

БЕЛГОРОДСКИЙ ЮРИДИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ МВД РОССИИ  
ИМЕНИ И.Д. ПУТИЛИНА

**ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ:  
ИНФОРМАЦИОННОЕ И ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ**

Учебное пособие

Допущено Министерством внутренних дел Российской Федерации  
в качестве учебного пособия  
для курсантов и слушателей образовательных организаций системы МВД России,  
сотрудников органов внутренних дел Российской Федерации

Белгород  
Белгородский юридический институт МВД России  
имени И.Д. Путилина  
2022

УДК 656  
ББК 67.401.113  
Т 65

Печатается по решению  
редакционно-издательского совета  
Бел ЮИ МВД России  
имени И.Д. Путилина

Авторы: *Александров А.Н.*, канд. юрид. наук, доцент; *Жукова П.Н.*, д-р физ.-мат. наук, доцент; *Прокопенко А.Н.*, канд. тех. наук, доцент; *Насонова В.А.*, канд. физ.-мат. наук, доцент; *Тетерюк А.Г.*

**Транспортная безопасность: информационное и техническое обеспечение:** учебное пособие / А. Н. Александров, П. Н. Жукова, А. Н. Прокопенко [и др.]. – Белгород: Белгородский юридический институт МВД России имени И.Д. Путилина, 2022. – 176 с.

ISBN 978-5-91776-414-6

Рецензенты:

**Антонова А.А.**, начальник отдела межведомственного взаимодействия в сфере транспортной безопасности и организационно-методического обеспечения деятельности полиции на метрополитене ГУТ МВД России;

**Михайленко Е.В.**, кандидат физико-математических наук, доцент (Краснодарский университет МВД России);

**Мещерякова Т.В.**, кандидат физико-математических наук (Воронежский институт МВД России);

**Панюшкин Д.Б.**, заместитель начальника УИТ ДИТС и ЗИ МВД России;

**Плотников Г.Г.**, кандидат технических наук (Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя).

В учебном пособии рассматриваются основные положения использования информационного и технического обеспечения деятельности сотрудников полиции, направленные на обеспечение транспортной безопасности. Характеризуются возможные угрозы функционирования транспортного комплекса и требования, предъявляемые к объектам транспортной инфраструктуры. Описываются вопросы информационного обеспечения транспортной безопасности посредством использования автоматизированных информационных систем, в том числе систем видеоаналитики. Даны описание и принципы работы современного досмотрового оборудования.

Предназначено для курсантов и слушателей образовательных организаций системы МВД России, сотрудников органов внутренних дел Российской Федерации.

УДК 656  
ББК 67.401.113

ISBN 978-5-91776-414-6

© Белгородский юридический институт  
МВД России имени И.Д. Путилина, 2022

# СОДЕРЖАНИЕ

<b>Введение.....</b>	<b>4</b>
<b>Глава 1. Понятие транспортной безопасности. Основные направления государственной политики в сфере транспортной безопасности Российской Федерации.....</b>	<b>6</b>
§ 1.1. Понятие транспортной безопасности в Российской Федерации	6
§ 1.2. Основные направления государственной политики в сфере транспортной безопасности Российской Федерации.....	20
<i>Контрольные вопросы.....</i>	<i>31</i>
<b>Глава 2. Информационное обеспечение транспортной безопасности в Российской Федерации.....</b>	<b>32</b>
§ 2.1. Использование автоматизированных информационных систем на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры.....	32
§ 2.2. Единая система информационно-аналитического обеспечения деятельности МВД России и ее применение в деятельности подразделений территориальных органов МВД России на транспорте.....	42
§ 2.3. Автоматизированные информационно-поисковые системы, используемые территориальными органами МВД России на транспорте.....	74
§ 2.4. Автоматизированный информационный банк данных органов внутренних дел, его использование в подразделениях территориальных органов МВД России на транспорте.....	82
<i>Контрольные вопросы.....</i>	<i>94</i>
<b>Глава 3. Техническое обеспечение транспортной безопасности в Российской Федерации.....</b>	<b>95</b>
§ 3.1. Техническое обеспечение для защиты от актов незаконного вмешательства.....	95
§ 3.2. Технические средства досмотра.....	100
§ 3.3. Системы видеонаблюдения, средства контроля и управления доступом.....	114
§ 3.4. Средства связи.....	133
§ 3.5. Средства локализации.....	145
§ 3.6. Техническое обеспечение по защите от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера.....	150
<i>Контрольные вопросы.....</i>	<i>162</i>
<b>Заключение.....</b>	<b>164</b>
<b>Библиографический список.....</b>	<b>165</b>

## ВВЕДЕНИЕ

Транспортный комплекс Российской Федерации представляет собой многоотраслевую сферу деятельности, включающую различные виды железнодорожного, автомобильного, морского, речного, трубопроводного, воздушного, промышленного и городского транспорта и обслуживающие их объекты транспортной инфраструктуры.

Правовая категория «транспортная безопасность» впервые на законодательном уровне была закреплена в Федеральном законе от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»<sup>1</sup>. Изучение сущности и содержания данного понятия позволяет говорить о комплексности и многогранности деятельности по обеспечению транспортной безопасности, которая возлагается на хозяйствующих субъектов, государственные органы и органы местного самоуправления. В связи с этим государственное регулирование транспортной деятельности является объективной необходимостью<sup>2</sup>, при этом особое внимание должно быть уделено вопросам обеспечения безопасности на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры.

Обеспечением безопасности на транспорте в рамках своей компетенции занимаются правоохранительные и иные, уполномоченные Правительством Российской Федерации, органы исполнительной власти, а также специализированные организации в области обеспечения транспортной безопасности (аккредитованные юридические лица). К числу таких органов относятся: ФСБ России, МВД России, Минтранс России, органы прокуратуры Российской Федерации и т.п.<sup>3</sup> Для дальнейшей эффективной работы в данном направлении требуется построение единой правовой и организационной системы, способной осуществлять координирующую функцию деятельности всех компетентных органов по реализации государственной политики в сфере транспортной безопасности.

Одним из основных направлений повышения обеспечения транспортной безопасности является совершенствование информационного обеспечения деятельности правоохранительных органов. В МВД России за последние 25 лет была создана одна из самых развитых телекоммуникационных систем, современных средств связи и автоматизации. Техническое оснащение деятельности МВД России является соответствующим мировому уровню. Информационное обеспечение деятельности ОВД на транспорте является одним из наиболее приоритетных вопросов развития МВД России.

Необходимо отметить, что безопасность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств является комплексной задачей и предполагает решение целого ряда задач, которые объединяются по двум направлениям.

---

<sup>1</sup> О транспортной безопасности: Федеральный закон от 09.12.2007 № 16-ФЗ (ред. от 02.12.2019) // Собрание законодательства Российской Федерации. 2007. № 7. Ст. 837.

<sup>2</sup> Соловьева Т.Л. Некоторые аспекты государственного регулирования деятельности на транспорте // Транспортное право. 2013. № 1. С. 20–23.

<sup>3</sup> Транспортная безопасность: учебник / А.Н. Александров, А.В. Гундаров, П.Н. Жукова [и др.]; под ред. И.Ф. Амельчакова. – Белгород: Бел ЮИ МВД России имени И.Д. Путилина, 2017. – 326 с.

Первым направлением обеспечения безопасности является проведение досмотровых мероприятий пассажиров, багажа и грузов – обследование с целью обнаружения устройств, предметов и веществ, запрещенных или ограниченных на перемещение. Ко второму направлению обеспечения безопасности относится реализация инженерно-технических решений в области безопасности: охрана периметра, организация и осуществление пропускного и внутриобъектного режима, системы видеонаблюдения, видеоаналитики, биометрии.

Для решения указанных задач объекты транспортной инфраструктуры оборудуются техническими средствами и информационными технологиями обеспечения безопасности. Это осуществляется владельцами объектов транспортной инфраструктуры и обслуживается частными охранными предприятиями. Сотрудники органов внутренних дел на транспорте не осуществляют непосредственный досмотр или обслуживание систем видеонаблюдения. Однако они принимают непосредственное участие в дальнейших правоохранительных мероприятиях, основанных на полученной информации. Соответственно сотрудники полиции на транспорте должны знать, как работают технические устройства и программное обеспечение и какие задачи они позволяют решить.

Кроме взаимодействия со службами обеспечения безопасности объектов транспортной инфраструктуры органы внутренних дел на транспорте осуществляют самостоятельную деятельность по предотвращению, раскрытию и расследованию преступлений. Эта деятельность требует специализированного информационного обеспечения с использованием автоматизированных информационно-поисковых систем оперативно-разыскного назначения.

Первая глава настоящего учебного пособия раскрывает основные направления государственной политики Российской Федерации в сфере транспортной безопасности через призму задач, стоящих перед системой компетентных органов по обеспечению и надзору за транспортной безопасностью.

Вторая глава посвящена информационному обеспечению деятельности правоохранительных органов при выполнении функций по обеспечению транспортной безопасности. Информационные ресурсы в современном мире являются основополагающими при организации деятельности любой организации, в том числе и профессиональной деятельности полиции. В главе рассматриваются структура и возможности, предоставляемые единой системой информационно-аналитического обеспечения деятельности МВД России, а также существующих автоматизированных систем.

В третьей главе учебного пособия представлено техническое обеспечение транспортной безопасности. В главе рассмотрено назначение и функционал современного досмотрового оборудования, приведены примеры и назначение систем видеонаблюдения и видеоаналитики, используемые для обеспечения транспортной безопасности.

# ГЛАВА 1. ПОНЯТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ. ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

## § 1.1. Понятие транспортной безопасности в Российской Федерации

Понятие «транспортная безопасность» впервые получило нормативное закрепление в постановлении Правительства Российской Федерации от 11 июня 2004 г. № 274 «Вопросы Министерства транспорта Российской Федерации»<sup>4</sup>, где транспортная безопасность была определена одним из основных вопросов, по которым Минтранс России самостоятельно осуществляет нормативное правовое регулирование, а также разрабатывает и вносит в Правительство Российской Федерации проекты федеральных законов, актов Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации<sup>5</sup>.

Сущность и содержание понятия «транспортная безопасность», его теоретическое и прикладное значение как юридической конструкции сразу привлекли к себе внимание исследователей<sup>6</sup>.

В соответствии со ст. 1 Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (далее – ФЗ «О транспортной безопасности») под термином «**транспортная безопасность**» понимается состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства. Законодатель также раскрывает и понятие акта незаконного вмешательства. Для раскрытия содержания и сущности понятия транспортной безопасности принципиальное значение имеет уяснение смысловой конструкции «состояние защищенности», которая подразумевает вероятность защищенности, при этом полная вероятность (стоцентная) является идеальным состоянием, к которому субъекты стремятся.

К основным **целям** транспортной безопасности относятся:

- обеспечение устойчивого и безопасного функционирования транспортного комплекса, а также защита интересов личности, общества и государства в сфере транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства (далее – АНВ);
- содействие внедрению современных технологий и стандартов;

---

<sup>4</sup> Вопросы Министерства транспорта Российской Федерации: постановление Правительства Российской Федерации от 11.06.2004 № 274 (ред. от 06.03.2020) // Собрание законодательства Российской Федерации. 2004. № 24. Ст. 2429.

<sup>5</sup> Салеев В.Н. Транспортная безопасность – категория экономическая // Транспортная безопасность и технологии. 2004. № 1. С. 106–107.

<sup>6</sup> Кокорев И.Г. Система транспортной безопасности – составная часть Транспортной стратегии России // Транспортная безопасность и технологии. 2004. № 1. С. 16; Салеев В.Н. Указ. раб.; Сулакшин С.С., Вилисов М.В., Жукова А.В. Нормативные правовые проблемы обеспечения транспортной безопасности Российской Федерации / Проблемы нормативно-правового регулирования транспортной безопасности. – Москва: Научный эксперт, 2004. С. 3–20.

– гармонизация российского законодательства с международными нормативными правовыми актами. Гармонизация предполагает, как минимум отсутствие противоречий, отсутствие которых может достигаться использованием единых принципов, при которых отечественное законодательство может дополнять, либо уточнять международные нормативные правовые акты.

Исходя из поставленных целей, законодателем сформулированы задачи обеспечения транспортной безопасности, порядок и условия выполнения которых подробно урегулированы действующим законодательством, к ним относятся:

- нормативное правовое регулирование в области обеспечения транспортной безопасности;
- определение угроз совершения актов незаконного вмешательства;
- оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств (далее – ОТИ и ТС);
- категорирование ОТИ и ТС;
- разработка и реализация требований по обеспечению транспортной безопасности;
- разработка и реализация мер по обеспечению транспортной безопасности;
- подготовка и аттестация сил обеспечения транспортной безопасности;
- осуществление контроля и надзора в области обеспечения транспортной безопасности;
- информационное, материально-техническое и научно-техническое обеспечение транспортной безопасности;
- сертификация технических средств обеспечения транспортной безопасности.

В области обеспечения транспортной безопасности нормативное правовое регулирование предусматривает:

- становление соответствующего правового режима функционирования транспорта и ОТИ;
- установление комплекса технических регламентов и стандартов в сфере функционирования транспорта и ОТИ;
- установление разрешительной системы функционирования транспорта и ОТИ;
- осуществление контрольно-надзорной деятельности за функционированием транспорта и ОТИ;
- установление мер юридической ответственности за нарушение порядка эксплуатации транспорта и ОТИ;
- защиту транспорта и ОТИ от незаконного вмешательства и актов терроризма;
- защиту транспорта и ОТИ с помощью страхования.

Для своевременного реагирования и научного обоснования снижения потерь в сфере транспортной безопасности, необходимо совершенствовать материально-техническое и научно-техническое обеспечение ОТИ и ТС.

К числу **основных принципов** обеспечения транспортной безопасности следует отнести:

- законность;
- соблюдение баланса интересов личности, общества и государства;
- взаимную ответственность личности, общества и государства в области обеспечения транспортной безопасности;
- непрерывность;
- интеграцию в международные системы безопасности;
- взаимодействие субъектов транспортной инфраструктуры, органов государственной власти и органов местного самоуправления.

Транспортная безопасность ОТИ и ТС обеспечивается в первую очередь хозяйствующими субъектами при участии федеральных органов исполнительной власти и определяется федеральными законами и нормативными правовыми актами Правительства Российской Федерации.

Обеспечение и соблюдение баланса жизненно важных интересов личности, общества и государства как общего принципа обеспечения безопасности состоит в том, чтобы безопасность являлась общим интересом и для государства, и для общества, и для личности. Однако общий интерес в обеспечении безопасности не может быть простой суммой личных интересов. Он должен быть сформулирован таким образом, чтобы каждый субъект в той или иной мере был заинтересован в его реализации.

Как принцип обеспечения безопасности взаимная ответственность личности, общества и государства в области обеспечения транспортной безопасности вытекает из принципа соблюдения баланса жизненно важных интересов личности, общества и государства.

Непрерывность обеспечения транспортной безопасности подразумевает цикл планирования и предполагает увеличение частоты принятия и пересмотра плановых решений, придавая им скользящий характер и обеспечивая разработку комплекса мероприятий в режиме реального времени и в контексте выбранного стратегического направления. Благодаря механизму непрерывности пересмотра плановых решений этот метод позволяет обеспечивать постоянный мониторинг текущей ситуации в транспортном комплексе, создавая условия руководству более адекватно и своевременно оценивать и формировать ее модели в целом в любой необходимый момент времени.

В решении транспортных проблем, связанных с обеспечением межгосударственных экономических, культурных и иных связей, ведущая роль принадлежит интеграции транспортной безопасности в международные системы безопасности. Это обусловлено целесообразностью создания международной транспортной инфраструктуры, имеющей согласованные технические параметры и обеспечивающей применение совместимых технологий перевозок как основы интеграции национальных транспортных систем в мировую транспортную систему. Именно международные отношения обеспечили дальнейшее развитие логистических подходов к системам транспортировки и, как результат, привели к созданию транспортных коридоров на наиболее значимых направлениях движения потоков грузов и пассажиров.

В вопросе обеспечения транспортной безопасности взаимодействие субъектов транспортной инфраструктуры, органов государственной власти и орга-

нов местного самоуправления регламентированы нормативными правовыми актами.

В соответствии с Федеральным законом «О транспортной безопасности» при изучении дисциплины «Транспортная безопасность» используются следующие **основные понятия и определения**:

**Акт незаконного вмешательства** – противоправное действие (бездействие), в том числе террористический акт, угрожающее безопасной деятельности транспортного комплекса, повлекшее за собой причинение вреда жизни и здоровью людей, материальный ущерб либо создавшее угрозу наступления таких последствий.

**Зона транспортной безопасности** – объект транспортной инфраструктуры, его часть (наземная, подземная, воздушная, надводная), транспортное средство, его часть, для которых в соответствии с требованиями по обеспечению транспортной безопасности устанавливается особый режим прохода (проезда) физических лиц (транспортных средств) и проноса (провоза) грузов, багажа, ручной клади, личных вещей либо перемещения животных.

**Соблюдение транспортной безопасности** – выполнение физическими лицами, следующими либо находящимися на объектах транспортной инфраструктуры или транспортных средствах, требований, установленных Правительством Российской Федерации.

**Аттестация сил обеспечения транспортной безопасности** – установление соответствия знаний, умений, навыков сил обеспечения транспортной безопасности, личностных (психофизиологических) качеств, уровня физической подготовки отдельных категорий сил обеспечения транспортной безопасности требованиям законодательства Российской Федерации о транспортной безопасности в целях принятия субъектом транспортной инфраструктуры решения о допуске (невозможности допуска) сил обеспечения транспортной безопасности к выполнению работы, непосредственно связанной с обеспечением транспортной безопасности, либо об отстранении от выполнения такой работы.

**Аттестующие организации** – юридические лица, аккредитованные компетентными органами в области обеспечения транспортной безопасности в порядке, определяемом Правительством Российской Федерации по представлению федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, согласованному с федеральным органом исполнительной власти в области обеспечения безопасности Российской Федерации, федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел, для обработки персональных данных отдельных категорий лиц, принимаемых на работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности, или осуществляющих такую работу, в целях проверки субъектом транспортной инфраструктуры сведений, предусмотренных п.п. 1–7 ч. 1 ст. 10 ФЗ «О транспортной безопасности», а также для принятия органами аттестации решения об аттестации сил обеспечения транспортной безопасности.

**Категорирование объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств** – отнесение их к определенным категориям с учетом степени угрозы совершения акта незаконного вмешательства и его возможных последствий. Согласно ст. 6 ФЗ «О транспортной безопасности» объекты транспортной инфраструктуры подлежат обязательному категорированию в соответствии с порядком и количеством категорий, установленных Правительством Российской Федерации, при этом критерии категорирования объектов транспортной инфраструктуры устанавливаются в Порядке<sup>7</sup>, определяемом Минтрансом России.

**Компетентные органы в области обеспечения транспортной безопасности** – федеральные органы исполнительной власти, уполномоченные Правительством Российской Федерации осуществлять функции по оказанию государственных услуг в области обеспечения транспортной безопасности.

**Обеспечение транспортной безопасности** – реализация определяемой государством системы правовых, экономических, организационных и иных мер в сфере транспортного комплекса, соответствующих угрозам совершения актов незаконного вмешательства.

**Объекты транспортной инфраструктуры** – технологический комплекс, включающий в себя:

- а) железнодорожные, автомобильные вокзалы и станции;
- б) метрополитены;
- в) тоннели, эстакады, мосты;
- г) морские терминалы, акватории морских портов;
- д) порты, которые расположены на внутренних водных путях и в которых осуществляются посадка (высадка) пассажиров и (или) перевалка грузов повышенной опасности на основании специальных разрешений, выдаваемых в порядке, устанавливаемом Правительством Российской Федерации по представлению федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области обеспечения безопасности Российской Федерации, федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативному правовому регулированию в сфере внутренних дел, судоходные гидротехнические сооружения;
- е) расположенные во внутренних морских водах, в территориальном море, исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе Российской Федерации искусственные острова, установки, сооружения;
- ж) аэродромы, аэропорты, объекты систем связи, навигации и управления движением транспортных средств;
- з) участки автомобильных дорог, железнодорожных и внутренних водных путей, вертодромы, посадочные площадки, а также иные обеспечивающие

---

<sup>7</sup> О Порядке установления количества категорий и критериев категорирования объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств компетентными органами в области обеспечения транспортной безопасности: приказ Минтранса России от 21.02.2011 № 62 (ред. от 10.10.2013) // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2011. № 15.

функционирование транспортного комплекса здания, сооружения, устройства и оборудование, определяемые Правительством Российской Федерации;

**Органы аттестации** – компетентные органы в области обеспечения транспортной безопасности, их территориальные подразделения, а также организации, находящиеся в ведении компетентных органов в области обеспечения транспортной безопасности и уполномоченные ими на аттестацию сил обеспечения транспортной безопасности.

**Оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств** – определение степени защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от угроз совершения актов незаконного вмешательства.

**Оценка охраны морского судна и портового средства** – определение степени защищенности морского судна, акватории морского порта, морского терминала, проведенное в соответствии с требованиями международных договоров Российской Федерации в области охраны судов и портовых средств.

**Программа обеспечения авиационной безопасности** – предусмотренный международными стандартами Международной организации гражданской авиации в области защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства комплекс мер по обеспечению авиационной безопасности воздушных судов и аэропортов, аэродромов.

**Перевозчик** – юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, принявшие на себя обязанность доставить пассажира, вверенный им отправителем груз, багаж, грузобагаж из пункта отправления в пункт назначения, а также выдать груз, багаж, грузобагаж уполномоченному на его получение лицу (получателю).

**Подразделения транспортной безопасности** – осуществляющие защиту объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства (в том числе на основании договора с субъектом транспортной инфраструктуры) подразделения ведомственной охраны федеральных органов исполнительной власти в области транспорта и (или) аккредитованные для этой цели в установленном порядке юридические лица.

**Силы обеспечения транспортной безопасности** – лица, ответственные за обеспечение транспортной безопасности в субъекте транспортной инфраструктуры, на объекте транспортной инфраструктуры, транспортном средстве, включая персонал субъекта транспортной инфраструктуры или подразделения транспортной безопасности, непосредственно связанный с обеспечением транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры или транспортных средств.

