.

Показатель в 7,1 % по фактору недостаточного внимания руководства на первый взгляд кажется не самым значимым, однако он указывает на системный дефицит обратной связи, признания и психологической поддержки. Работник, выполняющий монотонные, ответственные и опасные функции, хочет чувствовать, что его труд замечен и оценён не только рублём, но и элементарным человеческим отношением.

ЕСТЬ МИССИЯ, НО НЕТ ПЕРСПЕКТИВ

Несмотря на все трудности 72,3 % респондентов убеждены, что их работа безусловно важна и значима для общества, ещё 23,8 % считают её в основном значимой. Это колоссальный мотивационный ресурс, люди осознают свою миссию, гордятся причастностью к защите граждан и государства. Однако карьерные перспективы внутри сферы видят далеко не все — только

Зарботная плата

Какова ваша заработная плата после вычета налогов (в рублях)?



Социальный пакет

Предоставляется ли вам социальный пакет (медицинская страховка, оплачиваемый отпуск, больничный лист и т. д.)?



13,6 % ответили да, безусловно, 23,7 % — да, в основном, тогда как 39,3 % — не совсем, а 23,4 % — нет. Почти две трети работников не видят для себя возможностей профессионального роста. Ситуация усугубляется тем, что 75,3 % волнует проблема отсутствия на законодательном уровне профессии «работник транспортной безопасности», что лишает людей социальных гарантий и чётких квалификационных ориентиров.

ГОТОВИТЬ К РЕАЛЬНЫМ ЗАДАЧАМ

Отдельного внимания заслуживает проблема качества профессиональной подготовки. Действующие типовые программы обучения для работников ПТБ, утверждённые приказом Минтранса России от 29.12.2020 № 578 «Об утверждении типовых дополнительных профессиональных программ в области подготовки сил обеспечения транспортной безопасности», фактически не отвечают «полевым» требованиям. Сегодня мы вынуждаем работника досмотра (или группы реагирования, или наблюдения и собеседования, или управляющего

Высокая доля новичков и малый процент опытных кадров в ПТБ создают проблемы с преемственностью и наставничеством

техническими средствами обеспечения транспортной безопасности) изучать весь массив нормативно-правовой базы в сфере транспортной безопасности, включая положения, которые ему в ежедневной работе не нужны и никогда не пригодятся.

Рядовой сотрудник досмотра на посту должен в первую очередь руководствоваться положениями приказа Минтранса России от 04.02.2025 № 34 «Об установлении Правил проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра, наблюдения и (или) собеседования в целях обеспечения транспортной безопасности», регламентирующими порядок проведения досмотра, знать саму процедуру, понимать смежные кросс-функциональные нормативные акты, непосредственно связанные с его функциями. Однако в типовых программах обучения «навалено» всё, что только существует в транспортной безопасности, от общих законов до специфических технических регламентов. Это не только перегружает

работников избыточной информацией, но и снижает качество усвоения действительно необходимых знаний, формируя формальный подход к обучению.

При этом сами работники высоко оценивают уровень своей подготовки: 56,5 % считают его хорошим, 32 % — отличным. Подавляющее большинство — 77 % — подтверждают регулярное проведение инструктажей внутри организаций, 46,4 % участвуют в ежемесячных тренировках с государственными службами. Однако качество и содержание этого обучения остаются под вопросом, когда базовая подготовка не адаптирована к реальным задачам поста. Назрела необходимость пересмотра программ обучения в сторону узкой специализации и практико-ориентированности, чтобы работник изучал именно то, что пригодится ему в работе на посту, а не сдавал абстрактные зачёты по всему спектру вопросов транспортной безопасности.

ВОВЛЕКАТЬ И МОТИВИРОВАТЬ

Что же можно сделать уже сегодня, чтобы улучшить положение работников ПТБ без значительных финансовых затрат?

Прежде всего, необходимо наладить систему регулярной обратной связи. В большинстве подразделений коммуникация между руководством и рядовыми сотрудниками носит директивный характер — постановка задач, контроль, наказание. Отсутствует практика обсуждения проблем, сбора предложений, информирования о планах.

Внедрение регулярных собраний коллектива, анонимных опросов, ящиков для предложений, личных встреч руководителей с сотрудниками создаёт эффект вовлечённости и сопричастности. Работник должен знать, что его мнение важно, что его проблемы услышаны. Согласно проведённому опросу, именно этого не хватает определённой части сотрудников ПТБ, и этот момент просто исправить, тем самым снизив общий уровень неудовлетворённости персонала.

Вторым важнейшим направлением становится система публичного признания заслуг. В профессии, где работа часто рутинна и монотонна, возможность получить похвалу, благодарность, публичное упоминание становится мощным мотивирующим фактором. Простейшие формы — доски почёта, объявления благодарности в приказах, поздравления с профессиональными праздниками — не требуют вложений, но работают на уважение к труду.

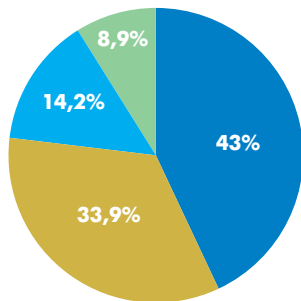
75,3 % опрошенных волнует проблема отсутствия профессии работник ПТБ, что лишает людей социальных гарантий и чётких квалификационных ориентиров

Рядовой сотрудник досмотра на посту должен в первую очередь руководствоваться положениями приказа Минтранса России от 04.02.2025 № 34 «Об установлении Правил проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра, наблюдения и (или) собеседования в целях обеспечения транспортной безопасности», регламентирующими порядок проведения досмотра, знать саму процедуру, понимать смежные кросс-функциональные нормативные акты, непосредственно связанные с его функциями. Однако в типовых программах обучения «навалено» всё, что только существует в транспортной безопасности, от общих законов до специфических технических регламентов. Это не только перегружает

Уровень ответственности

Соответствует ли заработная плата уровню ответственности и сложности вашей работы?

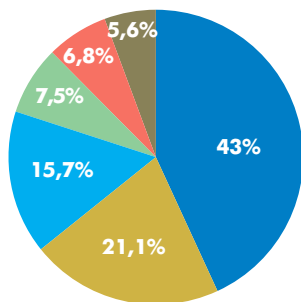
- Частично соответствует
- Не соответствует
- Да, соответствует
- Категорически не соответствует



Повышение мотивации к работе

Что могло бы улучшить условия работы и повысить вашу мотивацию?

- Повышение заработной платы
- Улучшение условий труда
- Признание заслуг и поощрение
- Больше возможностей для обучения и повышения квалификации
- Более чёткое распределение обязанностей
- Улучшение взаимодействий с руководством



РАБОТАТЬ НА ПЕРСПЕКТИВУ

Более сложная форма — создание возможностей для профессионального роста через формирование кадрового резерва. Выявление сотрудников, способных к организаторской работе, обучению, наставничеству, и включение их в резерв на выдвижение создаёт ясную перспективу. Важно, чтобы процесс был прозрачным и основывался на объективных критериях.

Отдельного внимания заслуживает внедрение системы рейтингования смен как эффективного инструмента нематериальной мотивации и здоровой конкуренции. Практика показывает, что когда у работников появляется возможность сравнивать результаты своего труда с коллегами в формате прозрачного соревнования, это существенно повышает вовлечённость и ответственность. В рамках такой системы можно учитывать самые разные показатели — количество выявленных предметов, запрещённых к проносу, число задержаний нарушителей, изъятых пропусков при попытках несанкционированного прохода, качество и количество отработанных тренировок за месяц, отсутствие дисциплинарных взысканий, благодарности от пассажиров или заказчика. Важно, чтобы критерии были понятными, достижимыми и объективно измеряемыми. Победившая по итогам месяца смена может получать переходящий вымпел, размещение фотографии на доске почёта, дополнительный выходной или символическое поощрение. Такой подход не только стимулирует работников качественнее выполнять свои обязанности, но и сплачивает коллектив внутри смены, формирует командный дух и понимание, что общий результат зависит от вклада каждого. При этом система рейтингов не требует значительных финансовых вложений, но создаёт эффект признания и здорового азарта, что напрямую влияет на снижение уровня неудовлетворённости, зафиксированного в опросах.

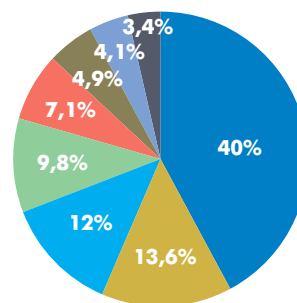
ПОВЫШАТЬ КОМПЕТЕНТНОСТЬ

Тесно связана с кадровым резервом система наставничества. Опытные сотрудники со стажем, даже при их небольшой доле, должны быть вовлечены в адаптацию новичков. Наставничество повышает статус самого наставника, даёт ему чувство значимости и востребованности. Внутреннее обучение силами самих ПТБ без привлечения

Что не нравится в работе

Что вам меньше всего нравится в вашей работе?

- Низкая заработная плата
- Недостаточное оснащение
- Отсутствие карьерного роста
- Большая ответственность
- Недостаточное внимание со стороны руководства
- Однообразная и скучная работа
- Сложный график работы
- Недружественный коллектив

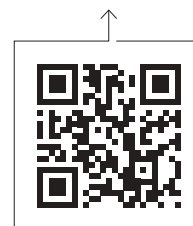


внешних провайдеров — регулярный разбор типовых ситуаций, отработка действий при угрозах, изучение изменений в нормативной базе — повышает компетентность и сплачивает коллектив. Внедрение элементов производственной системы и бережливого производства, например организация рабочих мест по системе 5С, позволяет вовлечь сотрудников в улучшение собственных условий труда. Когда работник видит, что его предложение реализовано, это доказывает, что его мнение учитывается. Наконец, награждение собственными знаками отличия — грамотами, благодарственными письмами, нагрудными знаками, переходящими вымпелами для лучшей смены — создаёт атмосферу уважения и признания.

БЫТЬ, А НЕ ПРИСУТСТВОВАТЬ

Реализация этих мер способна снизить процент неудовлетворённости, улучшить психологический климат, повысить лояльность и удержать кадры. Но параллельно необходимы системные изменения на уровне регулирования: пересмотр программ обучения в сторону практической направленности, закрепление на законодательном уровне профессии «работник транспортной безопасности», а также очищение рынка от недобросовестных подразделений, практикующих демпинг и теневую занятость. Только сочетание внутренних улучшений и внешнего оздоровления среды позволит привести отрасль к состоянию, когда работник ПТБ будет не просто формально присутствовать на посту, а станет мотивированным, защищённым и уважаемым специалистом, способным обеспечить реальную антитеррористическую защищённость объектов транспортной инфраструктуры. 🛡️

Ознакомьтесь с другими материалами эксперта по актуальным вопросам в сфере безопасности можно в телеграм-канале автора



Актуальные вопросы деятельности ПТБ по защите ОТИ

Несовершенство нормативной базы, кадровый дефицит, высокая стоимость технических средств и ограниченные бюджеты — эти вопросы отрасль обсуждает не первый год. И пытается найти оптимальные пути решения.



Максим Ленточкин,
заместитель директора
ООО «Русский морской агент»

Независимо от вида транспорта и категории объекта транспортной инфраструктуры (ОТИ) практически все субъекты транспортной инфраструктуры (СТИ) в целях обеспечения транспортной безопасности (ОТБ) обязаны образовывать (сформировать) и/или привлечь в соответствии с планом ОТБ ОТИ подразделение транспортной безопасности (ПТБ). Рассмотрим некоторые вопросы деятельности ПТБ в рамках реализации обязанности по защите ОТИ от актов незаконного вмешательства.

С 1 сентября 2024 года ПТБ являются предметом федерального государственного контроля (надзора) в области транспортной безопасности, но с проверками контрольно-надзорными органами основные проблемы ПТБ связаны менее всего. Подробно остановимся на самых актуальных вопросах.

НОРМЫ И КОНТРАКТЫ

О недостаточно чётко прописанной нормативно-правовой базе говорят из года в год на каждом отраслевом форуме: неоднозначность трактовки отдельных положений закона; отсутствие чётких регламентов для ряда специфических ситуаций; задержки в актуализации нормативных актов в условиях технологического прогресса и изменения характера угроз, а также отсутствие чёткого разделения сфер ответственности.

Договор между СТИ и привлечённым ПТБ обязывает последних выполнять все требования по ОТБ, положения организационно-распорядительных документов и локальных нормативных правовых актов, которые



разрабатывает СТИ. Правовая база по ОТБ в последнее время меняется (уточняется) несколько раз за год, а контракты на защиту заключаются обычно на срок не менее года. В итоге в договоре оказываются не учтены те нормы, что ещё не были приняты на момент заключения договора. Кроме того, бюджеты субъекты тоже, как правило, формируют до, поэтому пересмотр стоимости контракта в связи с новыми задачами ПТБ по защите ОТИ становится серьёзной проблемой.

РЫНОК ТСОТБ

Технические средства обеспечения транспортной безопасности (ТСОТБ) должны в обязательном порядке быть сертифицированными в соответствии с постановлением Правительства РФ от 26.09.2016 № 969 «Об утверждении требований к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной

безопасности и Правил обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности» (ПП РФ 969). Участникам рынка хорошо известно, что наличие сертификата соответствия удорожает любое оборудование кратно: от 2 до 10 раз. Примерно понятно, где так преломляется кривая ценообразования. Но есть и хорошие новости! Цены вдруг стали сравниваться! Правда, происходит это за счёт поднятия стоимости не сертифицированного оборудования, но это уже детали.

Необходимо также отметить, что техническое развитие столь стремительно набирает обороты, что зачастую оборудование, которое несколько лет назад считалось передовым, сегодня уже было бы уместно в музее. Но высокая стоимость сертифицированных ТСОТБ и ограниченное число поставщиков приводят к ситуации, при которой, закупив оборудование 10 лет назад, СТИ и/или ПТБ не будут его менять до последней секунды относительно рабочего состояния (а может, и дольше).

Выход в данной ситуации видится лишь один: в упрощении процедуры сертификации ТСОТБ. В идеале — до такого состояния, чтобы получить на купленное самостоятельно оборудование необходимый сертификат можно было в течение недели.

СРОКИ АТТЕСТАЦИИ

В отрасли в настоящее время остро ощущается проблема кадрового дефицита. Причины всем известны. Многие сотрудники из числа сил обеспечения транспортной безопасности (СОТБ) ушли защищать Родину на СВО, за что им отдельный, низкий поклон. Но, к сожалению, эта ситуация «оголила» тылы, с чем сейчас активно пытается справиться профессиональное сообщество.

СОТБ могут быть лишь люди без судимости и наркозависимости, имеющие медицинские заключения о возможности выполнения соответствующих работ, прошедшие проверку органов внутренних дел, необходимую подготовку и аттестацию. И то, что в такую чувствительную сферу не допускают людей с неудовлетворительным социальным анамнезом, полностью оправдано. Но длительность всех требуемых проверок серьёзнейшим образом сокращает рынок потенциальных работников.

Абсолютное большинство кандидатов, которые в состоянии пройти вышеперечисленные барьеры для «вступления в профессию», не намерены ждать несколько месяцев, пока их примут на работу и начнут платить заработную плату. Длится процедура аттестации не менее двух месяцев, и этот барьер для бизнеса весьма существенен.

Не отвечающее реальным вызовам времени качество подготовки и низкий уровень квалификации персонала — проблема, которая давно известна и требует принятия решений





Подчёркиваю, в данном конкретном случае речь не идёт об избыточности соответствующих проверок, высокой стоимости самой аттестации СОТБ и других острых вопросах. Только о длительности процедуры. Необходимо обеспечить механизм, при котором сроки на аттестацию с момента начала сбора документов и до момента получения выписки из реестра аттестованных не превышали бы 1 месяц. По оценкам некоторых экспертов, это позволит кардинально изменить текущую ситуацию и обеспечить ОТИ необходимым персоналом в достаточном объёме.

ФАБРИКИ ТЕСТОВ

Не отвечающее реальным вызовам времени качество подготовки и низкий уровень квалификации персонала — проблема, которая давно известна и требует принятия решений. Складывается парадоксальная ситуация: людей долго учат, потом аттестуют, а приходит на рабочее место сотрудник как «чистый лист».

К сожалению, учебные центры превратили процедуру обучения в настоящие «фабрики тестов»: вместо реальных знаний и отработки практических навыков там учат лишь одному — успешно отвечать на вопросы аттестационных тестов. И цель такой «учёбы» — не подготовить компетентного специалиста, а натаскать человека на формальное прохождение проверки для получения свидетельства об аттестации.

Выход в данном случае видится в возвращении к наследию советских времён — учебным комбинатам, имеющим какую-то привязку к объектам, и стажировкам. Чтобы на собственном примере старшие товарищи по будущей профессии наглядно показывали, что и как надо делать. Цель стажировки — обеспечить безопасное выполнение трудовых функций, подготовить сотрудника к самостоятельной работе, повысить его квалификацию.

НЕ В ДЕНЬГАХ СЧАСТЬЕ


Конечно, многие проблемные моменты можно решить даже в сегодняшних реалиях, если иметь неограниченный бюджет. Технические средства в 10 раз дороже? Не вопрос, купим. Досмотровый комплекс за 5 млн рублей плохо работает? Установим новый, но уже за 10 млн рублей. Не хватает сотрудников в ПТБ? Не проблема, переманим из соседнего ОТИ уже подготовленных и аттестованных. Просто предложим им зарплату на 5, 10 или 100 тысяч больше. Деньги же есть и заложены в бюджет.

Только конечную цену всё равно в итоге заплатит потребитель. Да и ресурсы не безграничны ни в госструктурах, ни в частных компаниях. Кроме того, большинство вышеперечисленных проблем имеют не экономический, а регуляторный и организационный характер. А значит, их можно и нужно решать, используя все рациональные предложения отраслевого сообщества и не тратя при этом избыточных средств на иллюзию защиты.

НАЦЕЛЕННОСТЬ НА РЕЗУЛЬТАТ

Сегодня на рынке присутствуют множество организаций, оказывающих услуги как СТИ, так и физическим лицам из числа СОТБ. Однако только комплексный подход, нацеленный на конечный результат, а не на выполнение отдельно взятого требования, позволяет клиентам ООО «Русский морской агент»:

1. Точно спрогнозировать объём необходимых финансовых средств при составлении бюджета на мероприятия по ОТБ.
2. Передать на аутсорсинг профессионалам избыточную нагрузку, связанную с выполнением требований.
3. Обоснованно сэкономить на выполнении необязательных в конкретной ситуации требований.

Именно такой подход позволяет ООО «Русский морской агент», аккредитованному в сфере морского и внутреннего водного транспорта ПТБ, долгое время успешно существовать и конкурировать на рынке услуг по защите ОТИ от актов незаконного вмешательства. Наши заказчики получают большее за разумные деньги. 



ООО «РУССКИЙ МОРСКОЙ АГЕНТ»
 198516, г. Петергоф, ул. Фабричная, д. 1
 Тел.: +7 (911) 920-34-53
 E-mail: info@ptbrma.ru, maxlenta@ya.ru
 ptbrma.ru

реклама

Фото: ООО «Русский морской агент»

Анализ приказа № 318 и его влияния на транспортную отрасль



В конце 2025 года был расширен перечень объектов, охраняемых подразделениями ведомственной охраны Минтранса России. Отсутствие прозрачных критериев включения в перечень и возросшие риски монополизации рынка вызвали у отраслевого сообщества немало вопросов.



Виталий Тимофеев,
адвокат по вопросам транспорта
и транспортной безопасности

19 декабря 2025 года вступил в силу приказ Минтранса России от 06.10.2025 № 318 «Об утверждении Перечня охраняемых объектов подразделениями федерального государственного унитарного предприятия «Управление ведомственной охраны Министерства транспорта Российской Федерации» (приказ № 318). За исключением отдельных пунктов, вступление которых отложено до 1 апреля, 1 июля и 1 декабря текущего года.

В сравнении с аналогичным ранее действующим приказом Минтранса России от 03.08.2016 № 222 (приказ № 222) список охраняемых подразделениями ФГУП «УВО Минтранса России» объектов расширен

почти в два раза: с 1107 до 2065. Включение в обновлённый Перечень столь существенного количества объектов транспортного (и не только) комплекса вызывает волну негативных оценок со стороны общественности. Проанализируем основные проблемные вопросы.

КАЧЕСТВО И КОЛИЧЕСТВО

Норма численности работников ведомственной охраны предусмотрена п. 11 Положения о ведомственной охране Минтранса России, утверждённого постановлением Правительства РФ от 11.10.2001 № 743: 6,5 единицы на круглосуточный пост, а в районах

Крайнего Севера и приравненных к ним местностях — 7,2 единицы. Для охраны 2065 объектов потребуется не менее 15 тыс. сотрудников без учёта лиц, выполняющих административные функции и общее руководство. Согласно открытым данным, совокупная численность работников ФГУП «УВО Минтранса России» составляет порядка 10 тыс. сотрудников (в том числе административный персонал).

Кроме того, п. 14 Положения требует профессиональной подготовки работников ведомственной охраны. Учитывая почти двукратное увеличение числа объектов, возникает вопрос о возможности обучить и аттестовать необходимое количество сотрудников в столь короткие сроки.

Таким образом, если договоры на охрану объектов будут заключены одновременно со всеми включёнными в Перечень организациями, то обеспечить их качественную охрану и транспортную безопасность при существующем количестве работников становится априори невозможно.



КРИТЕРИИ ФОРМИРОВАНИЯ

В приказе № 318 не раскрываются критерии, на основании которых организации включены в Перечень. При том что в России насчитывается более 5 тыс. организаций транспортного комплекса, в отношении которых Минтранс России осуществляет координацию и регулирование

в установленной сфере деятельности, выбор именно 2065 объектов выглядит произвольным. Если говорить языком закона, то такая избирательность — это однозначный коррупциогенный фактор. Соответствующий вывод прямо следует из ч. 2 ст. 1 Федерального закона от 17.07.2009 № 172-ФЗ «Об антикоррупционной экспертизе нормативных правовых актов и проектов нормативных правовых актов», согласно которой к коррупциогенным факторам в том числе относятся положения нормативных правовых актов (проектов нормативных правовых актов), устанавливающие необоснованно широкие пределы усмотрения или возможность необоснованного применения исключений из общих правил.

В сущности, указанный фактор являлся очевидным ещё на стадии подготовки проекта нормативного правового акта, и Минюст России при проведении обязательной процедуры антикоррупционной экспертизы должен был его увидеть.

НАЛИЧИЕ ДОГОВОРОВ

По смыслу ч. 10, 11, 14 ст. 8 Федерального закона от 14.04.1999 № 77-ФЗ «О ведомственной охране», а также с учётом разъяснений Росгвардии, данных в письме от 19.06.2024 № 1/8983, в Перечне могут состоять только те объекты, которые фактически охраняются подразделениями ведомственной охраны и с которыми имеются соответствующие договоры.

Очевидно, что даже с половиной отражённых в Перечне организаций такие договоры не заключены, а значит, ФГУП «УВО Минтранса России» не может фактически выполнять обязанности по охране объектов, что ставит под сомнение эффективность документа, а в результате может привести к снижению уровня безопасности объектов транспортной инфраструктуры.

Важно понимать, что если включение объектов в Перечень происходит без учёта реальных условий, то это создаёт возможности для недобросовестного влияния на хозяйствующих субъектов с целью их понуждения к заключению соответствующих договоров с ФГУП «УВО Минтранса России».



ОГРАНИЧЕНИЕ КОНКУРЕНЦИИ

Собственники объектов, даже если они предпочитают работать с другими охранными организациями и подразделениями транспортной безопасности, формально обязаны заключать невыгодные договоры с ФГУП «УВО Минтранса России», так как это безальтернативный вариант в рамках утверждённого Перечня. Указанное ограничивает их свободу выбора поставщика услуг и нарушает принцип добровольности договорных отношений.

Другие охранные организации, даже если они обладают более современными технологиями, квалифицированным персоналом или предлагают более выгодные условия, не могут конкурировать за объекты из Перечня. Это создаёт барьеры для входа на рынок и препятствует развитию конкуренции, которая могла бы стимулировать повышение качества услуг и снижение цен.

Кроме того, когда рынок монополизирован, у поставщика услуг (в данном случае — ФГУП) снижается мотивация к совершенствованию качества работы, внедрению инноваций и оптимизации процессов, что может привести к снижению эффективности охраны и обеспечения транспортной безопасности объектов.

ПЕРСПЕКТИВЫ СУДЕБНЫХ СПОРОВ

Указанный вопрос обусловлен, в первую очередь, сложившейся практикой применения приказа № 222: ФГУП «УВО Минтранса России» и транспортные прокуратуры активно инициируют судебные разбирательства с целью понудить включённые в указанный Перечень организации обеспечить охрану объектов силами ведомственной охраны Минтранса.