**Грузы повышенной опасности** – опасные грузы, отнесенные Правительством Российской Федерации к грузам, представляющим повышенную опасность для жизни и здоровья людей и для окружающей среды.

**Специализированные организации в области обеспечения транспортной безопасности** – юридические лица, аккредитованные компетентными органами в области обеспечения транспортной безопасности в порядке, устанавливаемом Правительством Российской Федерации, для проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

**Субъекты транспортной инфраструктуры** – юридические лица, индивидуальные предприниматели и физические лица, являющиеся собственниками объектов транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средств или использующие их на ином законном основании.

**Транспортные средства** – устройства, предназначенные для перевозки физических лиц, грузов, багажа, ручной клади, личных вещей, животных или оборудования, установленных на указанных транспортных средствах устройств, в значениях, определенных транспортными кодексами и уставами, и включающие в себя:

а) транспортные средства автомобильного транспорта, используемые для регулярной перевозки пассажиров и багажа или перевозки пассажиров и багажа по заказу либо используемые для перевозки опасных грузов, на осуществление которой требуется специальное разрешение;

б) воздушные суда коммерческой гражданской авиации;

в) воздушные суда авиации общего назначения, определяемые Правительством Российской Федерации по представлению федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, согласованному с федеральным органом исполнительной власти в области обеспечения безопасности Российской Федерации, федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел;

г) суда, используемые в целях торгового мореплавания (морские суда), за исключением прогулочных судов, спортивных парусных судов, а также искусственных установок и сооружений, которые созданы на основе морских плавучих платформ и особенности защиты которых от актов незаконного вмешательства устанавливаются в соответствии со ст. 12.3 ФЗ «О транспортной безопасности»;

д) суда, используемые на внутренних водных путях для перевозки пассажиров, за исключением прогулочных судов, спортивных парусных судов, и (или) для перевозки грузов повышенной опасности, допускаемых к перевозке по специальным разрешениям в порядке, устанавливаемом Правительством Российской Федерации по представлению федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, согласованному с федеральным органом исполнительной власти в области обеспечения безопасности Российской Федерации, федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел;

е) железнодорожный подвижной состав, осуществляющий перевозку пассажиров и (или) грузов повышенной опасности, допускаемых к перевозке по специальным разрешениям в порядке, устанавливаемом Правительством Российской Федерации по представлению федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, согласованному с федеральным органом исполнительной власти в области обеспечения безопас-

ности Российской Федерации, федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел;

ж) транспортные средства городского наземного электрического транспорта;

**Транспортный комплекс** – объекты и субъекты транспортной инфраструктуры, транспортные средства.

**Уровень безопасности** – степень защищенности транспортного комплекса, соответствующая степени угрозы совершения акта незаконного вмешательства.

В соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 31 марта 2010 г. № 403 в Российской Федерации была создана комплексная система обеспечения безопасности населения на транспорте<sup>8</sup>.

Создание комплексной системы осуществлялось путем реализации взаимосвязанных мероприятий в сфере транспортного комплекса, адекватных угрозам совершения АНВ, в том числе террористической направленности, а также путем решения задач по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера на транспорте в рамках единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций.

Данная программа обеспечения безопасности населения на транспорте определяет: принципы создания комплексной системы; порядок реализации Программы; ее ресурсное обеспечение; ответственных исполнителей; результативность и эффективность использования ресурсов, выделяемых на ее реализацию.

Программа представляет собой комплекс мероприятий, направленных на реализацию задач, обеспечивающих формирование, развертывание, функционирование и развитие комплексной системы. Программа реализуется в рамках приоритетного направления деятельности Правительства Российской Федерации по обеспечению национальной безопасности.

Понятие АНВ является основополагающим, вокруг которого законодателем формируется комплекс мер правового характера, направленных на обеспечение транспортной безопасности и является юридическим фактом, так как влечет за собой определенные правовые последствия.

Виды правонарушений, являющихся по своей природе АНВ, различаются по своей отраслевой принадлежности и могут быть уголовными преступлениями, административными проступками и гражданскими правонарушениями.

Уголовный кодекс Российской Федерации (далее – УК РФ)<sup>9</sup> предусматривает широкий спектр преступлений, обладающих признаками вмешательства в безопасную деятельность транспортного комплекса. Например, преступления, предусмотренные главами 24 «Преступления против общественной безопасности» и 27 «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта» УК РФ, ст. 205 «Террористический акт», ст. 211 «Угон судна воздушно-

---

<sup>8</sup> О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте: Указ Президента Российской Федерации от 31.03.2010 № 403 // Российская газета. 2010. № 70.

<sup>9</sup> Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ (ред. от 07.04.2020) // Собрание законодательства Российской Федерации. 1996. № 25. Ст. 2954.

го или водного транспорта либо железнодорожного подвижного состава», ст. 213 «Хулиганство», ст. 214 «Вандализм», ст. 227 «Пиратство», ст. 263 «Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена», ст. 263.1 «Нарушение требований в области транспортной безопасности», ст. 266 «Недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями», ст. 268 «Нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта», ст. 267 «Приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения» и др.

К другим примерам незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры, преследуемого уголовным законодательством, можно отнести кражи (ст. 158 УК РФ), например, деталей верхнего строения пути, средств сигнализации и связи, других узлов и агрегатов железнодорожного транспорта, похищение которых, безусловно, влияет на безопасное функционирование объектов транспорта.

Административное правонарушение также признается противоправным виновным действием (бездействием) физического или юридического лица, за которое Кодексом об административных правонарушениях Российской Федерации (далее – КоАП РФ)<sup>10</sup> или законами субъектов Российской Федерации об административных правонарушениях установлена административная ответственность (ст. 2.1 КоАП РФ).

Глава 11 КоАП РФ, рассматривающая административные правонарушения на транспорте, содержит ряд статей, которые в той или иной степени отражают признаки незаконного вмешательства в безопасное функционирование транспортных объектов.

Так, например, ч. 1 ст. 11.1 КоАП РФ предусматривает административную ответственность за повреждение железнодорожного пути, сооружений и устройств сигнализации или связи либо другого транспортного оборудования, сбрасывание на железнодорожные пути или оставление на них предметов, которые могут вызывать нарушение движения поездов.

Статьи 11.3 и 11.6 КоАП РФ предусматривают административную ответственность за действия, угрожающие безопасности движения на воздушном и водном транспорте, и др. Например, привлечение к административной ответственности гражданина, который незаконно проник на охраняемую территорию аэропорта и поднялся на борт воздушного судна, где был задержан сотрудниками полиции и службы авиационной безопасности аэропорта. Несмотря на то, что его действия не повлекли причинение вреда жизни, здоровью людей или материальный ущерб, они создавали угрозу наступления таких последствий, а также нарушали установленный режим безопасной деятельности служб аэропорта и эксплуатации воздушного судна.

Кроме того, признаки незаконного вмешательства в работу транспорта содержит также ряд статей гл. 12 КоАП РФ «Административные правонаруше-

---

<sup>10</sup> Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 01.04.2020) // Российская газета. 2001. № 256.

ния в области дорожного движения» (ст. 12.10 КоАП РФ «Нарушение правил движения через железнодорожные пути», 12.33 КоАП РФ «Повреждение дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений» и др.).

Гражданское правонарушение, связанное с незаконным вмешательством в безопасную работу транспорта, как правило, представляет собой деликт, т.е. причинение внедоговорного вреда имуществу, жизни или здоровью определенных лиц, и, как правило, связано с совершением уголовного преступления или административного проступка. В частности, совершение краж определенных видов дорожного имущества или повреждение дорожных сооружений является не только преступлением или административным проступком, но и гражданско-правовым деликтом, требующим от транспортных организаций отвлечения материальных ресурсов на восстановление поврежденного имущества. Это может негативно отражаться на деятельности транспортных организаций и их способности обеспечивать транспортную безопасность.

В случаях противоправного вмешательства в устойчивую и безопасную работу транспорта могут применяться также и такие гражданско-правовые санкции, которые не являются мерами гражданско-правовой ответственности, а носят превентивный характер. Одной из наиболее применимых в данной сфере представляется ст. 1065 Гражданского кодекса Российской Федерации<sup>11</sup>.

Определение угроз совершения АНВ заключается в установлении причин и возможности совершения АНВ на ОТИ и ТС.

Порядок проведения работ по оценке уязвимости ОТИ и ТС устанавливается федеральным органом исполнительной власти, который осуществляет функции по выработке государственной политики и нормативному правовому регулированию в сфере транспорта. Оценка уязвимости ОТИ и ТС с учетом требований по обеспечению транспортной безопасности субъектом транспортной инфраструктуры в области обеспечения транспортной безопасности проводится самостоятельно или с привлечением специализированной организации.

Категорирование ОТИ и ТС осуществляется компетентным органом в области обеспечения транспортной безопасности.

Разработка требований по обеспечению транспортной безопасности ОТИ по видам транспорта необходима для выработки государственной политики и нормативно-правового регулирования в сфере внутренних дел, а их реализация утверждается компетентными органами в области обеспечения транспортной безопасности. Реализация требований обеспечения транспортной безопасности ОТИ и ТС осуществляется поэтапно. Количество этапов реализации, требований и сроки их реализации определяются соответствующим планом обеспечения транспортной безопасности.

Согласно результатам проведенной оценки уязвимости ОТИ и ТС, субъекты транспортной инфраструктуры разрабатывают меры обеспечения транспортной безопасности ОТИ и ТС. Затем, не позднее трех месяцев со дня утверждения результатов оценки уязвимости, их направляют на утверждение в ком-

---

<sup>11</sup> Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 № 14-ФЗ (ред. от 18.03.2019, с изм. от 03.07.2019) // Собрание законодательства Российской Федерации. 1996. № 5. Ст. 410.

петентные органы в области обеспечения транспортной безопасности. Порядок разработки указанных мер устанавливается федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта.

Полномочия по организации и проведению контроля и надзора за обеспечением транспортной безопасности (контрольные и надзорные функции) возлагаются на Федеральную службу по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор) и его территориальные органы<sup>12</sup>.

Кроме этого, в целях информационного обеспечения транспортной безопасности на территории Российской Федерации создаются государственные информационные системы и ресурсы, целью функционирования которых являются создание, накопление, обработка и систематизация сведений о деятельности и мерах, принимаемых уполномоченными федеральными органами исполнительной власти в рассматриваемой сфере.

В состав мероприятий указанной программы по приоритетному направлению «Создание системы информационного обеспечения безопасности населения на транспорте, интегрирующей информационные ресурсы органов исполнительной власти всех уровней в области обеспечения транспортной безопасности в единое защищенное закрытое информационное пространство» включены мероприятия по созданию Единой государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности.

Являясь собственностью Российской Федерации, Единая государственная информационная система обеспечения транспортной безопасности (далее – ЕГИС ОТБ) предназначена для осуществления мер по обеспечению транспортной безопасности федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере информационных технологий и связи.

Защита от террористических актов на транспорте предполагает разработку различных технологий, позволяющих быстро и эффективно предотвращать такого рода явления. Практика показала, что степень защищенности транспортного объекта зависит от применения как можно более широкого спектра научно-практических методик, охватывающих различные области человеческих знаний. Посредством применения только досмотровой техники невозможно решить проблему выявления потенциального террориста.

Наряду с развитием технических средств необходимо учитывать и другую сторону данной проблемы, а именно, возможности предотвращения АНВ посредством тестирования пассажиров. Опыт осуществления защиты от АНВ на транспорте свидетельствует, что посредством применения только различной досмотровой техники невозможно решить проблему выявления потенциального террориста. Эти обстоятельства диктуют необходимость поиска и других возможных направлений защиты от АНВ в отраслях транспортного комплекса.

---

<sup>12</sup> Об утверждении Положения о Федеральной службе по надзору в сфере транспорта: постановление Правительства Российской Федерации от 30.07.2004 № 398 (ред. от 31.08.2019) // Российская газета. 2004. № 169.

Учитывая, что понятие транспортной безопасности определено законодателем как состояние защищенности объектов транспорта и транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства (ст. 4 ФЗ «О транспортной безопасности»), которое должно достигаться в результате целенаправленной деятельности, то сразу же возникает вопрос, кто должен осуществлять деятельность по обеспечению транспортной безопасности и кто должен нести ответственность за необеспечение или ненадлежащее обеспечение транспортной безопасности?

Ответ на этот вопрос и определяет понятие субъекта транспортной безопасности, хотя корректнее будет говорить о субъекте обеспечения транспортной безопасности. Под обеспечением транспортной безопасности понимается реализация определяемой государством системы правовых, экономических, организационных и иных мер в сфере транспортного комплекса, соответствующих угрозам совершения актов незаконного вмешательства.

Соответственно, определение круга субъектов обеспечения транспортной безопасности будет зависеть от того, какую функцию субъекта транспортной безопасности возьмет на себя само государство. Для любого государства как субъекта обеспечения транспортной безопасности можно выделить два способа выполнения указанной деятельности:

– первый – транспортная безопасность обеспечивается только государственными органами, остальные организации и граждане оказывают им содействие. То есть деятельность по обеспечению транспортной безопасности возможно охарактеризовать как одно из направлений правоохранительной деятельности государства, субъектом которой, соответственно, должно выступать само государство посредством возложения определенных обязанностей на должностных лиц правоохранительных органов. В качестве примера можно привести исторический период Советского Союза, когда весь транспортный комплекс находился в государственной собственности и, соответственно, обеспечение безопасности на нем осуществлялось правоохранительными органами. Историческим подтверждением тому может послужить тот факт, что в 1971 году после чрезвычайных происшествий на воздушном транспорте<sup>13</sup>, связанных с незаконным вмешательством в деятельность гражданской авиации, Указом Президиума Верховного Совета СССР «О внесении дополнения в Воздушный кодекс Союза ССР»<sup>14</sup> было принято решение о создании на объектах воздушного транспорта специальных подразделений. Во исполнение распоряжения в соответствии приказом МВД СССР<sup>15</sup> были созданы подразделения милиции и следствия на воздушном транспорте, которые наряду с охраной общественного порядка обеспечивали авиационную безопасность;

---

<sup>13</sup> Коробейников Д. Мертва по прибытии // «Правда.RU» от 28.11.2003.

<sup>14</sup> О внесении дополнения в Воздушный кодекс Союза ССР: Указ Президиума Верховного Совета СССР // Ведомости Верховного Совета СССР. 1971. № 13. Ст. 1345.

<sup>15</sup> Приказ МВД СССР от 02.07.1971 № 406 «О создании подразделений милиции и следствия на воздушном транспорте» (утратил силу).

– второй способ заключается в том, что определенные функции по обеспечению транспортной безопасности государство передает субъектам транспортной инфраструктуры, то есть собственникам и владельцам (в основном представителям коммерческих структур), а за собой оставляет контрольные функции. Государство при этом не перестает быть субъектом обеспечения транспортной безопасности.

Таким образом, в качестве компетентных органов в области обеспечения транспортной безопасности законодатель определяет федеральные органы исполнительной власти, уполномоченные Правительством Российской Федерации осуществлять функции по оказанию государственных услуг в области обеспечения транспортной безопасности. Схематически деятельность компетентных органов в области обеспечения транспортной безопасности можно представить следующим образом (см. рис. 1.1).

Наряду с государством субъектом обеспечения транспортной безопасности является собственник или владелец транспортного комплекса, на которого законодателем, с одной стороны, возложена обязанность обеспечения транспортной безопасности, а с другой стороны на него возложена и ответственность за неисполнения обязанностей по обеспечению транспортной безопасности.

Таким образом, обеспечение транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств возлагается на субъекты транспортной инфраструктуры, к которым согласно ст. 1 ФЗ «О транспортной безопасности» относятся юридические и физические лица, являющиеся собственниками объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств или использующие их на ином законном основании.

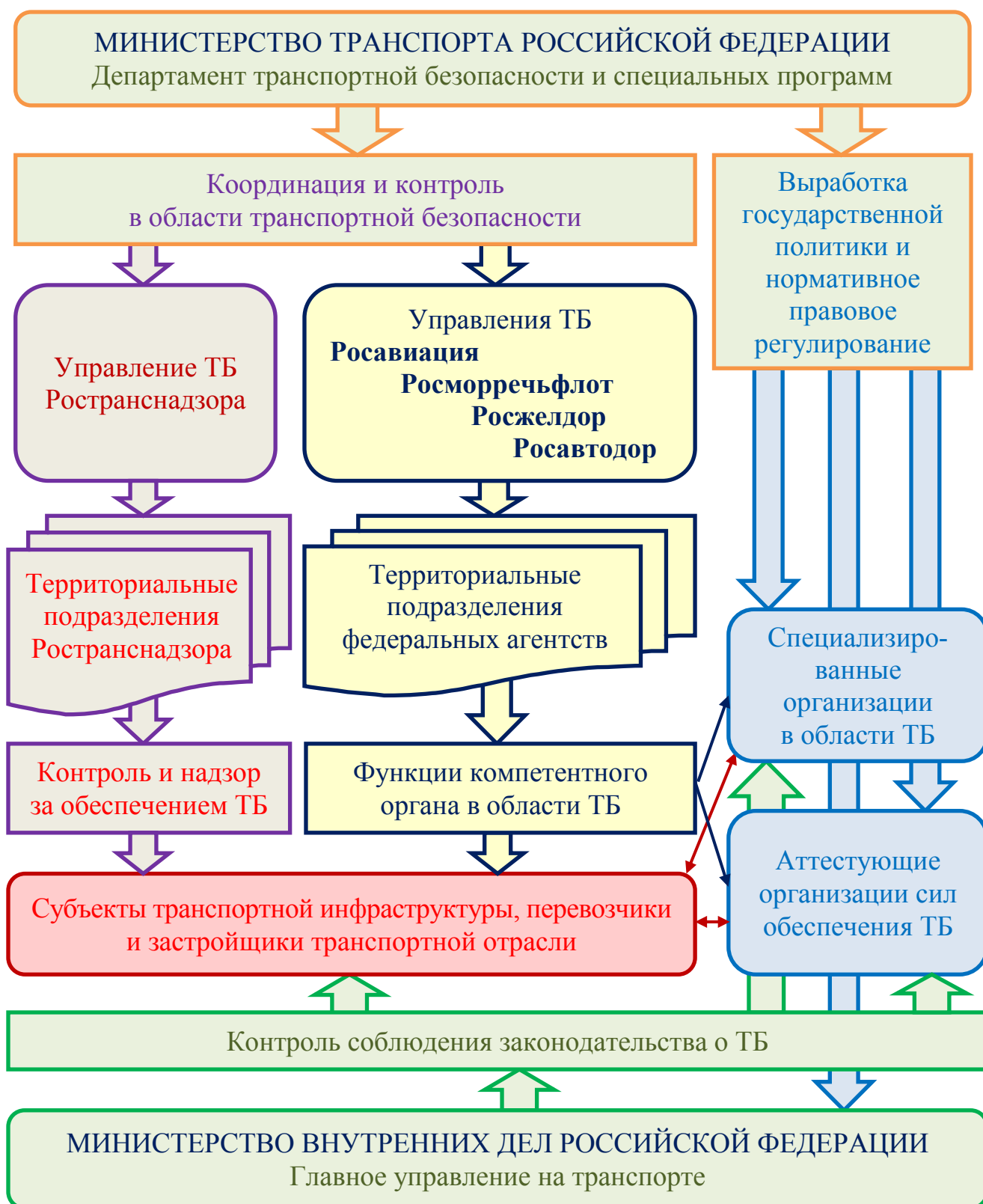


Рис. 1.1. Механизм деятельности компетентных органов в области обеспечения транспортной безопасности

## § 1.2. Основные направления государственной политики в сфере транспортной безопасности Российской Федерации

**Государственная политика** – это целенаправленная деятельность органов государственной власти по решению общественных проблем, достижению и реализации общезначимых целей и развитию общества или его отдельных сфер. Она является средством, позволяющим государству достичь определенных целей в конкретной области, используя правовые, экономические, административные методы воздействия, опираясь на ресурсы, которые имеются в его распоряжении<sup>16</sup>.

Содержание государственной политики составляет совокупность целей, задач, приоритетов развития, программ, которые разрабатывают и реализуют органы государственной власти с привлечением институтов гражданского общества. Процесс формирования и реализации государственной политики называется политическим циклом и включает несколько этапов. Содержание первого этапа (инициирование политики) составляют анализ ситуации, определение приоритетных общественных проблем, принятие решения о разработке политики в конкретной сфере, определение основных ее целей и направлений. Второй этап (разработка политики) включает разработку целевых программ, их согласование, принятие официального документа о политике, программа, которая содержит источник финансирования. На третьем этапе (выполнение политики) происходит непосредственная реализация политики программы, осуществляются мониторинг и контроль. Четвертый этап (оценка политики) составляет оценка результатов и последствий.

Государственная политика осуществляется в отношении многонационального народа Российской Федерации, отдельных социальных групп и каждого ее гражданина. Федеральные и региональные государственные органы, органы местного самоуправления, профессиональные юридические сообщества и общественные объединения юристов, а также другие организации во взаимодействии между собой участвуют в реализации государственной политики. Государственная политика осуществляется в тесном взаимодействии со структурами гражданского общества. Государство поддерживает в форме социального партнерства деятельность негосударственных организаций, которая способствует достижению целей государственной политики.

### **Целями являются:**

- формирование в обществе устойчивого уважения к закону и преодоление правового нигилизма;
- повышение уровня правовой культуры граждан, включая уровень осведомленности и юридической грамотности;
- создание системы стимулов к законопослушанию как основной модели социального поведения;

---

<sup>16</sup> Лобанов В.В. Государственное управление и общественная политика: учебное пособие. – Санкт-Петербург: Питер, 2005. С. 67–69.

– внедрение в общественное сознание идеи добросовестного исполнения обязанностей и соблюдения правовых норм.

Государственная политика осуществляется по следующим **основным направлениям**:

- правовое просвещение и правовое информирование граждан;
- развитие правового образования и воспитания подрастающего поколения в образовательных учреждениях различного уровня посредством внедрения в образовательный процесс учебных курсов, программ, учебно-методических материалов, обеспечивающих получение знаний в области права;
- совершенствование системы юридического образования и подготовки квалифицированных юристов и педагогических кадров в области права;
- преобразования в сферах культуры, массовой информации, рекламной и издательской деятельности, направленные на формирование высокого уровня правовой культуры и правосознания граждан;
- совершенствование деятельности государственных и муниципальных органов, правоохранительных органов, направленной на обеспечение законности и правопорядка и повышение правосознания служащих государственных и муниципальных органов;
- совершенствование деятельности в области оказания квалифицированной юридической помощи, в том числе создание эффективной системы бесплатной юридической помощи и др.

Государственная политика в области транспортной безопасности носит комплексный характер и, в современных условиях, одним из приоритетных направлений государственной политики Российской Федерации является обеспечение транспортной безопасности.

Приоритетом в данной области обладает деятельность Президента Российской Федерации, Федерального Собрания Российской Федерации, Правительства Российской Федерации, федеральных министерств, служб и агентств, путем принятия соответствующих нормативных правовых актов, которые носят определяющий характер. Примером такого акта является распоряжение Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации»<sup>17</sup>.

Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года является основным (исходным) государственным доктринальным и управленческим документом, определяющим содержание государственной политики, в том числе в области обеспечения транспортной безопасности, программы ее реализации, формирующим и приводящим в действие механизм исполнения.

Концепция транспортной безопасности Российской Федерации включает в себя: определение национальных интересов в транспортной сфере, выявление факторов, создающих угрозу этим интересам, формирование системы противодействия негативным факторам и угрозам в этой сфере, определение комплекса

---

<sup>17</sup> О Транспортной стратегии Российской Федерации: распоряжение Правительства Российской Федерации от 22.11.2008 № 1734-р (ред. от 12.05.2018) // Собрание законодательства Российской Федерации. 2008. № 50. Ст. 5977.

мер, способных качественно повысить уровень транспортной безопасности Российской Федерации, привести его в соответствие с мировыми стандартами.

В основу транспортной политики государства положен принцип разделения государственных задач регулирования отрасли и выполнения хозяйственных функций. При этом государство, ограничивая свои функции как хозяйствующего субъекта, повышает эффективность государственного регулирования на транспорте, направляя его на повышение качества обслуживания и снижение общественных затрат, связанных с транспортной деятельностью.

При безусловных отраслевых и региональных различиях в транспортной системе на макроуровне государство рассматривает транспорт как единый объект управления. Согласованное развитие и организация взаимодействия различных видов транспорта делают транспорт единым комплексом, что обеспечивает дополнительный системный эффект.

Основополагающей сферой деятельности государства является развитие транспортной системы в интересах обеспечения задач в области обороны и безопасности государства.

Выделим основные принципы государственного управления в развитии транспортной сферы.

**Единство государственного управления транспортом предполагает:**

- развитие на единых принципах правовых основ транспортной деятельности;
- развитие на единых принципах государственного регулирования всех видов транспорта;
- сбалансированное распределение бюджетных ресурсов между различными видами транспорта;
- координацию развития инфраструктуры различных видов транспорта;
- развитие интермодальных перевозок на основе единых технических и информационных стандартов и технологий, а также унифицированных перевозочных документов;
- координацию обеспечения средствами транспорта безопасности и обороноспособности страны;
- оптимизация и развитие инфраструктуры контрольно-надзорных служб;
- формирование на транспорте единого информационного пространства.

**Сферами ответственности государства в управлении транспортом являются:**

- совершенствование правовых основ транспортной деятельности;
- решение задач оборонного и мобилизационного характера;
- создание условий для обеспечения безопасности и антитеррористической защиты на транспорте;
- выработка и контроль выполнения стандартов безопасности транспортных процессов;

– совершенствование системы контроля и надзора в транспортном комплексе, усиление контрольных органов, совершенствование правовых основ их функционирования;

– обеспечение интеграции транспортной системы России в мировую транспортную систему, в том числе – в рамках интеграционных процессов на постсоветском пространстве.

**Важнейшей сферой ответственности государства является обеспечение безопасности функционирования транспорта.**

Государственное регулирование в области обеспечения безопасности строится на следующих принципах:

– гарантированное обеспечение государством функционирования и развития систем обеспечения безопасности на транспорте;

– распространение государственного контроля и надзора в области безопасности на производителей, импортеров и владельцев транспортных средств любых форм собственности и видов деятельности;

– обеспечение адекватности применяемых санкций (наказаний) степени общественной опасности нарушений норм и правил;

– координация действий по обеспечению антитеррористической безопасности на транспорте;

– координация действий по использованию транспорта в целях защиты населения и территорий в части гражданской обороны, при чрезвычайных ситуациях природного и техногенного характера, а также при ликвидации их последствий с одновременным недопущением создания чрезвычайных ситуаций вследствие эксплуатации транспортной инфраструктуры;

– формирование единых принципов и подходов к профессиональному отбору, подготовке и переподготовке работников транспортной;

– укрепление кадровой профессиональной базы транспорта, совершенствование системы специализированных, в том числе – закрытых учебных заведений в соответствии с перспективными требованиями к высококвалифицированным специалистам транспорта.

Государственное управление транспортом включает меры, учитывающие универсальный характер транспортной деятельности и, при формировании приоритетных направлений развития транспортной системы России, учтен опыт разработки и реализации стратегических документов и инициатив в области развития транспорта за рубежом.

В рамках реализации данного направления государственной политики были приняты нормативные правовые акты, способствующие развитию и повышению качества обеспечения транспортной безопасности. основополагающими нормативными правовыми документами на 1 мая 2020 года выступают:

– постановление Правительства Российской Федерации от 8 сентября 1997 г. № 1143 «Об одобрении Концепции государственной транспортной политики Российской Федерации»;

– постановление Правительства Российской Федерации от 10 декабря 2008 г. № 940 «Об уровнях безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств и о порядке их объявления (установления)»;

– постановление Правительства Российской Федерации от 30 июня 2014 г. № 600 «Об установлении Правил формирования и ведения Реестра органов аттестации, Реестра аттестующих организаций, Реестра аккредитованных подразделений транспортной безопасности и Реестра выданных свидетельств об аттестации сил обеспечения транспортной безопасности, а также предоставление содержащихся в нем данных»;

– постановление Правительства Российской Федерации от 30 июля 2014 г. № 725 «Об определении Правил аккредитации юридических лиц для проведения проверки в целях принятия органами аттестации решения об аттестации сил обеспечения транспортной безопасности, а также для обработки персональных данных отдельных категорий лиц, принимаемых на работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности, или осуществляющих такую работу»;

– постановление Правительства Российской Федерации от 15 ноября 2014 г. № 1208 «Об установлении Требований по соблюдению транспортной безопасности для физических лиц, следующих либо находящихся на объектах транспортной инфраструктуры или транспортных средствах, по видам транспорта»;

– постановление Правительства Российской Федерации от 15 ноября 2014 г. № 1209 «Об установлении Перечня специальных средств, видов, типов и моделей служебного огнестрельного оружия, патронов к нему, а также норм обеспечения ими работников подразделений транспортной безопасности и Правил приобретения, хранения, учета, ремонта и уничтожения специальных средств, используемых работниками подразделений транспортной безопасности»;

– постановление Правительства Российской Федерации от 26 февраля 2015 г. № 172 «О порядке аттестации сил обеспечения транспортной безопасности» (вместе с «Правилами аттестации сил обеспечения транспортной безопасности»);

– постановление Правительства Российской Федерации от 24 ноября 2015 г. № 1257 «Об утверждении Правил обращения со сведениями о результатах проведенной оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств и сведениями, содержащимися в планах обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, которые являются информацией ограниченного доступа, и Правил проверки субъектом транспортной инфраструктуры сведений в отношении лиц, принимаемых на работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности, или выполняющих такую работу»;

– постановление Правительства Российской Федерации от 23 января 2016 г. № 29 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры по видам транспорта на этапе их проектирования и строительства и требований по обеспечению транспортной безопасности объектов (зданий, строений, сооружений), не являющихся объектами транспортной инфраструктуры и расположенных на земельных участках, прилегающих к объектам транспортной инфраструктуры и отнесенных в соответствии с земельным законодательством Российской Федерации к

охранным зонам земель транспорта, и о внесении изменений в Положение о составе разделов проектной документации и требованиях к их содержанию»;

– постановление Правительства Российской Федерации от 16 июля 2016 г. № 678 «Об установлении Требований по обеспечению транспортной безопасности (в том числе требования к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и речного транспорта, включая Особенности исполнения требований по обеспечению транспортной безопасности при создании, эксплуатации и использовании во внутренних морских водах, в территориальном море, исключительной экономической зоне, на континентальном шельфе Российской Федерации установок и сооружений, создаваемых на основе морской плавучей (перемещаемой) платформы»;

– постановление Правительства Российской Федерации от 18 июля 2016 г. № 686 «Об определении участков автомобильных дорог, железнодорожных и внутренних водных путей, вертодромов, посадочных площадок, а также иных обеспечивающих функционирование транспортного комплекса зданий, сооружений, устройств и оборудования»;

– постановление Правительства Российской Федерации от 14 сентября 2016 г. № 924 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры дорожного хозяйства, требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств автомобильного и городского наземного электрического транспорта, и внесении изменений в положение о лицензировании перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется по заказам либо для собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя)»;

– постановление Правительства Российской Федерации от 26 сентября 2016 г. № 969 «Об установлении Требований к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности и порядке их сертификации»;

– постановление Правительства Российской Федерации от 26 апреля 2017 г. № 495 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств железнодорожного транспорта»;

– постановление Правительства Российской Федерации от 28 июля 2018 г. № 886 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности

объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств воздушного транспорта»;

– распоряжение Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации»;

– распоряжение Правительства Российской Федерации от 30 июля 2010 г. № 1285-р «Об утверждении Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте»;

– приказ Минтранса России от 18 апреля 2017 г. № 156 «Об утверждении Положения о Департаменте транспортной безопасности и специальных программ Министерства транспорта Российской Федерации»;

– приказ Минтранса России от 11 февраля 2010 г. № 34 «Об утверждении Порядка разработки планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств»;

– приказ Минтранса России от 8 сентября 2014 г. № 243 «Об утверждении типовых дополнительных профессиональных программ в области подготовки сил обеспечения транспортной безопасности».

Развитие инфраструктуры доступных и безопасных транспортных связей между территориями страны и мира предусматривает сбалансированное опережающее развитие инфраструктуры транспортных коммуникаций всех видов транспорта. При этом обеспечение опережающего развития транспортной инфраструктуры в соответствии с перспективами развития страны требует уточненного прогноза построения системы безопасности транспортной инфраструктуры, с учетом развития технологий как в досмотровой технике, так и с охраняемыми системами, и системами видеонаблюдения.

При этом государственная транспортная политика предусматривает обеспечение устойчивости транспортной системы за счет создания обоснованных резервов и поддержания нормативных характеристик транспортной сети. Результатом видится создание условий для развития на всех видах транспорта современных безопасных, доступных, высококачественных и конкурентоспособных транспортных услуг.

Одним из новых приоритетных направлений государственной транспортной политики в области инфраструктуры является комплексное развитие транспортных систем городских агломераций в тесной координации интересов, целей и возможностей развития федеральных, региональных и муниципальных транспортных систем; содействие созданию единого информационного пространства транспортного комплекса, обеспечивающего снижение издержек взаимодействия различных видов транспорта, грузоотправителей, грузополучателей, государственных контрольных, таможенных, пограничных и других органов, участвующих в осуществлении процессов перевозок.

Согласно постановлению Правительства Российской Федерации от 20 декабря 2017 г. № 1596 «Об утверждении государственной программы Рос-

сийской Федерации «Развитие транспортной системы»»<sup>18</sup> долгосрочные приоритеты государственной транспортной политики включают:

- сбалансированное и эффективное развитие транспортной инфраструктуры на основе увеличения пропускной способности опорной транспортной сети, устранения проблемных участков, развития крупных транспортных узлов, создания и развития портовых особых экономических зон;

- транспортное обеспечение комплексного освоения и развития территорий Российской Федерации, в том числе развитие железнодорожных линий и автомобильных дорог, являющихся ключевыми в развитии регионов России, перевозок воздушным и внутренним водным транспортом с целью транспортного обеспечения отдаленных и труднодоступных для других видов транспорта районов, транспортных систем городских агломераций;

- формирование и распространение новых транспортных (перевозочных) и транспортно-логистических технологий, обеспечивающих повышение качества и доступности транспортных услуг, включая организацию скоростного движения пассажирских поездов на приоритетных направлениях сети железных дорог, развитие скоростных автомобильных дорог, в том числе на условиях государственно-частного партнерства, сверхдальних беспосадочных авиаперевозок, обеспечение современным информационно-техническим оснащением и системами навигации транспортных узлов и коммуникаций, внедрение перспективных наземных, бортовых и космических средств и систем связи, навигации, наблюдения и организации воздушного движения, внедрение прогрессивных товаротранспортных технологий, в том числе с использованием логистических систем;

- обновление парка транспортных средств (воздушных и речных судов), внедрение воздушных судов нового поколения, новой техники на рынке морских перевозок, в частности, газозовов, контейнеровозов повышенной грузоподъемности и ледоколов нового поколения;

- обеспечение комплексной безопасности и устойчивости функционирования транспортной системы, включая повышение транспортной безопасности, безопасности судоходных гидротехнических сооружений и безопасности дорожного движения, снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду на основе увеличения доли применения экономичных и экологичных автомобилей и воздушных судов в общем парке автомобилей и воздушных судов, переход в процессе эксплуатации автомобильного транспорта на мировые экологические стандарты и перевод транспорта на новые виды топлива;

- переход в основном к перспективным наземным, бортовым и спутниковым средствам и системам связи, навигации, наблюдения и управления воздушным движением, дальнейшее повышение эффективности функционирова-

---

<sup>18</sup> Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы»: постановление Правительства Российской Федерации от 20.12.2017 № 1596 (ред. от 27.12.2019) // Собрание законодательства Российской Федерации. 2018. № 1 (Часть II). Ст. 340.

ния Аэронавигационной системы России в условиях прогнозируемого роста объема авиаперевозок в стране.

Таким образом, дальнейшее развитие транспортной системы и обеспечение ее стабильного функционирования в условиях неослабевающей угрозы экстремизма и терроризма является стратегической задачей государства.

Содержанием государственной транспортной политики в области обеспечения безопасности транспортной системы является:

- проведение политики последовательного повышения уровня технической и технологической безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;

- обеспечение защиты транспорта от актов незаконного вмешательства;

- обеспечение мобилизационной готовности транспорта.

Государственная политика в области обеспечения безопасности транспорта предусматривает формирование и контроль требований безопасности на всех видах объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, а также создание нормативных правовых условий и экономических методов стимулирования безальтернативного и полного их исполнения.

В рамках данной политики предусматривается проведение последовательных действий повышения уровня технической и технологической безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств. При этом повышение требований по безопасности сочетается с повышением полноты и точности контроля за их выполнением, а также с повышением эффективности мер воздействия на нарушителей. В частности, обеспечивается адекватность применяемых санкций (наказаний) степени общественной опасности нарушений норм и правил безопасности.

Кроме того, предусматривается развитие средств и систем государственного надзора и контроля в сфере транспорта, создание единой государственной многоуровневой системы мониторинга и управления обеспечением безопасности на транспорте. При этом важное значение имеет оптимизация и развитие инфраструктуры контрольно-надзорных служб, а также совершенствование правовых основ их функционирования.

Реализацию политики обеспечения безопасности на транспорте планируется соотнести с решением задач мобилизационного характера.

Основным фактором транспортной безопасности признается управленческая деятельность, прежде всего, в соответствии с принципом конечной ответственности государства за уровень транспортной безопасности, публичных властей, но также и хозяйствующих субъектов.

Субъектами регулируемых отношений, деятельность которых входит в предмет государственной политики обеспечения транспортной безопасности, являются: международные органы и организации; федеральные органы государственной власти; органы государственной власти субъектов Российской Федерации и местного самоуправления; хозяйствующие субъекты транспортной деятельности; хозяйствующие субъекты – разработчики и производители транспортных средств, специальных средств и иного оборудования; потребители транспортных услуг. Указанные субъекты могут являться объектами регули-

рующего воздействия государственной политики обеспечения транспортной безопасности.

Обеспечение транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств возлагается на субъекты транспортной инфраструктуры, перевозчиков. Федеральные органы исполнительной власти обеспечивают транспортную безопасность. Органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления участвуют в обеспечении транспортной безопасности. Обеспечение транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры или транспортных средствах воздушного транспорта включает в себя обеспечение авиационной безопасности.

Субъект транспортной инфраструктуры, перевозчик вправе возлагать на персонал (экипаж) транспортных средств обязанности по обеспечению транспортной безопасности транспортного средства в объеме, не препятствующем исполнению служебных обязанностей персонала, связанных с обеспечением безопасности перевозки. Объекты транспортной инфраструктуры и транспортные средства, обеспечение транспортной безопасности которых осуществляется исключительно федеральными органами исполнительной власти, определяются федеральными законами, нормативными правовыми актами Правительства Российской Федерации, перечисленными выше.

Субъекты транспортной инфраструктуры и перевозчики имеют право:

- в установленном порядке получать от уполномоченных федеральных органов исполнительной власти информацию по вопросам обеспечения транспортной безопасности;

- вносить в федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, федеральный орган исполнительной власти в области обеспечения безопасности Российской Федерации и федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел, предложения по обеспечению транспортной безопасности.

У субъектов транспортной инфраструктуры и перевозчиков есть не только права, но и обязанности, они заключаются в следующем:

- незамедлительно информировать в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах;

- выполнять предписания, постановления должностных лиц уполномоченных федеральных органов исполнительной власти об устранении нарушений требований по обеспечению транспортной безопасности в соответствии со ст. 8 ФЗ «О транспортной безопасности»;

- оказывать содействие в выявлении, предупреждении и пресечении актов незаконного вмешательства, установлении причин и условий, способствующих их совершению;

– предоставлять в компетентные органы в области обеспечения транспортной безопасности полную и достоверную информацию для проведения категорирования, предусмотренного законом.

Субъекты транспортной инфраструктуры и перевозчики несут ответственность за неисполнение требований в области обеспечения транспортной безопасности.

Государственная транспортная политика субъектов Российской Федерации является составной частью государственной политики и должна быть основана на общих принципах и подходах, определенных государственными стратегическими документами с учетом:

– синхронизации планов по развитию транспортной инфраструктуры регионов с целями, индикаторами и задачами долгосрочного развития, а также механизмами их реализации, заложенными в транспортной стратегии на период до 2030 года;

– разграничения полномочий предметов ведения в сфере транспорта федеральных и региональных органов государственной власти, установленных положениями Конституции Российской Федерации;

– обеспечения координации государственных программ по развитию транспортной системы, предусматривающих реализацию мероприятий различного уровня с учетом разделения интересов и ответственности между Российской Федерацией и регионами.

Основными приоритетами государственной транспортной политики субъектов Российской Федерации являются:

– развитие пассажирского транспорта общего пользования, включая развитие транспортных систем крупных городских агломераций, создание современной системы скоростных пассажирских перевозок, транспортно-пересадочных узлов и перехватывающих парковок;

– организация транспортного обслуживания населения автомобильным, железнодорожным, водным и воздушным транспортом (пригородное и муниципальное сообщение);

– обеспечение содержания и развития объектов транспортной инфраструктуры, находящихся в собственности субъектов Российской Федерации;

– внедрение и использование спутниковых навигационных технологий ГЛОНАСС<sup>19</sup> в интересах навигационного обеспечения транспортного комплекса и повышения уровня транспортной безопасности.

Следовательно, система обеспечения транспортной безопасности в Российской Федерации представляет собой совокупность мер и факторов технико-технологического, антитеррористического и организационно-управленческого характера, направленных на поддержание высокого уровня транспортной безопасности.

Основным фактором транспортной безопасности признается управленческая деятельность, прежде всего, в соответствии с принципом конечной ответ-

---

<sup>19</sup> Российская Глобальная навигационная спутниковая система.

ственности государства за уровень транспортной безопасности, публичных властей, но также и хозяйствующих субъектов.

Обеспечение технико-технологического фактора транспортной безопасности охватывает вопросы:

- технического состояния транспортных инфраструктур, транспортных объектов, транспортных средств, путей сообщения, средств контроля и мониторинга угроз транспортной безопасности, специальных средств;
- технических регламентов безопасности на всем жизненном цикле (проектирования, производства, эксплуатации и утилизации) объектов технико-технологической транспортной безопасности;
- научно-технического развития и совершенствования объектов технико-технологической транспортной безопасности и другие.
- При этом основными средствами достижения технико-технологической транспортной безопасности являются:
  - своевременное обеспечение техническими регламентами, стандартами и нормативами;
  - контроль и надзор за техническим состоянием объектов технико-технологической транспортной безопасности, сертификация технических средств;
  - кадровое и ресурсное обеспечение транспортной деятельности и т.д.

### **Контрольные вопросы**

1. Назовите основные цели транспортной безопасности.
2. Назовите основные задачи обеспечения транспортной безопасности.
3. Что предусматривает нормативное правовое регулирование в области обеспечения транспортной безопасности?
4. Назовите основные принципы обеспечения транспортной безопасности.
5. Дайте определение термину «акт незаконного вмешательства».
6. Дайте определение термину «категорирование ОТИ и ТС».
7. Дайте определение термину «транспортная безопасность».
8. Дайте определение термину «уровень безопасности».
9. Охарактеризуйте систему обеспечения транспортной безопасности.
10. Что понимается под угрозой транспортной безопасности?
11. Назовите перспективные направления развития транспортной политики в России.

## ГЛАВА 2. ИНФОРМАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

### § 2.1. Использование автоматизированных информационных систем на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры

Рост террористических актов за последние несколько лет на различных объектах транспорта в разных странах мира, усиление тяжести их последствий, нарастание уровня новых террористических угроз, нацеленных на наиболее уязвимые и ранее системно не защищаемые транспортные объекты (например, метро, пригородные электрички и др.), создает необходимость выстраивания единой системы современных организационных и технических мер обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

При этом безопасность объектов транспорта и транспортной инфраструктуры невозможно обеспечить в современных условиях без использования технических средств и специализированного программного обеспечения.

**Информационно-техническое обеспечение безопасности на транспорте** включает в себя два основных направления деятельности.