Помимо спорной правовой позиции последних, не вызывает сомнений, как уже указано выше, факт отсутствия у предприятия достаточного количества работников, имеющих соответствующую профессиональную подготовку, что не позволяет обеспечить защиту такого количества объектов транспортного комплекса в реале, а не на бумаге.

И если первоначально суды с требованиями ФГУП «УВО Минтранса России» и транспортных прокуроров соглашались, то в 2024–2025 гг. судебная практика встала на защиту хозяйствующих субъектов, не желающих заключать контракты с данным предприятием (определение Судебной коллегии по гражданским делам Верховного Суда Российской Федерации от 04.07.2025 № 18-КГ25-79-К4, определение Судебной коллегии по гражданским делам Верховного Суда Российской Федерации от 26.11.2024 № 18-КГ24-255-К4, определение Третьего кассационного суда общей юрисдикции от 21.04.2025 по делу № 88-6492/2025).

ВЫВОДЫ

Приказ № 318 создаёт систему, которая ограничивает конкуренцию на рынке охранных услуг в сфере транспортной инфраструктуры, закрепляя за одним поставщиком монопольное положение и ограничивая выбор для заказчиков. Это может привести к снижению уровня и качества обеспечения транспортной безопасности объектов, а также к утрате стимулов для развития отрасли. **3**

Включение объектов в Перечень без учёта реальных условий создаёт возможности для недобросовестного влияния на хозяйствующих субъектов

Профайлинг: ВЫЯВЛЕНИЕ ПОВЕДЕНЧЕСКИХ характеристик

Сегодня под угрозой осуществления преступных намерений, в том числе террористического характера, находятся все общественно значимые объекты, в том числе объекты транспортной инфраструктуры, что, несомненно, является существенным дестабилизирующим социальным фактором.



Андрей Нечунаев,
НУЦ «АБИНТЕХ»

Практика последних десятилетий показала, что традиционный акцент в деятельности правоохранительных органов и служб безопасности только на формальные контрольные мероприятия и применение досмотровой техники является необходимым, но не достаточным условием для предотвращения подготовки и приведения в действие актов незаконного вмешательства (АНВ).

Существующие в настоящее время и активно используемые средства защиты ориентированы в основном на обнаружение опасных предметов и веществ, фальшивых и поддельных документов. При этом данные технологии не позволяют выявить противоправные намерения, связанные с поведением и внутренним психологическим состоянием человека.

ТЕХНОЛОГИИ ИЛИ ЧЕЛОВЕК?

Для решения этого вопроса предпринимаются попытки создания технологий, позволяющих идентифицировать противоправные намерения с помощью анализа психофизиологических реакций человека. В качестве примера можно привести как классический полиграф (детектор лжи), так и такие разработки, как: дистанционные детекторы психоэмоционального состояния биологических объектов, технология виброизображения (VibraImage),

методика психозондирования профессора И. Смирнова — «Майн ридер», «Молчаливый болтун» (Silent talker), анализаторы лжи по голосу, метод биорадиолокации и т. д.

Безусловно, это достаточно перспективные технологии, имеющие, вероятно, практическую эффективность при обнаружении противоправных намерений, но в настоящий момент преждевременно говорить об их массовом использовании в аэропортах (или где-либо ещё) для обеспечения защиты от АНВ.

Как показывает практика, только человек с определённой долей вероятности способен к считыванию внешней и внутренней информации, определению особенностей и динамики поведения других людей и к оперативному принятию соответствующих решений.

В ряде случаев эффективность работы специально подобранного и подготовленного сотрудника может превосходить техническое устройство. При этом нужно также не забывать о возможности межличностного взаимодействия (наблюдение и собеседование) для обнаружения противоправных намерений. Определённая субъективность, свойственная человеческому восприятию, может быть преодолена за счёт применения специальных методик и технологий, направленных на результативное выявление опасных лиц.

ИСТОРИЯ МЕТОДА

Одна из таких методик — «Профайлинг» — была адаптирована израильскими спецслужбами к предполётному досмотру пассажиров в зоне регистрации и с 1972 года начинает применяться в аэропортах Израиля. Суть: провели анализ терактов на борту воздушных судов и обнаружили общие признаки подготовки к ним. Первоначально это был комплекс специальных вопросов, задаваемых пассажиру перед вылетом, которые помогали (и помогают) выявлять те или иные психофизиологические реакции пассажира. Здесь как раз идёт речь о поведенческой психологии — **бихевиоризме**.

Родоначальником криминального профайлинга был офицер ФБР Джон Дуглас, который посвятил себя раскрытию серийных или особо тяжких убийств и изучению психотипов убийц. Почему преступник убивает? Какие мотивы им движут? Обида? Мечь? Вожделение? Жажда внимания и славы? Считая эти вопросы ключевыми в понимании личности убийцы и, соответственно, его поминки. Ответив на вопрос «Почему?», можно ответить на вопрос «Кто?», решив загадку и поймав серийного убийцу.

Следует сказать, что в специальной литературе нет единой формулировки, раскрывающей понятие «профайлинг». Данное слово произошло от английского слова **profile** — профиль и относится к профессиональной терминологии.

Всесторонний анализ совершённых терактов позволяет создать возможную модель лица, имеющего противоправные намерения, которая должна базироваться на описании характерных особенностей его внешности и поведения — **признаках**. Описание и дальнейшее детальное изучение данных признаков даёт возможность перейти к созданию соответствующей классификации потенциально опасных лиц. На основании этого подхода пассажиров, посетителей и персонал можно отнести к определённому типу (или профилю) в зависимости от наличия или отсутствия признаков, указывающих на возможные противоправные намерения, то есть осуществить **профилирование**.

В 1984 году данная методика была сформулирована в англоязычном варианте компанией ICTS (Международные консультации по безопасности уязвимых объектов) и стала применяться службами авиационной безопасности в ряде зарубежных стран, в частности стала обязательной для международных перевозок авиакомпаний США. На территории

России и стран СНГ методика профайлинга была введена на некоторых международных рейсах в 90-х годах.

ПРОФИЛИРОВАНИЕ В ДОКУМЕНТАХ ИКАО

В Поправке 15 от 03.08.2017 Приложения 17 к Чикагской конвенции о международной гражданской авиации находим следующее выражение — «выявление поведенческих характеристик» применительно к внедрению мер контроля безопасности.

Выявление поведенческих характеристик — это использование методов распознавания поведенческих характеристик, включая, в частности, физиологические признаки или жесты, указывающие на аномальное поведение, для идентификации лиц, которые могут представлять угрозу для гражданской авиации.

В Руководстве по авиационной безопасности Международной организации гражданской авиации (ИКАО) (Документ 8973), в 11-й главе «Безопасность аэропорта», в пункте 11.5.6.2 чётко определено:

Выявление поведенческих особенностей основывается на предпосылке, что лица, пытающиеся обойти меры безопасности, могут проявлять или могут быть принуждены проявить признаки аномального поведения по сравнению с поведением добропорядочных путешественников ввиду боязни быть раскрытыми, и такие признаки могут быть уловлены людьми, прошедшими соответствующую подготовку. Такая подготовка должна быть основана на научно подтверждённых методах и проводится в соответствии с утверждёнными учебными программами, чтобы обеспечить использование таких возможностей самым эффективным и недискриминационным образом...

11.5.6.3 Выявление поведенческих особенностей должно использоваться такими способами, которые дополняли бы физический досмотр пассажиров и лиц, не являющихся пассажирами, а не подменяли собой физический досмотр. Оно может применяться для выявления лиц, на которых может быть обращено более пристальное внимание, и/или для более глубокого изучения лиц, в отношении которых по результатам проведения досмотра возникла определённая озабоченность (например, как часть процесса выявления причин, генерации сигнала тревоги).

На территории России и стран СНГ методика профайлинга была введена на некоторых международных рейсах в 90-х годах

КЛЮЧЕВЫЕ МОМЕНТЫ

Здесь мы видим три ключевых, очень важных момента. А именно:

- на сегодняшний день только одними техническими средствами (физическое ограждение, система контроля и управления доступом, видеонаблюдение и прочее) невозможно обеспечить авиационную безопасность в аэропорту и авиакомпании;
- обязательное обучение сотрудников авиационной безопасности, членов экипажа (и не только) выявлению поведенческих особенностей лиц, находящихся на территории аэропорта и на борту воздушного судна;
- подготовка должна быть основана на научно подтверждённых методах и проводиться в соответствии с утверждёнными учебными программами.

И недавно появившийся учебный курс ИКАО «Выявление поведенческих характеристик» (Behaviour detection) это ярко подтверждает.

Что значит «научно подтверждённые методы»? Возвращаемся к бихевиоризму (поведенческой психологии). Рассмотрим поведение человека, которое складывается из двух основных аспектов: **физиологического** и **психологического**.

Физиологический аспект утверждает:

- любой двигательный акт происходит при передаче импульса по нервным волокнам из коры головного мозга к спинному мозгу и далее к мышцам.

Психологический аспект заключается в следующем.

Это внутренние процессы, которые определяют отношение человека к окружающему миру и собственным действиям. Например:

МОТИВАЦИЯ — внутренний процесс, побуждающий человека к действиям.

ЭМОЦИИ — передают внутреннее состояние и их проявление.

КОГНИТИВНЫЕ ПРОЦЕССЫ — определяют, как человек обрабатывает информацию, учится и решает проблемы.

Из этого следует, что необходимо обращать внимание в процессе общения (наблюдения и собеседования) на следующие факторы.

1. Психологическое состояние (вызванное ситуацией проведения опроса).
2. Реакцию на раздражители (вопросы).
3. Коммуникативность (при опросе).
4. Манеры поведения.

Например, человек принимает решение солгать, при этом его мозг воспринимает окружающую ситуацию как опасность, и организм начинает работать иначе. С точки зрения психофизиологии, утаиваемое является сильным очагом возбуждения высшей нервной деятельности человека.

Контроль за чем-то скрываемым всегда вызывает повышенную внутреннюю напряжённость, психическую нагрузку, что всегда непроизвольно проявляется в поведении человека.

БАЗОВОЕ МОДЕЛИРОВАНИЕ

Чтобы выявить, лжёт человек или нет, надо знать его **базовую линию поведения** и обращать внимание на такое явление психики человека, как **точку ориентировочного замирания**. Что это такое?

Базовая линия поведения — это поведение человека в обычной обстановке во время разговора на нейтральные темы, которые не вызывают у него стресс или эмоциональные реакции, когда ему ничто не угрожает.

Внешние параметры базовой линии поведения:

1. Цвет кожи;
2. Движение глаз;
3. Лицевые и речевые привычки;
4. Голосовые характеристики;
5. Скорость ответов на вопросы;
6. Особенности поведения;
7. Особенности жестикуляции;
8. Особенности дыхания.

А теперь откроем Руководство по авиационной безопасности ИКАО (Документ 9873) и найдём: Базовая ситуативная модель.

11.5.6.14 «Базовая ситуативная модель», также именуемая «базовым моделированием», означает определение ожидаемых поведенческих реакций, обычно проявляемых людьми в конкретном месте нахождения, а также поведения, демонстрируемого в ходе опроса, когда человек не подвержен стрессу. Это может включать характер движений людей, их жесты, внешний вид, одежду, настроение и имеющиеся при них вещи (или их отсутствие).

То есть это не что иное, как базовая линия поведения.



ПРИЗНАКИ ЛЖИ

Точка ориентировочного замирания — это внутреннее состояние человека, то есть состояние его психики, которое всегда отражается в его движениях, мимике, позе.

Тревожное состояние психики человека вызывает ориентировочную реакцию. Как правило, она возникает у человека, который пытается вас обмануть или что-либо скрыть. Признаками могут быть:

- повышенный мышечный тонус, напряжение мышц тела и лица (внутреннее напряжение);
- более долгая пауза перед ответом (обдумывание; анализ; как бы не забыть, что прежде говорил; как бы не проговориться);
- достаточно выраженное замирание дыхания.

Это может быть информативным признаком лжи.

Наиболее подготовленные лжецы точку ориентировочного замирания пытаются скрыть перезадаванием вопросов, смехом и иными способами для получения дополнительного времени на обдумывание ответа.

Подведём итог.

1. Наличие точки ориентировочного замирания при ответе на проверочные вопросы может являться достаточно верным признаком обмана; она свидетельствует о том, что человек редактирует информацию для ответа. Это не всегда ложь, но это всегда показатель редактирования ответа.

2. Отслеживайте изменения от базовой линии поведения, и если они есть, это уже один большой МАРКЕР (лжи).

ОТ ТЕОРИИ К ПРАКТИКЕ

Снова обращаемся к Руководству по авиационной безопасности ИКАО.

11.5.6.6 В связи с сосредоточением внимания на намерениях отдельных лиц, а не на запрещённых предметах, проносимых пассажирами, выявление поведенческих особенностей позволяет выявлять потенциальные угрозы, которые в настоящее время не пресекаются другими мерами обеспечения авиационной безопасности, либо угрозы, которые трудно выявить методами физического досмотра.

Применение

11.5.6.12 ... используется четырёхэтапный процесс:

а) определить базовую модель поведения и внешних признаков в заданное время и в заданном месте;

б) наблюдать за лицами в указанных местах для выявления тех, кто демонстрирует поведение, выходящее за рамки установленной базовой модели;

с) найти объяснение аномальному поведению путём структурированной, но перестраиваемой целенаправленной беседы...;

д) если аномальному поведению невозможно найти удовлетворительное объяснение, направить таких лиц в соответствующие полномочные органы (полиция).

Техника опроса

11.5.6.17 Сотрудники службы безопасности должны быть обучены проведению структурированных, но допускающих изменения бесед, построенных таким образом, чтобы преодолеть рамки любой заранее подготовленной истории.

Это должно опять же включать установление базовой модели поведения индивида посредством постановки вначале открытых и не вызывающих тревоги вопросов, а затем усиления когнитивной нагрузки на интервьюируемого посредством более подробных зондирующих вопросов и, где это уместно, требований представить доказательства.

А теперь главное!

11.5.6.7 Выявление поведенческих особенностей в своей основе представляет собой гибкий инструмент.

То есть может включаться в подготовку персонала, используемого на самых разных участках в рамках процесса эксплуатации аэропорта, включая неконтролируемую зону и контрольно-пропускные пункты службы безопасности, а также проводиться на всей территории аэропорта...

Навыки, подготовка и сертификация

11.5.6.20 Создание национальной программы выявления особенностей поведения должно основываться на соответствующей научно обоснованной методологии, которая подлежит определению, одобрению или признанию соответствующим полномочным органом.

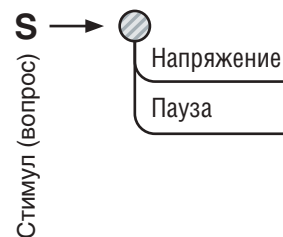
11.5.6.24 Следует также обеспечить регулярную переподготовку и регулярное практическое применение этих сотрудников, с тем чтобы помочь им сохранить необходимый набор навыков.

Переаттестация должна осуществляться через регулярные промежутки времени, не превышающие 3 лет.

В заключение хочу подчеркнуть, что, к большому сожалению, многие руководители считают, что, тратя значительные средства на закупку специальных технических средств, решат все проблемы обеспечения транспортной (авиационной) безопасности, совершенно исключая человеческий фактор, в частности подготовку персонала. ☹

МАРКЕРЫ ЛЖИ

ТОЗ



На рисунке очень наглядно показана точка ориентировочного замирания (ТОЗ) человека

Наличие точки ориентировочного замирания при ответе на проверочные вопросы может являться достаточно верным признаком обмана

Защита гражданской авиации в рамках единых норм

Год назад произошёл переход на защиту гражданской авиации от актов незаконного вмешательства в рамках единого законодательства о транспортной безопасности. В этой связи у авиаотрасли возникло множество вопросов, ответы на некоторые из них ещё предстоит найти.



Наталья Власова,
начальник Управления транспортной безопасности Росавиации

С 1 марта 2025 года вступили в силу изменения в Воздушный кодекс Российской Федерации и Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (ФЗ-16), согласно которым защита гражданской авиации от актов незаконного вмешательства (АНВ) осуществляется в соответствии с законодательством Российской Федерации о транспортной безопасности.

Обеспечение транспортной безопасности (ОТБ) на объектах воздушного транспорта включает в себя осуществление комплекса мер, который предусмотрен стандартами Международной организации гражданской авиации (ИКАО) в области защиты гражданской авиации от АНВ (Приложение 17 к Конвенции о международной гражданской авиации).

КЛЮЧЕВЫЕ ОБНОВЛЕНИЯ НПА

Какие знаковые изменения, связанные с данным переходом, произошли за истекший год?

1. Утратил силу приказ Минтранса России от 28.11.2005 № 142, устанавливавший требования авиационной безопасности к аэропортам, и из полномочий Росавиации исключена процедура подтверждения соответствия аэропортов требованиям данного приказа.

В настоящее время вопросы обеспечения защиты аэропортов от АНВ регулируются требованиями, утверждёнными постановлением Правительства РФ от 05.10.2020 № 1605 «Об утверждении требований по

обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищённости объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры воздушного транспорта». Действие данного акта продлено до 1 сентября 2028 года.

Проверку соответствия аэропортов требованиям в области транспортной безопасности осуществляет Ространснадзор в рамках имеющихся полномочий.

2. В целях реализации стандартов ИКАО в соответствии со ст. 4 ФЗ-16 утверждены федеральные программы ОТБ воздушного транспорта, контроля качества ОТБ воздушного транспорта, подготовки персонала (специалистов) в области ОТБ воздушного транспорта (приказы Минтранса России от 06.02.2025 № 36, от 29.01.2025 № 22 и 23 соответственно).

3. Досмотр в целях безопасности на воздушном транспорте осуществляется теперь исключительно в соответствии с требованиями приказа Минтранса России от 04.02.2025 № 34 «Об установлении Правил проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра, наблюдения и (или) собеседования в целях обеспечения транспортной безопасности». Ранее процедуры досмотра на воздушном транспорте регулировались двумя актами: приказами Минтранса России от 23.07.2015 № 227 и от 25.07.2007 № 104, которые утратили силу.





4. Вступил в силу приказ Минтранса России от 29.01.2025 № 21 «Об установлении структуры и содержания планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры по видам транспорта, судов ледокольного флота, используемых для проводки по морским путям, судов, в отношении которых применяются правила торгового мореплавания и требования в области охраны судов и портовых средств, установленные международными договорами Российской Федерации, программ обеспечения транспортной безопасности эксплуатантов (транспортных средств)», устанавливающий структуру и содержание программ ОТБ эксплуатантов (транспортных средств).

Для оказания содействия российским эксплуатантам Росавиацией, опираясь на положения данного приказа и стандарты ИКАО, изданы рекомендации по содержанию программ ОТБ эксплуатантов (транспортных средств), которые авиакомпании также предоставляют по запросу авиационным властям иностранных государств. Отметим, что на сегодняшний день не поступило ни одного обращения от авиакомпаний, связанного с отказом иностранных авиационных властей к полётам на их территорию по причине непринятия данных программ или с какими-либо замечаниями к ним.

5. Приказом Минтранса России от 23.01.2026 № 29 внесены изменения в Федеральные авиационные правила (ФАП) «О воздушной перевозке оружия и патронов»,

утверждённые приказом Минтранса России от 16.08.2021 № 275, согласно которым силы ОТБ субъекта транспортной инфраструктуры наделяются полномочиями по приёму, оформлению, доставке, загрузке на борт (выгрузке с борта) воздушного судна и (или) выдаче багажа, содержащего оружие, боеприпасы и патроны к оружию.

Также в этом году ожидается плановое переиздание двух документов, устанавливающих требования к юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям, выполняющим авиационные работы и осуществляющим коммерческие воздушные перевозки (ФАП № 494 и ФАП № 10). Минтрансом России совместно с Росавиацией проводится работа по включению в обновлённые редакции правил положений по транспортной безопасности.

Федеральные авиационные правила «Подготовка и выполнение полётов в гражданской авиации Российской Федерации», утверждённые приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128 (ФАП № 128), действуют до 2029 года. В связи с применением данного акта поступают вопросы о необходимости обучения членов экипажей по авиационной безопасности.

Полагаем, что ФАП № 128 предусматривают необходимость проведения данной подготовки с учётом требований п. 11 Федеральной программы подготовки персонала (специалистов) в области ОТБ воздушного транспорта, утверждённой приказом Минтранса России от 29.01.2025 № 23.

Досмотр в целях безопасности на воздушном транспорте осуществляется теперь исключительно в соответствии с требованиями приказа Минтранса России № 34



В РАМКАХ РЕАЛИЗАЦИИ ПП РФ 588

Кроме перехода на защиту гражданской авиации в рамках единых норм законодательства, значимым событием ушедшего года с учётом новых угроз стало издание постановления Правительства РФ от 30.04.2025 № 588 «Об особенностях защиты от актов незаконного вмешательства с использованием беспилотных аппаратов объектов транспортной инфраструктуры и (или) групп объектов транспортной инфраструктуры, вокруг которых устанавливаются зоны безопасности» (ПП РФ 588).

При реализации положений данных особенностей субъекты транспортной инфраструктуры столкнулись с рядом сложностей, в частности, по установлению зон ограничения полётов и запретных зон, предусмотренных п. 17 ПП РФ 588.

Отметим, что запретные зоны и зоны ограничения полётов установлены двумя ведомственными актами: запретные зоны — приказом Минтранса России от 11.05.2022 № 172, постоянные зоны ограничения полётов — приказом Минтранса России от 24.11.2025 № 410.

До принятия решения об иницировании установления зоны ограничения полётов либо запретной зоны над объектом транспортной инфраструктуры необходимо рассмотреть данные приказы на предмет нахождения объекта в какой-либо из ранее установленных зон, а также определить возможность их установления в соответствии с требованиями воздушного законодательства (постановление Правительства РФ от 11.03.2010 № 138 «Об утверждении

Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации»).

Минтрансом России совместно с Росавиацией были разработаны соответствующие рекомендации, ознакомиться с которыми можно на сайте федерального агентства favt.gov.ru в подразделах «Оценка уязвимости» и «Планы обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры» раздела «Транспортная безопасность».

ПОМОЩЬ ЗАЯВИТЕЛЯМ

Одним из основных направлений деятельности Росавиации является оказание государственных услуг. Наша задача — не отказать в предоставлении государственной услуги, а наоборот, предоставить её с положительным результатом, тем самым обеспечив для субъектов возможность выполнения требований законодательства о транспортной безопасности.

Чтобы минимизировать количество отказов и помочь заявителям, на сайте ведомства в разделе «Транспортная безопасность» публикуются типовые ошибки по каждой государственной услуге, листы самопроверки документов, чтобы ещё до подачи комплекта документов в Росавиацию заявители могли проверить корректность его формирования. Также там опубликованы контакты специалистов Управления транспортной безопасности, у которых можно получить консультации по возникающим в связи с предоставлением госуслуг вопросам. 



МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ИННОВАЦИОННЫЙ ФОРУМ

Опыт использования инновационных решений
в деятельности организаций воздушного транспорта

24 июня - 26 июня

Санкт-Петербург

Пулково-2, ул. Стартовая 17 с1, с2

Площадка форума представляет уникальную возможность получить практические знания, установить новые деловые контакты и начать реализацию коммерческих проектов. Форум включает в себя различные мероприятия: пленарные сессии, круглые столы, деловую игру, выставку стендов и мастер-классы партнёров, музейную экспозицию к 100-летию гражданской авиации России, выставку спецтехники Гражданской Авиации и премия Авиационный Проект года. Среди соорганизаторов: РУССОФТ, Ассоциация «Аэропорт», Ассоциация Агентств Воздушного Транспорта, СПБГУГА.



КЛЮЧЕВЫЕ ТЕМЫ



Инновационные технологии наземного обслуживания воздушных судов



Основные тренды импортозамещения и развития ИТ в авиации



Повышение уровня безопасности и качества работы авиапредприятий



Цифровизация производственных процессов авиакомпаний



ИИ в авиации: новые горизонты и вызовы



Современные решения для обслуживания пассажиров



Актуальные проблемы обеспечения комплексной безопасности на транспорте



Аудиторию форума составляют руководители аэропортов и авиакомпаний, государственных органов, ИТ-компаний, производителей оборудования России, стран СНГ и ближнего зарубежья, а также отраслевые эксперты.

23% Аэропорты	8% IT и разработка ПО	5% Ассоциации	2% Вузы
21% Авиакомпании	7% Туристические агентства	4% СМИ	1% Банки, страхование
14% Производители оборудования	5% Регулирующие органы	4% НИИ	6% Другие

МАИФ 2026

УЗНАТЬ ПОДРОБНЕЕ О ФОРУМЕ
И ПОДАТЬ ЗАЯВКУ НА УЧАСТИЕ



ФКП «Аэропорт Кызыл»: развитие воздушных ворот Тувы

В 2026 году исполняется 80 лет со дня основания тувинской авиации. Юбилейный год для предприятия ознаменован важным достижением: аэропорт стал лауреатом XII Национальной премии «Воздушные ворота России» в номинации «Лучший малый аэропорт года (среди ФКП и ГУП)».