*Первым направлением является использование различных технических устройств и программного обеспечения для обеспечения безопасности непосредственно на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры.*

Обеспечение безопасности осуществляется по следующим основным направлениям:

**1. Создание системы контроля** объектом транспортной инфраструктуры и транспортным средством, а также управления доступом на них, в том числе:

- создание категорированных зон;
- охрана периметра объекта транспортной инфраструктуры;
- использование систем видеонаблюдения и видеоаналитики;
- использование систем биометрической идентификации физических лиц;
- досмотр пассажиров, багажа, транспортных средств и грузов.

**2. Обеспечение защиты объектов** транспортной инфраструктуры и транспортных средств от террористических актов и чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, в том числе:

- использование систем оповещения и связи;
- использование средств локализации потенциально опасных объектов;
- пожарная охрана с использованием охранно-пожарной сигнализации и систем пожаротушения.

Кроме того, на каждом виде транспорта создана своя система обеспечения безопасности движения, которая включает в себя системы управления движением, диспетчерские службы, системы предотвращения столкновений, системы специальной связи и т.д.

Специализированное оборудование и программное обеспечение, которые обеспечивают безопасность непосредственно на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры будут нами рассмотрены в рамках третьей главы.

*Вторым направлением информационно-технического обеспечения безопасности на транспорте являются автоматизированные информационные системы.*

Без использования средств автоматизации работа транспорта представляется невозможной на современном этапе. Применяются системы продажи билетов, системы управления движением, библиотеки «опасных» предметов, системы обработки персональных данных и другие системы. Однако основой для обеспечения безопасности на транспорте является единая государственная информационная система обеспечения транспортной безопасности. Эта система включает в себя автоматизированные централизованные базы персональных данных о пассажирах и персонале транспортных средств. Система заполняется как перевозчиками, так и лицами, продающими билеты.

Часть 2 ст. 11 ФЗ «О транспортной безопасности» определила, что такие базы формируются при осуществлении следующих видов перевозок:

- внутренние и международные воздушные перевозки;
- железнодорожные перевозки в дальнем следовании;
- перевозки морским, внутренним водным транспортом в международном сообщении и в сообщении между портами, расположенными на территориях разных субъектов Российской Федерации;
- перевозки автомобильным транспортом, в том числе по заказу, в международном сообщении и в междугородном сообщении между населенными пунктами, расположенными на территориях разных субъектов Российской Федерации.

**Единая государственная информационная система обеспечения транспортной безопасности** (далее – ЕГИС ОТБ, Система) включает в себя, в том числе автоматизированные централизованные базы персональных данных о пассажирах и персонале транспортных средств, является основой системы информационного обеспечения безопасности населения на транспорте.

Основной задачей Системы является информационное обеспечение деятельности федеральной исполнительной власти в сфере транспортного комплекса, уполномоченной противодействовать угрозам совершения актов незаконного вмешательства.

В ЕГИС ОТБ собираются и обрабатываются персональные данные о пассажирах, транспортных средствах и персонале, которые затем используются при решении правовых, организационных и иных задач обеспечения транспортной безопасности.

Автоматизированные централизованные базы персональных данных о пассажирах и персонале (экипаже) транспортных средств (далее – базы персональных данных) формируются на основании информации, предоставленной:

- субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками;
- федеральными органами исполнительной власти;

– иностранными государствами и организациями в рамках международного сотрудничества по вопросам обеспечения транспортной безопасности.

Формирование баз персональных данных о пассажирах и персонале транспортных средств организуется на основе данных о пассажирских перевозках, предоставляемых субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками при совершении регистрируемых операций в ходе оформления проездных документов (билетов), при формировании списков пассажиров при осуществлении перевозки пассажиров заказными (перевозками по заказу) рейсами, при формировании персонала (экипажей) транспортных средств. К регистрируемым операциям в ходе предоставления транспортных услуг в зависимости от особенностей существующей технологии организации пассажирских перевозок тем или иным видом транспорта могут относиться: бронирование проездного документа (билета), его приобретение, возврат (отказ от поездки), посадка пассажира на транспортное средство, изменение или прекращение перевозки.

При оформлении проездных документов (билетов) и формировании персонала (экипажей) транспортных средств передаче в автоматизированные централизованные базы персональных данных о пассажирах и персонале (экипаже) транспортных средств подлежат следующие данные:

- фамилия, имя, отчество;
- дата рождения;
- вид и номер документа, удостоверяющего личность, по которому приобретается проездной документ (билет);
- пункт отправления, пункт назначения, вид маршрута следования (беспересадочный, транзитный);
- дата поездки;
- пол;
- гражданство.

Для персонала транспортных средств (экипажа) в дополнение к вышеперечисленным сведениям обязательной передаче подлежит информация о занимаемой должности в экипаже транспортного средства. Сведения об экипаже вносятся в систему не позднее, чем за 24 часа до момента отправления транспортного средства. При наличии изменений в составе экипажа они должны быть внесены до отправления транспортного средства.

Автоматизированные централизованные базы персональных данных о пассажирах и персонале транспортных средств являются государственным информационным ресурсом и относятся к информации ограниченного доступа. Это обусловлено тем, что в них обрабатываются персональные данные пассажиров и экипажей. Формирование баз персональных данных осуществляется на основании положений ФЗ «О транспортной безопасности» и Федерального закона от 27 июля 2006 г. № 152-ФЗ «О персональных данных»<sup>20</sup>.

Использование баз персональных данных разрешено уполномоченным подразделениям в сфере обеспечения транспортной безопасности Министер-

---

<sup>20</sup> О персональных данных: Федеральный закон от 27.07.2006 № 152-ФЗ (ред. от 31.12.2017) // Российская газета. 2006. № 165.

ства транспорта России, Ространснадзора, Росавиации, Росавтодора, Росжелдора и Росморречфлота. Также доступ к единой государственной информационной системе обеспечения транспортной безопасности имеют ФСБ России и МВД России. Доступ к Системе всех вышеуказанных ведомств осуществляется на безвозмездной основе.

Порядок формирования и ведения автоматизированных централизованных баз персональных данных о пассажирах и персонале (экипаже) транспортных средств, а также предоставления содержащихся в них данных утвержден приказом Минтранса России от 19 июля 2012 г. № 243<sup>21</sup>.

Передача информации о пассажирах и персонале в базы персональных данных осуществляется в электронной форме по защищенным каналам связи. К таким каналам относятся VPN-каналы сети Интернет или каналы защищенных отраслевых сетей, например, интегрированная мультисервисная телекоммуникационная сеть МВД России (далее – ИМТС МВД России).

Информация может передаваться:

– в автоматическом режиме по расписанию путем отбора требуемых данных из информационной системы субъекта транспортной инфраструктуры или перевозчика, их выгрузки в обменный файл соответствующего формата и его передачи в ЕГИС ОТБ;

– в интерактивном режиме путем ввода данных о пассажирской перевозке непосредственно на портале ЕГИС ОТБ.

Контроль за полнотой, правильностью и своевременностью внесения в ЕГИС ОТБ данных о пассажирах и персонале (членах экипажа) транспортных средств осуществляет Федеральная служба по надзору в сфере транспорта в соответствии с «Административным регламентом исполнения государственной функции осуществления федерального государственного контроля (надзора) за соблюдением порядка передачи сведений в автоматизированные централизованные базы персональных данных о пассажирах», утвержденным приказом Минтранса России от 13 февраля 2013 г. № 35<sup>22</sup>.

Кроме ЕГИС ОТБ необходимо выделить два вида информационных систем, которые активно внедряются в соответствии с Транспортной стратегией Российской Федерации до 2030 года. Это системы мониторинга инженерных систем объектов транспортной инфраструктуры и системы мониторинга подвижных объектов.

---

<sup>21</sup> Об утверждении Порядка формирования и ведения автоматизированных централизованных баз персональных данных о пассажирах и персонале (экипаже) транспортных средств, а также предоставления содержащихся в них данных: приказ Минтранса России от 19.07.2012 № 243 (ред. от 05.09.2014) // Российская газета. 2012. № 221.

<sup>22</sup> Об утверждении Административного регламента Федеральной службы по надзору в сфере транспорта исполнения государственной функции осуществления федерального государственного контроля (надзора) за соблюдением порядка передачи сведений в автоматизированные централизованные базы персональных данных о пассажирах: приказ Минтранса России от 13.02.2013 № 35 // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2013. № 27.

**Система мониторинга инженерных систем** (далее – СМИС) является инструментом обеспечения гарантированной устойчивости функционирования объекта транспортной инфраструктуры, предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций, в том числе актов незаконного вмешательства террористической направленности, за счет непрерывного автоматизированного контроля параметров технологических процессов, процессов обеспечения функционирования объекта и аналитической обработки полученной информации.

Главной задачей систем мониторинга инженерных систем является своевременное информирование дежурно-диспетчерских служб о возможности и факте возникновения аварий и чрезвычайных ситуаций, их развитии. Системы мониторинга инженерных систем также выявляют акты незаконного вмешательства террористической направленности за счет непрерывного автоматизированного контроля параметров технологических процессов, процессов обеспечения функционирования объекта и аналитической обработки полученной информации (см. рис. 2.1).

К задачам, выполняемым СМИС, относятся:

- непрерывный мониторинг параметров инженерных систем объекта транспортной инфраструктуры. Имеются в виду, прежде всего, системы безопасности и жизнеобеспечения;

- документирование и регистрация аварийных ситуаций и действий диспетчерских, аварийных и технических служб объекта транспортной инфраструктуры;

- формирование и передача информации о прогнозе и факте чрезвычайных ситуаций, в том числе вызванных террористическими актами, в Единую дежурно-диспетчерскую службу города (является органом повседневного управления городской подсистемы Единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций);

- автоматизированное оповещение сотрудников объекта транспортной инфраструктуры - дежурно-диспетчерских, технических служб, служб безопасности, ответственных должностных лиц при необходимости выполнения своевременных действий по предотвращению и ликвидации последствий аварий и чрезвычайных ситуаций, пожаров, актов незаконного вмешательства, в том числе террористической направленности;

- обеспечение автоматизированного выполнения алгоритмов управления инженерными системами объекта с целью предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций, в том числе вызванных террористическими актами, предусматривающих комплексную и взаимосвязанную работу систем.

Внутренними пользователями СМИС являются диспетчерские службы, подразделения технического обслуживания и администрация объекта транспортной инфраструктуры, например, Центральный диспетчерский пункт объекта, автоматизированные рабочие места технических и эксплуатационных служб.

Внешними пользователями СМИС являются пункты сбора и обработки информации Единой дежурно-диспетчерской службы города и государственные информационные системы в соответствии с нормативно-правовыми требованиями федерального и территориального уровней, например, МЧС России.

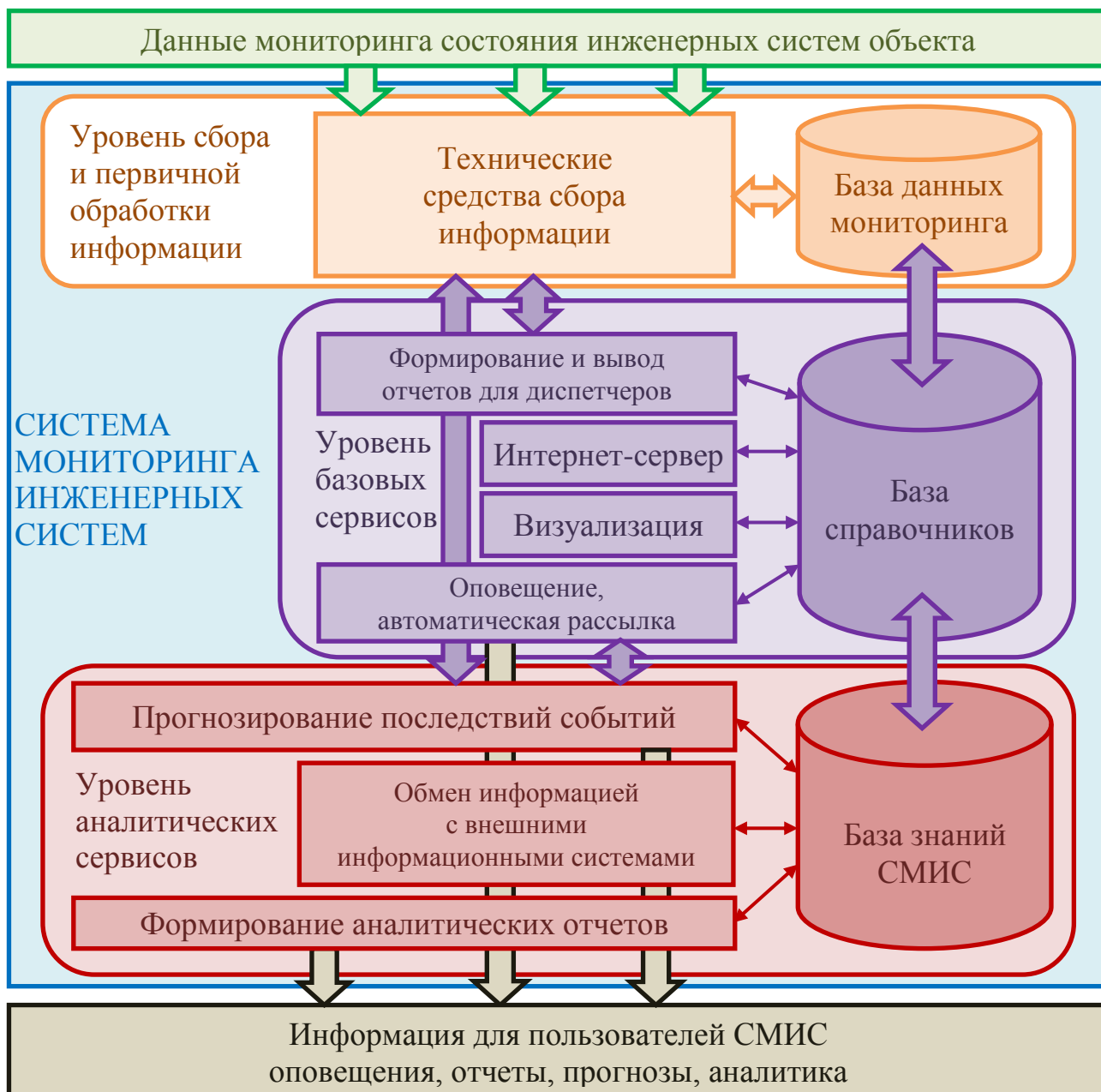


Рис. 2.1. Модель информационных потоков СМИС

Аналитические сервисы могут использовать информацию от внешних информационных систем и результаты работы базовых сервисов, наличие верхнего уровня сервисов особенно актуально при реализации СМИС в рамках предприятия, объединяющего территориально-распределенные объекты транспортной инфраструктуры.

**Система мониторинга подвижных объектов** (далее – СМПО) – это система, построенная на основе систем спутниковой навигации, оборудования и технологий сотовой либо радиосвязи, вычислительной техники и цифровых карт.

Спутниковый мониторинг транспорта используется для решения задач транспортной логистики в системах управления перевозками и автоматизированных системах управления автопарком (см. рис. 2.2).

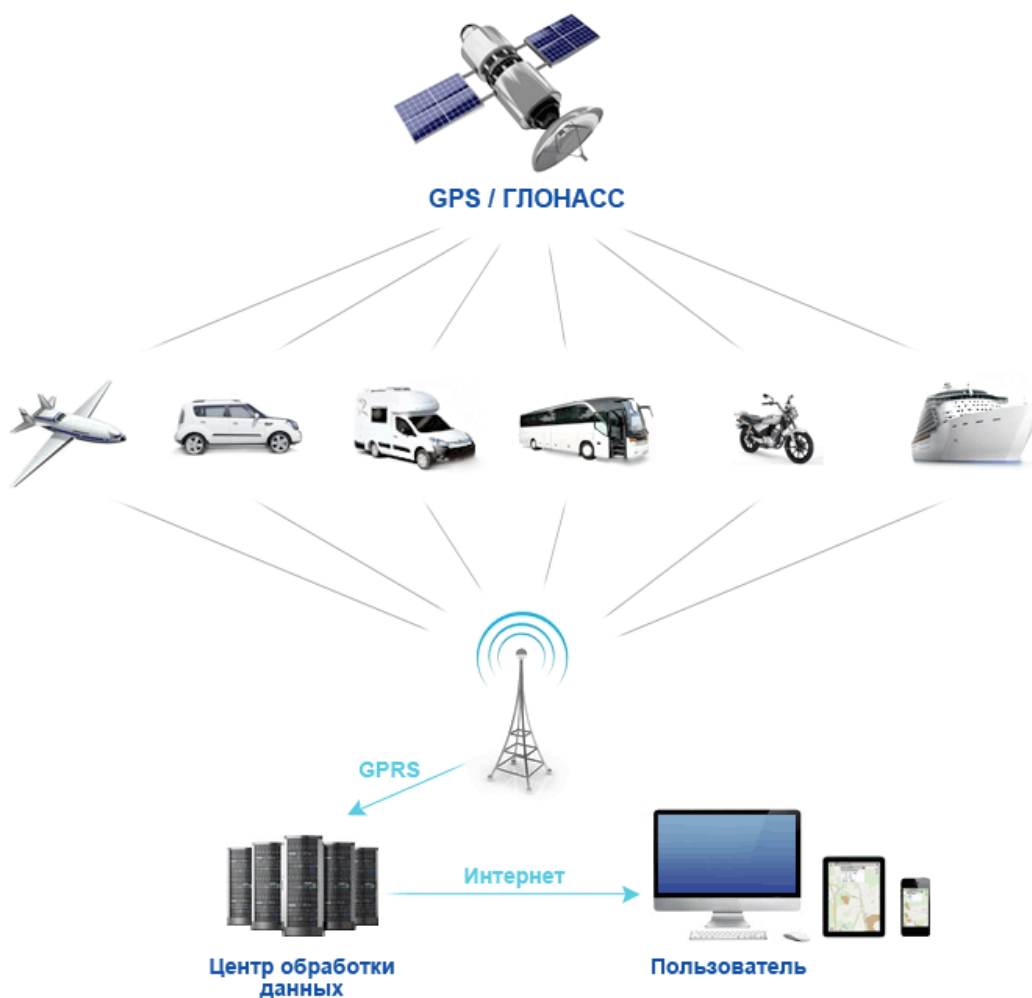


Рис. 2.2. Схема системы мониторинга подвижных объектов

Базовые функции любой навигационной системы включают в себя:

- определение местоположения объекта;
- отображение объекта на электронной карте местности;
- определение и документирование параметров движения;
- определение состояния объекта на основании показаний бортовых датчиков;
- отображение маршрута;
- информирование о «тревожных» событиях;
- формирование отчетов об эксплуатации подвижных объектов.

Объектами мониторинга могут выступать подвижные объекты различных типов, такие как пешеходы, сухопутные, речные, морские, воздушные транспортные средства, имеющие скорость движения до 1 тыс. км/час и оснащенные необходимой аппаратурой определения местоположения, контроля состояния, средствами связи и передачи данных.

Состав типовой СМПО включает три функциональных компонента:

- бортовые навигационные телематические терминалы. Это устройства для приема и обработки сигналов навигационных спутников, предназначенные

для автоматического определения местоположения контролируемых мобильных объектов. Устанавливаются на транспортное средство как дополнительное устройство, регистрирующее местоположение, скорость и направление движения транспортного средства по системе ГЛОНАСС/GPS. Абонентский телематический терминал может получать данные с датчиков о состоянии объекта, обеспечивая связь с телематическим сервером, передавая управляющие сигналы на исполнительные устройства;

– пакет серверного программного обеспечения. Пакет состоит из трех независимых программных модулей: коммуникационного сервера (поддержание связи с подвижными объектами), сервера доступа (хранение данных о мобильных объектах, регламентация прав доступа пользователей к ним), а также информационно-картографического сервера, обеспечивающего документирование информации о состоянии мобильных объектов;

– терминалы диспетчеров (на персональном компьютере, ноутбуке, планшете или мобильном телефоне).

Сервер доступа обеспечивает управление всеми объектами, зарегистрированными в системе, и создание новых объектов. К числу объектов системы принадлежат транспортные средства и установленные на них «тревожные датчики», учетные записи диспетчеров с заданным перечнем закрепленных за ними мобильных объектов и разрешенных в отношении каждого объекта операций. Конфигурирование сервера доступа осуществляется с рабочего места администратора системы.

Информационно-картографический сервер обеспечивает документирование информации, поступающей с мобильных объектов. В частности, при приеме навигационной информации, информации о состоянии датчиков объекта и каналов управления система выполняет запись этих параметров в базу данных информационно-картографического сервера.

Последнее известное местоположение мобильного объекта отображается на фоне карты. Для отображения на карте истории перемещения объекта за выбранный период, отображения маршрута движения объекта, состояния подключенных датчиков объекта диспетчеру предоставляется графический и табличный интерфейс. Пользователю предоставляется возможность воспроизведения движения на фоне карты. По карте можно выполнять идентификацию точек движения в целях получения детальной информации о них (см. рис. 2.3 и 2.4).

Для анализа движения мобильных объектов в системе реализована возможность формирования следующих типовых отчетов: о превышении скорости, о суммарном пройденном расстоянии, средних значений скоростей, об отклонениях в маршруте, о нарушениях заданного графика движения, об остановках объекта.