Эта награда является высокой оценкой работы всего коллектива ФКП «Аэропорт Кызыл» и подтверждением устойчивого развития воздушной гавани. Получение премии стало результатом системной работы предприятия по развитию инфраструктуры аэропорта, обеспечению безопасности полётов и повышению качества обслуживания пассажиров. Важную роль сыграли стабильная работа аэропортовых служб, внедрение современных технологий в сфере транспортной безопасности, а также профессионализм сотрудников.

РОЛЬ АВИАСООБЩЕНИЯ ДЛЯ РЕГИОНА

Для Республики Тыва воздушный транспорт имеет особое значение. Регион расположен в горной местности, на значительном удалении от крупных транспортных узлов, поэтому авиация остаётся одним из наиболее быстрых и удобных способов сообщения с другими регионами России. Аэропорт Кызыл обеспечивает транспортную доступность республики и играет важную роль в социально-экономическом развитии региона.

СТРУКТУРА ПРЕДПРИЯТИЯ

В структуру аэропорта входят различные производственные службы и подразделения, обеспечивающие бесперебойную работу воздушной гавани. Среди них службы аэродромного обеспечения, электро-светотехнического обеспечения полётов, подразделение транспортной безопасности, поискового и аварийно-спасательного обеспечения полётов, а также другие подразделения, отвечающие за техническое состояние инфраструктуры, безопасность и обслуживание пассажиров.

В ПРИОРИТЕТЕ – БЕЗОПАСНОСТЬ

Транспортная безопасность является одним из ключевых приоритетов деятельности аэропорта. Для этого привлечены силы обеспечения транспортной безопасности, которые представлены собственным аккредитованным подразделением транспортной безопасности и подразделением Сибирского филиала ФГУП «УВО Минтранса России», которые осуществляют комплекс мероприятий по защите объекта транспортной инфраструктуры,

специально для
ЭКСПЕРТ
ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

*Профессиональный и жизненный
опыт участников СВО
особенно ценен для работы
в подразделениях, связанных
с обеспечением безопасности*





реагированию на подготовку или совершение актов незаконного вмешательства.

Сотрудники сил обеспечения транспортной безопасности используют в служебной деятельности современные сертифицированные инженерно-технические средства (охраны, видеонаблюдения, досмотра), проходят регулярную проверку знаний, навыков и личностных качеств.

КАДРОВЫЙ ПОТЕНЦИАЛ

Высокий уровень профессиональной подготовки персонала — важное условие надёжной работы аэропорта. Сотрудники регулярно проходят обучение, повышение квалификации и профессиональную переподготовку. Особое внимание уделяется подготовке специалистов служб авиационной и транспортной безопасности.

ОПЫТ УЧАСТНИКОВ СВО


В коллективе ФКП «Аэропорт Кызыл» работают сотрудники, принимавшие участие в специальной военной операции (СВО). Их профессиональный и жизненный опыт особенно ценен для предприятия, прежде всего в подразделениях, связанных с обеспечением безопасности. В частности, участники СВО трудятся в подразделении транспортной безопасности аэропорта, и одним из таких сотрудников является старший инспектор по охране и режиму Евгений Донгак, помимо выполнения служебных задач, активно включившийся в общественную жизнь предприятия.

В феврале 2026 года он принял участие в значимом отраслевом мероприятии, прошедшем в Москве в рамках Национальной выставки инфраструктуры гражданской авиации НАИС-2026. В ходе встречи заместитель руководителя Росавиации Сергей Страмоус пообщался с сотрудниками подведомственных организаций — участниками и ветеранами СВО.

НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ ДЛЯ РАЗВИТИЯ

В конце 2023 года аэропорт получил международный статус, а в начале текущего года оснащённый самым современным оборудованием для всех видов контроля воздушный пункт пропуска через государственную границу авиагавани включён в перечень погранпереходов, где въезжать в Россию иностранцы смогут по единой электронной визе. Эти события открывают новые перспективы для развития аэропорта и расширения географии полётов, а также являются важным этапом для дальнейшего укрепления транспортных связей региона и развития международного сотрудничества.

ПЛАНЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ

В юбилейный год предприятие продолжает работу по модернизации инфраструктуры, повышению уровня безопасности и качества обслуживания пассажиров. В планах — дальнейшее развитие аэропорта как важного транспортного узла Республики Тыва, укрепление кадрового потенциала и участие в реализации перспективных проектов гражданской авиации. 

Материал подготовлен специалистом пресс-службы ФКП «Аэропорт Кызыл» Кара-Кат Сарыглар

Подробнее история доступна по QR-коду



В КАЧЕСТВЕ ПОСЛЕСЛОВИЯ

Недавно аэропорт Кызыл стал известен далеко за пределами региона благодаря щемящей сердце истории собаки, которую уже прозвали тувинским Хатико. Белая хаски по кличке Умка встречает рейсы и внимательно всматривается в лица людей в военной форме. Второй год она ждёт своего хозяина, бойца СВО, который однажды спас её среди руин войны и больше никогда не вернётся. Умку несколько раз забирали домой, но она неизменно возвращалась назад и стала всеобщей любимицей сотрудников аэропорта. Примером настоящей верности и живым символом памяти.

Актуальные вопросы переходного периода

Аэропорт Домодедово вступил в новый этап своего развития. Однако несмотря на все происходящие изменения, включая переходы между формами собственности предприятия, безопасность пассажиров по-прежнему остаётся основным приоритетом руководства воздушной гавани.



Фанис Яруллин,
заместитель генерального
директора аэропорта Домодедово
по безопасности

За период нахождения предприятия в собственности Российской Федерации был реализован ряд мероприятий по организации защиты аэропорта. Вместе с тем выявлен ряд проблем, требующих обсуждения и поиска оптимальных решений.

ПОДГОТОВКА ПЕРСОНАЛА

Первая и ключевая проблема касается подготовки персонала, что особенно актуально в свете аудита авиационной безопасности со стороны Международной организации гражданской авиации (ИКАО), который рано или поздно будет проводиться в России. Именно качество обучения специалистов, в том числе выполняющих задачи по обеспечению авиационной безопасности, станет одним из центральных вопросов проверки.

В настоящее время проверка и согласование программ подготовки сил обеспечения транспортной безопасности на воздушном транспорте российскими авиационными властями нормативно не предусмотрены, а направления подготовки не соответствуют международным нормам. Подготовка специалистов по транспортной безопасности формально проводится согласно требованиям Федерального закона от 29.12.2012 № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации» и подзаконных нормативных актов в указанной сфере. Однако проверки авиационных учебных центров Рособназдором не направлены на изучение вопросов об их соответствии законодательству в области обеспечения транспортной безопасности.

Поэтому остаётся открытым вопрос: обладает ли Рособназдор достаточными компетенциями для проведения специализированных проверок авиационных учебных центров в области транспортной безопасности?

В связи с этим предлагаем пересмотреть подход к обучению и вернуться к ранее существовавшей практике обязательной сертификации учебных заведений, готовящих кадры по линии обеспечения транспортной безопасности на воздушном транспорте (авиационной безопасности). Это позволит контролировать соответствие учебных программ как российскому законодательству, так и стандартам ИКАО, а также наличие необходимой специфической учебной инфраструктуры и квалифицированного преподавательского состава.

Вариантов решения данной проблемы может быть несколько. Один из них — включение указанных сотрудников в перечень авиационного персонала, что автоматически повлечёт возвращение системы его специальной сертификации. Данный вопрос уже обсуждался с Минтрансом России, Росавиацией и правоохранительными органами, но требует дальнейшей детальной проработки.

ОБРАЩЕНИЕ С ОРУЖИЕМ

Вторая проблема, менее острая, но достаточно болевая, — это выполнение требований ст. 12.3 Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (ФЗ-16), предусматривающих периодические проверки всех сотрудников подразделений транспортной безопасности на умение обращаться с оружием.

Фактически такие проверки требуются только тем сотрудникам, которые непосредственно привлечены к выполнению определённых задач. Однако закон не делает исключений, тем самым возлагая дополнительную нагрузку по организации систематической проверки персонала, не имеющего к оружию никакого отношения. Это не только приводит





к излишним временным и финансовым затратам на их подготовку, но также может снизить общую эффективность работы подразделений из-за отрыва сотрудников от их основных задач.

Мы предлагаем обсудить возможность корректировки этих избыточных требований, приведя их в соответствие с реальными потребностями: готовить и проверять только тех, кто непосредственно работает с оружием. С нормативной точки зрения этот вопрос представляется решаемым.

ОХРАНА И ЗАЩИТА

Третья проблема — это совмещение функций охраны и защиты объектов транспортной инфраструктуры, особенно в условиях, когда нормативные документы создают предпосылки для безальтернативного осуществления этих функций одним поставщиком услуг для аэропортов.


Безусловно, мы должны строго следовать законодательству. Однако практика показывает, что возможность выбора всегда повышает качество выполнения задач подрядчиком. На многих объектах воздушного транспорта, на которых планируется введение обязательной охраны, уже внедрены экономически обоснованные решения по их защите, доказавшие свою эффективность.

Поэтому, несмотря на принятое правовое решение, перед нами по-прежнему стоят проблемы и вопросы, которые необходимо решать при формировании систем безопасности на конкретном объекте.

Во-первых, это недопущение завышения стоимости услуг по защите объекта транспортной инфраструктуры. Каждое изменение цены на подобные услуги приводит к цепной реак-

ции в виде повышения ставки сбора транспортной безопасности и, следовательно, стоимости билетов для пассажиров. Второе — это повышение качества реагирования на инциденты в целях снижения рисков совершения актов незаконного вмешательства. Ну и третий важный момент — создание достаточного уровня интеграции со всеми службами аэропорта для исключения разрывов в системе безопасности. Для нас критически важно, чтобы управление системой безопасности происходило из одного центра принятия решений и не было разделения функционала на разные подразделения, что ведёт к снижению эффективности.

Для решения этих проблем мы предлагаем внести изменения в ФЗ-16 и предусмотреть возможность привлечения подразделений транспортной безопасности для защиты аэропортов, включённых в перечень, утверждённый приказом Минтранса России от 06.10.2025 № 318 «Об утверждении Перечня охраняемых объектов подразделениями федерального государственного унитарного предприятия «Управление ведомственной охраны Министерства транспорта Российской Федерации», разделив их функции.

То есть одна организация могла бы осуществлять физическую охрану, а другая — обеспечивать защиту. Наличие альтернативы позволит сохранить требуемый уровень защищённости, снизить финансовую нагрузку на аэропорты, а следовательно, и на пассажиров, без ущерба для безопасности и обеспечить гибкость в выборе исполнителей с учётом специфики каждого объекта. 

Критически важно, чтобы управление системой безопасности происходило из одного центра принятия решений

Влияние избыточных норм на деятельность авиапредприятий

Постоянные изменения требований законодательства приводят к увеличению финансовой и административной нагрузки на аэропорты, особенно региональные. Дополнительные риски вызваны сложностью реализации новых норм, зачастую неисполнимых на практике.



Игорь Соколов,
заместитель генерального директора
по транспортной безопасности
ООО «Авиапредприятие «Северсталь»

Реализация обязательных требований по обеспечению транспортной безопасности (ОТБ) является основополагающим принципом устойчивого функционирования транспортной системы страны, в том числе и воздушного транспорта. А их нарушение, в зависимости от тяжести наступивших последствий, влечёт административную или уголовную ответственность.

Вместе с тем, как показывает практика, постоянные внесения изменений в законодательство о транспортной безопасности по ряду причин могут оказывать негативное влияние на субъекты транспортной инфраструктуры (СТИ) и перевозчиков. Прежде всего это значительное увеличение затрат и регламентной нагрузки, что в конечном итоге ведёт к росту цен на транспортные услуги, снижая конкурентоспособность воздушного транспорта. Для региональных предприятий такие издержки особенно ощутимы.

Кроме того, аэропорты и авиакомпании нередко сталкиваются со сложностями при практической реализации новых норм, в том числе из-за противоречивости и неоднозначности формулировок, а также неподъёмностью финансовых расходов, требующихся для исполнения.

ЕДИНОНАЧАЛИЕ И ПЕРСОНАЛЬНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

Так, к одному из негативных примеров можно отнести изменения, внесённые Федеральным законом от 24.07.2023 № 387-ФЗ в Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (ФЗ-16). А именно, дополнением ч. 8 ст. 4 ФЗ-16 законодательно определено, что защита объектов

транспортной инфраструктуры (ОТИ), подлежащих охране подразделениями ведомственной охраны федеральных органов исполнительной власти в области транспорта, от актов незаконного вмешательства предусматривает защиту таких объектов от противоправных посягательств и осуществляется указанными подразделениями, являющимися подразделениями транспортной безопасности (ПТБ).

Данное нововведение противоречит положениям ч. 1 ст. 4, ч. 4.1 ст. 4 ФЗ-16, в которых закреплено, что ОТБ ОТИ и транспортных средств возлагается на СТИ, перевозчиков, если иное не установлено настоящим Федеральным законом и иными федеральными законами. Именно СТИ или перевозчик определяет персонал, непосредственно связанный с ОТБ, а также лиц, ответственных за ОТБ в СТИ, на ОТИ, транспортном средстве. Кроме того, в соответствии с требованиями п. 6 подп. 3 постановления Правительства РФ от 05.10.2020 № 1605 СТИ обязан образовать (сформировать) и (или) привлечь для защиты ОТИ в соответствии с планом ОТБ ОТИ подразделение (подразделения) транспортной безопасности.

Согласно пояснительной записке к проекту Федерального закона «О внесении изменений в ФЗ-16 «О транспортной безопасности» в части совершенствования отдельных положений, касающихся персонала (экипажей) транспортных средств и подразделений ведомственной охраны» предлагалось и обосновывалось, что его принятие позволит оптимизировать финансовые и организационные затраты СТИ, перевозчиков без снижения уровня защищённости ОТИ

и транспортных средств по видам транспорта от актов незаконного вмешательства.

Вместе с тем вновь введённой нормой законодатель пренебрёг ранее выстроенной системой мер обеспечения авиационной безопасности и её преемницы — транспортной безопасности. Указанное негативно сказывается на качестве ОТБ, поскольку нивелирован принцип как единоначалия, так и персональной ответственности, и всё это при значительном увеличении затрат на содержание собственного аккредитованного ПТБ и привлекаемого согласно данной нормы подразделения ведомственной охраны.

В настоящее время СТИ стало невозможно в полной мере выполнить свою обязанность по надлежащему обеспечению мер транспортной безопасности, то есть определить персонал СТИ, непосредственно связанный с ОТБ, а также контролировать его работу и нести за это установленную законом ответственность. Более того, СТИ, являясь юридическим лицом, стал ограничен в своих гражданских правах, связанных со свободой договора, так как законодатель фактически распорядился бюджетом юридического лица, понуждая его к обязательному заключению договора на охрану с ФГУП «УВО Минтранса России».

С учётом текущей внешнеполитической обстановки и беспрецедентного санкционного давления на экономику России, в том числе и на сферу гражданской авиации, навязывание услуг охраны аэропорта силами ФГУП «УВО Минтранса России», услуги которого в 1,5–2 раза превышают затраты на собственное ПТБ, но фактически на повышение уровня транспортной безопасности ОТИ не влияют, выглядят губительным для отрасли.

АЭРОПОРТОВЫЕ СБОРЫ

К другому примеру упущений при нормотворчестве можно отнести п. 36 приказа Минтранса России от 27.04.2024 № 149 «Об утверждении Порядка установления аэронавигационных и аэропортовых сборов, тарифов за обслуживание воздушных судов в аэропортах и воздушном пространстве Российской Федерации и взимания рассчитанной на их основе платы с юридических лиц, индивидуальных предпринимателей и физических лиц, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки, авиационные работы, полёты

В практике встречаются факты несоответствия между положениями постановлений Правительства РФ и приказов Минтранса России



авиации общего назначения, организаций экспериментальной и государственной авиации и с осуществляющих деятельность в соответствии со ст. 63 Воздушного кодекса Российской Федерации организаций иностранных государств, с которыми Российской Федерацией заключены международные договоры, предусматривающие положения о взимании тех же сборов и тарифов, которые установлены для российских лиц», в который законодатель не включил сборы за услуги по охране воздушного судна и услуги по перевозке оружия.

В результате указанная недоработка нормативного правового акта привела к многочисленным спорам между аэропортами и авиакомпаниями по вопросу взимания платы за дополнительные услуги и распределения доходов от них.



ИЗДЕРЖКИ ДВОЙНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ

Кроме того, в практике встречаются факты несоответствия между положениями постановлений Правительства РФ и приказов Минтранса России. Так, в качестве примера противоречивых норм, регулирующих одни и те же общественные отношения, можно привести требования, установленные п. 18 Правил организации допуска на ОТИ воздушного транспорта, утверждённых постановлением Правительства РФ от 05.10.2020 № 1605 «Об утверждении

требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищённости объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры воздушного транспорта», согласно которым выдача разовых пропусков осуществляется с уведомлением уполномоченных подразделений органов Федеральной службы безопасности Российской Федерации и органов внутренних дел в порядке, установленном положением (инструкцией) о пропускном и внутриобъектовом режимах на ОТИ.

Однако положения, содержащиеся в п. 39 приказа Минтранса России от 31.03.2022 № 107 «Об утверждении Правил режима в пунктах пропуска через Государственную границу Российской Федерации» (приказ № 107), содержат иные требования, устанавливающие, что письменные обращения на выдачу разовых пропусков рассматриваются администрацией ОТИ и администрацией пункта пропуска, осуществляющими выдачу пропусков в соответствии с п. 11 настоящих Правил, в срок не более 24 часов с момента их поступления, включая время на согласование с подразделением пограничного контроля.

В результате данной юридической коллизии пограничная служба ФСБ России требует согласования разовых пропусков, в связи с чем аэропорт, в случае необходимости проведения внеплановых ремонтных работ, лишается законного права допускать на территорию ОТИ лиц, их осуществляющих. Данное обстоятельство крайне негативно сказывается на хозяйственной деятельности аэропорта и может привести к нарушению бесперебойной работы авиакомпании. До настоящего времени указанная коллизия в законодательстве ни одним из имеющихся способов не устранена.

Кроме того, п. 3 приказа № 107 установлено, что правила действуют в пределах пункта пропуска. В пунктах пропуска, функционирующих в пределах ОТИ, пределы обозначаются по границе контролируемой зоны в пределах зоны транспортной безопасности. В связи с тем, что границы пункта пропуска определяются в границах ОТИ, зачастую должностные лица пограничной службы ФСБ России занимаются не свойственной функцией, выражающейся в проверке документов у граждан (находящихся вне здания пункта пропуска и не проходящих пограничный контроль), то есть не намеревающихся пересекать Государственную границу Российской Федерации.



ОСНАЩЕНИЕ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ ТОСБ

Также хотелось бы обратить внимание на факты излишних и зачастую практически невыполнимых требований, которые законодатель возлагает на СТИ. Так, требованиями п. 5 подп. «д», утверждёнными постановлением Правительства РФ от 21.03.2022 № 731 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для транспортных средств воздушного транспорта, и признании утратившим силу постановления Правительства Российской Федерации от 05.10.2020 № 1605», установлено, что СТИ и (или) перевозчики в целях ОТБ воздушных судов гражданской авиации, используемых для осуществления коммерческих воздушных перевозок и (или) выполнения авиационных работ, дополнительно обязаны обеспечить оснащение воздушных судов, используемых для перевозки пассажиров и багажа, с максимальной сертифицированной взлётной массой, превышающей 45 500 кг, в соответствии с утверждённой программой эксплуатанта техническими средствами обеспечения транспортной безопасности, отвечающими требованиям ч. 8 ст. 12 ФЗ-16 и обеспечивающими видеонаблюдение и видеозапись объектов видеонаблюдения в кабине транспортного средства, на путях прохода в салон (кабину) транспортного средства и в салоне транспортного средства.


Вместе с тем данные обязательные требования зачастую невозможно исполнить, в связи с отсутствием необходимой документации у иностранных разработчиков воздушных судов, а также высокими затратами на установку, интеграцию, обслуживание и сертификацию систем видеонаблюдения.

Кроме того, законодателем оставлено без внимания и то, что нередко установка систем

видеонаблюдения заведомо нецелесообразна на самолёты, близкие к сроку вывода из эксплуатации, а также в связи с невозможностью интегрировать новую систему видеонаблюдения в программно-техническое оборудование воздушного судна по причине отсутствия предусмотренных заводом-изготовителем технических и программных решений. Считаем, что обязанность по оснащению воздушных судов на законодательном уровне должна быть возложена на завод-изготовитель.

КОНСОЛИДАЦИЯ СИЛ И КОМПЛЕКСНЫЙ ПОДХОД

Подводя итог, хотелось бы обратить внимание на необходимость скорректировать работу Координационного совета по законотворческой деятельности Минтранса России и профильной Комиссии по вопросам транспортной безопасности Общественного совета при министерстве. Полагаем, что требуется обязательное личное участие представителей СТИ, перевозчиков в разработке и конструктивном обсуждении проектов нормативных правовых актов, что положительно повлияет на качество утверждаемых документов и поможет избежать противоречий между принятыми нормами. Совместная работа и консолидация усилий в данном направлении позволит соблюсти баланс интересов органов власти и отраслевого бизнес-сообщества.

В результате реализация такого комплексного подхода за счёт более рационального использования ресурсов как государства, так и субъекта будет способствовать повышению уровня защищённости объектов воздушного транспорта, совершенствованию системы ОТБ и развитию транспортного комплекса России. 

Установка систем видеонаблюдения заведомо нецелесообразна на самолёты, близкие к сроку вывода из эксплуатации

Биометрические СКУД на ОТИ

В СООТВЕТСТВИИ С ФЗ-572

Существующими нормативными правовыми актами по обеспечению транспортной безопасности в России предусмотрено решение задачи определения соответствия постоянного пропуска предъявителю с применением биометрических устройств на контрольно-пропускных пунктах объектов транспортной инфраструктуры.



Андрей Хрулёв,
к. т. н., директор департамента
решений для умных городов
группы компаний ЦРТ

При этом вопрос легитимности сбора, обработки и хранения биометрических персональных данных (БПДн) приобрёл особую актуальность, в первую очередь в связи с принятием Федерального закона от 29.12.2022 № 572-ФЗ «Об осуществлении идентификации и (или) аутентификации физических лиц с использованием биометрических персональных данных...» (ФЗ-572).

В ОЖИДАНИИ ИЗМЕНЕНИЙ

Ранее регулятором анонсировались важные изменения в ФЗ-572, позволяющие упростить порядок применения БПДн в сценарии управления доступом. В частности, предоставление больших возможностей применения аккредитованных информационных систем организаций, осуществляющих аутентификацию физических лиц на основе БПДн, так называемых коммерческих биометрических систем (КБС), а также возможность создания собственных информационных систем, при условии получения аккредитации. Эти изменения касаются в том числе объектов транспортной инфраструктуры (ОТИ).

Главный акцент изменений — это ожидание принятия поправок в ст. 13 ФЗ-572, регламентирующую проход на территорию организаций с использованием биометрической аутентификации. В текущей редакции федерального закона ОТИ обязаны подключаться напрямую к Единой биометрической системе (ЕБС) по транзакционной модели. Данная модель подразумевает оплату каждого прохода сотрудника (транзакции),

а учитывая, что количество сотрудников организаций в транспортном сегменте может исчисляться сотнями и тысячами, стоимость владения биометрической системой контроля и управления доступом (СКУД) может оказаться завышенной.

В то же время собственная аккредитованная информационная система или подключение к КБС обеспечивают возможность работать по векторной модели, то есть приобретать право в течение года использовать биометрические векторы ЕБС без привязки к количеству проходов. Ежегодная экономия от такого подхода может составлять до 50 % и более.

С УЧЁТОМ ПРИСВОЕННОЙ КАТЕГОРИИ

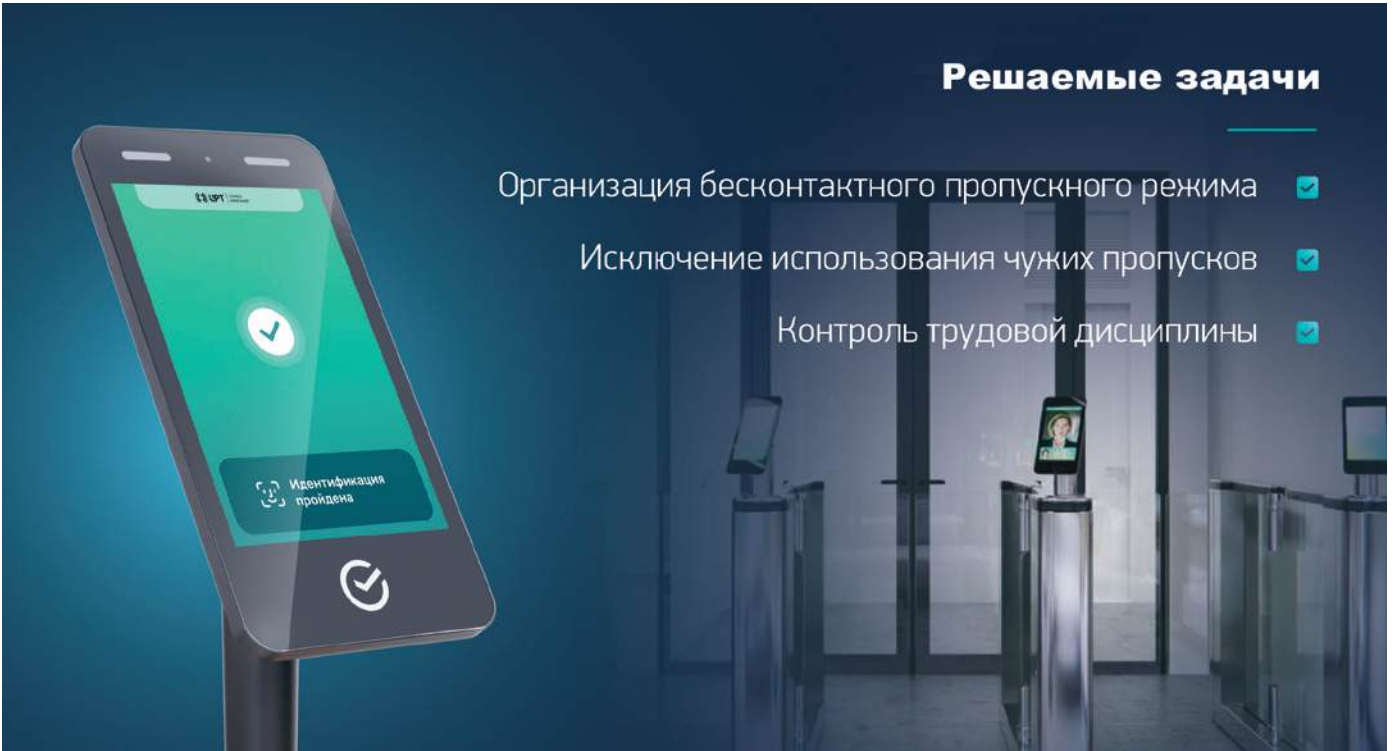
Ещё одно значимое изменение касается применения биометрических СКУД для организации доступа на территорию субъектов критической информационной инфраструктуры (КИИ). Учитывая, что большинство ОТИ относятся к субъектам КИИ, для них также действует требование подключения напрямую к ЕБС. Ожидается, что в новой редакции ст. 13 понятие субъект КИИ будет заменено на понятие объект КИИ и возможность подключения биометрической СКУД к той или иной информационной системе будет регламентироваться категорией объекта КИИ. Таким образом, если организация относится к субъектам КИИ, но её объекты КИИ имеют 3-ю категорию значимости или не категоризованы, то она сможет пользоваться услугой биометрической аутентификации в КБС.

Решаемые задачи

Организация бесконтактного пропускного режима

Исключение использования чужих пропусков

Контроль трудовой дисциплины



Организации, чьи объекты КИИ относятся к 1-й или 2-й категории значимости, получат возможность создавать и аккредитовывать собственные биометрические информационные системы, а также подключаться к системам государственных органов, которым подведомственны.

В настоящее время законопроект о внесении изменений в ст. 13 ФЗ-572 проходит процедуру первичного слушания в Государственной Думе РФ, ожидаем его принятия до конца весенней сессии.


ДВУХФАКТОРНАЯ АУТЕНТИФИКАЦИЯ

Согласно требованиям нормативных актов в сфере транспортной безопасности объекты 1-й и 2-й категорий обязаны обеспечивать доступ в служебные помещения на границах перевозочного и технологического секторов, а также на критических элементах ОТИ с применением двухфакторной аутентификации. Одним из обязательных факторов является биометрия (требуется для подтверждения принадлежности пропуска сотруднику). В этой связи для ОТИ поиск оптимального по цене и надёжности решения биометрической аутентификации является актуальной задачей.

Что касается выбора биометрической модальности, то на данный момент он не велик. В ЕБС размещаются и обрабатываются БПДн только двух видов: изображение лица человека и запись голоса человека. Учитывая, что голосовая биометрия по своим свойствам не подходит для задач СКУД, остаётся только распознавание лиц.

ЗАЩИТА ИНФОРМАЦИИ

При этом в процессе внедрения биометрических СКУД на ОТИ важно соблюдать требования формуляров на средства криптографической защиты информации. Иными словами, просто встроить криптографию в терминал СКУД недостаточно, необходимо провести оценку влияния встраивания в аккредитованной лаборатории, что в свою очередь требует разработки системного проекта на проведение оценки влияния, согласованного регулятором.

Группа компаний ЦРТ предлагает полный комплекс решений для внедрения биометрической СКУД на ОТИ. Биометрическая система «Визирь.СКУД», для которой полностью завершена оценка влияния встраивания средств криптографической защиты информации в аккредитованной лаборатории, позволяет реализовать на ОТИ биометрическую СКУД в полном соответствии с ФЗ-572, что даёт возможность предложить нашим клиентам беспрецедентно высокий уровень информационной безопасности на ОТИ. 

**Система «Визирь.СКУД»
позволяет реализовать на ОТИ
биометрическую СКУД в полном
соответствии с ФЗ-572**



ГРУППА КОМПАНИЙ ЦРТ
105120, г. Москва, 2-й Сыромятнинский пер., д. 1
Тел./факс: +7 (495) 669-74-40
E-mail: stc-msk@speechpro.com
speechpro.ru

реклама

Грузовые железнодорожные перевозки

В контуре норм ОТБ

специально для
ЭКСПЕРТ
ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ



К реализации требований в области транспортной безопасности среди операторов парка грузовых железнодорожных вагонов одним из первых приступило АО «ФГК». Что уже удалось сделать и какие задачи только предстоит решить, мы спросили заместителя генерального директора по техническому развитию — главного инженера компании **Евгения Мальцева**.

АО «ФГК» входит в число крупнейших операторов грузового железнодорожного подвижного состава страны. Компания работает на рынке уже шестнадцатый год, но на страницах нашего издания представлена впервые. Евгений Владимирович, расскажите, пожалуйста, читателям о структуре компании, основных направлениях деятельности и имеющемся в распоряжении парке подвижного состава.

Да, мы действительно один из крупнейших операторов, работающих на конкурентном рынке операторских услуг. Нашей приоритетной задачей является гарантированное обеспечение погрузочными ресурсами потребностей холдинга «РЖД», государства

и экономики Российской Федерации. Компания выступает за ответственное и прозрачное ведение бизнеса и способствует решению производственных задач предприятий ключевых отраслей.

АО «ФГК» сегодня — это 14 филиалов и агентств транспортного обслуживания, представительство в Москве, 8 производственных подразделений в рамках услуги комплексного транспортного обслуживания. Наша деятельность — это предоставление подвижного состава и специализированных контейнеров под перевозку грузов на всём «пространстве 1520». В парке компании более 134 тыс. грузовых вагонов (полувагоны, крытые вагоны, платформы, контейнерные и скоростные платформы, цистерны, восьмиосный подвижной состав) и 6,1 тыс. спецконтейнеров.

Наша работа позволяет обеспечить надёжное взаимодействие всех участников перевозочного процесса, разделённых тысячами километров, с соблюдением соответствующих требований безопасности и учётом интересов каждой из сторон.

Транспортные средства, осуществляющие перевозку грузов повышенной опасности на железнодорожном транспорте, включены в контур регулирования законодательства о транспортной безопасности сравнительно недавно. Какую дату или нормативный акт принято считать отправной точкой?

Начальной точкой следует считать постановление Правительства РФ от 10.10.2020 № 1653 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для транспортных средств железнодорожного транспорта»

(ПП РФ 1653). Обязанности по обеспечению транспортной безопасности (ОТБ) возложены на субъект транспортной инфраструктуры (СТИ) (перевозчика), однако в контексте грузовых перевозок это не одно и то же лицо. Много времени ушло у операторского сообщества на поиск решения по разграничению действий и ответственности участников процесса ОТБ.

АО «ФГК» принято решение о необходимости принятия мер по реализации требований законодательства в рамках своей компетенции.

Как проходил процесс обучения персонала и аттестации в качестве сил обеспечения транспортной безопасности (СОТБ)? Достаточно ли в существующих программах обучения учтена специфика грузовых перевозок?

Сотрудники компании, выступающие в качестве СОТБ, прошли обучение в Федеральном государственном автономном образовательном учреждении высшего образования «Российский университет транспорта» и успешно аттестованы Росжелдором. Процесс ОТБ выбивается из привычной канвы работы с грузовыми вагонами. К привычным операциям добавляется взаимодействие с контрагентами по вопросам в области транспортной безопасности: внесён ли вагон в Реестр объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, передан ли паспорт ОТБ в Росжелдор? Границы нашего понимания своей роли, роли грузовых перевозок в общегосударственном поле ОТБ были значительно расширены. Появилось понимание принципов взаимодействия работников,



В парке АО «ФГК» более 134 тыс. грузовых вагонов и 6,1 тыс. спецконтейнеров



осуществляющих свою деятельность в грузовых перевозках с работниками, призванными обеспечить транспортную безопасность.

Учебные программы пока не в полной мере отражают специфику грузовых перевозок, их темп и вариативность исполнения. Остались вопросы и без ответов, но это пока. Мы продолжаем взаимодействие и с обучающими организациями, и с аттестующими, обсуждаем нюансы, совместно находим решения.

Компания одной из первых среди компаний операторов универсального парка грузовых вагонов приступила к поэтапной реализации мероприятий по ОТБ, тем самым формируя правоприменительную практику в данном сегменте. Что уже удалось сделать к настоящему моменту?

В настоящее время в АО «ФГК» сформировано подразделение транспортной безопасности, разработаны соответствующие положения и регламенты, оборудованы рабочие места с учётом требований по недопущению к информации ограниченного доступа уполномоченных лиц.

Поэтапно реализуются обязательные мероприятия. Одно из них — вагоны, находящиеся в собственности компании, успешно внесены в Реестр Росжелдора, организована работа по поддержанию данных Реестра в актуальном состоянии.

Разрабатываемые паспорта ОТБ транспортных средств учитывают специфику рода грузового вагона, например, полувагоны универсальных моделей имеют сравнительно

равные габариты, устройство и перечни грузов, для специализированных вагонов, таких как цистерны и контрейлерные вагоны-платформы, паспорт должен учитывать особенность модели. Готовые паспорта передаются для принятия к учёту в территориальные управления Росжелдора.

Учитывая широкую географию приписки вагонов собственности АО «ФГК», хочется отдельно отметить положительную практику применения информационных технологий и поблагодарить за возможность электронной передачи документов. Весь документооборот с Росжелдором по вопросу передачи паспортов ОТБ осуществляется в электронном виде, что не только сокращает время, но и экономит площади хранения бумажных документов.

Сейчас для нас идёт процесс наработки опыта, учёта ошибок, накопления материалов и выявления узких моментов.

Позволяет ли численность работников предприятия из числа СОТБ в полной мере, в том числе при объявлении повышенных уровней безопасности, реализовать установленные требования или привлекаются дополнительные силы и средства?

Уровень развития системы ОТБ компании на данном этапе позволяет организовать работу без привлечения дополнительных сил и средств. Обширная филиальная сеть АО «ФГК» и слаженная работа подразделения позволяет предположить, что дальнейшая организация мероприятий собственными силами возможна.



В цикле перевозки груза повышенной опасности участвуют сразу несколько субъектов, но ответственность за ОТБ нормативно возложена преимущественно на перевозчика. Как, по Вашему мнению, стоило бы разграничить и закрепить сектора ответственности?

Не совсем так. Можно подумать, что основная ответственность возложена на перевозчика, но в ПП РФ 1653 перевозчик указан в скобках как дополнение к понятию СТИ, что не позволяет трактовать, что перевозчик основной или единственный участник. И самое главное, это не освобождает от ответственности СТИ. В тексте постановления Правительства требования к этим двум участникам едины.

Утверждённая типовая форма паспорта ОТБ транспортного средства в настоящее время одина для всех и не делает различий между видами перевозок. Нужна ли для грузовых вагонов своя типовая форма и почему?

Оформление паспортов ОТБ транспортных средств — задача, которая сейчас особенно актуальна для АО «ФГК». Специфика грузовой работы на сети такова, что выделить пул вагонов для погрузки особо опасных грузов невозможно. Грузы такого рода могут быть перевезены в любом вагоне компании. Парк вагонов не однородный, а значит, аналитика, которая предшествует формированию паспорта, различна и требует тщательной проработки.

Грузовое движение отлично от пассажирского, у нас, как правило, нет кольцевых маршрутов, индексы поездов могут изменяться. Поэтому да, мы за разделение паспортов.

Транспортное средство должно быть внесено в Реестр Росжелдора, но грузовой вагон гораздо чаще пассажирского меняет «хозяина»: арендатора, оператора и грузоотправителя. К чему это приводит на практике?

Этап внесения в Реестр Росжелдора для наших вагонов пройден. Сложности были, но тут надо отметить консультативную помощь специалистов Росжелдора.

Пока нам не до конца ясна методика передачи вагонов арендатору, оператору, грузоотправителю. Мы открыты для наших контрагентов и готовы предоставить реестровые номера, но переоформление вагона в Реестре может занять до месяца, а за это время грузовой вагон успевает совершить несколько рейсов. Поэтому мы поднимаем вопрос изменения подходов к учёту грузовых вагонов и требований к паспортам ОТБ. Сложившиеся в настоящее время процедуры не в полной мере отвечают нашим реалиям. Необходимо их упрощение и наращивание скоростей приёма изменений.

В ходе реализации ПП РФ 1653 есть ли у специалистов АО «ФГК» продиктованные практикой предложения по корректировке документа для рассмотрения регулятором?

Сейчас перед нами стоит первоочередная задача выполнить требования, предъявляемые к нам государством как к СТИ. Конечно, необходимо чётко разграничить обязанности и ответственность всех участников грузовых перевозок, но предлагать изменения или критиковать, не пройдя путь до конца, мы считаем неправильным. Много, что на первом этапе казалось невыполнимым, сделано. Но ещё больше только предстоит сделать. Мы в самом начале пути, и встреча с аудиторией вашего журнала предоставляет нам возможность сказать, что операторы грузового железнодорожного состава заинтересованы в ОТБ. И наша компания готова внести свой вклад и эффективно реализовать задачу, поставленную государством. 📍



Границы нашего понимания своей роли, роли грузовых перевозок в общегосударственном поле ОТБ были значительно расширены

Фото: АО «ФГК»



Зацепинг: алгоритмы и тактика борьбы

Экстремальное молодёжное увлечение не только несёт риски для жизни самого зацепера, но также угрожает безопасности пассажиров и работников железной дороги. И основная работа по нейтрализации этого опасного явления возложена на подразделения транспортной безопасности.



Максим Занько,
начальник контрольно-аналитического
департамента
СРО «ЖЕЛДОРБЕЗОПАСНОСТЬ»

Для современной молодёжи зацепинг (трейн-сёрфинг) относится к группе увлечений, связанных с риском, граничащим с угрозой для жизни и здоровья.

Зацепинг как явление представляет собой «...способ передвижения на поезде, при котором человек цепляется к вагонам снаружи за различные поручни, лестницы, подножки и другие элементы». Являясь нарушением установленных правил поведения на железнодорожном транспорте, в молодёжной среде зацепинг позиционируется как популярное экстремальное увлечение, среди приверженцев которого сложились свой устав, традиции, негласные правила этики и язык общения.

Важно отметить, что зацепинг — это не только риск для жизни, но и нарушение правил безопасности на транспорте. Молодёжь, стремясь к адреналину и острым ощущениям, часто не осознаёт всей серьёзности последствий своих действий, которые угрожают не только жизни самого зацепившегося, но и могут создать опасную ситуацию для других пассажиров и работников железной дороги.

ПО ДАННЫМ СТАТИСТИКИ

Случаи зацепинга зачастую приводят к трагическим последствиям. Каждый год фиксируются несчастные случаи, связанные с этой практикой, поэтому особое внимание

необходимо уделять профилактике и противодействию зацепингу.

Так, согласно данным МВД России, только за первое полугодие 2025 года было выявлено 727 зацеперов, из них 618 (85 %) — несовершеннолетние, пострадали 34 человека, из них 32 не достигли 18-летнего возраста.

Статистика по зацеперам различается в зависимости от региона и ведомства. Так, с января по октябрь 2025 года только на Московской железной дороге погибли 28 зацеперов, 53 человека получили серьёзные травмы. Параллельно правоохранительные органы фиксируют и возрастной сдвиг: средний возраст зацеперов увеличивается, более половины выявленных нарушителей — совершеннолетние молодые люди в возрасте до 30 лет.

И лишь проведение комплекса организационно-практических и профилактических мероприятий может позволить в той или иной мере нейтрализовать деятельность зацеперов на объектах транспорта. При этом основная работа по предотвращению и профилактике зацепинга, в соответствии с логикой Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» и подзаконных актов, возлагается на подразделения транспортной безопасности (ПТБ), которые являются субъектами, непосредственно работающими «в поле», и физически противостоят зацепингу.





СРО «ЖЕЛДОРБЕЗОПАСНОСТЬ» совместно с перевозчиками, правоохранительными органами и ПТБ проводит оперативно-профилактические мероприятия в части противодействия зацепингу по следующим ключевым направлениям: физическая защита объектов, мониторинг и информационная работа, а также взаимодействие с правоохранительными органами.

ФИЗИЧЕСКАЯ ЗАЩИТА И КОНТРОЛЬ ДОСТУПА

Это наиболее затратная по ресурсам, но самая эффективная часть работы. Сотрудники ПТБ (в том числе работники досмотра и групп быстрого реагирования) выполняют следующие функции.

- Патрулирование периметра и опасных зон: регулярный обход депо, вокзалов, отстойных парков и технических платформ, откуда зацеперы чаще всего пытаются проникнуть на составы или крыши вагонов.
- Выявление нарушителей на этапе прохода: пресечение попыток несанкционированного проникновения на железнодорожные пути, крыши вагонов и в кабины машиниста. Проверка документов и законности нахождения лиц в зоне транспортной безопасности.
- Контроль сохранности инженерных средств: мониторинг состояния ограждений и замков. Если забор поврежден — это

прямая угроза, которую ПТБ фиксирует и требует устранить.

МОНИТОРИНГ И РЕАГИРОВАНИЕ

Современные подразделения оснащаются техническими средствами, что позволяет выявлять зацеперов не только на земле, но и дистанционно.

- Видеонаблюдение: круглосуточный мониторинг постов видеонаблюдения с целью обнаружения лиц, находящихся на крышах вагонов, межвагонных сцепках или идущих вдоль путей в непопулярных местах; обмен оперативной информацией о передвижениях групп зацеперов, их внешних признаках, локациях; обмен аналитикой с целью выявления наиболее «проблемных» направлений, на которых чаще всего фиксируются случаи зацепинга.
- Сопровождение поездов: в особо опасных местах или при получении сигнала сотрудники ПТБ могут сопровождать электропоезда либо встречать их на платформах для блокировки попыток зацеперов спрыгнуть/залезть.
- Эвакуация: в случае обнаружения зацепера на крыше уже движущегося состава

Для блокировки попыток зацепинга сотрудники ПТБ могут сопровождать электропоезда либо встречать их на платформах



(что редко, но фиксируется камерами) ПТБ обязаны передать информацию машинисту и ближайшим нарядам для снятия нарушителя на станции.

ПРОФИЛАКТИКА И ИНФОРМАЦИОННОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ

Хотя это может показаться неосновной функцией, именно ПТБ часто являются инициаторами превентивных мер на местах.

- Проведение визуального отсева потенциальных зацеперов на этапе до посадки в подвижной состав, заключающегося в концентрации внимания на небольших группах подростков без багажа, в соответствующей одежде (перчатки для сцепки, обувь с прорезиненной подошвой), с рюкзаками. В рамках профайлинга работниками ПТБ могут проводиться беседы для выявления целей пребывания подозрительных групп подростков на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах.

- Трансляция аудиосообщений: на вокзалах и платформах, подконтрольных ПТБ, инициируется трансляция предупреждений об опасности зацепинга и административной ответственности.

- Взаимодействие с локомотивными бригадами: инструктирование машинистов о необходимости экстренного торможения при виде людей на путях или крышах, а также оперативная связь «машинист — дежурный по станции — ПТБ».

ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ С ПРАВООХРАНИТЕЛЬНЫМИ ОРГАНАМИ

ПТБ не имеют права проводить полноценное следствие или применять некоторые меры принуждения, поэтому их работа тесно связана с работой полиции.


- Патрулирование пеших и автомобильных групп вдоль железнодорожного полотна в зонах, прилегающих к «точкам риска», а также взаимодействие с правоохранительными органами при обнаружении нарушителей на территории полосы отвода.

- Задержание и передача: непосредственное задержание «зацеперов» на объектах транспорта силами групп быстрого реагирования и последующая передача их нарядам полиции для составления протоколов.

- Содействие в сборе доказательств: сохранение записей с камер видеонаблюдения, на которых зафиксирован факт правонарушения, для последующего привлечения к ответственности.

Несмотря на проводимую профилактическую работу, направленную на выявление и пресечение зацепинга, имеют место и проблемные моменты, которые препятствуют в той или иной мере нейтрализовать деятельность зацеперов на объектах транспорта. В том числе отсутствие системы видеонаблюдения и ограждений в местах с повышенным риском травмирования несовершеннолетних на некоторых железнодорожных станциях, перегонах и посадочных платформах; отсутствие на перегонах оборудованных ограждений и предусмотренной охраны на станциях.

ВЫВОД

ПТБ выступают «первой линией обороны» в борьбе с зацепингом. Именно они физически перекрывают нарушителям доступ к инфраструктуре, выявляют их с помощью технических средств и обеспечивают неотвратимость наказания путём задержания и передачи сотрудникам полиции. Без их ежедневной рутинной работы все законодательные запреты оставались бы лишь декларациями. 

Сибирский характер самого восточного метро

7 января 2026 года единственный в Сибири метрополитен отметил 40-летие. Третье по пассажиропотоку метро в стране эксплуатируется в суровых климатических условиях, аналогов которым нет во всём мире. О работе этого уникального предприятия мы попросили рассказать начальника службы транспортной безопасности МУП «Новосибирский метрополитен» **Александра Новикова**.



Уважаемый Александр Юрьевич! В начале года Новосибирский метрополитен отпраздновал солидный юбилей. Примите наши поздравления! Какое место занимает сегодня метро в транспортной системе города? С какими результатами деятельности коллектив предприятия встретил знаменательную дату?

Новосибирский метрополитен сегодня является одним из самых надёжных видов городского пассажирского транспорта.

Ежегодно предприятие осуществляет 30 % всего объёма пассажирских перевозок в городе и более 40 % — муниципальным транспортом. По объёму пассажиропотока среди метрополитенов России Новосибирск занимает 3-е место, уступая лишь Москве и Санкт-Петербургу. По итогам 2025 года МУП «Новосибирский метрополитен» перевезено 81,651 млн пассажиров. За год в адрес предприятия поступило 1220 благодарностей от пассажиров за профессиональную работу и внимательное отношение, а также за оказанную «скорую помощь».

Почему метро Новосибирска называют самым экстремальным в мире и как это влияет на его эксплуатацию и развитие?

Новосибирский метрополитен считается самым экстремальным в мире из-за климатических особенностей, а также особенностей геологического строения и используемых технологий строительства и специфических условий эксплуатации. Перепады температур (80 градусов по году) усложняют сооружение и эксплуатацию метрополитена. Земля глубоко промерзает, а потом оттаивает, что приводит к постоянным подвижкам грунта. Из-за перепадов температур зимой самый длинный в мире метромост через реку Обь становится короче на 50 см, а летом, наоборот, растягивается. Все эти моменты учитываются при эксплуатации метрополитена и при планировании его дальнейшего развития.



По объёму пассажиропотока среди метрополитенов России Новосибирск занимает 3-е место, уступая лишь Москве и Санкт-Петербургу



Когда была сформирована служба транспортной безопасности предприятия? Где и как осуществляются подготовка и аттестация персонала? Какие требования предъявляются к кандидатам?

Формирование службы транспортной безопасности началось в 2011 году в качестве участка службы движения, который в том же году был выделен в отдельное структурное подразделение — отдел транспортной безопасности. На базе этого отдела в 2015 году была создана служба безопасности, реорганизованная в 2025 году в службу транспортной безопасности. На сегодняшний день в структуре предприятия она является одним из лидеров по штатной численности.

Подготовка работников Новосибирского метрополитена из состава сил обеспечения транспортной безопасности организована и проводится в рамках договорных отношений со специализированными учебными центрами, а аттестация проводится исключительно на собственной материально-технической базе. В 2021 году предприятие получило аккредитацию в качестве аттестующей организации, которая была успешно продлена в 2024 году.