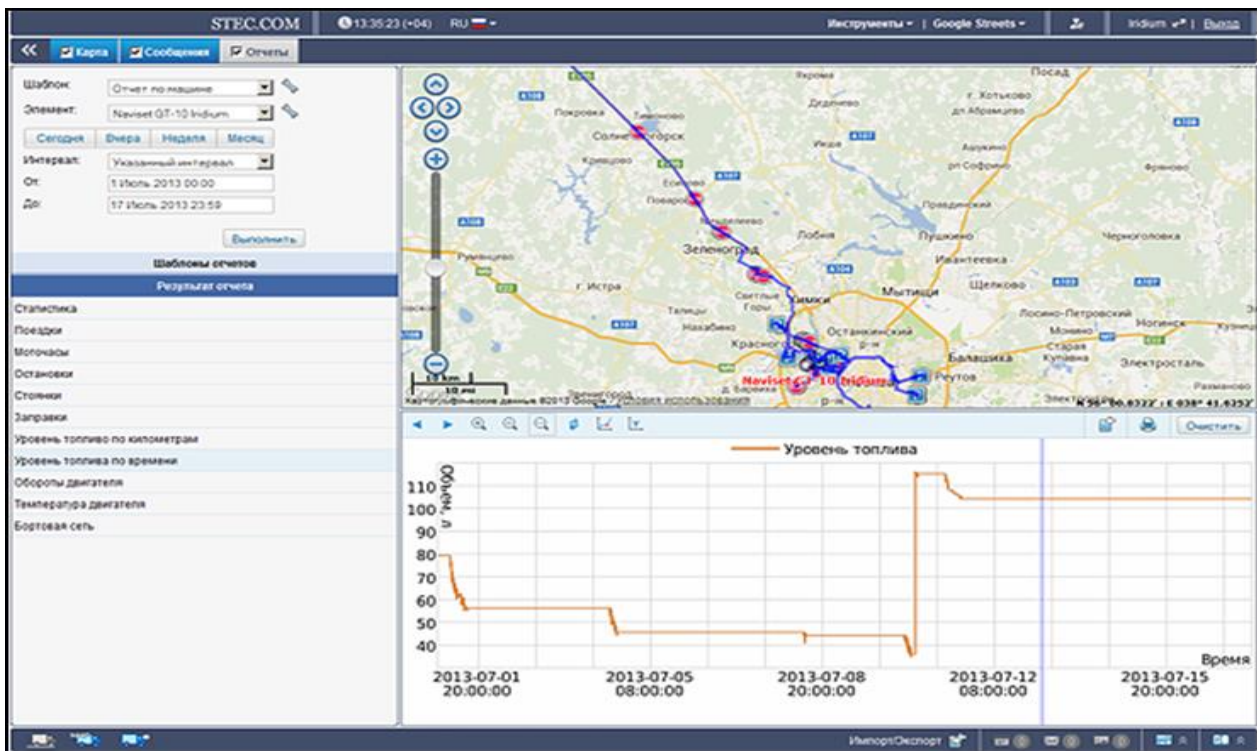


Рис. 2.3. Интерфейс ПО мониторинга подвижных объектов

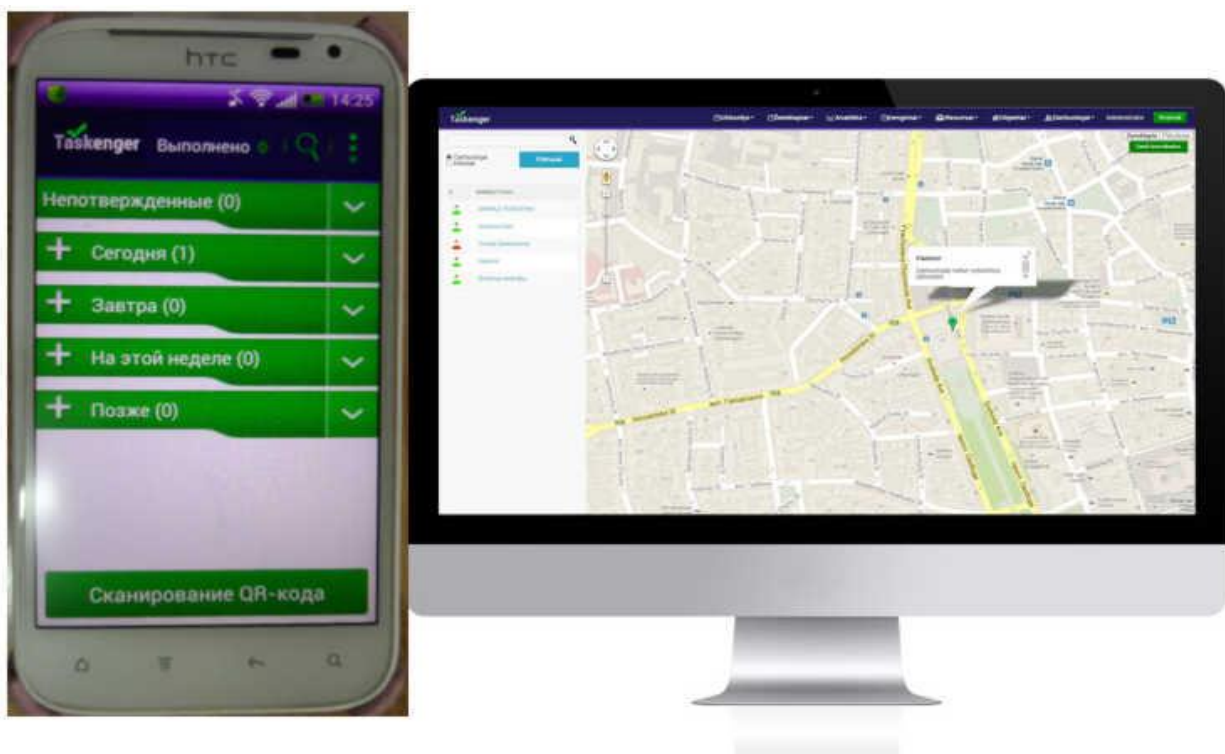


Рис. 2.4. Контроль местоположения посредством смартфонов

Все перечисленные выше системы необходимы для осуществления мер по обеспечению транспортной безопасности, их основная область применения – информационное обеспечение принятия решений по государственному управлению транспортной безопасностью на федеральном, ведомственном, региональном и объектовом уровнях.

В дальнейшем, учитывая многообразие информационных систем, мы в учебном пособии остановимся только на тех автоматизированных системах, которые используют в своей деятельности органы внутренних дел на транспорте. Указанные системы условно можно разделить на две группы.

К первой группе принадлежат автоматизированные информационные системы коллективного пользования, т.е. системы, доступные всем подразделениям органов внутренних дел. К таким относятся, например, единая система информационно-аналитического обеспечения деятельности МВД России (далее – ИСОД МВД России), информационный банк данных «Регион» (ИБД «Регион») или автоматизированная дактилоскопическая идентификационная система «Папилон» (АДИС «Папилон»).

К другой группе относятся автоматизированные информационные системы, используемые только органами внутренних дел на транспорте. Такой системой является программно-технический комплекс «Розыск-Магистраль», построенный на основе автоматизированного взаимодействия с единой государственной информационной системой обеспечения транспортной безопасности.

## **§ 2.2. Единая система информационно-аналитического обеспечения деятельности МВД России и ее применение в деятельности подразделений территориальных органов МВД России на транспорте**

С 2011 года в министерстве создается **единая система информационно-аналитического обеспечения деятельности МВД России** (далее – ИСОД МВД России) в соответствии с приказом МВД России от 30.07.2011 № 891 «О мероприятиях по созданию единой системы информационно-аналитического обеспечения деятельности МВД России»<sup>23</sup>.

ИСОД МВД России была создана в рамках Государственной программы Российской Федерации «Информационное общество»<sup>24</sup> на основании Концепции информатизации МВД России до 2012 года<sup>25</sup>. После опытной эксплуатации было принято решение о реализации программы по созданию ИСОД МВД России на базе ранее созданной единой информационно-телекоммуникационной системы органов внутренних дел в полном объеме<sup>26</sup>.

Система взглядов на дальнейшее развитие единого информационного пространства МВД России, изложенных в Концепции создания ИСОД, была пересмотрена и кардинально отличалась от принятых ранее. В отличие от предыдущих концепций, опиравшихся на создание обособленных информационных систем по каждому направлению деятельности (далее – СТРАС), новый документ предусматривал централизацию информационных систем и ресурсов на единой технологической платформе.

### **ИСОД МВД России состоит из следующих основных компонент:**

1. *Система централизованной обработки данных МВД России* (далее – СЦОД) предназначена для размещения в ней информационных систем и прикладных сервисов обеспечения повседневной и оперативно-служебной деятельности подразделений МВД России на вычислительных мощностях ИСОД МВД России.

2. *Интегрированная мультисервисная телекоммуникационная сеть МВД России* (далее – ИМТС) предназначена для создания универсальной телекоммуникационной транспортной среды, позволяющей обеспечить предоставление комплекса услуг связи подразделениям МВД России.

---

<sup>23</sup> О мероприятиях по созданию единой системы информационно-аналитического обеспечения деятельности МВД России: приказ МВД России от 30.07.2011 № 891 [Электронный ресурс]. – Доступ из базы данных «Нормативно-правовые акты МВД России».

<sup>24</sup> О государственной программе Российской Федерации «Информационное общество: постановление Правительства Российской Федерации от 15.04.2014 № 313 (ред. от 30.11.2019) // Собрание законодательства Российской Федерации. 2014. № 18 (часть II). Ст. 2159.

<sup>25</sup> Об утверждении Концепции информатизации органов внутренних дел Российской Федерации и внутренних войск МВД России до 2012 года: приказ МВД России от 04.04.2009 № 280 [Электронный ресурс]. – Доступ из базы данных «Нормативно-правовые акты МВД России».

<sup>26</sup> Об утверждении Концепции создания единой системы информационно-аналитического обеспечения деятельности МВД России в 2012–2014 годах: приказ МВД России от 30.03.2012 № 205 // Доступ из базы данных «Нормативно-правовые акты МВД России».

3. *Подсистема обеспечения информационной безопасности* (далее – ПОИБ), представляющая собой совокупность аппаратных, программных и технических средств обеспечения комплексной информационной безопасности в рамках ИСОД МВД России и включающая в себя прикладной сервис управления доступом.

4. *Подсистема поддержки взаимодействия подразделений МВД России с населением и межведомственного взаимодействия в рамках предоставления государственных услуг* (далее – ППВН), предназначенная для:

- обеспечения деятельности подразделений МВД России по направлению информирования граждан;

- предоставления (исполнения) МВД России государственных услуг (функций), включая модернизированный сервис предоставления государственных услуг;

- межведомственного взаимодействия;

- мониторинга качества предоставления подразделениями МВД России государственных услуг, осуществления сбора, обработки и хранения данных, необходимых для анализа деятельности по предоставлению государственных услуг и контроля хода мониторинга;

- оценки результативности и эффективности использования административных регламентов подразделениями МВД России, обеспечивающими предоставление государственных услуг.

5. *Прикладные сервисы ИСОД МВД России*. По функциональному назначению и распространенности использования в деятельности сотрудниками подразделений внутренних дел Российской Федерации, организаций системы МВД России, а также иных организаций и подразделений, созданных для выполнения задач и осуществления полномочий, возложенных на органы внутренних дел, прикладные сервисы ИСОД МВД России разделяются на две группы:

- прикладные сервисы обеспечения повседневной деятельности подразделений МВД России;

- прикладные сервисы обеспечения оперативно-служебной деятельности подразделений МВД России.

Прикладные сервисы обеспечения повседневной деятельности используются во всех подразделениях МВД России, а прикладные сервисы обеспечения оперативно-служебной деятельности используются только в тех подразделениях, которые курируют профильные функции.

В конце 2015 года после присоединения большей части пользователей к ИМТС МВД России приказом МВД России от 23 сентября 2015 г. № 926 «Об утверждении структуры и системы адресации интегрированной мультисервисной телекоммуникационной сети МВД России» была утверждена структура и система адресации сети<sup>27</sup>. Кроме того, в период с 2013 по 2018 годы было принято более 25 приказов МВД России, каждый из которых вводил в экс-

---

<sup>27</sup> Об утверждении структуры и системы адресации интегрированной мультисервисной телекоммуникационной сети МВД России: приказ МВД России от 23.09.2015 № 926 [Электронный ресурс]. – Доступ из базы данных «Нормативно-правовые акты МВД России».

платформу информационную систему, которая после модернизации становилась новым сервисом ИСОД МВД России.

Концептуальная архитектура ИСОД МВД России разрабатывалась с учетом применения технологии **облачных вычислений**, позволяющей использовать единую технологическую платформу и обеспечить информационную поддержку оперативно-служебной деятельности сотрудников ОВД в режиме клиент – сервер (см. рис. 2.5).



Рис. 2.5. Разработка облачной структуры ИСОД МВД России

## Прикладные сервисы обеспечения повседневной деятельности

### 1. Прикладной сервис ведомственного информационно-справочного портала (ВИСП).

Для сотрудников всех подразделений МВД России ВИСП обеспечивает (см. рис. 2.6):

- доступ к справочной информации, связанной с ИСОД МВД России;
- доступ к сведениям об организационно-штатной структуре МВД России;
- доступ к адресно-телефонному справочнику МВД России;
- информирование о новостях, мероприятиях и научно-технической информации, связанных с деятельностью МВД России (см. рис. 2.7);
- информирование о событиях по доступности прикладных сервисов ИСОД МВД России;
- предоставление помощи в освоении функций прикладных сервисов пользователям ИСОД МВД России посредством доступа к часто задаваемым вопросам и ответам на них (см. рис. 2.8);
- осуществление взаимодействия сотрудников с ЕЦЭ ИСОД МВД России;
- предоставление возможности подачи сотрудниками МВД России стандартных запросов на обслуживание, связанных с прикладными сервисами ИСОД МВД России;



Рис. 2.6. Функции Ведомственного информационно-справочного портала МВД России

Рис. 2.7. Модуль обращения пользователей ВИСП

- предоставление возможности ведения личного календаря мероприятий;
- предоставление возможности ведения личных задач;
- предоставление возможности обсуждения сотрудниками МВД России тем, связанных с прикладными сервисами ИСОД МВД России;
- поиск информации повседневного использования и документации при освоении функций прикладных сервисов ИСОД МВД России.

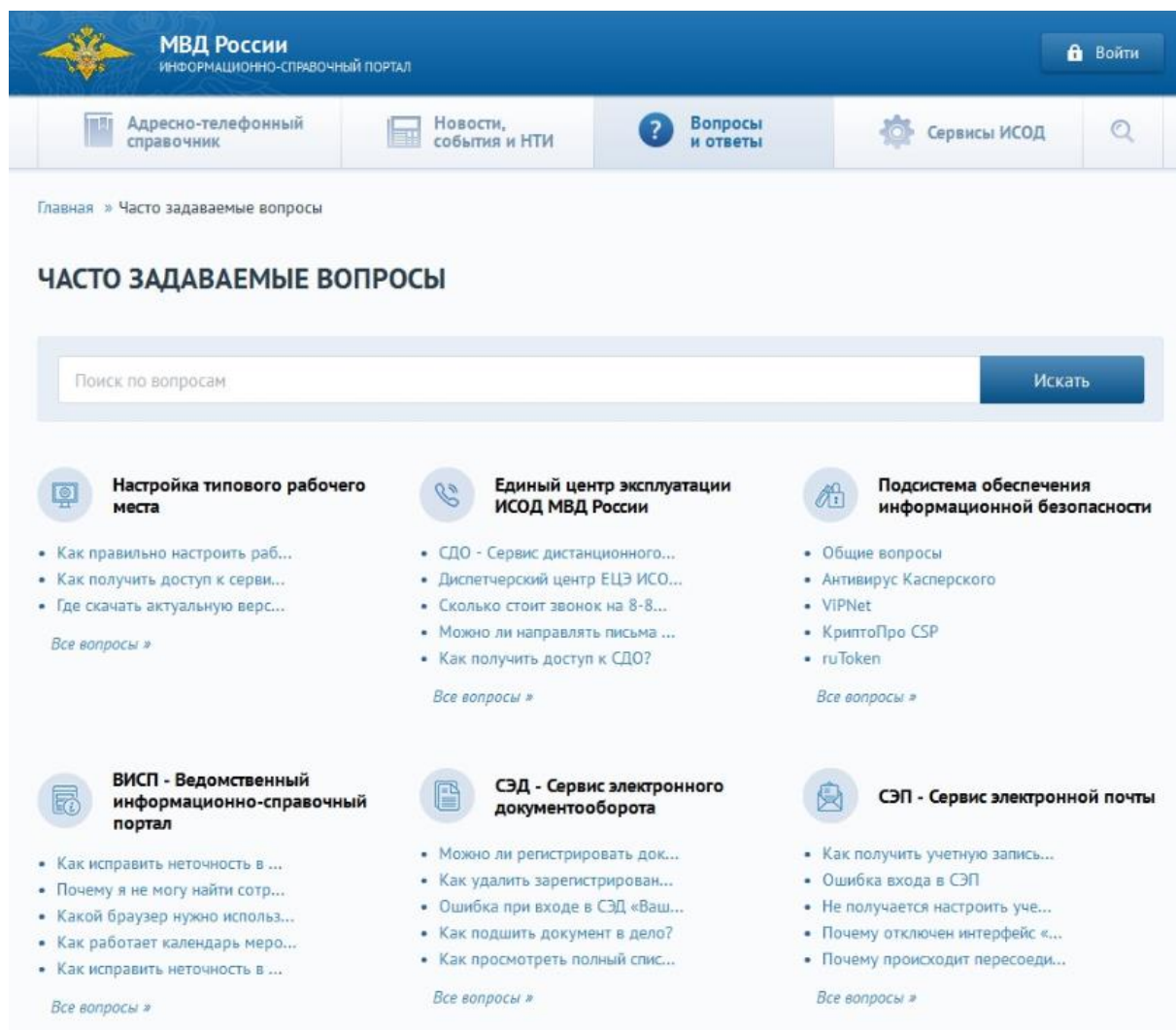


Рис. 2.8. Модуль ВИСП «Вопросы и ответы»

## 2. Прикладной сервис электронного документооборота (СЭД).

Является инструментом управления электронными и бумажными документами, контроля за их прохождением и исполнением в подразделениях МВД России, в том числе отвечающих за работу с обращениями граждан.

Областью использования СЭД является деятельность сотрудников, федеральных государственных гражданских служащих и работников центрального аппарата МВД России, территориальных органов МВД России, а также иных организаций и подразделений, созданных для выполнения задач и осуществления полномочий, возложенных на органы внутренних дел, направленная на подготовку, обработку, хранение и использование документов (в том числе и документов в электронной форме) образующихся в ходе деятельности органов внутренних дел (см. рис. 2.9).

Сервис электронного документооборота  
МВД России

Оператор: Чернявская Л.И.

Разделы ▾ Операции ▾ Контроль ▾ Отчеты ▾ Печать ▾ Справочники ▾ Администрирование ▾ Реестры и списки ▾

### Обращения граждан

Регистрировать    Первичное рассмотрение    Поиск    Регистрировать (приемная МВД)

Нахождение документа ▾    ДЛ кому напр. д-т ▾    Архив 2015 ▾

Федеральный округ ▾     Отображать незарегистрированные документы     Отображать карточку приема

ФИО ▾    Организация, ОГВ ▾

Введите ключевые слова

Исх. № ▾    Рег № ▾    Штрих-код ▾     Точно     Искать в найденном    Искать    Очистить

Сортировка ▾    по возрастанию ▾    **Найдено: 136**

<input type="checkbox"/>	n/n	Рег №	Дата регистрации	ФИО гражданина	Организация/подписал	Поступило из	Должностное лицо УРОГ	Нахождение
<input type="checkbox"/>	1	<a href="#">1568600000816</a>	07.12.2015					
<input type="checkbox"/>	2	<a href="#">3/1568600000684</a>	04.12.2015	Яблоков Иван Васильевич				Отправлен на исполнение доставлен
<input type="checkbox"/>	3	<a href="#">3/1568600000693</a>	04.12.2015	Анонимное				
<input type="checkbox"/>	4	<a href="#">3/1568600000596</a>	30.11.2015	Киселева Вера Николаевна				
<input type="checkbox"/>	5	<a href="#">3/1568600000523</a>	30.11.2015	Егошина Татьяна Геннадьевна			Чернявская Л.И.	
<input type="checkbox"/>	6	<a href="#">3/1568600000505</a>	27.11.2015	Серебрякова Елена Валерьевна	Первая коллегия адвокатов / Серебрякова Елена Валерьевна			
<input type="checkbox"/>	7	<a href="#">3/1568600000514</a>	27.11.2015	Михеев Константин Евгеньевич				
<input type="checkbox"/>	8	<a href="#">3/1568600000569</a>	27.11.2015	Иванов Иван Иванович				
<input type="checkbox"/>	9	<a href="#">3/1568600000417</a>	24.11.2015	Иванов Иван Иванович				Отправлен на исполнение
<input type="checkbox"/>	10	<a href="#">3/1568600000259</a>	19.11.2015	Тест Второй Тест Тест				Отправлен на исполнение доставлен

© Сервис электронного документооборота МВД России, 2015    Круглосуточная служба поддержки

Рис. 2.9. Внешний вид окна СЭД МВД России

#### Основные функции СЭД:

- регистрация и обработка входящих, исходящих документов, приказов, нормативных правовых актов, обращений граждан, и т.п.:
- работа с регистрационной карточкой документа;
- добавление/просмотр/удаление/печать резолюций на документ;
- контроль над прохождением и сроками рассмотрения документов;
- определение порядка прохождения и обработки документов;
- отправка документа адресатам;
- ведение переписки по обращению гражданина;
- осуществление поиска, в том числе полнотекстового, по зарегистрированным и незарегистрированным документам;
- просмотр, ведение и использование при работе с документами в СЭД справочников и классификаторов;
- построение отчетов;

- формирование дел в соответствии с номенклатурой несекретных дел;
- настройка параметров эксплуатации СЭД МВД России и просмотр действий, выполненных в СЭД;
- получение и отправка документов в электронном виде из МЭДО в СЭД и обратно.

### 3. Прикладной сервис электронной почты (СЭП).

Является инструментом обмена электронными сообщениями сотрудниками центрального аппарата МВД России и территориальных органов внутренних дел России как между собой, так и с внешними адресатами (см. рис. 2.10).

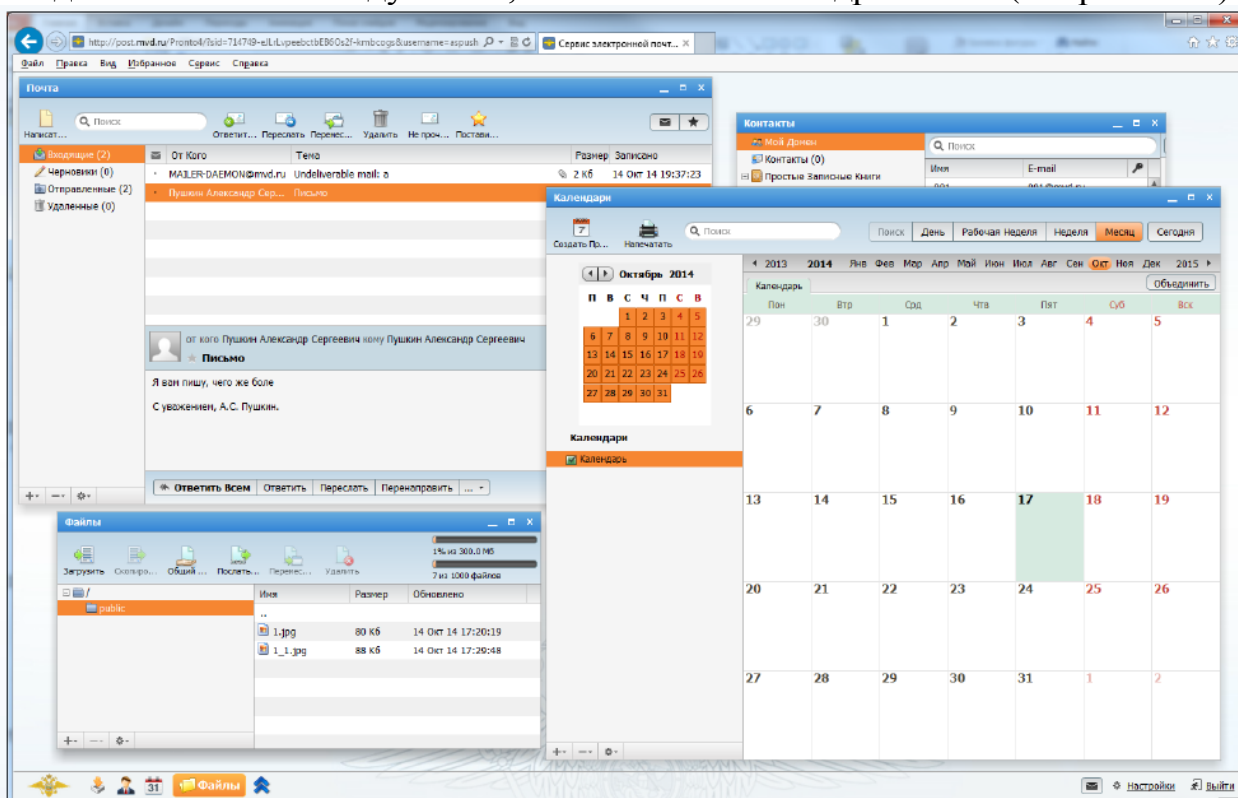


Рис. 2.10. Внешний вид окна Сервиса электронной почты ИСОД МВД России

#### Основные функции СЭП:

- создание и отправка электронных сообщений адресатам;
- получение и просмотр электронных сообщений от адресатов;
- управление переадресацией и папками с электронными сообщениями;
- использование адресной книги при формировании электронных сообщений;
- настройка переадресации почтовых сообщений;
- работа со средствами совместного доступа (календари, списки рассылки, задачи).

### 4. Прикладной сервис видео-конференц-связи (СВКС-м).

Предназначен для организации видеоконференций, в том числе селекторных видеосовещаний в сети ИМТС с использованием в качестве видеотермина-

лов персональных компьютеров сотрудников МВД России, оснащенных веб-камерой и гарнитурой.

Областью применения СВКС-м является обеспечение поддержки внутренних совещаний, селекторных заседаний, экспресс переговоров сотрудников центрального аппарата МВД России и территориальных органов внутренних дел Российской Федерации в интересах органов внутренних дел.

Основные функции СВКС-м:

- создание селекторных видеоконференций (видеоселектор);
- симметричных конференций, асимметричных конференций;
- создание аудио- и видеоконференций с участием территориально удаленных участников. При этом возможно одновременное привлечение на одну и ту же аудио- и видеоконференцию нескольких участников, находящихся в разных населенных пунктах и даже в разных субъектах Российской Федерации;
- подключение в конференцию участников, использующих различные каналы связи;
- использование следующих инструментов совместной работы всеми абонентами СВКС-м;
- показ презентаций и слайдов;
- демонстрация рабочего стола и удаленное управление им;
- запись видеозвонков и видеоконференций;
- обмен мгновенными сообщениями.

## **5. Программное обеспечение (сервис) управления доступом к информационным системам и ресурсам (СУДИС).**

Предназначен для разграничения и управления доступом пользователей к информационным системам и ресурсам ИСОД МВД России, в рамках контура обработки информации, не содержащего сведений, составляющих государственную тайну.

Областью применения СУДИС являются следующие виды повседневной деятельности сотрудников всех подразделений МВД России:

- идентификация и аутентификация пользователей и сервисов ИСОД МВД России;
- авторизация доступа сервисов ИСОД МВД России;
- управление данными учетных записей пользователей и сервисов ИСОД МВД России;
- управление полномочиями пользователей и сервисов ИСОД МВД России;
- протоколирование и аудит событий безопасности, возникающих в ходе эксплуатации сервисов ИСОД МВД России.

**6. Официальный интернет-сайт МВД России** объединил интернет сайты всех подразделений министерства на единой платформе.

«Официальный Интернет-сайт МВД России» ([mvd.ru](http://mvd.ru)) является прикладным сервисом информирования всех заинтересованных категорий граждан о

деятельности МВД России в соответствии с законодательством Российской Федерации, предназначен для обеспечения доступа пользователей информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» к открытым информационным ресурсам Министерства внутренних дел Российской Федерации в соответствии с Федеральным законом от 09.02.2009 № 8-ФЗ «Об обеспечении доступа к информации о деятельности государственных органов и органов местного самоуправления»<sup>28</sup> (см. рис. 2.11).



Рис. 2.11. Внешний вид Интернет-сайта МВД России

«Интернет-сайт МВД России» обеспечивает выполнение следующих функций:

– реализации прав граждан и организаций на доступ к информации о деятельности МВД России;

<sup>28</sup> Об обеспечении доступа к информации о деятельности государственных органов и органов местного самоуправления: Федеральный закон от 09.02.2009 № 8-ФЗ (ред. от 28.12.2017) // Российская газета. 2009. № 25.

- предоставления государственных услуг гражданам и организациям; работы с различной информацией о руководстве, структуре, деятельности МВД России;
- ознакомления с результатами деятельности пресс-службы, такими как новости, пресс-релизы;
- работы с документами, которыми руководствуется МВД России в своей деятельности;
- работы МВД России с вопросами и обращениями граждан; предоставления справочной информации по отделениям полиции, участковым и т.д.;
- оперативного доведения до граждан и организаций актуальной разъяснительной и справочной информации МВД России;
- всестороннего освещения работы территориальных органов МВД России;
- формирования позитивного общественного мнения о деятельности министерства и его сотрудников;
- оптимизации работы по рассмотрению обращений граждан, правового просвещения населения;
- расширения возможностей для обсуждения актуальных проблем деятельности МВД России, его территориальных органов;
- снижения уровня бумажного документооборота с внешними источниками и получателями информации;
- пропаганды мер, направленных на обеспечение законности и порядка.

**7. Форум** – позволяет задать вопросы по наиболее актуальным направлениям оперативно-служебной деятельности и обеспечить их обсуждение не только в формате вопрос-ответ, но и в формате коллективного диалога. Обеспечивает возможность сотрудникам, не участвующим в обсуждении, ознакомиться с вопросом.

### **Прикладные сервисы обеспечения оперативно-служебной деятельности.**

Прикладные сервисы подразделяются на сервисы оперативно-служебных подразделений (полиции) и сервисы штабных, кадровых, тыловых, финансовых и правовых подразделений (внутренней службы). Кроме того, один сервис ИСОД МВД России функционирует в интересах Росгвардии.

### **Сервисы оперативно-служебных подразделений (полиции).**

#### **1. Сервис обеспечения охраны общественного порядка (СООП).**

Является прикладным сервисом ИСОД МВД России, обеспечивающим автоматизацию деятельности сотрудников, федеральных государственных гражданских служащих и работников органов внутренних дел Российской Федерации подразделений системы МВД России:

- по исполнению административного законодательства, организации применения административного законодательства;
- по ведению административных участков;

- по осуществлению профилактических работ с лицами, состоящими на учете у участкового уполномоченного;
- по ведению списочного учета лиц, представляющих профилактический интерес;
- по ведению списочного учета лиц, формально попадающих под надзор;
- по осуществлению административного надзора;
- по осуществлению профилактических работ с лицами, состоящими на учете у инспектора ПДН;
- по осуществлению учета подозреваемых и обвиняемых в изоляторах временного содержания.

Сервис СООП является комплексным сервисом и объединяет в себе следующие сервисы:

1. «Исполнение административного законодательства» – ведение журнала учета дел об адм. правонарушениях; составление протоколов адм. правонарушений, определений, постановлений; контроль полноты и своевременности уплаты адм. штрафов; вынесение определений о проведении адм. расследований; формирование материалов по адм. Правонарушениям; контроль за осуществлением взаимодействия с судебными приставами.

2. «Административный надзор» – учет лиц, состоящих под адм. надзором; учет лиц, формально попадающих под адм. надзор; отслеживание событий (доставления, нарушения, КУСП и т.п.).

3. «Участковый уполномоченный полиции» – электронный паспорт на жилой дом; электронный паспорт адм. участка; учет лиц, представляющих профилактический интерес; информационная поддержка при работе с лицами; учет обращений граждан.

4. «Изоляторы временного содержания» – учет помещения лиц в ИВС; учет нахождения лиц в ИВС; учет предоставления свиданий; учет перемещений поднадзорного.

5. «Патрульно-постовая служба» – ведение сведений о преступлениях и адм. правонарушениях, выявленных и раскрытых нарядами ППС; учет результатов проверок при патрулировании; учет деятельности нарядов; учет результатов работы каждого сотрудника и подразделения ППС в целом.

6. «Подразделение по делам несовершеннолетних» – профилактические учеты; учет лиц, входящих в группы антиобщественной направленности; учет работы сотрудников ПДН с профилактируемыми лицами; учет лиц, доставленных в помещения территориальных органов; учет доставленных профилактируемых лиц.

Область применения СООП ограничена обработкой информации, не содержащей сведений, составляющих государственную тайну.

## **2. Сервис обеспечения деятельности дежурных частей МВД России (СОДЧ).**

Предназначен для автоматизации процессов деятельности дежурных частей МВД России всех уровней структурной организации и ЦОР ОУ МВД России. СОДЧ позволяет осуществлять сбор, хранение, обработку и анализ опера-

тивной информации, поступающей в дежурные части территориальных органов МВД России, мониторинг оперативной обстановки, оперативное информирование иных территориальных органов и организацию незамедлительного реагирования на сообщения о происшествиях и преступлениях.

В состав сервиса обеспечения деятельности дежурных частей входят подсистемы (см. рис. 2.12):



Рис. 2.12. Структура СОДЧ

1. «Оперативный дежурный» – электронный КУСП; информационное взаимодействие с различными ведомственными системами (СМЭВ, ГАС ПС); реагирование на запросы, поступающие из федеральных органов исполнительной власти через систему межведомственного электронного взаимодействия (по утерянным документам, удостоверяющим личность).

2. «Сводка» – формирование оперативной сводки на основе полученной информации из подчиненных территориальных органов МВД России и иных подразделений; создание выходной формы оперативной сводки с помощью конструктора.

3. «Диспетчеризация 02» – прием, обработка для дальнейшей регистрации сообщений о происшествиях, поступающих от населения и организаций; оповещение взаимодействующих дежурно-диспетчерских служб.

4. «Журналы» – учет вооружений, маршрутов патрулирования, личного состава, транспортных средств.

5. «Группа разбора с доставленными» – регистрация факта доставления в Книге учета лиц, доставленных в дежурную часть; установление личности доставленного лица и проверка на наличие сведений о нем в оперативно-справочных, розыскных и криминалистических учетах ИСОД МВД России; составление протоколов о доставлении лиц, об административном задержании, об

административном правонарушении; формирование статистических отчетов по различному набору критериев.

6. «Оперативные ориентировки» – создание, сохранение и целевая рассылка в базе данных оперативной ориентировки в дежурной части органов МВД России; проверка лиц, подходящих по приметам ориентировки, по месту их обнаружения без доставления их в дежурную часть.

7. «Управление силами и средствами» – учет и смена дислокаций различных нарядов; учет отработки нарядами сообщений о происшествиях; взаимодействие с системой позиционирования ГЛОНАСС и системой управления мобильными нарядами.

8. «Аналитика» – специализированная подсистема анализа обработки, обобщения и предоставления оперативной информации в банке данных происшествий.

### **3. Сервис специального программного обеспечения Федеральной информационной системы Госавтоинспекции МВД России (ФИС ГИБДД-М).**

Предназначен для обеспечения деятельности подразделений МВД России по направлениям, курируемым Главным управлением по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России.

Областью применения ФИС ГИБДД-М являются процессы обработки информации в подразделениях Госавтоинспекции территориального, регионального и федерального уровней в рамках возложенных на них функций, процессы получения и предоставления сведений о водителях, правонарушениях, транспортных средствах и их владельцах субъектам Российской Федерации, федеральным органам исполнительной власти Российской Федерации и другим организациям.

Пользователями ФИС ГИБДД-М являются сотрудники ГИБДД.

Основными задачами ФИС ГИБДД-М являются (см. рис. 2.13):

1. Обеспечение подразделений Госавтоинспекции, подразделений органов внутренних дел Российской Федерации, органов государственной власти Российской Федерации, страховщиков и их профессионального объединения информацией, содержащейся в информационных ресурсах Госавтоинспекции:

- о зарегистрированных транспортных средствах и их владельцах;
- о разыскиваемых транспортных средствах (оперативные учеты, формируемые Госавтоинспекцией);
- о транспортных средствах, прошедших государственный технический осмотр;
- о транспортных средствах, на которые в установленном порядке наложены ограничения (запреты) на проведение регистрационных действий или регистрация которых аннулирована;
- о промаркированных транспортных средствах;
- о распределенной, утраченной, похищенной, выбракованной спецпродукции Госавтоинспекции, а также бланков договоров обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств;
- об оформленных паспортах транспортных средств (ПТС);

- о выданных водительских удостоверениях;
- о лицах, привлеченных к административной ответственности за нарушение правил дорожного движения;
- о дорожно-транспортных происшествиях;
- о других объектах и субъектах учета, формирование и ведение которых в соответствии с требованиями нормативных правовых актов МВД России возложено на Госавтоинспекцию.

2. Обеспечение подразделений Госавтоинспекции информацией, содержащейся в централизованных информационных ресурсах ГИАЦ МВД России:

- о разыскиваемых транспортных средствах;
- о лицах, объявленных в федеральный розыск;
- об утраченном и выявленном огнестрельном оружии.

3. Обеспечение в установленном порядке информационного обмена с подразделениями МВД России.

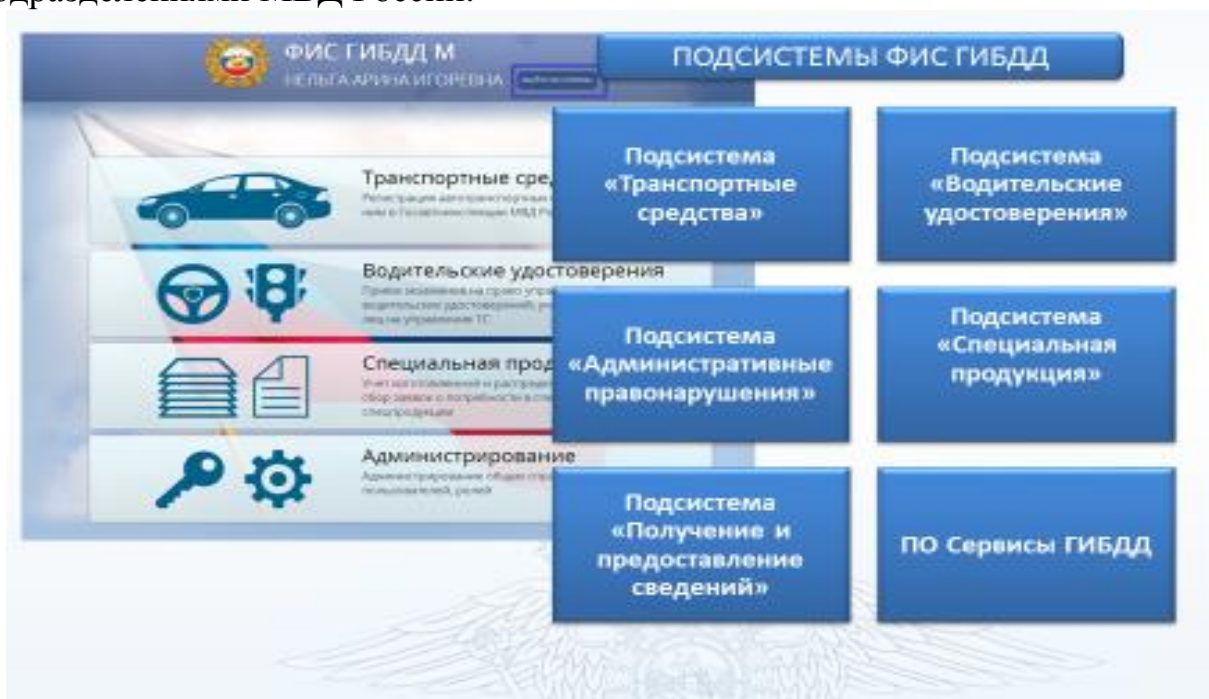


Рис. 2.13. Состав ФИС ГИБДД-М

ФИС ГИБДД-М обеспечивает взаимосвязь с СМЭВ в части информационного обмена с:

- автоматизированной системой Федерального дорожного агентства Министерства транспорта Российской Федерации (Росавтодор);
- автоматизированной системой «Роспаспорт» (система упраздненной Федеральной миграционной службы России);
- единой автоматизированной информационной системой (ЕАИС) Федеральной таможенной службы;
- информационными системами специализированных торговых организаций.

#### **4. Сервис для автоматизации деятельности Центров автоматизированной фиксации административных правонарушений в области дорожного движения (ЦАФАП).**

Сервис позволяет:

- автоматизировать процессы фотовидеофиксации нарушений ПДД, хранения, обработки и использования информации об административных правонарушениях, а также информировать нарушителей о правонарушении и контролировать уплату штрафов;

- унифицировать используемые в Госавтоинспекции МВД России программно-технические решения и приводить архитектуры автоматизированных информационных систем Госавтоинспекции МВД России (в части обработки и использования информации об административных правонарушениях, зафиксированных средствами фотовидеофиксации) в соответствие с современными требованиями доступности данных и надежности функционирования;

- обеспечить обработку информации в режиме реального времени;

- формировать статистическую отчетность о деятельности ЦАФАП;

- обеспечить неизменяемость зафиксированных правонарушений.

Необходимо отметить, что два сервиса ГИБДД МВД России частично друг друга дублируют.

#### **5. Информационно-поисковый сервис, разработанный в интересах оперативных подразделений МВД России (ИПС «Следопыт-М»).**

Объединяет информационные ресурсы специального назначения оперативных подразделений полиции на базе автоматизированных баз данных оперативно-разыскной информации ИПС «Следопыт-М» предназначен для поиска, сбора, обработки и представления информации, получаемой из разнородных информационных систем и баз данных.

ИПС «Следопыт-М» позволил обеспечить работу с множеством информационных источников как с единым ресурсом, а также повысить эффективность информационного обеспечения деятельности подразделений оперативно-разыскной информации системы МВД России за счет сокращения времени и трудозатрат на получение информации.

Доступ ко всем созданным и создаваемым информационным ресурсам общего, специального, ограниченного пользования, содержащих государственную тайну, должен быть регламентирован и обеспечен в интерактивном режиме с соблюдением требуемого уровня информационной безопасности.

#### **6. Служебный сервис ИБД-М (информационный банк данных – модернизированный).**

Содержит следующую информацию:

- по федеральному и местному розыску лиц;

- по федеральному и местному розыску автотранспорта;

- по федеральному и местному розыску оружия;

- по федеральному и местному розыску других номерных вещей;

- по федеральному и местному розыску паспортов, бланков паспортов;

- справочную информацию по лицу – адресное бюро (данные о прописке/выписке, паспортных данных лица);
- справочную информацию по происшествиям (уголовная статистика; сведения о происшествиях и лицах, являющихся участниками преступления: потерпевшими, подозреваемыми или обвиняемыми, свидетелями, заявителями);
- справочную информацию по огнестрельному оружию (данные о владельцах и принадлежащих им единицах огнестрельного оружия);
- справочную информацию по адресу;
- справочную информацию по автотранспорту и автоагрегатам;
- справочную информацию по утраченной, похищенной спецпродукции;
- справочную информацию по дактилоскопированным лицам;
- информационные ресурсы об административных правонарушениях;
- информационные ресурсы об административных правонарушениях по линии ГИБДД;
- информационные ресурсы о преступлениях и лицах, их совершивших (на основе ИПК);
- информационные ресурсы оперативно-справочной картотеки (данные о привлечении к уголовной ответственности, осуждении, месте отбывания наказания, освобождении лица).

В ИБД-М объединена информация, которая ранее накапливалась в информационных банках данных ИБД-Ф и ИБД-Р.

Более подробно интегрированные банки данных будут рассмотрены в четвертом параграфе данной главы.

## **7. Сервис обеспечения оперативно-служебной деятельности НЦБ Интерпола МВД России (СОДИ).**

Предназначен для информационного обеспечения оперативно-служебной деятельности НЦБ Интерпола при МВД России и его региональных филиалов. Главными задачами СОДИ является оказание содействия в выполнении международных запросов территориальных подразделений правоохранительных органов России, а также международных правоохранительных организаций и органов иностранных государств, в соответствии с международными договорами и законодательством Российской Федерации (см. рис. 2.14).

Область применения СОДИ:

- обеспечение эффективного международного обмена информацией об уголовных преступлениях;
- непосредственное взаимодействие с Генеральным Секретариатом Интерпола;
- консолидация и предоставление сведений об объектах учета;
- осуществление наблюдения за исполнением международных договоров по вопросам борьбы с преступностью, участником которых является Российская Федерация.