К кандидатам, желающим оказаться в рядах работников из состава сил обеспечения транспортной безопасности, предъявляются требования, установленные Трудовым кодексом РФ, а также законодательством в области обеспечения транспортной безопасности.

В свете актуального для отрасли дефицита кадров, хватает ли штатной численности службы для решения поставленных задач?

В существующих реалиях кадровый вопрос затрагивает все сферы деятельности, и данная проблема не обошла стороной и Новосибирской метрополитен. Вместе с тем на данный момент укомплектованность существующего штата службы транспортной безопасности составляет практически 100 %. С августа 2025 года и по настоящее время в службу принято более 80 сотрудников.

Какие ещё силы привлечены для обеспечения безопасности пассажиров и защиты объектов?

На станциях метрополитена несут службу сотрудники Отдела полиции на метрополитене Управления МВД России по г. Новосибирску с постоянным наличием кинолога-логического расчёта, с которыми налажено тесное взаимодействие по вопросам защиты, а также охраны правопорядка на подведомственных объектах транспортной инфраструктуры. Для поддержания системы безопасности на должном уровне на регулярной основе с отделом проводятся совместные учения и тренировки.

В течение нескольких лет в качестве дополнительных сил реагирования для защиты ряда наземных объектов предприятия на договорной основе привлекаются сотрудники вневедомственной охраны Росгвардии.



Оторванные от земли

Издание новых нормативных актов в области транспортной безопасности накладывает на субъекты транспортной инфраструктуры дополнительные обязанности. Но в процессе разработки требований те, кому предстоит их исполнять на местах, на сегодняшний день практически не участвуют.



Дамир Гарифзянов,
заместитель начальника отдела
транспортной безопасности
МЭП «Метроэлектротранс» г. Казани

В 2025 году субъекты транспортной инфраструктуры получили для исполнения рекордное количество подзаконных нормативных правовых актов (НПА), изданных в развитие Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (ФЗ-16), а именно 4 приказов Минтранса России и 7 постановлений Правительства РФ. 11 нормативных актов за один календарный год — это немало, но проблема даже не в самом количестве, а в качестве разработки документов.

Да, в их числе есть положительный пример утверждения приказа Минтранса России от 29.01.2025 № 21 «Об установлении структуры и содержания планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры...», в основу которого лёг многолетний опыт работы федеральных агентств по видам транспорта, но в массе своей работу над подзаконными актами регулятор сегодня ведёт в закрытом режиме.

Отсутствие живого диалога между теми, кто разрабатывает НПА, и теми, кто потом исполняет утверждённые нормы на земле, приводит к многочисленным ошибкам, работа над которыми начинается сразу же после принятия документа. И больше всего вопросов связано с положениями, касающимися сил обеспечения транспортной безопасности (СОТБ) и их реагирования на акты незаконного вмешательства.

АККРЕДИТАЦИЯ ПТБ

Обновлённый Порядок аккредитации юридических лиц в качестве подразделений транспортной безопасности (ПТБ), утверждённый приказом Минтранса России от 03.02.2025 № 30, в первую очередь затрагивает региональные метрополитены, вынужденные формировать собственное ПТБ из-за ограниченности финансовых ресурсов.

Ранее действующий Порядок (приказ Минтранса России № 170) просуществовал менее двух лет, так как в нём не были прописаны такие механизмы, как аннулирование, приостановление и возобновление действия аккредитации — главные инструменты влияния на рынок ПТБ. Судя по тому, что норма по приостановлению аккредитации уже активно применяется, новый Порядок будет влиять на рынок глобально.

РАБОТА НАД ОШИБКАМИ

Во вступившем в силу с 1 марта 2025 года приказе Минтранса России от 04.02.2025 № 34 «Об установлении правил проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра, наблюдения и (или) собеседования в целях обеспечения транспортной безопасности» (приказ № 34) транспортным сообществом был отмечен ряд положительных моментов. Например, исключён акт о принятии решения по дополнительному досмотру по результатам наблюдения или собеседования, а также исключено из общих положений лишнее, что и так регулировалось другими нормативными актами.

Однако требование п. 36 приказа № 34, обязывающее проводить досмотр аппаратуры посредством включения и проверки работоспособности для метро, куда с мобильными телефонами входят 99 % пассажиров, иначе как абсурдным не назовёшь. При этом контрольно-надзорные органы исполнения данной нормы требуют.

В проекте изменений в Правила, который был размещён в ноябре 2025 года для общественного обсуждения на Федеральном портале проектов нормативных актов, данное требование, к счастью, переходит из обязательной категории в дополнительную. И это лишь одна из 55 поправок в документ.



Считаю, что избежать многих ошибок при разработке НПА в области антитеррористической защищённости поможет чёткое понимание что или кого мы защищаем в первую очередь: объект, транспортное средство или пассажира.

МИФИЧЕСКИЕ УГРОЗЫ

В особенностях досмотра для железнодорожного транспорта и метрополитенов в ранее действующих Правилах (приказ Минтранса России № 227) фигурировало устройство, обеспечивающее обнаружение взрывчатых веществ, то есть газоанализаторы, бесполезность которых в режиме анализа паров взрывчатых веществ доказана ещё в 2024 году в ходе проведённого эксперимента на Ярославском вокзале.

Новыми Правилами (п. 84 приказа № 34) для станций метрополитенов и железнодорожных вокзалов, где осуществляется допуск пассажиров пригородных поездов, определили обязательное использование на контрольно-пропускном пункте газоаналитической и химической аппаратуры, которое ложится очередным финансовым бременем на субъект транспортной инфраструктуры.

Да, возможность применения такого досмотрового оборудования закреплена ч. 7 ст. 12.2 ФЗ-16, но что именно мы будем искать в метро и пригородном сообщении с помощью «химической аппаратуры», определения которой, кстати, нет ни в одном нормативном документе? И для других видов транспорта её использование не предусмотрено, причём даже в авиации.

Газовая атака в токийском метро была больше 30 лет назад, и статистического подтверждения подобных угроз в современной практике нет. В России всё нормально с

хранением радиационных материалов и нервно-паралитических отравляющих веществ.

Искать потенциальные и даже мифические угрозы можно бесконечно, но тогда и финансироваться они должны не за счёт транспортных предприятий, а, например, в рамках Комплексной программы безопасности на транспорте, как ещё в 2013 году на станциях метро была создана система радиационного контроля.

В ОТРЫВЕ ОТ РЕАЛИЙ

Издание приказа Минтранса России от 04.04.2025 № 119 «Об установлении требований к знаниям, умениям, навыкам сил обеспечения транспортной безопасности, личностным (психофизиологическим) качествам, уровню физической подготовки отдельных категорий сил обеспечения транспортной безопасности» (приказ № 119) ещё до его вступления в силу вызвало переполох в отраслевом сообществе из-за перспективы внеочередной аттестации СОТБ, в связи с чем потребовались срочные поправки в Правила аттестации СОТБ, утверждённые постановлением Правительства РФ от 01.06.2023 № 905. Но реальная проблема гораздо глубже, чем кажется на первый взгляд.

Утративший силу приказ Минтранса России от 21.08.2014 № 231, на смену которому пришёл его клон — приказ № 119, на момент утверждения был новаторским. Тогда мы только начали поиск ответа на вопрос: каким должен быть работник ПТБ? Опыт прошедших 11 лет дал понимание

Избежать многих ошибок при разработке НПА поможет чёткое понимание что или кого мы защищаем: объект, ТС или пассажира



относительно необходимых знаний и навыков сотрудника. К сожалению, в части подготовки и аттестации ПТБ приказ № 119 в совокупности с приказом Минтранса России № 578 «Об утверждении типовых дополнительных профессиональных программ в области подготовки сил обеспечения транспортной безопасности» оторваны от реальной действительности и не отражают особенностей организации работы постов досмотра.

500 СТРАНИЦ «НОРМАТИВКИ»

Возьмём для примера работника ПТБ, аттестованного по 5-й категории СОТБ и осуществляющего досмотр на контрольно-пропускном пункте станции метрополитена или железнодорожного вокзала. В соответствии с п. 13 приказа № 119 он должен знать положения законодательных и нормативных правовых актов в области обеспечения транспортной безопасности. Многие ли готовы

наскидку назвать точное число НПА, изданных в развитие ФЗ-16?

С 1 марта вступила в силу уже 33-я за 19 лет редакция ФЗ-16. Начиная с 9 страниц машинописного текста в 2007 году к сегодняшнему дню закон расширился до 44 страниц. В его развитие разработаны и утверждены 30 приказов Минтранса России и 59 постановлений Правительства РФ, в том числе 18 из них непосредственно касаются метрополитенов.

Что именно мы будем искать в метро с помощью «химической аппаратуры», определения которой, кстати, нет ни в одном нормативном документе?

Многие ли готовы назвать точное число НПА, изданных в развитие ФЗ-16?

Как может знание наизусть 500 страниц «нормативки» повлиять на качество проведения досмотра с использованием технических средств и проверки документов? Тогда зачем оно инспектору по досмотру? В результате всё обучение в большей степени сводится к теории и к получению «фантика» о пройденной подготовке, чтобы выполнить требования закона.


Двум вышеупомянутым приказам требуется серьёзная корректировка. Не должен простой инспектор досмотра обладать теоретическими знаниями на уровне заместителя генерального директора по безопасности, но при этом не иметь элементарных навыков работы с техническими средствами досмотра после прохождения подготовки.

ОЦЕНКА УЩЕРБА

Утверждённый приказом Минтранса России от 30.01.2026 № 41 «Об определении количества категорий объектов транспортной инфраструктуры, критериев категорирования объектов транспортной инфраструктуры и их количественных показателей по видам транспорта» ущерб в 15 млн рублей и более для объектов первой категории метрополитена в сегодняшних ценах крайне далёк от реальности. Квартира в Москве стоит дороже. Данный количественный показатель переключался из ныне утратившего силу приказа Минтранса России от 07.09.2020 № 358 «О Порядке установления критериев категорирования объектов транспортной инфраструктуры», который привёл к тому, что первая категория присваивается не только станциям метрополитена, но также электродепо и даже тяговым подстанциям.

Для сравнения: количественный показатель возможного материального ущерба до 29.05.2026 для железнодорожного вокзала первой категории определён в 500 млн рублей и более.

В ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Дальнейшее совершенствование законодательства в области транспортной безопасности, в том числе устранение неоднозначных трактовок и выявленных в ходе правоприменения противоречий, напрямую зависит от открытости нормотворческого процесса, вовлечённости в него транспортного сообщества. Сформировавшуюся в последнее время практику разработки нормативных актов в закрытом режиме необходимо скорректировать в сторону более конструктивного диалога с отраслью. 

РАЗРАБОТКА И ПРОИЗВОДСТВО СОВРЕМЕННОГО ДОСМОТРОВОГО ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ АНТИТЕРРОРИСТИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Компания «**Диагностика-М**» уже более 30-ти лет выпускает продукцию под известной торговой маркой **TCHK**. Производимое предприятием оборудование широко применяется для охраны железнодорожных узлов и автовокзалов, аэропортов и морских гаваней, станций метрополитена и других транспортных объектов по всему миру. Вся выпускаемая продукция сертифицирована в соответствии с законодательством РФ.



Досмотр на линии метротрамвая: особенности проектирования

Отсутствие нормативной базы по транспортной безопасности для объектов скоростного подземно-наземного легкорельсового транспорта затрудняет выбор оптимальных решений при проектировании мероприятий по их защите от актов незаконного вмешательства.



Галина Кузьмина,
главный специалист
высшей квалификации
АО «НИПИИ «Ленметрогипротранс»

Научно-исследовательский и проектно-исследовательский институт АО «НИПИИ «Ленметрогипротранс» в настоящее время занимается разработкой проектной и рабочей документации по выполнению досмотровых мероприятий при входе на остановочные пункты по объекту «Строительство линии скоростного транспорта в городе Челябинске».

Линия скоростного легкорельсового транспорта (ЛРТ) представляет собой автономную часть ЛРТ с остановочными пунктами, перегонами и тупиками, предназначенную для эксплуатации легкорельсового транспортного средства. Остановочные пункты (места остановки транспортных средств по маршруту регулярных перевозок, оборудованные для посадки, высадки пассажиров и ожидания транспортных средств) бывают как надземные, так и подземные.

Приступив к проектированию, специалисты института столкнулись с недостаточностью, а вернее отсутствием нормативных документов, регулирующих вопросы антитеррористической защищённости и транспортной безопасности для подземных и наземных линий ЛРТ.

ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ

Предоставленные заказчиком исходные данные для проектирования включали в себя:

1. Специальные технические условия (СТУ) на проектирование и строительство объекта: «Строительство линии скоростного транспорта в городе Челябинске. Линия «Север-Юг».



2. Письмо АО «Челябинский метроtramвай» с ответом на запрос «О согласовании категории транспортной безопасности».

В письме было отмечено, что в связи с отсутствием принадлежности скоростного ЛРТ к видам внеуличного транспорта, указанным в ст. 4 Федерального закона от 29.12.2017 № 442-ФЗ «О внеуличном транспорте и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», и также его невключением в установленный постановлением Правительства РФ от 22.12.2018 № 1636 Перечень объектов инфраструктуры внеуличного транспорта, являющихся объектами транспортной инфраструктуры, на совещании у Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Марата Хуснуллина было принято решение:

- об отнесении указанных объектов к городскому наземному электрическому транспорту — трамваю, к которому применимы требования проектирования согласно Свода правил (СП) 98.13330.2018 «Трамвайные и троллейбусные линии»;

- организацию антитеррористической защищённости указанных объектов проектировать в соответствии с СП 132.13330.2011 «Обеспечение антитеррористической защищённости зданий и сооружений. Общие требования проектирования».

Однако в СТУ на проектируемый объект указано, что общие технические требования к проектированию, в связи с отсутствием таких требований для метроtramвая, должны определяться на основе СП 120.13330 «Метрополитены», и даны определения:

- *метротрамвай — городской скоростной подземно-наземный легкорельсовый вид метрополитена с использованием в качестве подвижного состава вагонов скоростного трамвая;*

- *скоростной трамвай — участок трамвайной линии протяжённостью не менее 2 км, на котором достигается расчётная скорость сообщения в часы пик 21 км/ч и более (п. 3.36 СП 98.13330.2012).*

На основании вышеизложенного следует заключить, что применение требований по обеспечению транспортной безопасности (ОТБ) к метроtramваю не является обязательным, так как он не отнесён к объектам транспортной инфраструктуры, перечень которых предусмотрен в п. 5 ст. 1 Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности».

Что же касается мероприятий по обеспечению антитеррористической защищённости, то они должны соответствовать требованиям, определяемым в СП 132.133.30.2011.

Целями антитеррористической защищённости являются:

- устойчивое и безопасное функционирование проектируемого объекта;
- обнаружение взрывных устройств, оружия, боеприпасов;
- защита интересов личности, общества и государства от актов незаконного вмешательства.

С УЧЁТОМ ЭТАПОВ ВВОДА В ЭКСПЛУАТАЦИЮ

В процессе проектирования и с учётом возможных изменений этапности ввода линий метроtramвая проектом в соответствии с СТУ должна обеспечиваться возможность использования различных типов модельного ряда вагонов, которые будут эксплуатироваться на разные периоды.

Мероприятия по обеспечению антитеррористической защищённости метроtramвая должны соответствовать требованиям СП 132.133.30.2011



Модель подвижного состава, которая будет эксплуатироваться на первый и второй периоды, принята из расчёта обращения одновагонного состава с общей загрузкой состава 183 человека.

Модель подвижного состава, которая будет эксплуатироваться на третий период, принята из расчёта обращения сцепки двухвагонного состава с общей загрузкой состава 357 человек.

Учитывая вместимость вагонов, была принята концепция оснащения подземного остановочного пункта средствами защиты согласно таблице 1 СП 132.133.30.2011 с одновременным нахождением более 500 человек в одном помещении. Поэтому на подземном остановочном пункте, по аналогии с метрополитеном, был установлен контрольно-пропускной пункт (КПП), расположенный после входных дверей в вестибюле остановочного пункта до лестниц или эскалатора, ведущих на платформу.

Проход из лифта для маломобильных групп населения выполнен в зону КПП. Турникетная линейка на КПП отсутствует. На территории КПП предусмотрен пункт досмотра (зона досмотра).

ТЕХНИЧЕСКОЕ ОСНАЩЕНИЕ

В КПП и в зоне досмотра были предусмотрены:

- радиационные мониторы — по количеству входных дверей в вестибюль остановочного пункта в уровне пешеходного перехода. При отсутствии разделения на входную и выходную зоны устанавливаются мониторы радиационного контроля над каждой дверью, через которую возможен проход на остановочный пункт;
- стационарные арочные металлодетекторы — устанавливаются по количеству дверей, через которые возможен проход на остановочный пункт в уровне пешеходного перехода. Дополнительно предусматриваются заградительные (межрамочные) барьеры, необходимые для ограничения прохода на объект, минуя стационарные арочные металлодетекторы. Барьеры выполняются из ударопрочного пластика и крепятся к стационарным арочным металлодетекторам таким образом, чтобы работоспособность рамок металлодетекторов сохранилась в полном объёме, исключая порчу оборудования и травмирования людей при прохождении через стационарные арочные металлодетекторы;



- калитка для обеспечения прохода граждан, которым по медицинским показаниям запрещён проход через металлодетекторы, а также для передвижения инвалидов-колясочников, не имеющих возможности перемещения через стационарный арочный металлодетектор, ввиду габаритов коляски. Ширина не менее 900 мм. Конструкция калитки не должна влиять на работу стационарных арочных металлодетекторов;

- взрывозащитный контейнер с сейфом;
- стационарная досмотровая рентгеновская установка конвейерного типа;
- автоматизированное рабочее место оператора, обеспечивающее доступ к информации о текущем состоянии радиационных мониторов, металлодетекторов, досмотровой рентгеновской установки;
- шкаф досмотрового оборудования системы сбора и обработки информации от технических средств досмотра в зоне проведения досмотровых мероприятий.

ПОМЕЩЕНИЕ ДЛЯ ДОСМОТРА

В соответствии с СТУ было предусмотрено отдельное помещение личного досмотра остановочного пункта, на котором расположили:

- портативный детектор для обнаружения паров и следов взрывчатых веществ;
- ручной портативный металлодетектор;
- портативный радиометр-спектрометр (дозиметр гамма-излучений);
- переносное средство видеонаблюдения (видеорегиистратор) — для контроля действий персонала.

Оборудование должно иметь сертификаты соответствия в системе ГОСТ Р и декларацию о соответствии требованиям технических регламентов Таможенного союза.

Необходимость соответствия технических средств досмотра метротрамвая поста-

*Отсутствие
нормативной базы
по транспортной
безопасности для
линий ЛРТ приводит
к разнотипным
решениям
на проектируемых
объектах*



новлению Правительства РФ от 26.09.2016 № 969 «Об утверждении требований к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности и правил обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности» нормативно отсутствует.

ИЗУЧЕНИЕ ОПЫТА КОЛЛЕГ

В начале февраля 2026 года положительное заключение Главгосэкспертизы России получила проектная документация по объекту «Строительство линии скоростного подземно-наземного легкорельсового транспорта в г. Красноярске. Первый этап. Подземный о/п «Улица Копылова». Разработку осуществляла другая проектная организация, и, изучив опыт коллег, мы увидели интересные отличия в применённых технических решениях.

Технические условия на разработку проектной и рабочей документации по оборудованию инженерно-техническими средствами выборочного досмотра физических лиц и багажа при входе на остановочный пункт метротрамвая в Красноярске содержали требование о необходимости предусмотреть зону личного досмотра в помещении полиции или помещении начальника остановочного пункта. Там же должно располагаться всё портативное досмотровое оборудование и переносное средство видеонаблюдения (видеорегиистратор) — для контроля. Основание — оптимизация объёмно-планировочных решений.

Остаётся загадкой, насколько данное решение будет соответствовать удобству работы сотрудников Управления внутренних дел, а также не будет ли оно мешать выполнению начальником остановочного пункта своих непосредственных обязанностей. Такая практика взаимодействия разных структур в одном помещении на объектах метрополитена нам ещё не знакома.

Кроме того, на подземном остановочном пункте метротрамвая в Красноярске техническими условиями не предусмотрена рентгеновская телевизионная установка, которая необходима для проверки багажа и требуется по таблице СП 132.133.30.2011. Также отсутствуют требования к оснащению идентичными досмотровыми мероприятиями наземных остановочных пунктов. По нашему мнению, оснащение полным комплектом досмотрового оборудования подземных остановочных пунктов при отсутствии таких же решений на наземных является малоэффективным.

ОБНОВЛЕНИЕ СП

В октябре 2025 года в наш институт для замечаний и (или) предложений был направлен проект редакции СП «Линии легкорельсового транспорта», заказчиком которого является ФАУ «Федеральный центр нормирования, стандартизации и технической оценки соответствия в строительстве» Минстроя России. В данной редакции проекта СП в целях ОТБ указано, что на подземных объектах линий ЛРТ необходимо руководствоваться требованиями СП 120.13330, а в отношении наземных остановочных пунктов меры должны соответствовать предварительно разработанному плану ОТБ в зависимости от предварительной категории объектов линии ЛРТ.

По аналогии с мероприятиями для метрополитенов, мы посчитали необходимым в редакцию проекта СП включить постановление Правительства РФ от 31.12.2020 № 2418 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры по видам транспорта на этапе их проектирования и строительства».

Подводя итоги, необходимо ещё раз подчеркнуть, что отсутствие нормативной базы по транспортной безопасности для линий ЛРТ приводит к разнотипным решениям на проектируемых объектах, а также усложняет выбор мероприятий, достаточных для защиты от актов незаконного вмешательства надземных и подземных остановочных пунктов метротрамвая. 📍

3 декабря 2026 года НИПИИ «Ленметрогипротранс» отпразднует 80-летие. Колоссальный опыт проектировщиков организации подтверждён богатой историей выполненных проектно-изыскательских работ. Институт стоял у истоков строительства Ленинградского метрополитена, проектировал метрополитены, автодорожные и железнодорожные тоннели в разных регионах России и далеко за её пределами.

Редакция журнала «Эксперт транспортной безопасности» поздравляет коллектив института с грядущим юбилеем! Желаем и дальше расширять географию присутствия, пополнять копилку реализованных проектов и интересных решений, направленных на обеспечение безопасности транспортного комплекса страны.

Развитие морской отрасли в условиях реальных угроз

Деятельность морских портов Черноморского бассейна осуществляется сегодня в сложной оперативной обстановке, и важнейшим фактором является согласованность действий между всеми участниками обеспечения безопасности и защиты морского судоходства.



Валерий Грабовский,
заместитель начальника службы
организационного обеспечения
капитанов морских портов
ФГБУ «АМП Чёрного моря»

Основополагающим законодательным актом в данной сфере является Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (ФЗ-16), определяющий транспортную безопасность как состояние защищённости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства (АНВ) в их деятельность.

На сегодняшний день обстановка в Черноморском бассейне характеризуется как сложная для торгового мореплавания и деятельности морских портов, терминалов и судов. Имеют место многократные факты применения противником ракетного вооружения, беспилотных летательных аппаратов и безэкипажных катеров различных типов. При этом тактика применения и сами технические средства противником постоянно совершенствуются.

ПОВЫШЕННЫЕ УРОВНИ БЕЗОПАСНОСТИ

Компетентными органами фиксируются попытки ведения активной разведывательно-диверсионной и террористической деятельности, в том числе с привлечением для совершения АНВ работников морской отрасли и использованием торговых судов как носителей средств вооружения. В районах расположения морских портов бассейна действуют повышенные уровни безопасности и охраны, а в отдельных регионах соответствующие уровни террористической опасности.

Учитывая сказанное, обеспечение безопасности морской деятельности и защита судоходства от угроз возможны только при условии совместных, согласованных и консолидированных действий всех субъектов транспортной инфраструктуры (СТИ)

и федеральных органов исполнительной власти, включая силовые ведомства и организации — участников оперативных штабов.

В складывающейся обстановке Администрацией и капитанами морских портов Чёрного моря реализуется комплекс мер по обеспечению транспортной безопасности (ОТБ), определённых законодательством Российской Федерации, планами ОТБ акваторий морских портов и выстроенной, проверенной временем в ходе проведения специальной военной операции системой взаимодействия с силовыми ведомствами.

Особое внимание уделяется готовности сил и средств морских портов и взаимодействующих СТИ к работе в условиях реальных угроз безопасности и возможных последствий их реализации. Информацию об угрозах морские порты Черноморского бассейна получают практически ежедневно. Силы и средства неоднократно привлекались для



проведения поисково-спасательных операций, ликвидации последствий угроз, включая применение ракетного вооружения, безэкипажных катеров и беспилотных аппаратов.