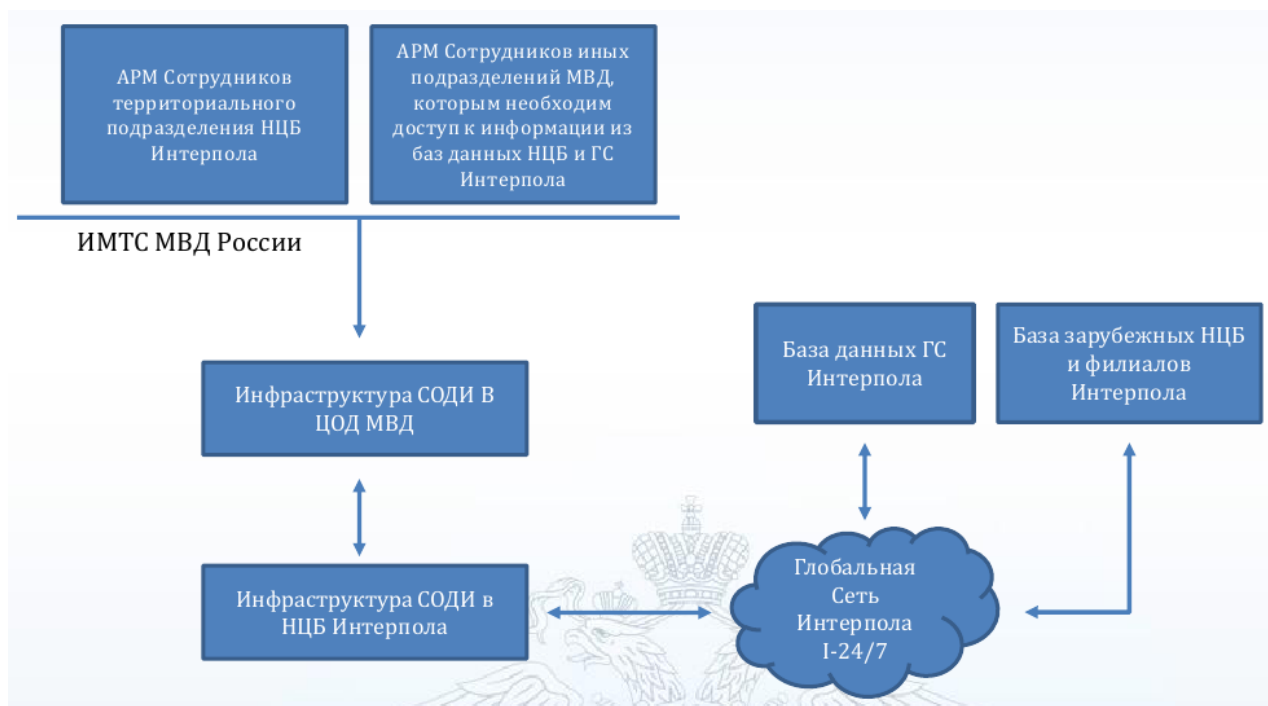


Рис. 2.14. Схема взаимодействия сервисов внутри СОДИ МВД России

Объектами учета СОДИ являются сведения, поступающие в НЦБ Интерпола МВД России в отношении (см. рис. 2.15)<sup>29</sup>:

- автотранспортных средств;
- водного транспорта;
- воздушного транспорта;
- документов физических лиц;
- культурных ценностей;
- огнестрельного оружия;
- похищенных вещей;
- строительной и специальной техники;
- уголовных дел и дел оперативного учета;
- фактов изъятия наркотических средств и психотропных веществ;
- фальшивых денежных знаков;
- физических лиц;
- юридических лиц.

<sup>29</sup> Вопросы эксплуатации программного обеспечения для реализации сервиса обеспечения оперативно-служебной деятельности НЦБ Интерпола МВД России: приказ МВД России от 03.11.2016 № 696 [Электронный ресурс]. – Доступ из базы данных «Нормативно-правовые акты МВД России».

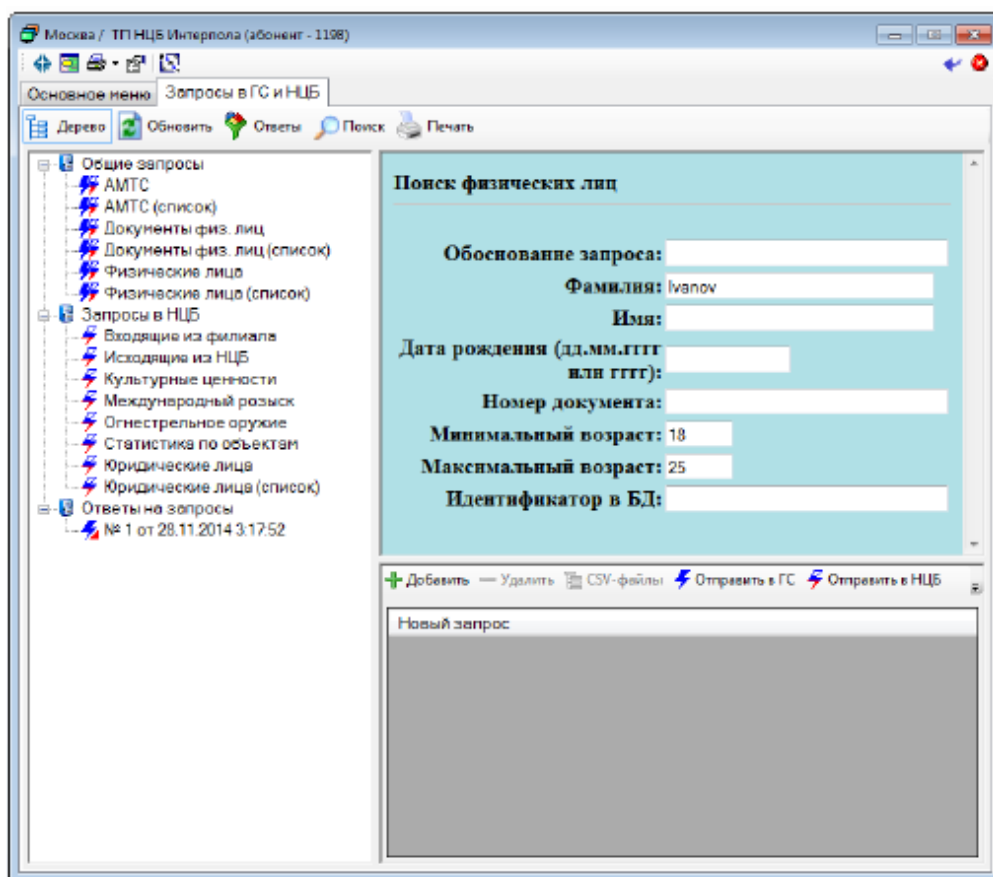


Рис. 2.15. Внешний вид запроса для получения сведений БД ГС и НЦБ Интерпола

## 8. Сервис обеспечения экономической безопасности (СОЭБ).

Предназначен для обеспечения полного технологического цикла ввода, накопления, обработки и анализа оперативно-служебной, аналитической и оперативно-розыскной информации в Главном управлении экономической безопасности и противодействия коррупции МВД России, а также в подразделениях ЭБиПК территориальных органов внутренних дел.

Областью использования СОЭБ являются следующие функции:

- сбор, обработка и хранение оперативно-розыскной и иной информации, получаемой в процессе осуществления оперативно-розыскной деятельности в установленном нормативными правовыми актами МВД России порядке;
- организационно-методическое обеспечение деятельности подразделений полиции, осуществляющих оперативно-розыскную деятельность по линии экономической безопасности и противодействия коррупции;
- оперативно-аналитическое сопровождение оперативно-розыскных мероприятий, выявление пересечений интересов оперативных подразделений в отношении одних и тех же объектов;
- анализ состояния экономической преступности с целью координации деятельности территориальных органов МВД России и подразделений центрального аппарата МВД России в области обеспечения экономической безопасности государства и противодействия коррупции;
- организация ведомственного и межведомственного взаимодействия по вопросам деятельности подразделений ЭБиПК МВД России.

## **9. Единая информационная система обеспечения деятельности экспертно-криминалистических подразделений МВД России (ЕАИС ЭКП).**

Создана для автоматизации процессов деятельности сотрудников экспертно-криминалистических подразделений, а также иных организаций и подразделений системы МВД России, заказывающих и использующих результаты экспертно-криминалистической деятельности.

Данный сервис имеет преимущественно кадровую и справочную направленность и содержит информацию не о результатах экспертиз, а о самих экспертах и экспертных подразделениях.

## **10. Сервис централизованной интегрированной автоматизированной дактилоскопической информационной системы МВД России (ЦИАДИС-МВД).**

В настоящий момент в органах внутренних дел параллельно осуществляется два процесса формирования автоматизированных дактилоскопических информационных ресурсов. В МВД России используется с 1992 года АДИС «Папилон», кроме того с 2016 года введена в эксплуатацию ЦИАДИС МВД России. ЦИАДИС-МВД организуется с использованием оборудования и программного обеспечения «Папилон» и является естественным развитием трехуровневой системы предыдущего поколения.

ЦИАДИС-МВД – предназначен для автоматизированного формирования, ведения и использования дактилоскопических массивов по следующим направлениям:

- получения, учета, централизованного хранения и классификации дактилоскопической информации, получаемой при проведении государственной дактилоскопической регистрации;

- получения, учета, централизованного хранения, классификации информации о неустановленных лицах, следы рук которых изъяты с мест преступлений;

- дактилоскопических экспертиз, поисков по направлениям экспертно-криминалистической деятельности («След-Дактилокарта», «Дактилокарта-След», «След-След», «Дактилокарта-Дактилокарта»);

- оперативной идентификации личности граждан (поиск «Дактилокарта-Дактилокарта», «Отпечаток-Дактилокарта»).

Областью применения сервиса «ЦИАДИС МВД» является деятельность сотрудников и должностных лиц подразделений МВД России (центрального аппарата и территориальных органов МВД России), ответственных за процессы получения, учета и анализа дактилоскопической информации.

После внедрения оборудования и программного обеспечения ЦИАДИС-МВД на всей территории России оперативный поиск будет осуществляться в течении нескольких минут сразу по всему массиву накопленной дактилоскопической информации. В настоящий момент подавляющее большинство дактилоскопических информационных ресурсов располагается в комплексах АДИС «Папилон» предыдущих поколений, и сквозной поиск осуществляется в пределах регионального массива.

## **11. Сервис объединенной поисковой федеральной системы генетической идентификации (Ксенон-2).**

Ксенон-2 является инструментом повышения уровня раскрываемости преступлений, повышения эффективности работы лабораторий ДНК в экспертно-криминалистических подразделениях МВД, ГУ(У)МВД по субъектам Российской Федерации (ЭКП ОВД), включая федеральный уровень, с использованием современных информационных технологий в интересах ФГКУ «ЭКЦ МВД России».

Информационные ресурсы данных ДНК (ДНК-профилей) биологических объектов предназначены для установления лиц, оставивших биологические следы на месте происшествия, фактов принадлежности биологических следов, изъятых по нескольким преступлениям, одному и тому же неустановленному лицу, а также для установления личности неопознанных трупов. Под биологическими следами понимаются кровь, сперма, слюна, волосы, фрагменты тканей тела и иной биологический материал человека. Экспертиза по изъятым с мест происшествий невидимым микрочастицам биологического происхождения позволяет устанавливать конкретное лицо, оставившее эти следы. Это особенно важно при раскрытии преступлений против личности.

Ксенон-2 предназначен для ведения учета информационных карт геномной информации:

- лиц, осужденных и отбывающих наказание в виде лишения свободы за совершение тяжких или особо тяжких преступлений, а также всех категорий преступлений против половой неприкосновенности и половой свободы личности;
- неустановленных лиц, биологический материал которых изъят в ходе производства следственных действий;
- неопознанных трупов – тел (останков) умерших людей, личность которых на момент обнаружения тела (останков) не установлена;
- граждан Российской Федерации, а также иностранных граждан и лиц без гражданства, проживающих или временно пребывающих на территории Российской Федерации, подавших заявление на постановку на учет в добровольном порядке.

Также Ксенон-2 обеспечивает исполнение запросов к централизованному автоматизированному массиву геномной информации федерального уровня, как внутри подразделения, так и из экспертно-криминалистических подразделений МВД, ГУ(У)МВД по субъектам Российской Федерации.

## **12. Сервис предоставления государственных услуг (СПГУ).**

Предназначен для планирования мероприятий по мониторингу качества оказания государственных услуг, осуществления сбора, обработки и хранения данных, необходимых для анализа деятельности по оказанию государственных услуг, проведения контроля хода мониторинга, а также оценки результативности и эффективности внедрения административных регламентов в подразделениях МВД России, осуществляющих оказание государственных услуг.

Областью применения СПГУ являются следующие виды оперативно-служебной деятельности:

– проведение мероприятий для достижения показателей, установленных Указом Президента Российской Федерации от 7 мая 2012 г. № 601 «Об основных направлениях совершенствования системы государственного управления»<sup>30</sup>;

– формирование сравнительных показателей служебной деятельности подразделений территориальных органов МВД России на региональном уровне, участвующих в предоставлении государственных услуг, и подразделений территориальных органов на региональном уровне, ответственных за организацию и проведение мониторинга удовлетворенности;

– поддержка на постоянной основе методических процессов планирования и проведения мониторинга внедрения административных регламентов, исполнения государственных функций и предоставления государственных услуг подразделениями МВД России (см. рис. 2.16);

– повышение эффективности и результативности мероприятий мониторинга, нормативно-правового и методического обеспечения работы ведомственных информационных систем подразделений МВД России, предоставляющих государственные услуги и участвующих в межведомственном электронном взаимодействии, в том числе в рамках автоматизированной информационной системы «Информационно-аналитическая система мониторинга качества государственных услуг» Минэкономразвития России, за счет организации единой базы данных материалов мониторинга;

– сбор и анализ сведений об оказанных государственных услугах и осуществлении межведомственного взаимодействия при оказании государственных услуг с использованием ведомственных информационных систем, сети Интернет, данных, полученных из Минэкономразвития России и других источников;

– создание информационно-аналитической среды взаимодействия с ведомственными информационными системами (ВИС), участвующими в предоставлении государственных услуг, для проведения временных и внутриведомственных сопоставлений по оценке качества предоставления государственных услуг и осуществления межведомственного электронного взаимодействия;

– сбор и анализ информации по досудебному (внесудебному) обжалованию решений и действий и по административной практике при предоставлении государственных услуг посредством организации взаимодействия с системами электронного документооборота МВД России и с модернизированным в рамках ИСОД МВД России интегрированным банком данных (ИБД-М);

– обеспечение возможности оперативного внесения изменений в Федеральный реестр государственных и муниципальных услуг (ФРГУ) посредством синхронизации данных СПГУ с данными, хранящимися в ФРГУ;

---

<sup>30</sup> Об основных направлениях совершенствования системы государственного управления: Указ Президента Российской Федерации от 07.05.2012 № 601 // Российская газета. 2012. № 102.

**ЖУРНАЛ ВЫДАННЫХ СПРАВОК**

Список запросов    Сверка ДУЛ    Проверка по учету **1**    Формирование справки **2**    Подпись **3**

**ЗАПРОС**

ФИО заявителя ..... Иванов Сергей Иванович  
 Роль заявителя **?** Лично  
 Тип заявителя **?** МФЦ  
 Место выдачи справки ..... Лично в ИЦ  
 Место жительства заявителя ..... г. Москва, ул. Тверская, 12, кв.4

ФИО проверяемого лица ..... Иванов Сергей Иванович  
 Препрежне ФИО лица .....  
 Дата рождения лица ..... 12.12.1980  
 Место рождения лица ..... г. Долгопрудный  
 Регионы проживания лица ..... Главное управление МВД России по г. Москве

Серия и № паспорта ..... 3214 326767  
 Дата выдачи паспорта ..... 12.12.1995  
 Место выдачи паспорта ..... ОВД района Марьино Роша гор. Москвы  
 Регионы без ответов ..... ЗИЦ ГУ МВД России по г. Москве  
 Ответившие регионы .....

<input type="checkbox"/>	Блок №1.	СУДИМОСТЬ	▼
<input type="checkbox"/>	Блок №2.	ПРИВЛЕЧЕНИЕ	▼
<input type="checkbox"/>	Блок №3.	РОЗЫСК	▼
<input type="checkbox"/>	Блок №4.	ОТКАЗНОЙ МАТЕРИАЛ	▼

1

2

Отправить данные    Отложить    **Вернуть**    Отправить «Нет сведений»

*Рис. 2.16. Осуществление ввода результата проверки по учетам гражданина в ИБД-М. В верхней части страницы отображается информация о заявителе и проверяемом лице, в нижней части страницы – блоки ввода данных*

- координация и повышение результативности экспертной работы по подготовке предложений по совершенствованию нормативно-правового регулирования в области разработки и внедрения административных регламентов, стандартов государственных услуг для повышения качества государственного управления в части, касающейся МВД России (целевые и инспекторские проверки);
- формирование эффективного механизма обратной связи с заявителями государственных услуг;
- обеспечение передачи начислений доходов, получения информации об уплате госпошлины и лицензионных сборов за предоставление государственных услуг, об уплате начислений, содержащейся в государственной информационной системе о государственных и муниципальных платежах;
- обеспечение формирования и управления электронной очередью;
- обслуживание приема граждан по предварительной записи и в порядке живой очереди в подразделениях, предоставляющих услуги, требующих непосредственное присутствие посетителя;
- обеспечение выгрузки для предоставления информации в государственную автоматизированную систему «Управление» 46 показателей в соответствии с технологической картой межведомственного взаимодействия.

### **13. Сервис формирования и ведения единого банка данных подразделений архивной информации органов внутренних дел Российской Федерации (Ретроспектива).**

Сервис Ретроспектива предназначен для автоматизации технологических процессов Центра реабилитации жертв политических репрессий и архивной информации ФКУ «ГИАЦ МВД России», архивных подразделений Информационных центров территориальных подразделений МВД России на региональном уровне, Информационных центров окружных управлений на транспорте МВД России.

Сервис Ретроспектива обеспечивает выполнение следующих задач:

- наполнение единого банка данных исходной информацией, необходимой для реализации технологических процессов архивного делопроизводства в автоматизированном режиме;
- прием дел на архивное хранение – передача фондообразующим подразделением на архивное хранение законченных делопроизводством документов, сформированных в дела;
- использование архивных документов – автоматизированный поиск и подготовка документов, формируемых в ответ на обращения граждан и запросы организаций;
- обеспечение процесса экспертизы ценности документов – определение научного, исторического, практического значения архивных документов, принятие решения о продлении сроков хранения либо об уничтожении архивных документов.

Сервис Ретроспектива взаимодействует с СМЭВ в части информационного обмена с Единой базой данных материалов мониторинга качества государственных и муниципальных услуг и федеральными и региональными органами исполнительной власти.

### **14. Государственная информационная система миграционного учета (ГИСМУ).**

Государственная информационная система миграционного учета – это комплексная специализированная межведомственная автоматизированная информационная система, содержащая информацию о российских и иностранных гражданах и лицах без гражданства, обеспечивающая выполнение всех государственных задач в сфере миграции путем единообразного и контролируемого выполнения сотрудниками подразделений МВД России в сфере миграции государственных функций и предоставления государственных услуг гражданам и организациям на основе административных регламентов по направлениям деятельности с использованием информационных ресурсов других ведомств.

ГИСМУ обеспечивает хранение и обработку информации о физических лицах, находившихся, находящихся и планирующих находиться на территории Российской Федерации (российских гражданах, иностранных гражданах и лицах без гражданства), юридических лицах, ходатайствующих о въезде иностранных граждан и лиц без гражданства на территорию Российской Федера-

ции, а также использующих иностранную рабочую силу, аналитической информации, инфраструктурной информации и электронных документов.

#### **15. Государственная система изготовления, оформления и контроля паспортно-визовых документов нового поколения (ГС ПВДНП).**

Система предназначена для комплексной автоматизации, информационной и технологической поддержки процессов в сфере миграции в МВД России, обеспечения их информационного взаимодействия на основе единой информационно-телекоммуникационной инфраструктуры и предоставления информационно-телекоммуникационных услуг должностным, юридическими физическим лицам.

ГС ПВДНП – это комплексная система, предназначенная для автоматизации, информационной и технологической поддержки деловых процессов в области изготовления, оформления и контроля паспортно-визовых документов нового поколения в уполномоченных федеральных органах исполнительной власти, организациях и предприятиях, обеспечения их информационного взаимодействия на основе единой информационно-телекоммуникационной инфраструктуры, предоставления информационно-телекоммуникационных услуг должностным лицам.

#### **Сервисы штабных, кадровых, тыловых, финансовых и правовых подразделений (внутренней службы)**

#### **16. Сервис обеспечения кадровой деятельности (СОКД).**

Предназначен для обеспечения служебной деятельности сотрудников главных управлений, департаментов, управлений МВД России, Национального центрального бюро Интерпола МВД России, территориальных органов МВД России, образовательных, научных, медико-санитарных и санаторно-курортных организаций системы МВД России, окружных управлений материально-технического снабжения системы МВД России, а также иных организаций и подразделений, созданных для выполнения задач и осуществления полномочий, возложенных на органы внутренних дел по направлениям, курируемым ДГСК МВД России.

Область применения СОКД – это автоматизация и поддержка административных процессов и регламентов деятельности подразделений по работе с личным составом органов внутренних дел по учету кадров и прохождению службы в органах внутренних дел, предоставление заинтересованным органам, организациям, подразделениям МВД России доступа к необходимой учетной кадровой информации.

Основными функциями СОКД является поддержка процессов деятельности руководящего состава и сотрудников кадровых подразделений органов, организаций, подразделений МВД России, связанных с ведением личных дел сотрудников ОВД, обеспечением подготовки кадров, включая контроль деятельности образовательной системы ОВД и учебного процесса образовательных учреждений МВД России, подбор кадрового резерва, отбор сотрудников и ком-

плектование подразделений ОВД, прохождения службы в ОВД, оказанием социальной помощи сотрудникам ОВД, пострадавшим при исполнении служебных обязанностей и семьям погибших, а также процессов представления справочной информации по запросам сервисов ИСОД МВД России и через систему межведомственного электронного взаимодействия (СМЭВ).

### **17. Сервис обеспечения деятельности организационно-штатных подразделений органов внутренних дел Российской Федерации (СОШП).**

Предназначен для повышения уровня информационной поддержки и эффективности служебной деятельности сотрудников Организационно-штатного управления МВД России и организационно-штатных подразделений ОВД России, минимизации трудозатрат на согласование организационно-штатной численности и лимитов численности при формировании организационно-штатных документов, для обеспечения взаимодействия с другими сервисами ИСОД МВД России в части обмена информацией об организационно-штатной структуре и информацией из фонда классификаторов и справочников организационно-штатной информации.