СПЕКТР ВЫПОЛНЯЕМЫХ ЗАДАЧ

Основными задачами совместной работы сегодня являются:

- ОТБ акваторий морских портов, предупреждение и пресечение незаконного нахождения и передвижения морских и иных судов;
- обеспечение оперативного функционирования единой системы оповещения, связи и освещения обстановки в границах ответственности сторон взаимодействия. Практика показала, что применение в акваториях морских портов технических систем ОТБ позволяет эффективно отслеживать обстановку и обеспечивать соответствующими сведениями силы реагирования от ВМФ России;
- поддержание в готовности к применению сил (средств) в морских портах, которые спланированы и могут привлекаться к решению задач ликвидации возможных последствий реализованных угроз безопасности;
- особое место занимает деятельность по обеспечению системы взаимодействия с силовыми ведомствами.

Несмотря на широкий спектр выполняемых задач, практика и реалии обстановки на юге России показывают актуальность рассмотрения и оперативного решения ряда вопросов.

ПОРЯДОК РЕАГИРОВАНИЯ НА УГРОЗЫ АНВ

Необходимость внесения изменений в постановление Правительства РФ от 10.10.2020 № 1651 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищённости объектов

(территорий), учитывающих уровни безопасности для объектов транспортной инфраструктуры морского и речного транспорта, не подлежащих категорированию» (ПП РФ 1651) определена аспектами, влияющими в целом на систему ОТБ морского транспортного комплекса.

В настоящий период значительно возросли разновидности и количество угроз безопасности, направленные против объектов морской и речной деятельности, морских терминалов и судоходства. Предусмотренный требованиями ПП РФ 1651 порядок реагирования на угрозы АНВ в акваториях в части привлечения и применения групп реагирования подразделений транспортной безопасности демонстрирует свою неэффективность, не отвечает реалиям складывающейся обстановки и фактическим угрозам, а также не позволяет реагировать на действия со стороны нарушителей требований транспортной безопасности в акваториях.

Практика реализации капитанами морских портов требований показывает, что в современных условиях реагирование на существующие угрозы АНВ на акваториях, включая внутренние водные пути РФ, возможно только при действиях (привлечении) подразделений силовых ведомств (Минобороны России, Росгвардии, МВД России, ФСБ России и Пограничной службы ФСБ России).

Учитывая изложенное, предлагается внести изменения в ПП РФ 1651 в части исключения из подп. 3 п. 5 слова «мобильные». Практикой подтверждено, что при угрозах безопасности незамедлительно вводится запрет на движение всех судов и плавсредств, и ни одно судно, даже с группой реагирования гражданского ведомства, не будет допущено к выходу в море. В противном случае к нему будут применены силовые методы и средства вооружения!

ОСМОТР ПОДВОДНОЙ ЧАСТИ СУДОВ

Ещё одним актуальным вопросом является практическая реализация постановления Правительства РФ от 25.11.2025 № 1867 «Об утверждении Правил согласования разрешения на заход следующих из иностранных портов судов в морские порты Российской Федерации с должностным лицом органа федеральной службы безопасности и Правил проведения осмотра подводной части судов, прибывающих в морские порты Российской Федерации», в связи с чем полагаем целесообразным рассмотреть следующие предложения.

В районах расположения морских портов бассейна действуют повышенные уровни безопасности и охраны





Необходимо сформировать специализированные требования к организациям, привлекаемым (осуществляющим) осмотры подводной части судов, в том числе учитывающие наличие у данных организаций плавсредств, телеуправляемых необитаемых подводных аппаратов и водолазного специализированного оборудования.

Сотрудники (работники) таких организаций кроме документов по водолазной подготовке (включая свидетельства, водолазные книжки, медицинские и другие) должны иметь соответствующие свидетельства/сертификаты об их допуске к указанным видам работ в области безопасности, а также проходить проверки и иметь разрешения от компетентных органов.

Считаем, что с учётом специфики работ, связанных по факту с антитеррористической защищённостью и предупреждением (обнаружением, выявлением) признаков угроз безопасности — АНВ на транспортных средствах — судах, необ-

ходимо установление разрешительного характера данной деятельности и, возможно, лицензирование. Наличие сертификатов морского/речного регистров либо Российского

классификационного общества распространяется только на производственные работы, связанные с обследованием судов в технологической (технической) сфере деятельности на их соответствие установленным требованиям.

Кроме указанного, требуется разработка специализированных учебных программ и организация центров профессиональной (дополнительной) подготовки с обязательным привлечением к обучению специалистов соответствующих силовых структур для подготовки водолазных специалистов и операторов телеуправляемых необитаемых подводных аппаратов:

- по обследованию судов, с учётом типов судов (технических и иных особенностей, характеристик, номенклатуры перевозимых грузов и их потенциальной опасности);
- по порядку идентификации предметов (конструкций, взрывных устройств и т. п.), которые могут представлять потенциальные угрозы безопасности.


Рассматриваемые организации должны быть включены в единый реестр разрешительного либо лицензионного органа.

ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ

Длительное время нерешённым остаётся вопрос в отношении участков акваторий, прилегающих к причалам, причальным сооружениям и терминалам. По факту на таких участках осуществляется технологическое взаимодействие между СТИ: владельцами причалов (терминалов) и транспортными средствами (судами), что также подтверждено требованиями постановления Правительства РФ от 08.10.2020 № 1638 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищённости объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры морского и речного транспорта».

В соответствии с положениями Международного кодекса по охране судов и портовых средств рассматриваемые участки акваторий относятся к участкам (районам) ограниченного доступа на портовом средстве, на которых осуществляется взаимодействие «судно — портовое средство».

Кроме того, в ходе проектирования, строительства и эксплуатации гидротехнических сооружений (причалов) обязательному учёту и выполнению подлежат положения СП 444.1326000.2019 «Нормы проектирования морских каналов, фарватеров и зон маневрирования», которыми, в том числе, определены требования к операционным акваториям терминалов, находящимся в ведении (пользовании, эксплуатации) в интересах деятельности СТИ — владельцев терминалов (причалов). Габариты (размеры) рассматриваемых участков акваторий обязательно учитываются в соответствующих паспортах причалов (причальных сооружений), разрабатываемых аккредитованными специализированными организациями.

Таким образом, данные участки акваторий, используемые СТИ для технологического взаимодействия «объект транспортной инфраструктуры — транспортное средство», должны быть отнесены к зонам транспортной безопасности терминалов (причалов, гидротехнических сооружений) и учтены в соответствующих планах ОТБ объекта транспортной инфраструктуры. 

Необходимо сформировать специализированные требования к организациям, привлекаемым к осмотрам подводной части судов



15 ЛЕТ АССОЦИАЦИИ «ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ»

В конце 2026 года Ассоциация «Транспортная безопасность» отметит важную дату — 15 лет с момента основания. Для общественного объединения это не просто цифра, а значимый рубеж, подчёркивающий лидерские позиции и высокую компетентность.

Организация, созданная 21 декабря 2011 года при участии федеральных органов государственной власти, объединила в своих рядах ведущих разработчиков, производителей и поставщиков систем и средств безопасности, антитеррористической защищённости на транспорте, страховщиков, авиакомпании, аэропорты, а также различные субъекты транспортной инфраструктуры.

Основная цель Ассоциации — обеспечение эффективной коммуникации профессионального сообщества, органов государственной власти, местного самоуправления и общественности в решении задач по обеспечению транспортной безопасности.

Приоритетными направлениями деятельности Ассоциации являются формирование цивилизованных отношений участников процесса обеспечения транспортной безопасности, внедрение инновационных технологий и элементов саморегулирования, а также содействие развитию государственно-частного партнёрства.

Ассоциация заинтересована в конструктивном взаимодействии и сотрудничестве с организациями, заинтересованными в формировании эффективной системы обеспечения комплексной безопасности населения на транспорте в Российской Федерации.



ATB-TSA.RU

От лица коллектива ИА «Эксперты безопасности» поздравляем руководство и членов Ассоциации «Транспортная безопасность» с наступающим юбилеем! Желаем объединению успешной реализации всех задуманных идей и планов, конструктивного взаимодействия с профессиональным сообществом, продуктивного диалога с регулятором, а также дальнейшего развития в интересах отрасли.



Сквозь лёд к безопасности: осмотр подводной части судов в Арктике

Несколько месяцев назад Правительство РФ возложило на субъекты транспортной инфраструктуры обязанность организовывать обследование днищ судов перед заходом в порт. О теории и практике решения этой задачи, нетривиальной в экстремальных условиях Арктики, рассказывает руководитель по направлению «Транспортная безопасность» компании «Норникель» **Александр Тормышев**.



В декабре прошлого года вступили в силу Правила согласования разрешения на заход следующих из иностранных портов судов в морские порты Российской Федерации с должностным лицом органа федеральной службы безопасности и Правила проведения осмотра подводной части судов, прибывающих в морские порты Российской Федерации, утверждённые постановлением Правительства РФ от 25.11.2025 № 1867 (ПП РФ 1867).

Документ был ожидаем, поскольку разработан в целях реализации Указа Президента РФ от 21.07.2025 № 502 «Об особенностях захода судов в морские порты Российской Федерации». Он устанавливает, что суда, следующие из иностранных портов, заходят в морские порты РФ с разрешения капитана морского порта, которое согласовано с должностным лицом ФСБ России.

Есть ли уже опыт реализации требований ПП РФ 1867 у субъектов транспортной инфраструктуры (СТИ), входящих в Группу компаний «Норникель»?

Мурманский транспортный филиал «Норникеля» (МТФ) — ключевой современный транспортно-логистический узел с высокотехнологичным перегрузочным терминалом и грузооборотом перевалки свыше 1,3 млн т



в год. На балансе филиала стоит новейший транспортный флот, обеспечивающий круглогодичные перевозки грузов Компании без ледокольного обеспечения. В его составе пять арктических контейнеровозов, один арктический танкер высокого ледового класса, а также ледокол. Собственная заполярная флотилия обеспечивает регулярное сообщение между российскими морскими портами Мурманск, Архангельск, Дудинка, а также портами Европы и Азии.

И в соответствии с ПП РФ 1867 организация осмотра подводной части судов, прибывающих к причалам МТФ, возложена на него, как на СТИ, осуществляющий приём судна в морском порту РФ для проведения портовых операций. В данном случае МТФ является Оператором.

В целях исполнения вышеуказанных требований Управлением безопасности МТФ проведена работа с агентской организацией (Агент) и заключён договор, согласно которому Оператор (МТФ) поручает Агенту за вознаграждение организовать осмотр подводной части судов, следующих в МТФ из иностранных портов. Перечень услуг, оказываемых Агентом для исполнения поручения, изложен в договоре и заключается в следующем: получить от капитана порта уведомление о принятом ФСБ

решении на осмотр судна, проинформировать Оператора об этом, получить заявку от Оператора на организацию осмотра судна, согласовать с капитаном порта и капитаном судна место осмотра судна, организовать его осмотр (привлечь или нанять водолазов, получить акт осмотра судна), передать акт осмотра судна капитану порта и Оператору. Расчёты по расходам Агента на водолазов, оборудование и другое производятся между Агентом и судовладельцем, между Агентом и водолазной компанией и т. д.

Таким образом, опыт МТФ можно признать позитивным. Проблемных вопросов, касающихся реализации ПП РФ 1867, не осталось?

Не совсем. В настоящий момент, согласно информационному письму Росморречфлота, определены места осмотра подводной части судов, следующих из иностранных портов в морские порты ФГБУ «Администрация морских портов Западной Арктики», в районе острова Кильдин, Териберской губы и губы Большая Волоковая.



В период с 20 октября по 20 мая морской порт Дудинка работает в режиме зимней (арктической) навигации, является замерзающим

Однако остались не определёнными места осмотра подводной части судов в районах восточного направления. В этой связи Компании пришлось дополнительно обращаться за разъяснениями в Росморречфлот.

Кроме того, остаются неразрешёнными вопросы по исполнению требований ПП РФ 1867 в морском порту Дудинка Заполярного транспортного филиала Компании.

Так, морской порт Дудинка входит в состав ФГБУ «Администрация морских портов Западной Арктики» и, согласно распоряжению Росморречфлота от 07.05.2010 № АД-107-р, включён в реестр морских портов. Заполярный транспортный филиал Компании является Оператором морского терминала в морском порту Дудинка.

Данный морской порт относится к опорной сети морских портов Северного морского пути Арктической зоны РФ и является уникальным по гидрологическим факторам, с единственными в мире причалами, затопляемыми во время весеннего половодья. В период с 20 октября по 20 мая морской порт работает в режиме зимней (арктической) навигации, является замерзающим. Портовые операции (погрузо-разгрузочные

работы) производятся при температуре до -40°C и силе ветра до 15 м/сек с возможностью его работы при температурах ниже критических.

Принимая во внимание крайне неблагоприятные погодные условия (низкие температуры, плохая видимость, сильное течение и т. д.), риски в проведении полной и достоверной проверки подводной части судна на предмет наличия или отсутствия подозрительных предметов и (или) взрывных устройств (взрывчатых веществ) (в период ледостава на реке Енисей), а также обследование от ватерлинии вниз (1 метр и более соприкосновения корпуса судна со льдом), проведение осмотра подводной части в отношении судна, следующего из иностранного порта, физически сильно затруднено.

Ближайшие порты Российской Федерации до захода в морской порт Дудинка, где это возможно: при следовании с запада — в районе Мурманска, с востока — в районе Владивостока, Певека (с учётом ледовой обстановки и погодных условий).

Однако пока не раскрыт вопрос, какой территориальный орган ФСБ должен принимать решение о проведении осмотра.



Какова, на Ваш взгляд, роль транспортной безопасности и специалистов подразделений транспортной безопасности в реализации ПП РФ 1867?

Обязанность осмотра возлагается на СТИ и должна осуществляться силами СТИ или привлечённой организации (либо индивидуального предпринимателя) с использованием водолазов и технических средств, обеспечивающих полную и достоверную проверку подводной части судна на предмет наличия или отсутствия подозрительных предметов и (или) взрывных устройств (взрывчатых веществ).

Ни в штате портов, ни в штате подразделений транспортной безопасности таких работников, причём обученных в данной сфере, пока не предусмотрено. Встаёт вопрос необходимости на постоянной основе содержать данных специалистов.

Если привлекать стороннюю организацию (либо индивидуального предпринимателя), возникают вопросы, связанные с оценкой достаточности их компетенции, а также способности обеспечения ими полной и достоверной проверки подводной части судна на предмет наличия или отсутствия подозрительных предметов

и (или) взрывных устройств (взрывчатых веществ).


Что касается технических средств, возникнет аналогичный вопрос — достаточности их характеристик для исполнения данных требований, а затем — вопрос сертификации согласно постановлению Правительства РФ от 26.09.2016 № 969 «Об утверждении требований к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности и Правил обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности».

Данные вопросы пока недостаточно раскрыты.

Сведения о таких технических средствах должны быть внесены в планы обеспечения транспортной безопасности после дополнительной оценки уязвимости (ДОУ)?

Без всяких сомнений. В настоящий момент мы проводим ДОУ в связи с изменениями требований, утверждённых постановлениями Правительства РФ от 08.10.2020 № 1637 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для транспортных средств морского и внутреннего водного транспорта» и от 08.10.2020 № 1638 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищённости объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры морского и речного транспорта».

Есть вопросы, связанные с тем, что в ПП РФ 1867 не определено точное место проведения осмотра подводной части судна (на рейде, в акватории порта и т. д.). Ну и в целом на данном этапе не совсем ясно, как и в каком виде необходимо вносить мероприятия для СТИ в ДОУ.

Надеемся получить разъяснения по данным вопросам от регулятора. На площадках отраслевых мероприятий, посвящённых транспортной безопасности, мы не устаём напоминать, что в условиях Крайнего Севера часто требуются более гибкие сроки для реализации мер по обеспечению транспортной безопасности, а также возможность для компенсационных мероприятий. 

В ПП РФ 1867 не определено точное место проведения осмотра подводной части судна (на рейде, в акватории порта и т. д.)



В строгом соответствии с требованиями законодательства

История создания ГБУ Тюменской области «Объединение автовокзалов и автостанций» несколько лет назад перешагнула полувековой рубеж. О динамике развития предприятия и реализации мер по обеспечению транспортной безопасности рассказал изданию директор учреждения **Артём Антипин**.



Уважаемый Артём Леонидович! Возглавляемое Вами учреждение занимает ключевое место в организации пассажирских перевозок в регионе. Когда было создано предприятие? Сколько автовокзалов и автостанций сейчас в его составе? Какой пассажиропоток и по каким направлениям обслуживается?

В конце прошлого года ГБУ Тюменской области «Объединение автовокзалов и автостанций» исполнилось 52 года. Отправной точкой его создания стал приказ по Тюменскому транспортному управлению от 27.12.1973 № 837 «Об организации Тюменского производственного объединения автовокзалов и пассажирских автостанций». На сегодняшний день в состав объединения входит 21 объект транспортной инфраструктуры (ОТИ): это автовокзалы в городах Тюмень, Ялуторовск, Заводоуковск, Ишим и 17 автостанций в районных центрах и посёлках региона. Численность сотрудников предприятия составляет 265 человек.

Перевозка пассажиров осуществляется по 4 международным, 190 междугородным и 127 пригородным маршрутам во взаимодействии с 58 предприятиями-перевозчиками. Регулярным автобусным сообщением юг Тюменской области связан с Курганской, Свердловской, Челябинской, Омской областями, с Ямало-Ненецким и Ханты-Мансийским округами, Казахстаном, Киргизией.

В 2024–2025 годы объём перевозок продемонстрировал динамичный рост и составил 3,09 млн и 3,14 млн пассажиров соответственно. По итогам текущего года также ожидаем



обслужить на автовокзалах и автостанциях объединения более 3 млн пассажиров. Данные показатели свидетельствуют о повышенной востребованности услуг пассажирского автомобильного транспорта населением Тюменской области.

На Тюменском автовокзале, являющемся центральным в структуре предприятия, в последние годы реализован ряд дополнительных мер по антитеррористической защищённости. Как и чем усилена техническая оснащённость автовокзала?

В рамках реализации планов обеспечения транспортной безопасности в настоящее время продолжается работа по оснащению ОТИ техническими средствами обеспечения транспортной безопасности (ТСОТБ). Это системы и средства сигнализации, контроля доступа, досмотра, видеонаблюдения, видеозаписи, связи, оповещения, сбора, обработки, приёма и передачи информации, предназначенные для использования на ОТИ.

В целях повышения уровня безопасности на автовокзале Тюмени установлены новые интроскопы, стационарные металлодетекторы, современные системы видеонаблюдения, системы контроля управления доступом, организован пункт управления ТСОТБ.

Кроме того, проведён демонтаж существующего и установлено новое ограждение, представляющее собой сплошную конструкцию высотой 4,1 м, состоящую из ударопрочных сэндвич-панелей и опорных точек с фундаментом из свай.

Защиту автовокзала от актов незаконного вмешательства (АНВ) обеспечивает привлечённое подразделение транспортной безопасности.

Осенью прошлого года сообщалось о внедрении на объекте новой системы досмотра. О каких именно новациях идёт речь?

На входе в здание Тюменского автовокзала оборудован и введён в эксплуатацию дополнительный пост досмотра, оснащённый рентгенотелевизионной установкой для досмотра ручной клади и багажа, а также стационарным и ручными металлодетекторами. Данная мера позволила увеличить пропускную способность ОТИ с одновременным сохранением высокого уровня эффективности досмотровых мероприятий.

На въезде на территорию автовокзала обустроено ограждение ангарного типа, которое позволило исключить наблюдение посторонних лиц при проведении досмотра въезжающего автотранспорта.

Известно, что на объекте недавно модернизирована система видеонаблюдения. Как расширен её функционал?

В установленную на автовокзале систему видеонаблюдения интегрированы модули искусственного интеллекта, позволяющие



В целях повышения уровня безопасности на автовокзале Тюмени установлены современные системы видеонаблюдения, системы контроля управления доступом, организован пункт управления ТСОТБ

осуществлять распознавание оставленных предметов, а также автоматический контроль допуска транспортных средств по государственным регистрационным номерам на территорию автовокзала.

В рамках концепции построения и развития регионального аппаратно-программного комплекса «Безопасный город» на территории автовокзала установлены интеллектуальные системы видеонаблюдения с модулями распознавания лиц. За период использования уже задержано несколько человек, находящихся в розыске.



Вопросы защиты объектов от угроз АНВ с применением беспилотных аппаратов сегодня входят в число приоритетных для многих транспортных предприятий. Насколько тема актуальна для объединения и какие меры в связи с этим реализуются на ОТИ?

Приказом Федерального дорожного агентства от 24.06.2011 № 151 «О присвоении категорий объектам транспортной инфраструктуры» автовокзалу Тюмени присвоена третья категория.

Утверждённые постановлением Правительства РФ от 30.04.2025 № 588 особенности защиты от АНВ с использованием беспилотных аппаратов распространяются на ОТИ и (или) группы ОТИ, вокруг которых устанавливаются зоны безопасности. Постановлением Правительства РФ от 03.06.2020 № 814 (с изменениями и дополнениями) к таким ОТИ отнесены автовокзалы первой

или второй категории в соответствии со ст. 6 Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности».

Требованиями по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требованиями к антитеррористической защищённости объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий ОТИ автомобильного транспорта, утверждёнными постановлением Правительства РФ от 08.10.2020 № 1642, а также планами (паспортами) обеспечения транспортной безопасности ОТИ, утверждёнными Федеральным дорожным агентством, не установлена обязанность субъекта транспортной инфраструктуры по оснащению ОТИ ТСОТБ, в том числе системами обнаружения и радиоэлектронного подавления беспилотных летательных аппаратов, в связи с чем указанные технические средства на ОТИ объединения отсутствуют.

Вместе с тем в целях усиления антитеррористической защищённости объектов, в том числе в части мероприятий по противодействию беспилотным летательным аппаратам, разработана «Инструкция по действиям сотрудников учреждения и сил обеспечения транспортной безопасности при обнаружении беспилотных летательных аппаратов, при реализации угроз совершения акта незаконного вмешательства на объекте транспортной инфраструктуры ГБУ ТО «Объединение АВ и АС».

Работники подразделения транспортной безопасности проходят обучение по дополнительной профессиональной программе повышения квалификации «Обеспечение антитеррористической защищённости охраняемых объектов», направленной на противодействие беспилотным летательным аппаратам и защиту объектов от их угроз.

Проводится ли в настоящее время работа, направленная на усиление мер безопасности на других автовокзалах и автостанциях, входящих в объединение?

На всех ОТИ объединения в целях обеспечения стабильного и безопасного функционирования и антитеррористической защищённости транспортного комплекса ведётся планомерная и непрерывная работа, направленная на реализацию мер по обеспечения транспортной безопасности в соответствии с требованиями действующего законодательства, утверждёнными планами (паспортами) обеспечения транспортной безопасности, с учётом текущей обстановки и возможных угроз. 🇷🇺

Проблемы реализации ПП РФ 588: ВЗГЛЯД СТИ автотранспорта



При практическом исполнении положений нормативной базы, устанавливающих особенности защиты автовокзалов (автостанций) от беспилотных аппаратов, многие субъекты транспортной инфраструктуры столкнулись с рядом проблемных вопросов.



Виталий Лукьянов,
руководитель
Аппарата Правления Ассоциации
«Транспортная Безопасность Юга»

8 мая 2026 года исполняется год с момента вступления в силу постановления Правительства РФ от 30.04.2025 № 588 «Об особенностях защиты от актов незаконного вмешательства с использованием беспилотных аппаратов объектов транспортной инфраструктуры и (или) групп объектов транспортной инфраструктуры, вокруг которых устанавливаются зоны безопасности» (ПП РФ 588). Перечень таких объектов транспортной инфраструктуры (ОТИ) утверждён постановлением Правительства РФ от 03.06.2020 № 814.

СУБЪКТУ ПРЕДПИСАНО

Кроме того, ПП РФ 588 также внесены изменения в требования по обеспечению транспортной безопасности (ОТБ) по видам транспорта. В частности, постановление Правительства РФ от 08.10.2020 № 1642 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищённости объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных

категорий объектов транспортной инфраструктуры автомобильного транспорта» (ППР РФ 1642) дополнено п. 5.1, определяющим, что защита ОТИ, вокруг которых установлены зоны безопасности, от актов незаконного вмешательства (АНВ) с использованием беспилотных аппаратов (БПА) осуществляется, в том числе, с использованием мер, предусмотренных ППР РФ 588. Таким образом, это дополнение с учётом подп. 17 п. 7 ППР РФ 1642 является самостоятельным основанием для проведения дополнительной оценки уязвимости (ДОУ) ОТИ, на которые распространялись положения данного Постановления.

Новизна «особенностей» следует из самого названия документа — «защита от АНВ с использованием БПА». По сути, субъектам транспортной инфраструктуры (СТИ) предписано выработать меры по противодействию новому способу реализации потенциальных угроз совершения АНВ, перечень которых утверждён совместным приказом Минтранса РФ, ФСБ РФ и МВД РФ от 05.03.2010 № 52/112/134. Например таких, как «угроза взрыва», «угроза размещения или попытки размещения на ОТИ и/или транспортных средствах взрывных устройств (взрывчатых веществ)», «угроза поражения опасными веществами» и др.

С момента выхода ППР РФ 588 у большинства СТИ, имеющих отношение к реализации «особенностей» на эксплуатируемых ими ОТИ (автовокзалы/автостанции), возникли вопросы по их практическому исполнению.

ПРОВЕДЕНИЕ ДОУ: ИСПОЛНИТЕЛИ И СРОКИ

Установка границ и конфигурации (пространственного очертания границ) зон безопасности вокруг ОТИ и их появление в плане ОТБ ОТИ невозможны без проведения ДОУ и утверждения её результатов компетентным органом.

Согласно требованиям законодательства оценка уязвимости и ДОУ ОТИ проводятся специализированными организациями на основании публичного договора (ч. 2 ст. 5 Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»).

Однако СТИ в поисках исполнителя этой услуги сталкиваются с тем, что специализированные организации, аккредитованные Росавтодором на проведение оценки уязвимости, проявляют три варианта поведения:

- игнорируют поступающие к ним коммерческие предложения по проведению ДОУ ОТИ;
- отказывают под формальным предлогом, мотивируя отказ большой загруженностью;
- выдвигают «встречное предложение», в котором стоимость услуги на проведение ДОУ не сопоставима с финансовыми возможностями СТИ.

Кроме того, сдерживающим фактором для специализированных организаций на заключение такого договора является тот факт, что полученный эмпирическим путём реальный срок проведения ДОУ (при соблюдении действующих регламентов, сроков согласования и рассмотрения) явно выходит



за рамки установленного законодательством месячного срока (п. 10 приказа Минтранса России от 01.11.2021 № 370) и составляет около 100 календарных дней. Об этом неоднократно сообщалось представителями специализированных организаций на различных форумах и конференциях по транспортной безопасности. Напомним, что несоблюдение установленного законом срока на проведение ДОУ сопряжено с административной ответственностью специализированной организации по ст. 11.15.2 КоАП РФ.

УСТАНОВЛЕНИЕ ГРАНИЦ И СРЕДСТВА ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ

ОТИ автомобильного транспорта (автовокзалы, автостанции), на которые распространяется ПП РФ 588, располагаются в административных границах территорий населённых пунктов, являются, в том числе, составным элементом транспортно-пересадочного узла регионального и/или межрегионального значения, включающего, как правило, железнодорожные вокзал и станцию, к которому примыкают участки улично-дорожной сети, остановки городского наземного пассажирского транспорта, автостоянки.

Определение зоны безопасности, выходящей за границы действующей зоны транспортной безопасности (ЗТБ) ОТИ, осложняется, если в проектируемой к установке зоне безопасности от внешних границ ОТИ находятся иные опасные производственные объекты, например АЗС, а также многоэтажная жилая застройка.

Если по результатам ДОУ ОТИ специализированная организация придёт к выводу о необходимости установления зоны безопасности, выходящей за пределы внешней границы ЗТБ ОТИ, и оснащению ОТИ специальными техническими средствами противодействия БПА, например средствами радиоэлектронного подавления, то возникают очевидные проблемы:

- согласование границ зоны безопасности ОТИ с собственниками смежных объектов, находящихся в 5-километровой зоне от ОТИ;


- ответственность работников подразделений транспортной безопасности, обеспечивающих защиту ОТИ от АНВ, за причинённый ущерб имуществу таких собственников в процессе уничтожения БПА.

Норма, освобождающая от ответственности за возможный ущерб третьим лицам при нейтрализации беспилотника, в настоящее время действует исключительно в отношении полицейских, бойцов Росгвардии, а также сотрудников ведомственной охраны, отвечающих за безопасность объектов топливно-энергетического комплекса, и не распространяется на работников подразделений транспортной безопасности.

Предвидя возникновение таких проблем, СТИ, естественно, желают их избежать, если позволяют обстоятельства (результаты ДОУ ОТИ). И выход видят в установлении границы зоны безопасности, совпадающей с границами ЗТБ ОТИ.

ЗА РАМКАМИ КОМПЕТЕНЦИЙ

По-прежнему нерешёнными остаются вопросы реализации особенностей организации защиты ОТИ от АНВ с использованием БПА в части взаимодействия СТИ с другими заинтересованными ведомствами и организациями, выходящие далеко за рамки компетенции самого СТИ. В частности, при разработке организационно-распорядительных документов, определяющих порядок взаимодействия сил ОТБ СТИ с территориальными органами и (или) подразделениями федеральных органов исполнительной власти, региональным центром Государственной корпорации по организации воздушного движения в Российской Федерации, воинскими частями Вооружённых сил РФ и т. д. Подробно существующую коллизию мы уже рассматривали в № 2 журнала за 2025 год.

Решение данной проблемы мы видим в проявлении инициативы региональных органов власти в области транспорта при непосредственном участии Антитеррористических комиссий регионов по организации и проведению совещаний заинтересованных ведомств, представителей СТИ, специализированных организаций для межведомственной координации и выработки единого порядка (протокола) взаимодействия по реализации требований ПП РФ 588. 

Норма, освобождающая от ответственности за возможный ущерб третьим лицам при нейтрализации БПА, не распространяется на работников ПТБ



Технологии противодействия биологическим угрозам



Традиционная система авиационной безопасности: металлодетекторы, рентгеновские установки для багажа, сканеры тела, кинологические расчёты, — десятилетиями успешно защищала от оружия, взрывчатки и наркотиков. Однако перед опасными биологическими агентами этот арсенал практически беспомощен.

Николай Дурманов,
специальный представитель
Министерства науки и высшего
образования РФ по вопросам
биологической и экологической
безопасности

Андрей Обидин,
канд. биол. наук, заместитель
начальника отдела обеспечения
безопасности ФГУП ГосНИИ ГА

Алексей Шабля,
технический директор ГК «ЮПХ»

Пандемия COVID-19 стала жёстким стресс-тестом, обнажившим уязвимость авиаузлов: термометрия на входе и анкетирование пассажиров не работают при бессимптомном носительстве и длительном инкубационном периоде.

Но если естественная эпидемия нанесла колоссальный урон, то угроза применения биологического оружия в воздушных транспортных хабах несёт экспоненциально больший риск. Концентрация людей в замкнутых пространствах, единая система вентиляции, способная быстро распространить аэрозольную форму биологического патогена, и глобальная связность авиоперевозок превращают аэропорт в опасный инструмент биотеррористической атаки. Один инцидент способен за считанные дни вызвать пандемию на трёх континентах. Осознание этого факта требует принципиальной смены парадигмы: перехода от реактивного досмотра людей к проактивному мониторингу среды, а также разработки эффективных методов быстрого реагирования на угрозы **актов биологического терроризма**, как со стороны наземных служб аэропорта, так и со стороны территориальных экстренных служб, правоохранительных органов и органов исполнительной власти. И эти методы должны быть распланированы и отработаны посекундно.

ЛАНДШАФТ СОВРЕМЕННЫХ УГРОЗ

В профессиональной среде используется аббревиатура CBRNe, объединяющая

химические, биологические, радиологические, ядерные угрозы и взрывные устройства как средство доставки. Биологические угрозы — это не только высококонтагиозные инфекции вроде натуральной оспы или геморрагических лихорадок, но и токсины (ботулотоксин, риксин), а также синтетические микроорганизмы с заданными свойствами, устойчивые к **существующим** вакцинам и антибиотикам. Кроме того, уже разработаны генетические конструкторы, обеспечивающие устойчивость к будущим вакцинам и антибиотикам.

Террористы могут использовать различные способы внесения — аэрозольный баллончик, контаминацию поверхностей, «живого курьера» с инфекцией, при этом патогенный биологический агент может быть генетически модифицирован, обладать повышенной вирулентностью и устойчивостью к существующим методам терапии. Это сочетание делает традиционные методы досмотра неэффективными.

НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ ДЕТЕКЦИИ

Ответом на вызов стали высокочувствительные системы раннего обнаружения химических и биологических угроз, внедряемые сегодня в ряде крупнейших российских аэропортов и в других местах массового скопления людей. Они уже сейчас способны осуществлять непрерывный мониторинг атмосферы и в течение 1–2 минут выявлять



появление в воздухе опасных концентраций отравляющих веществ и патогенных биологических агентов.

Дополнением к ним могут стать высокочувствительные биосенсоры и портативные диагностические системы. Микрофлюидные чипы, портативные ПЦР-системы и изотермические платформы позволяют за 15–30 минут обнаруживать десятки патогенов в одной капле жидкости или пробе воздуха.

Алгоритмы, обученные с помощью искусственного интеллекта (ИИ) на миллионах спектров, распознают сложные сигнатуры и смеси опасных биологических веществ, снижая частоту ложных срабатываний на 60–70%. Сенсорные сети объединяют данные от биологических датчиков, видеокamer и систем контроля доступа в единую картину обстановки. В случае применения химического или биологического оружия это позволяет выявлять аномалии на ранней стадии: например, рост концентрации определённого патогена в воздухе терминала за несколько часов до возможных клинических проявлений у людей. В перспективе ИИ сможет автоматически запускать протоколы изоляции, изменения режима вентиляции и оповещения служб.

БИОМЕТРИЯ И ПОВЕДЕНЧЕСКАЯ АНАЛИТИКА

Системы распознавания лиц, голоса, походки и жестов сегодня массово внедряются в аэропортах: к середине 2024 года

около 98% авиакомпаний использовали или планировали внедрить биометрию для досмотра и посадки. В контексте обеспечения биологической безопасности открывается новое направление. Интеграция биометрических данных с медицинскими сертификатами, историей путешествий и информацией об эпидемиологической обстановке в странах прибытия позволяет создавать «рисковые профили» пассажиров. Поведенческая аналитика на основе ИИ сможет взять на круглосуточный контроль визуальные и акустические признаки заболевания: кашель, одышку, нестандартную походку и иные биомедицинские показатели.

КОНЦЕПЦИЯ БИОКОНТРОЛЯ

Одной из перспективных методик систем биоконтроля аэропортов может стать методика непрерывного мониторинга среды: воздуха, воды и поверхностей. Автоматические пробоотборники в терминалах, зонах досмотра и даже в салонах самолётов фильтруют воздух, а накопленный материал анализируется на наличие патогенов методами полимеразной цепной реакции или метагеномного секвенирования. Мониторинг сточных вод терминала позволяет выявлять циркуляцию

В перспективе ИИ сможет автоматически запускать протоколы изоляции, изменения режима вентиляции и оповещения служб



инфекций (полиомиелит, корь, COVID и новые патогены) на ранних стадиях. Внедрение таких систем позволит идентифицировать биологические угрозы за часы или сутки до появления клинических признаков у людей, что даёт критический выигрыш во времени для реагирования.

ПРОГНОЗЫ НА БЛИЖАЙШЕЕ ДЕСЯТИЛЕНИЕ

В следующие 5–10 лет эксперты ожидают несколько ключевых сдвигов. Аэропорты начнут превращаться в распределённые IoT-сети с тысячами беспроводных сенсоров, встроенных в вентиляцию, водоснабжение и инженерные конструкции, с центрами управления биобезопасностью при помощи ИИ.

На смену моносенсорам придут мультиагентные детекторы, способные одновременно контролировать химические, биологические и радиационные параметры. Рынок таких устройств уже сейчас растёт на 15–20 % в год.

Широкое распространение получают мобильные платформы — дроны с пробоотборниками для обследования труднодоступных зон и наземные роботы-дезинфекторы, работающие не по расписанию, а по сигналу сенсоров об обнаружении загрязнения. Развитие «умной санитарии» приведёт к использованию микробиоцидных покрытий на поверхностях высокого контакта и плазменных технологий обеззараживания воздуха.

Ключевым вектором станет интеграция аэропортовых баз данных в национальные и международные системы эпидемиологического надзора. Аэропорты превратятся в «ранние датчики», способные первыми зафиксировать появление новых патогенов, включая синтетические.

ТРУДНОСТИ И ПУТИ ИХ ПРЕОДОЛЕНИЯ

При всём технологическом оптимизме существуют серьёзные ограничения. Прежде всего, это высокая стоимость развёртывания полномасштабных систем биоконтроля для крупного транспортного узла. Проблема ложноположительных срабатываний, даже с применением ИИ, сохраняется на уровне 5–1 %, что требует жёстких протоколов подтверждения и обучения персонала.

Острейший дефицит кадров: специалистов, понимающих одновременно биологию, химию, информационные технологии и инфраструктуру аэропорта, — придётся восполнять через новые образовательные программы. Наконец, юридические ограничения на сбор и обработку биометрических и медицинских данных требуют прозрачных алгоритмов, информированного согласия и чётких протоколов хранения информации.

Тем не менее откладывать внедрение этих технологий нельзя. По данным аналитических агентств, мировой рынок биодетекторов и CBRNe-сенсоров в 2024–2025 годах показал рост около 20–25 % в год, а к 2030 году прогнозируется его удвоение до 8–12 млрд долларов США. Аэропорты, которые оснащаются высокочувствительными системами обнаружения химических и биологических угроз и начинают пилотные проекты по биоконтролю и интеграции с ИИ, уже сегодня получают работающие системы раннего предупреждения, способные защитить от основных известных сценариев химических и биологических атак, с которыми традиционные металлодетекторы и рентгеновские установки справиться не в состоянии. А данные, получаемые при эксплуатации таких систем, многократно ускоряют их опережающее развитие в направлении перспективных сценариев. **3**

Одной из перспективных методик систем биоконтроля аэропортов может стать методика непрерывного мониторинга среды: воздуха, воды и поверхностей

Многие из вышеперечисленных вопросов планируются к рассмотрению на межотраслевой научно-практической конференции «Вопросы противодействия угрозам биологического, химического и радиационного терроризма на объектах инфраструктуры воздушного транспорта», которая состоится **9–10 июня 2026 года** в Москве при поддержке Федерального агентства воздушного транспорта.

Экстремальный уровень риска:

защита от актов химического и биологического терроризма

Сегодня наибольшую угрозу для нашей страны и всего мирового сообщества представляет международный терроризм, ориентированный на крупномасштабные акты против мирных граждан. Для террористов оружие массового поражения — лишь более эффективное средство для достижения целей.



Алексей Шаблия,
технический директор ГК «ЮПХ»
(ООО «ЮПХ» и ООО «Модус»)

Компоненты химического и биологического оружия стали доступны как никогда ранее. Причины — либерализация торговли, слабость экспортного контроля, открытость данных о новейших разработках в области химического и биологического синтеза, интернационализация преступности. В ряде государств террористы пытаются создать биологические рецептуры, подобные вирусу Эбола, и патогены, способные воздействовать на определённые этнические группы.

Наиболее масштабные теракты с отравляющими веществами совершила религиозная секта «АУМ синрикё» (организация признана террористической и запрещена в РФ) в Японии: в 1994 г. от зарина погибли 7 человек, пострадали 114, а уже в 1995 г. от рук той же секты в токийском метро погибло 12 человек, около 4 тысяч человек получили отравления разной степени тяжести. Из наиболее актуального на сегодняшний день — неоднократно подтверждены случаи применения беспилотных летательных аппаратов с химическим оружием против российских войск и мирного населения в ходе специальной военной операции.



РАСПРОСТРАНЁННОСТЬ И ДОСТУПНОСТЬ

Анализ более 200 инцидентов хими-ко-биологического терроризма показывает: наиболее распространённые и доступные вещества — отравляющие (зарин, зоман, VX, иприт, люизит); сильнодействующие ядовитые (хлор, фосген, синильная кислота); возбудители опасных инфекций (сибирская язва, натуральная оспа, туляремия); природные яды и токсины (стрихнин, рицин, ботулотоксин, нейротоксины); токсичные гербициды и инсектициды; психогенные вещества.

Все эти высокотоксичные химические вещества и биологические агенты могут попасть в руки террористов различными путями: через

военные склады и арсеналы, предприятия по разработке средств противохимической защиты, учреждения, производящие вакцины от особо опасных инфекций. Многие высокотоксичные вещества можно купить в торговой сети (инсектициды, гербициды, фармпрепараты, газовые баллончики), а также нелегально

изготовить в лаборатории. Именно так террористы «АУМ синрикё» (организация признана террористической и запрещена в РФ) синтезировали около 6 литров зарина.

Таким образом, получение высокотоксичных химических веществ и особо опасных биологических агентов для использования в террористических целях в настоящее время не является неразрешимой задачей.

ОБЪЕКТЫ ВЫСОКОГО РИСКА

Местами применения химического и биологического оружия могут стать крупные объекты инфраструктуры с большим скоплением людей: станции метро, аэропорты, вокзалы, крупные офисные здания, магазины, спорткомплексы, концертные залы, выставочные павильоны, системы водоснабжения, партии продуктов питания. Особую опасность представляет применение быстродействующих фосфорорганических отравляющих веществ в замкнутых помещениях с приточно-вытяжной вентиляцией. Исследования, проведённые в рамках опытной эксплуатации газосигнализаторов «Сегмент» в Московском метрополитене в 2020 г., показали: проникновение опасных химических веществ возможно через неохранные вентиляционные киоски на поверхности, а их распространение по туннелям и вестибюлям происходит быстро.

СТРАТЕГИЯ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ

В Российской Федерации очаги напряжённости как внутри страны, так и вблизи её границ способствуют нарастанию угрозы крупномасштабных террористических актов с применением средств массового поражения. Поэтому уже сегодня сформирована системная стратегия противодействия данной угрозе, которая нацелена на своевременное предупреждение, предотвращение и смягчение возможных последствий, а если что и случится, то на успешную ликвидацию чрезвычайных ситуаций.

Основы государственной политики в области химической и биологической безопасности на период до 2025 г. и далее утверждены Указом Президента РФ от 11.03.2019 № 97. Документ определяет угрозы (включая применение химоружия и теракты с опасными веществами) и задачи, в том числе создание средств индикации и автоматизированных систем обнаружения.

Постановлением Правительства РФ от 15.05.2019 № 594 установлены требования к антитеррористической защищённости объектов в части выявления токсичных химикатов, отравляющих веществ и патогенных биологических агентов (в том числе в почтовых отправлениях). Действуют федеральные законы (№ 16-ФЗ «О транспортной безопасности», № 35-ФЗ «О противодействии терроризму», № 256-ФЗ «О безопасности объектов топливно-энергетического комплекса»), Указ Президента РФ № 851 «О порядке установления уровней террористической опасности, предусматривающих принятие дополнительных мер по обеспечению безопасности личности, общества и государства», Концепция противодействия терроризму, 70 постановлений Правительства об утверждении требований обеспечения безопасности и антитеррористической защищённости в различных сферах и отраслях, ГОСТ Р 71917-2024.

С УЧЁТОМ МОДЕЛЕЙ УГРОЗ

Во исполнение указанных нормативных актов ГК «ЮПХ» разработала и запустила в промышленное производство комплекс технических средств, обеспечивающих выявление и распознавание взрывчатых веществ (ВВ), токсичных химикатов, отравляющих веществ и патогенных биологических агентов, в том числе для входного контроля пассажиров метрополитенов, аэропортов и железнодорожных вокзалов.

Исходя из существующих моделей угроз, связанных с применением химического

Местами применения химического и биологического оружия могут стать крупные объекты инфраструктуры с большим скоплением людей

и биологического оружия против мирного населения, разработанные приборы подразделяются на три категории.

1. Для предотвращения проноса/провоза на охраняемые объекты:

- **Ионно-дрейфовый детектор «Кербер-Т»** — выявление следовых количеств и паров ВВ, токсичных и отравляющих веществ при досмотре людей, грузов, транспорта.

- **Рамановский спектрометр «ХимЭксперт-Т»** — идентификация опасных веществ в подозрительных предметах (ёмкостях, пробирках, пакетах).

2. Для выявления факта применения на объекте (мониторинг воздуха):

- **Автоматизированный газоанализатор «Сегмент»** — для непрерывного экспресс-анализа с целью выявления

и распознавания аварийно химически опасных и боевых отравляющих веществ в воздухе.

- **Автоматический обнаружитель биоаэрозолей «Сегмент-БИО»** — выявление патогенных биологических агентов.

- **Комплекс «Сегмент-Гамма»** — обнаружение и идентификация опасных веществ, паров ВВ, биоагентов, следов ВВ.

3. Для контроля почтовых отправлений:

- **Автоматизированное рабочее место «Сегмент-Пост»** — выявление токсичных химикатов, отравляющих веществ и биоагентов в письмах, бандеролях, пакетах при их получении.

Приборы ГК «ЮПХ» сертифицированы в соответствии с постановлением Правительства РФ от 26.09.2016 № 969 «Об утверждении требований к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности и Правил обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности» и, согласно приказу Минтранса России от 04.02.2025 № 34 «Об установлении Правил проведения досмотра, дополнительного досмотра, наблюдения и (или) собеседования в целях обеспечения транспортной безопасности», эффективно применяются при досмотре в аэропортах, на железнодорожных вокзалах и станциях метрополитена.

СИСТЕМНЫЙ ПОДХОД

Следует особо подчеркнуть, что эффективное противодействие актам химического и биологического терроризма на объектах транспортной инфраструктуры, включая аэропорты, возможно только при комплексном системном подходе к этой задаче. Что включает не только оснащение техническими средствами обнаружения угроз, но и наличие всех необходимых руководящих документов и инструкций, обученных подразделений обеспечения безопасности, отлаженных и постоянно функционирующих систем сервиса, подготовки кадров, реагирования на такие угрозы. 3



ГРУППА КОМПАНИЙ «ЮПХ»

(ООО «Модус» и ООО «ЮПХ»)

117638, г. Москва, Варшавское шоссе, д. 56, стр. 2

Тел./факс: +7 (499) 613-11-77, 313-31-55, 317-31-66

E-mail: info@analizator.ru

analizator.ru

реклама



Развитие пунктов пропуска в горизонте десятилетий

В период с 24 февраля по 3 марта 2026 года в Российском университете транспорта прошла стратегическая сессия Минтранса России, посвящённая актуализации Транспортной стратегии Российской Федерации до 2035 года с прогнозом до 2050 года. В числе ключевых тем обсуждения — пункты пропуска через государственную границу.

В течение восьми дней участники стратегической сессии, представляющие разные виды транспорта, сферы экономики и промышленности, проанализировали текущую ситуацию в отрасли, обсудили существующую проблематику, рассмотрели и разработали гипотезы стратегических решений, которые станут потенциальной основой обновлённой Стратегии. Предпосылки для её актуализации продиктованы изменениями в России и мире, а также тенденциями технологического развития.

ТЕМЫ И НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ

Работа экспертов была организована в рамках семи тематических секций:

1. Общественный транспорт и городская мобильность.
2. Железнодорожный транспорт и автотранспортные перевозки.
3. Воздушный транспорт.
4. Морской и внутренний водный транспорт.
5. Автомобильные дороги.
6. Логистика, цифровые решения, пункты пропуска.
7. Транспортное образование.

На повестке дискуссий — вопросы развития транспортной отрасли по следующим направлениям:

- Социальная роль и социальные последствия транспортных решений.
- Экономическая роль и экономика транспорта.
- Целевые рынки и грузо- и пассажиропотоки.
- Транспортные технологии и инновации.
- Финансовые инструменты и инвестиции в развитие транспорта.

- Модель управления и проблемы межведомственного взаимодействия.

С ПРОГНОЗОМ ДО 2050 ГОДА

В работе круглого стола «Логистика, цифровые решения, пункты пропуска» приняли участие директор Департамента государственной политики в области обустройства пунктов пропуска через государственную границу Минтранса России **Михаил Кокаев**, первый



заместитель руководителя ФГКУ Росгранстрой **Артём Русанов**, заместитель руководителя **Иван Беломестнов**, советник руководителя **Алексей Володин** и другие сотрудники ФГКУ Росгранстрой, а также представители транспортных, логистических и страховых компаний, федеральных и региональных органов исполнительной власти, промышленных, технологических и IT компаний.

В центре внимания экспертов — стратегическое направление в области развития пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации до 2035 года и на перспективу до 2050 года, целью которого должно стать:

- повышение эффективности функционирования системы обеспечения национальной безопасности в пограничном пространстве в части пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации;
- улучшение условий прохождения регламентных контрольных процедур и их ускорение при пересечении государственной границы Российской Федерации;
- обеспечение устойчивого функционирования системы пропуска через государственную границу;
- развитие бесшовных международных перевозок.

Фото: пресс-центр РУТ




ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ

Планируемое целевое состояние стратегического направления — повышение степени обустройства и оснащения пунктов пропуска, внедрение современных эффективных технологий и автоматизации процессов; снижение времени ожидания пропуска через государственную границу, пропуск грузового автотранспорта в автомобильных пунктах пропуска за 10 минут; снижение затрат на проектирование, строительство и оснащение пунктов пропуска.

Задачами стратегического направления должны стать:

- обустройство и оснащение пунктов пропуска в соответствии с нормативными и техническими требованиями и необходимой пропускной способностью;
- обеспечение условий соблюдения режима в пунктах пропуска и эксплуатации пунктов пропуска;
- интеллектуальный пункт пропуска;
- совершенствование законодательного и нормативного обеспечения функционирования пунктов пропуска;
- разработка и внедрение перспективного оборудования, технических средств и технологий, необходимых для осуществления пограничного, таможенного и иных видов контроля в пунктах пропуска.

В ходе тематической секции эксперты рассмотрели шаги по достижению целей и задач стратегического направления, а также возможное влияние планируемых решений на работу государственных органов, пассажиров, перевозчиков, операторов объектов транспортной инфраструктуры, разработчиков и производителей досмотрового и иного высокотехнологического оборудования для пунктов пропуска.

По итогам дискуссий Иван Беломестнов и Алексей Володин сделали доклады от рабочих групп и обсудили результаты работы с заместителем министра транспорта РФ **Валентином Ивановым**, Михаилом Кокаевым, а также другими участниками стратегической сессии. 

Предпосылкой актуализации Транспортной стратегии стали изменения в России и мире, а также тенденции технологического развития



ТЕХНИКА И ОБОРУДОВАНИЕ



Газоанализатор автоматический стационарный «Премиум Сегмент»

НАЗНАЧЕНИЕ

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

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

- ✓ Принцип действия: биполярная спектрометрия ионной подвижности.
- ✓ Время обнаружения и идентификации: не более 5 сек.
- ✓ Габариты: 250x110x225 мм, вес: 10 кг.

ПРЕИМУЩЕСТВА

- ✓ Выявление и распознавание следов взрывчатых веществ без салфеток или других одноразовых расходных материалов.
- ✓ Одновременное обнаружение и идентификация всех основных токсичных и отравляющих веществ.
- ✓ Мгновенная реакция на изменение состава воздуха.
- ✓ Нерадиоактивный источник ионизации.

ПОСТАВЩИК

ООО «Модус» | +7 (499) 723-11-49 | www.analizator.ru
+7 (499) 723-11-28



Идентификатор опасных химических и биологических агентов и взрывчатых веществ «ХимЭксперт-Т»

НАЗНАЧЕНИЕ

Досмотр, дополнительный досмотр, повторный досмотр ручной клади, багажа и личных вещей физических лиц и иных материальных объектов с целью выявления и распознавания всех видов опасных веществ, в том числе взрывчатых и наркотических веществ, опасных химических и биологических агентов.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

- ✓ Принцип действия: спектроскопия комбинационного рассеяния (рамановская спектроскопия).
- ✓ Время анализа: не более 30 сек.
- ✓ Габариты: 274x170x125 мм, вес: не более 3 кг.

ПРЕИМУЩЕСТВА

- ✓ Идентификация более 20 000 веществ.
- ✓ Без расходных материалов.
- ✓ Распознавание через прозрачную тару.

ПОСТАВЩИК

ООО «Модус» | +7 (499) 723-11-49 | www.analizator.ru
+7 (499) 723-11-28



Комплекс обнаружения взрывчатых веществ, опасных химических и биологических агентов «Сегмент Гамма»

НАЗНАЧЕНИЕ

Непрерывный контроль воздуха в любых помещениях на предмет выявления (обнаружения и идентификации) взрывчатых веществ, опасных химических и биологических агентов.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

- ✓ Принципы действия: биполярная спектрометрия ионной подвижности, проточная цитофлуориметрия.
- ✓ Время обнаружения и идентификации: не более 15 сек.
- ✓ Габариты: 700x600x1800 мм, вес: 140 кг.

ПРЕИМУЩЕСТВА

- ✓ Выявление опасных биологических агентов в режиме 24/7.
- ✓ Выявление и распознавание опасных химических агентов в режиме 24/7.
- ✓ Выявление и распознавание следов взрывчатых веществ без салфеток или других одноразовых расходников.

ПОСТАВЩИК

ООО «Модус» | +7 (499) 723-11-49 | www.analizator.ru
+7 (499) 723-11-28



Спектрометр ионной подвижности ИДД «Кербер-Т»

НАЗНАЧЕНИЕ

Обнаружение следовых количеств взрывчатых веществ и наркотических средств, аварийно-химически опасных и боевых отравляющих веществ в воздухе контролируемых объектов, на поверхности различных предметов, на кожных покровах и одежде людей.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

- ✓ Принцип действия: биполярная спектрометрия ионной подвижности.
- ✓ Время обнаружения и идентификации: не более 5 сек.
- ✓ Габариты: 410x110x170 мм, вес: 3,7 кг

ПРЕИМУЩЕСТВА

- ✓ Не требует дорогостоящих расходных материалов.
- ✓ Широкий спектр детектируемых веществ.
- ✓ Эффективная система самоочистки.
- ✓ Нерадиоактивный источник ионизации.
- ✓ Быстрое переключение между режимами анализа паров и следов.

ПОСТАВЩИК

ООО «Модус» | +7 (499) 723-11-49 | www.analizator.ru
+7 (499) 723-11-28



Интроскоп конвейерного типа «ТС-СКАН-6575»

НАЗНАЧЕНИЕ

Досмотр багажа и среднегабаритных объектов с максимальными размерами 65x75 см.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

- ✓ Проникающая способность: 42 мм по стали.
- ✓ Габариты: 2230x1250x1450 мм, масса: от 900 до 1000 кг.

ОСОБЕННОСТИ

Широко используется при входном контроле на КПП учреждений, в аэропортах и других транспортных объектах. Сканирование объектов производится в одном или двух ракурсах. В 2023 году новые версии интроскопов линейки «ТС-СКАН» были оснащены системой искусственного интеллекта. Эти досмотровые установки способны не только обнаруживать опасные или запрещённые предметы целиком, но и находить и распознавать их отдельные фрагменты, а также находить настоящие гранаты и боевое оружие, игнорируя их массогабаритные макеты.

ПОСТАВЩИК

ООО «Диагностика-М» | +7 (495) 228-18-28 | www.tsnk.ru



Детектор ВВ «М-ИОН»

НАЗНАЧЕНИЕ

Обнаружение и идентификация взрывчатых веществ в виде паров и частиц (следов).

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

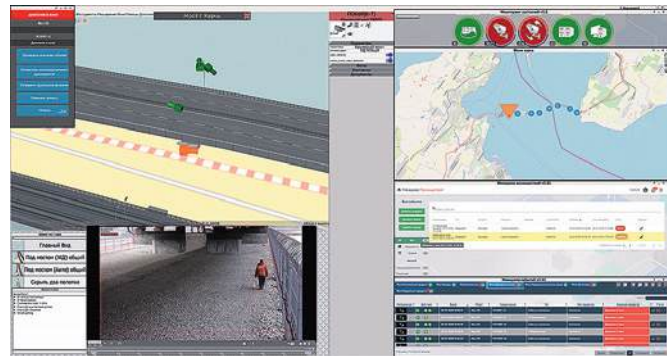
- ✓ Время обнаружения: в следах — до 2 мин., в парах — до 5 с.
- ✓ Габариты: 405x127x160 мм, вес: 2 кг.

ОСОБЕННОСТИ

Не содержит источников радиоактивного излучения, низкая стоимость владения, эффективная система защиты от загрязнений, простой в использовании, возможность удалённого управления и диагностики. Получен сертификат соответствия постановлению Правительства РФ № 969.

ПОСТАВЩИК

ООО «Диагностика-М» | +7 (495) 228-18-28 | www.tsnk.ru



Интеграционная платформа «Интегра 4D-Планета Земля»

НАЗНАЧЕНИЕ

Уникальная интеграционная платформа «Интегра 4D-Планета Земля» непосредственно производит 3D-визуализацию прошлого, текущего и прогнозного состояния движимых и недвижимых объектов, а также территорий и дорог, в том числе с использованием механизмов дополненной реальности, где вся содержащаяся в ГИС информация привязывается к координатам 3D и времени и является основой для создания цифрового двойника охраняемого объекта (объёмная пространственная модель (3D), геопривязанная к координатам Земли с добавлением четвёртой (временной) составляющей — 4D-ГИС).

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Используем открытые коды и протоколы, которые упрощают процесс интеграции оборудования различных производителей и подсистем.

ОСОБЕННОСТИ

Получены патенты на изобретение № 2667793 («Геоинформационная система в формате 4D») и патент на изобретение № 2602389 («Способ и устройство управления видеоизображением по координатам местности»).

ПРОИЗВОДИТЕЛЬ/ПОСТАВЩИК

Консорциум «Интегра-С» | +7 (846) 951-96-01 | www.integra-s.ru



Система видеонаблюдения и видеоаналитики «Интегра-Видео»

НАЗНАЧЕНИЕ

«Интегра-Видео» предназначена для непрерывного визуального мониторинга, видеозаписи и обнаружения движения в охраняемых зонах на объектах любого масштаба. Система позволяет построить распределённую структуру любой сложности с подключением неограниченного числа серверов, видеокамер и пользователей. Настройка видеонаблюдения ведётся через один (центральный) сервер, который передаёт все установки остальным (ведомым) серверам. Также возможна настройка каждого сервера по отдельности.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

- ✓ Операционные системы: Windows, Linux (Debian 6 и выше, Linux Ubuntu 11, Astra Linux, РЕД ОС).
- ✓ Типы используемых (подключаемых) камер: 202 производителя (более 3700 моделей камер).

ОСОБЕННОСТИ

Широкий спектр нейросетевой видеоаналитики: детектор дыма и огня, детектор зон активности, детектор захлупления эвакуационных выходов, детектор саботажа, детектор толпы, детектор подсчёта людей, детектор СИЗ и др.

ПРОИЗВОДИТЕЛЬ/ПОСТАВЩИК

Консорциум «Интегра-С» | +7 (846) 951-96-01 | www.integra-s.ru



Стационарный арочный металлодетектор RADARPLUS Model F

НАЗНАЧЕНИЕ

Арочный металлодетектор с сертификацией по постановлению Правительства РФ № 969 для оснащения объектов транспортной инфраструктуры и досмотровых зон.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

- ✓ Количество зон обнаружения: до 66.
- ✓ Пропускная способность: до 80 чел./мин.
- ✓ Степень защиты: не более IP65.

ОСОБЕННОСТИ

Модель отличается наличием сертификата транспортной безопасности, устойчивостью к помехам и модульной конструкцией из прочных материалов, облегчающих транспортировку и монтаж. Устройство обладает интуитивно понятным интерфейсом и не требует специального обучения для эксплуатации.

ПРОИЗВОДИТЕЛЬ

RADARPLUS | +7 (495) 414-13-55 | www.radarplus.shop



Ручной металлодетектор RADARPLUS Model RMF 06

НАЗНАЧЕНИЕ

Ручной металлодетектор с сертификацией по постановлению Правительства РФ № 969 предназначен для точечного досмотра на объектах транспортной инфраструктуры.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

- ✓ Температурный диапазон: от -37 до +50 °С.
- ✓ Индикация: световая и звуковая.

ОСОБЕННОСТИ

Ключевой особенностью является наличие сертификата транспортной безопасности, что позволяет использовать устройство на объектах транспортной безопасности и в других зонах с регламентированными требованиями к досмотровому оборудованию. Устройство обладает интуитивно понятным интерфейсом и не требует специального обучения для эксплуатации.

ПРОИЗВОДИТЕЛЬ

RADARPLUS | +7 (495) 414-13-55 | www.radarplus.shop



Инспекционно-досмотровый комплекс RADARPLUS Model N

НАЗНАЧЕНИЕ

Комплекс предназначен для досмотра людей, обеспечивая выявление различных угроз, включая оружие, источники радиации, взрывчатку, наркотики и опасные химикаты.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

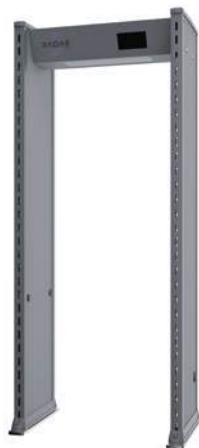
- ✓ Количество зон обнаружения: до 66.
- ✓ Пропускная способность: от 60 чел./мин.
- ✓ Степень защиты: не более IP65.

ОСОБЕННОСТИ

Модель оснащена датчиками для обнаружения наркотиков, радиации и взрывчатых веществ, устойчива к помехам и удобна в транспортировке и установке. Комплекс оборудован встроенным шлагбаумом, обеспечивающим контролируемый доступ и высокую степень безопасности. Интуитивно понятный интерфейс не требует специального обучения для эксплуатации.

ПРОИЗВОДИТЕЛЬ

RADARPLUS | +7 (495) 414-13-55 | www.radarplus.shop



Стационарный арочный металлодетектор RADARPLUS Model R

НАЗНАЧЕНИЕ

Проходной арочный металлодетектор с обнаружением радиоактивных веществ — современное решение для безопасности в общественных местах.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

- ✓ Количество зон обнаружения: до 66.
- ✓ Пропускная способность: от 80 чел./мин.
- ✓ Степень защиты: не более IP65.

ОСОБЕННОСТИ

Особенности модели включают радиационный контроль, устойчивость к помехам и модульную конструкцию из прочных материалов, облегчающих транспортировку и монтаж. Устройство обладает интуитивно понятным интерфейсом и не требует специального обучения для эксплуатации.

ПРОИЗВОДИТЕЛЬ

RADARPLUS | +7 (495) 414-13-55 | www.radarplus.shop

Нам доверяют профессионалы

Наша миссия — содействие организации продуктивного диалога между властью и отраслевым сообществом. Мы знаем, что нужно отрасли и как организовать взаимодействие всех участников процесса.

НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ



Журнал

Журнал «Эксперт транспортной безопасности» — специализированное издание, источник эксклюзивной и экспертной информации для специалистов в области транспортной безопасности.



Мероприятия

Организация и проведение онлайн- и офлайн-мероприятий для обсуждения актуальных вопросов в области безопасности и поиска оптимальных решений с участием представителей власти, экспертов и специалистов.



Веб-ресурсы

Информационный портал securityexp.ru для оперативного информирования широкой аудитории о событиях отрасли, обсуждения законодательных инициатив и презентации новых технологий.

Канал в **МАХ** и сообщество **VK** — актуальные отраслевые новости и прямые эфиры с мероприятий.



ПОДПИСЫВАЙТЕСЬ, ЧТОБЫ БЫТЬ В КУРСЕ!



ООО «Диагностика-М»

109316, г. Москва, Волгоградский пр-т, д. 42, 13-й этаж
Тел./факс: +7 (495) 228-18-28
E-mail: info@tsnk.ru
tsnk.ru, en.tsnk.ru

Генеральный директор:

П.М. Лебедев

Производство (поставка):

Досмотровое антитеррористическое оборудование

Услуги:

ООО «Диагностика-М» — лидер отечественного и мирового рынка по обеспечению безопасности. Основными направлениями деятельности являются разработка, производство и поставка инновационной поисково-досмотровой и рентгеновской техники, применяемой государственными службами и частными компаниями, специализирующимися на обеспечении безопасности людей, организаций, имущества.

с. 83, 111



Консорциум «Интегра-С»

115230, г. Москва, Варшавское ш., 46, офис 716
Тел./факс: +7 (846) 951-96-01
E-mail: marketing@integra-s.ru
integra-s.ru

Президент Консорциума:

В.А. Куделькин

Контактное лицо:

Г.В. Чечков

Услуги:

Консорциум «Интегра-С» — российский разработчик ПО для интеллектуальных систем безопасности, мониторинга и управления объектами. За 30 лет работы системами компании оснащено более 4000 объектов государственной важности: Крымский мост, 40 морских портов и 20 гидроузлов, более 300 объектов РЖД.

с. 18, 111



ООО «Новые Технологии»

142702, Московская область, г. о. Ленинский,
г. Видное, ул. Набережная, д. 1а, кабинет 1
Тел./факс: +7 (495) 414-13-55
E-mail: info@radarplus.shop
radarplus.shop

Генеральный директор:

И.А. Анучин

Контактное лицо:

Ю.Д. Скрынникова

Услуги:

Компания RADARPLUS предлагает широкий ассортимент оборудования для контроля доступа: от арочных и ручных металлодетекторов до монопанелей, турникетов, шлагбаумов и систем распознавания лиц, а также комплексные системы защиты вашего объекта.

с. 112



ООО «Русский морской агент»

198516, г. Петергоф, ул. Фабричная, д. 1
Тел.: +7 (911) 920-34-53
E-mail: info@ptbrma.ru, maxlenta@ya.ru
ptbrma.ru

Руководитель:

М.Ю. Ленточкин

Услуги:

ООО «РМА» является аккредитованным подразделением транспортной безопасности в сфере морского и внутреннего водного транспорта в полном соответствии с действующим законодательством РФ. Основные направления деятельности ООО «РМА»:

- комплексное консультирование по ТБ;
- разработка организационно-распорядительных документов;
- услуги по аттестации СОТБ;
- монтаж ТСОТБ;
- защита ОТИ от АНВ.

с. 46



СМЗ | СИСТЕМЫ
МЕХАНИЧЕСКОЙ
ЗАЩИТЫ

ООО «Системы механической защиты»

121151, г. Москва, вн. тер. г. муниципальный округ
Дорогомилowo, ул. Можайский Вал, д. 12
Тел./факс: +7 (495) 129-00-74
E-mail: info@systems-mp.ru
systems-mp.ru

Генеральный директор:

Д.А. Дорофеев

Производство (поставка):

Защитно-улавливающие сети/комплексы «Дарвин»

Услуги:

ООО «СМЗ» обеспечивает надёжную механическую защиту объектов от атак всех типов БПЛА с помощью:

1. Производства и поставки комплексов «Дарвин».
2. Проектирования системы защиты на основе модели угроз.
3. Шефмонтажа и координации со строительными подрядчиками.

с. 32



ЦРТ | ГРУППА
КОМПАНИЙ

ЦРТ ГРУППА КОМПАНИЙ

105120, г. Москва, 2-й Сыромятнинский пер., д. 1
Тел./факс: +7 (495) 669-74-40
E-mail: stc-msk@speechpro.com
speechpro.ru

Генеральный директор:

Д.В. Дырмовский

Контактное лицо:

А.А. Хрулёв

Услуги:

Группа компаний ЦРТ — разработчик интеллектуальных речевых технологий, голосовой биометрии, систем видеоидентификации. Программным комплексом системы видеоидентификации «Визирь» оснащены 372 транспортных объекта, 28 стадионов и ледовых арен. В 30 городах страны «Визирь» работает в составе АПК «Безопасный город».

с. 1, 68



ЮПХ

Группа компаний «ЮПХ»

117638, г. Москва, Варшавское ш., 56, стр. 2
Тел.: +7 (499) 723-11-28, 723-11-49
E-mail: sales@analizator.ru
analizator.ru

Руководитель:

А.Г. Сазонов

Контактное лицо:

Н.В. Печурин

Услуги:

ГК «ЮПХ» (ООО «Модус» и ООО «ЮПХ») — российский разработчик и производитель уникального досмотрового и аналитического оборудования, основанного на современных методах физико-химического анализа. В том числе стационарные и портативные системы обнаружения и идентификации взрывчатых веществ, наркотических средств, опасных химических и биологических агентов.

2-я обл., с. 105, 110



Информагентство
ЭКСПЕРТЫ
БЕЗОПАСНОСТИ



**ЭЛЕКТРОННЫЙ АРХИВ
НОМЕРОВ ЖУРНАЛА
ДОСТУПЕН ПО ССЫЛКЕ**

16+

МЕЖОТРАСЛЕВОЙ ЖУРНАЛ АПРЕЛЬ 2026

ЭКСПЕРТ

ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ



Фото на обложке:
Элеонора Марченко,
специальный
корреспондент
газеты «Щит и меч»
МВД России

Врио главного редактора Елена Васильевна Мельникова
Выпускающий редактор Юлия Толмачева
Дизайн и вёрстка Владимир Кузнецов
Корректор Светлана Гловачевская
Руководитель отдела мероприятий Ольга Тихомирова
+7 (977) 993-77-38
o.tihomirova@securityexp.ru

Тираж: 999 экз. Цена свободная
Подписано в печать 10.04.2026 г.

Учредитель и издатель
ООО «Эксперты безопасности»

Генеральный директор
Елена Мельникова
+7 (903) 542-75-56
mel8033@yandex.ru

Адрес издателя и редакции
108814, г. Москва, вн.тер.г. пос. Сосенское, п. Коммунарка,
ул. Потаповская роща, д. 4, к. 1, пом. 91, офис 23

Почтовый адрес: 115409, Москва, а/я 20



Сайт: www.securityexp.ru

E-mail: info@securityexp.ru

Телеграм: t.me/securexp

Отпечатано в ОАО «Подольская фабрика офсетной печати»,
142100, Московская обл., г. Подольск, Революционный пр-т, д. 80/42.

Номер заказа 01448-26.

За содержание рекламных материалов редакция ответственности не несёт.

Перепечатка и любое использование материалов возможны
только с письменного разрешения редакции.

Рекламируемые товары подлежат обязательной сертификации в случаях,
предусмотренных законодательством РФ.

При подготовке использованы материалы:
rxhere.com, ru.freerik.com, Агентство городских новостей «Москва»

IV ВСЕРОССИЙСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ ЭКСПЕРТНЫЙ ДИАЛОГ



САМАРА
ОТЕЛЬ «РЕАЛЬЯНС»

2026

17–18 СЕНТЯБРЯ

- ✓ ВСЕ ВИДЫ ТРАНСПОРТА
- ✓ АВТОРИТЕТНЫЕ ЭКСПЕРТЫ
- ✓ ОСТРАЯ ДИСКУССИЯ
- ✓ ВЫЕЗДНЫЕ ПРАКТИКУМЫ
- ✓ ЭКСПОЗИЦИОННАЯ ЗОНА

Организатор:



Информагентство
ЭКСПЕРТЫ
БЕЗОПАСНОСТИ



Подать заявку
на участие



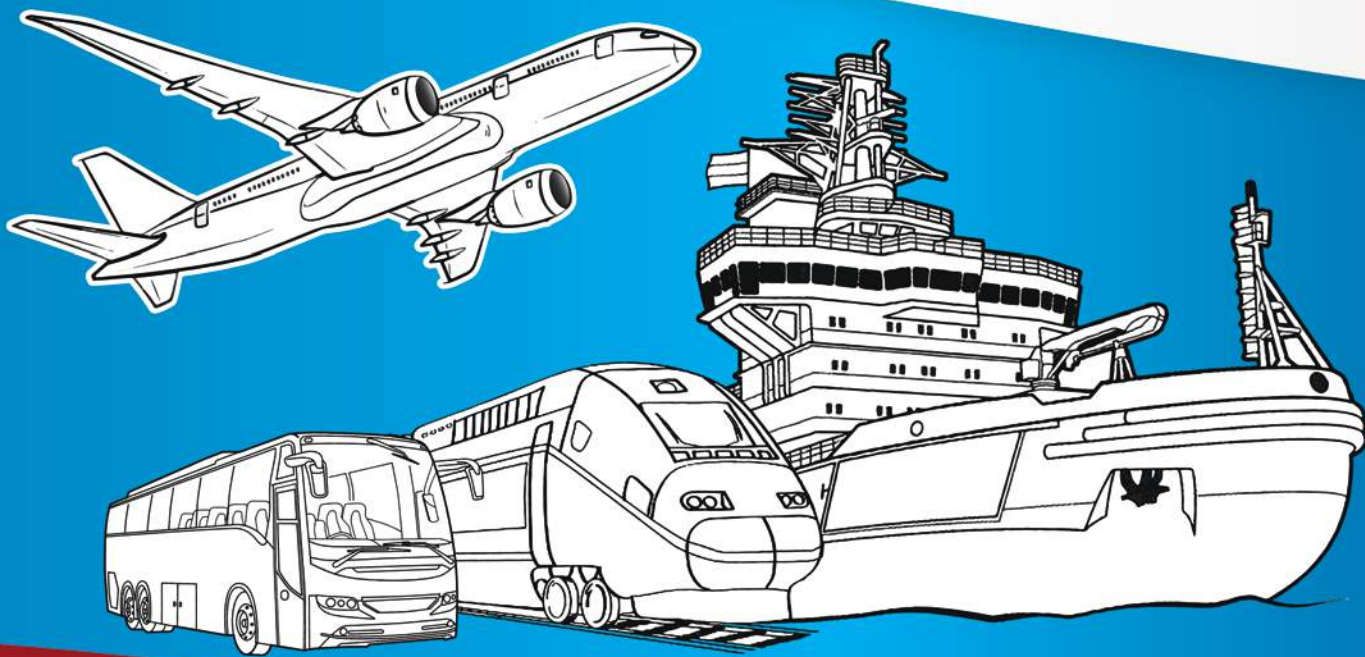
МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ



ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА
ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА

ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА

Безопасность на транспорте — наш главный приоритет!



Основной Транспортная
безопасность

Подписывайтесь, чтобы быть в курсе событий!