Областью применения СОШП является деятельность Организационно-штатного управления и организационно-штатных подразделений органов внутренних дел Российской Федерации в части выполнения следующих процессов:

- проектирование организационно-штатных структур подразделений и учреждений МВД России;
- получение и обработка информации об укомплектованности должностей;
- информационно-справочное обеспечение пользователей ИСОД МВД России, которым для осуществления служебной деятельности необходима информация об организационно-штатной структуре системы МВД России, а также информация из фонда классификаторов и справочников организационно-штатной информации;
- хранение и обработка сведений о документах, касающихся организационно-штатных мероприятий МВД России;
- разработка по утвержденной форме штатных расписаний и перечней изменений в них, подготовка и издание нормативно-правовых актов по организационно-штатным вопросам;
- разработка по утвержденной форме лимитов численности и перечней изменений в них;
- подготовка справок и статистических отчетов;
- хранение сведений о нормативно-правовых документах, применяемых при регулировании организационно-штатной деятельности МВД России;
- ведение классификаторов, используемых при создании организационных документов;
- хранение и обработка сведений об окладах.

## 18. Сервис обеспечения деятельности правовых подразделений системы МВД России (СОДПП).

Предназначен для повышения эффективности автоматизированных информационных систем, эксплуатируемых в Договорно-правовом департаменте МВД России, за счет их интеграции в ИСОД МВД России (см. рис. 2.17).

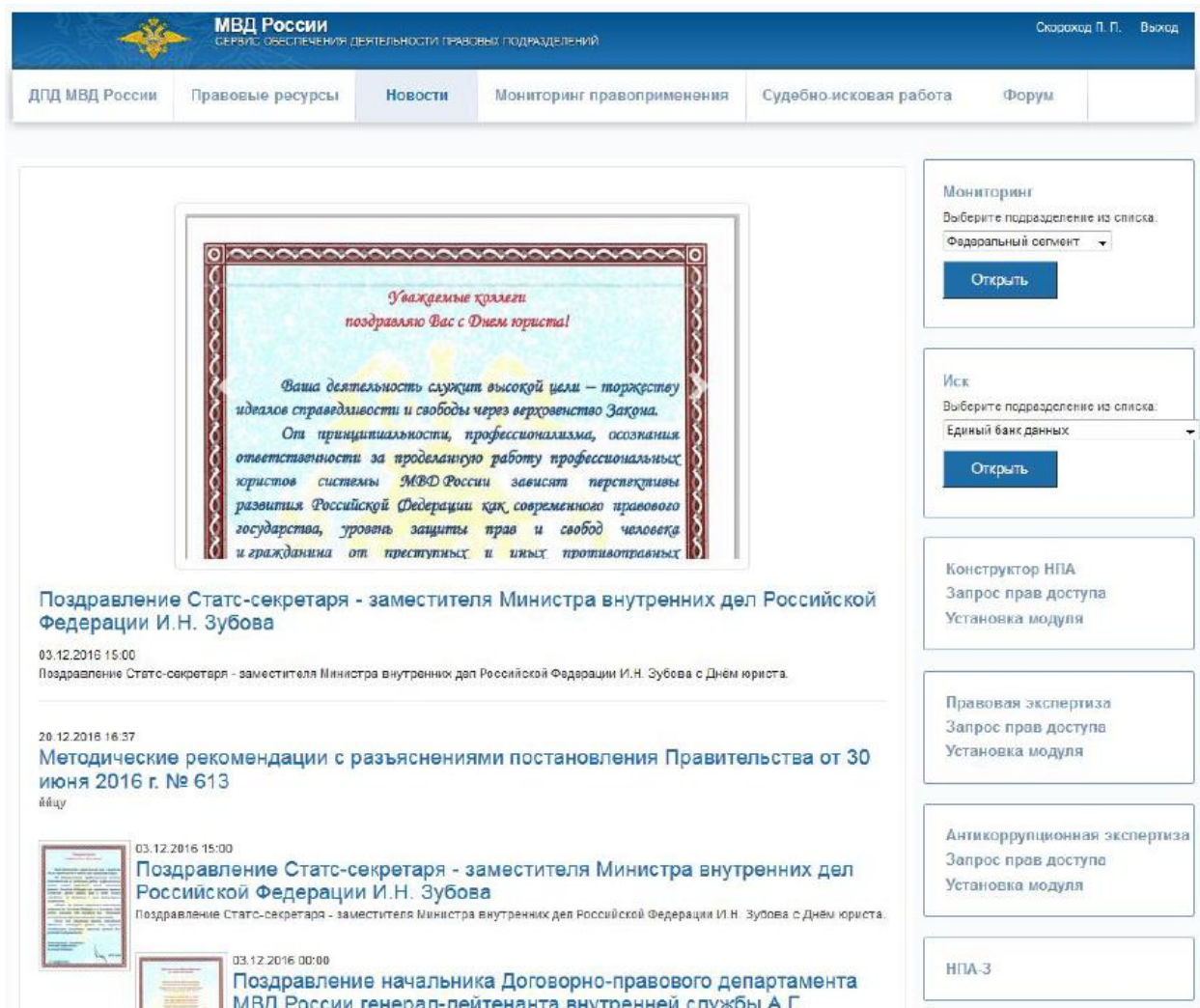


Рис. 2.17. Стартовая страница СОДПП

### Основные функции СОДПП:

- информационно-правовое обеспечение деятельности сотрудников органов внутренних дел при подготовке проектов нормативных правовых актов и правовых актов, не содержащих государственной тайны;
- учет судебных решений и иных судебных документов по искам, в которых МВД России является истцом или ответчиком;
- информационно-аналитическое обеспечение судебно-исковой работы подразделений органов внутренних дел Российской Федерации;

– предоставление свободного доступа сотрудникам органов внутренних дел, федеральных государственных гражданских служащих и работников системы МВД России к массиву информации правового назначения.

На настоящий момент отдельные правовые информационные системы объединены в рамках одной автоматизированной информационно-справочной системы СТРАС «Юрист» (см. рис. 2.18), построенной на программной базе компании Консультант Плюс и функционируют в соответствии с приказом МВД России от 20.10.2011 № 1090 «Вопросы информационно-правового обеспечения деятельности органов внутренних дел Российской Федерации»<sup>31</sup>.

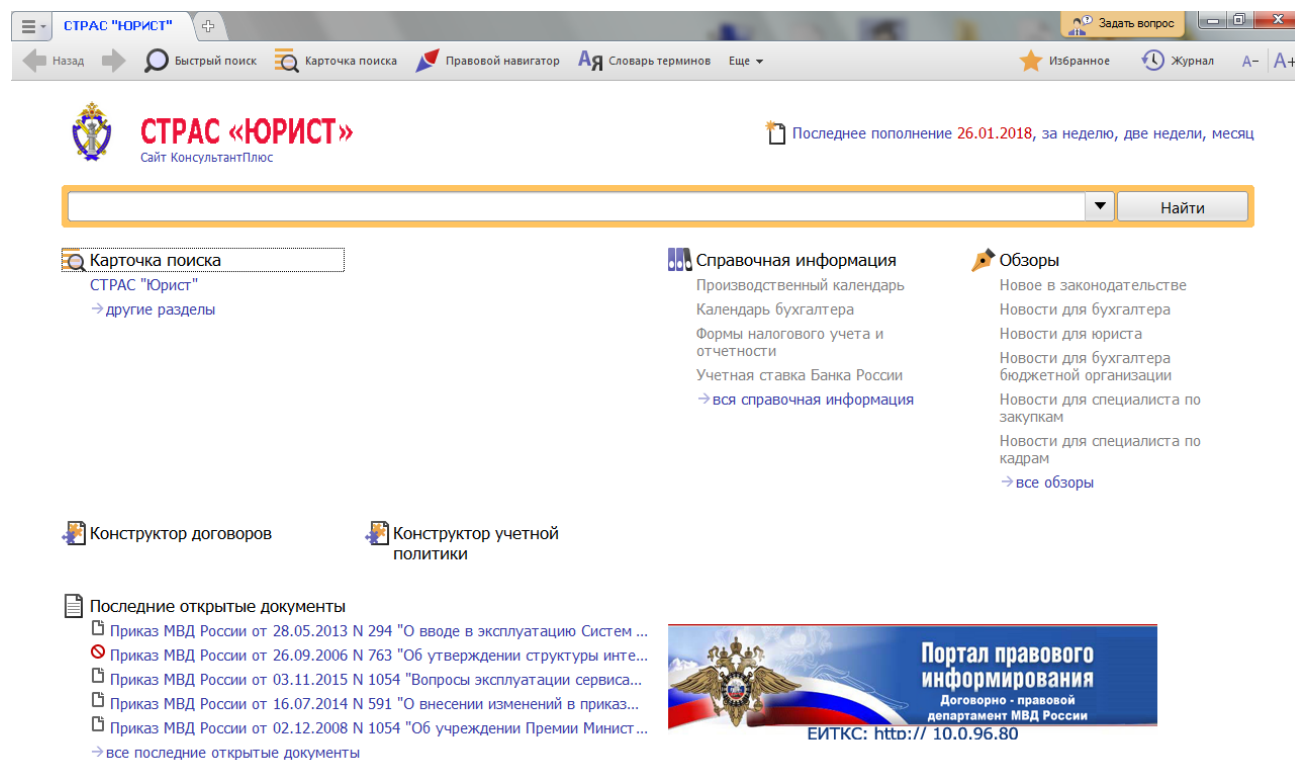


Рис. 2.18. Внешний вид окна СТРАС «Юрист»

В СТРАС «Юрист» входят:

- автоматизированная информационная поисковая система «Нормативные правовые акты МВД России»;
  - АИПС «Судебная практика защиты интересов органов внутренних дел МВД России»;
  - АИПС «Юридические консультации»;
  - АИПС «Международные договоры и соглашения МВД России» в подразделениях системы МВД России»;
  - СТРАС «Юрист-Регион»;
- поисково-аналитическая информационная система «Мониторинг».

<sup>31</sup> Вопросы информационно-правового обеспечения деятельности органов внутренних дел Российской Федерации: приказ МВД России от 20.10.2011 № 1090 [Электронный ресурс]. – Доступ из базы данных «Нормативно-правовые акты МВД России».

## **19. Сервис информационной поддержки деятельности сотрудников подразделений и организаций тылового обеспечения системы МВД России (СОМТО).**

Является прикладным сервисом обеспечения деятельности в сфере тылового обеспечения на различных организационных уровнях управления МВД России.

Областью использования СОМТО является следующая профильная деятельность сотрудников подразделений тылового обеспечения МВД России:

- централизованное ведение и учет информации, формирование отчетности по объектам недвижимого имущества;
- сбор информации о потребности в материально-технических средствах и формирования предложений в проект Государственного оборонного заказа (ГОЗ) в целом за МВД России;
- управление объектами капитального строительства в части формирования предложений в Федеральную адресную инвестиционную программу (ФАЙЛ), исполнения и контроля реализации мероприятий в рамках ФАЙЛ;
- организация работы по учету и предоставлению жилых помещений специализированного жилищного фонда (служебных жилых помещений) сотрудников органов внутренних дел;
- централизованный учет в единой базе данных информации в части ведения учетных дел сотрудников, имеющих право на получение единовременной социальной выплаты, подача и согласование заявок на осуществление выплаты, учета произведенных выплат;
- проведение медицинского освидетельствования и психофизиологического отбора сотрудников органов внутренних дел;
- учет объектов, находящихся в оперативном управлении МВД России в части ведомственного пожарного надзора, соответствия их требованиям пожарной безопасности;
- мониторинг и контроль деятельности подразделений (организаций) в части тылового обеспечения и осуществляющих в пределах своих полномочий функций, связанных с деятельностью Департамента тыла МВД России;
- списание, передача или реализация объектов движимого имущества, решение по которым принимается на уровне Департамента тыла МВД России.

## **20. Сервис оформления проезда сотрудников органов внутренних дел МВД России (СОПС).**

Предназначен для автоматизации деятельности ФКУ «ГЦСП МВД России», его филиалов, финансовых подразделений органов внутренних дел в части выписки и использования электронных воинских перевозочных документов, а также упрощения процедуры приобретения сотрудниками органов внутренних дел России проездных билетов на воздушный и железнодорожный транспорт.

Областью применения СОПС являются следующие виды оперативно-служебной деятельности подразделений МВД России:

- формирование заявки о планируемой потребности в бюджетных ассигнованиях на оплату транспортных услуг;
- доведение утвержденных централизованных лимитов на транспортные услуги, в рамках финансового плана, до подразделений МВД России, выделенных в текущем году;
- формирование (уточнение) и учет лимитов на транспортные расходы в разрезе подразделений МВД России, целей перевозки, кода бюджетной классификации;
- регистрация заявок (требований) на перевозку воинских пассажиров от сотрудников (военнослужащих) с выбором маршрута проезда и тарифа по расписаниям с учетом наличия свободных мест у организаций перевозчиков;
- контроль заявок по наличию оснований;
- формирование (генерация) электронных воинских перевозочных документов по утвержденным заявкам с присвоением уникального номера;
- регистрация и контроль счетов, поступивших от организаций перевозчиков;
- формирование отчетов по использованию и движению электронных воинских перевозочных документов.

## **21. Сервис обеспечения деятельности финансовых подразделений органов внутренних дел Российской Федерации (СФП).**

Предназначен для автоматизации деятельности ФЭД МВД России и подведомственных подразделений в части финансового планирования и финансового обеспечения деятельности органов внутренних дел Российской Федерации.

Областью применения СФП является:

- формирование проекта бюджета на очередной финансовый период;
- исполнение и контроль над исполнением федерального бюджета;
- пенсионное обслуживание граждан – бывших сотрудников органов внутренних дел, членов их семей, а также иных лиц, пенсионное обеспечение которых возложено на МВД России;
- ведение бухгалтерского и налогового учета, а также осуществление расчетов с личным составом по денежному довольствию, денежному содержанию, заработной плате, иным социальным гарантиям и компенсациям.

СФП включает в себя следующие подсистемы:

- подсистема бюджетного финансирования;
- подсистема бюджетного финансирования;
- подсистема бюджетного финансирования;
- подсистема ведения единого банка пенсионеров;
- подсистема ведения реестра администрируемых доходов (подсистема РАД);
- сегмент СФП на региональном уровне – прикладное программное обеспечение «Учет сведений о пенсионерах системы МВД России» (НПО «Пенсион»).

## **22. Сервис автоматизированной проверки граждан, транспортных средств и документов на объектах учетно-заградительной системы подразделений МВД России (САПД УЗС).**

Предназначен для выявления в транспортном потоке лиц, транспортных средств, бланков строгой отчетности и специальной продукции, находящихся в розыске, лиц, представляющих оперативный интерес для правоохранительных органов, автоматизация деятельности сотрудников, осуществляющих службу на объектах учетно-заградительной системы.

## **23. Система информационного обеспечения централизованного учета оружия, контроля за соблюдением законодательства Российской Федерации в области оборота оружия, частной детективной (сыскной) и охранной деятельности (СЦУО).**

Является автоматизированной системой обеспечения служебной деятельности подразделений лицензионно-разрешительной работы Росгвардии по осуществлению контроля за соблюдением законодательства Российской Федерации в области оборота оружия и в области частной охранной деятельности.

СЦУО предназначена для обеспечения:

- централизованного учета гражданского, служебного, списанного оружия, имеющего индивидуальный номер, присвоенный предприятием изготовителем, отраженный в документах, оформляемых при осуществлении оборота указанного оружия;
- учета физических и юридических лиц, владеющих на законном основании оружием, проводимых в их отношении проверок условий обеспечения и сохранности оружия и результатах указанных проверок, сведений о прохождении обучения и/или периодической проверки знаний правил безопасного обращения с оружием и наличия навыков его использования;
- учета сведений о работниках юридических лиц с особыми уставными задачами, в том числе работниках подразделений ведомственной охраны федеральных органов исполнительной власти, частных охранных организаций, работниках иных юридических лиц (организаций), имеющих разрешения на хранение и ношение служебного оружия, работниках юридических лиц, занимающих должности, связанные с хранением и учетом оружия и патронов к нему, проводимых периодических проверках работников юридических лиц с особыми уставными задачами на пригодность к действиям в условиях, связанных с применением огнестрельного оружия и специальных средств;
- учета сведений о лицах, получивших удостоверение частного охранника, включая информацию о дате, месте сдачи квалификационного экзамена, присвоенной им квалификации, а также личных карточках охранника, а также дате и месте прохождения обязательной дактилоскопической регистрации;
- учета сведений о лицах, получивших удостоверение частного детектива;
- учета сведений о юридических лицах, получивших лицензии на частную охранную деятельность;

- учета сведений об объектах охраны частных охранных организаций;
- обеспечение учета сведений о заявлениях, поступивших о предоставлении государственных услуг в сфере оборота оружия, частной охранной деятельности, частной детективной деятельности;
- учета сведений о межведомственных запросах, направляемых в федеральные органы исполнительной власти в рамках оказания государственных услуг, осуществления контроля за соблюдением законодательства Российской Федерации в области оборота оружия, охранной деятельности, и полученных по ним ответов;
- учета сведений о лицензиях и разрешениях, удостоверениях частных охранников, выданных Росгвардией, об отказах в их выдаче, а также бланках указанных документов;
- учета сведений об утраченном, изъятом, добровольно сданном, найденном оружии, состоящем на централизованном учете в ФКУ «ГИАЦ МВД России»;
- учета сведений о контрольных отстрелах оружия, пули и гильзы которых, учитываются в ФГКУ «ЭКЦ МВД России»;
- информационного взаимодействия с Государственной информационной системой о государственных и муниципальных платежах;
- информационного взаимодействия с Информационно-аналитической системой мониторинга качества государственных услуг;
- отображения объектов охраны частных охранных организаций на карте;
- формирования и печати разрешительных документов.

Обеспечение информационного взаимодействия с сервисами ИСОД МВД России: СООП, СОДЧ, Следопыт-М, ИБД-Ф в части:

- предоставления сведений об оружии и разрешительных документах, при запросе по установочным данным лица;
- предоставление сведений о лице, при запросе по данным об оружии;
- предоставление сведений о лице и оружии, при запросе сведений по адресу местожительства лица;
- получение сведений об административных нарушениях, при запросе по установочным данным лица;
- получение сведений о наличии транспортных средств, при запросе по данным юридического лица.

Пользователями СЦУО являются сотрудники подразделений ЛРР Росгвардии, дежурных частей территориальных органов внутренних дел МВД России, участковые, сотрудники оперативно-разыскных подразделений, сотрудники региональных информационных центров и другие заинтересованных подразделений МВД России, а также сотрудники ФСБ России, ФСО России, ФТС России, Минобороны России.

Среди перечисленных выше сервисов ИСОД МВД России выделим сервисы чаще других используемые органами внутренних дел на транспорте:

- сервис электронного документооборота (СЭД);
- сервис электронной почты (СЭП);

- сервис видео-конференц-связи (СВКС-м);
- сервис управления доступом к информационным системам и ресурсам (СУДИС);
- Сервис обеспечения охраны общественного порядка (СООП);
- Сервис обеспечения деятельности дежурных частей МВД России (СОДЧ);
  - информационно-поисковый сервис, разработанный в интересах оперативных подразделений МВД России (ИПС «Следопыт-М»);
  - сервис ИБД-М;
  - сервис централизованной интегрированной автоматизированной дактилоскопической информационной системы МВД России (ЦИАДИС-МВД);
  - государственная информационная система миграционного учета (ГИСМУ);
  - государственная система изготовления, оформления и контроля паспортно-визовых документов нового поколения (ГС ПВДНП);
  - сервис обеспечения деятельности правовых подразделений системы МВД России (СОДПП).

### **§ 2.3. Автоматизированные информационно-поисковые системы, используемые территориальными органами МВД России на транспорте**

Для обеспечения деятельности органов внутренних дел на транспорте используется большое количество автоматизированных информационных систем, удовлетворяющих потребности полицейских при решении задач по предотвращению, раскрытию и расследованию преступлений.

С одной стороны, территориальные органы МВД России на транспорте используют весь спектр информационных ресурсов, созданных в МВД России и используемых другими подразделениями ОВД. К ним относятся сервисы ИСОД МВД России, автоматизированные информационные банки данных «Регион» и «Федеральная часть», справочная правовая система СТРАС «Юрист», автоматизированные системы криминалистической регистрации («Папилон», «Арсенал») и другие информационные ресурсы.

Особенно активно используются интегрированные банки данных, которые являются общим ресурсом органов внутренних дел с доступом по каналам ИМТС. Интегрированный банк данных включает в себя общую информацию об объектах, информацию о связях объектов с учетными (первичными) документами. ИБД «Регион» поддерживает на региональном уровне формирование и ведение розыскных, криминалистических, профилактических, регистрационных, справочных и других необходимых различным службам ОВД учетов. Он позволяет сотрудникам ОВД получать информацию в виде «досье» по интегрированным в ИБД объектам.

С другой стороны, отдельно в подразделениях оперативно-розыскной информации создаются информационные ресурсы специального назначения оперативных подразделений полиции на базе автоматизированных баз данных оперативно-розыскной информации.

В транспортной полиции таким ресурсом является программно-технический комплекс «Розыск-Магистраль» (далее – ПТК «Розыск-Магистраль»). ПТК «Розыск-Магистраль» содержит информацию в объеме, необходимом для осуществления оперативно-розыскной деятельности. Указанная информация представляется организациями, осуществляющими транспортные перевозки пассажиров, на основании совместных соглашений об информационном взаимодействии.

В рамках данной главы рассмотрим информационные ресурсы МВД России, которые наиболее активно используются в повседневной работе органов внутренних дел на транспорте.

#### **Программно-технический комплекс «Розыск-Магистраль» Функционирование ПТК «Розыск-Магистраль»**

Информационно-аналитические отчеты о состоянии преступности в различных Управлениях на транспорте Министерства внутренних дел Российской Федерации показывают, что наибольшая криминальная активность приходится на объекты железнодорожного транспорта, а в общей структуре преступности преобладают преступления, связанные с незаконным оборотом наркотиков, и кражи (около половины всех преступлений).

Одним из главных направлений деятельности сотрудников полиции является противодействие незаконному обороту наркотиков. В аэропортах, на железнодорожных, речных, морских вокзалах и станциях на постоянной основе ведется работа, направленная на перекрытие каналов поставки наркотических средств и незаконного оборота наркотиков на объектах транспорта.

Среди краж особое место занимают кражи, совершенные в пассажирских поездах, в местах большого скопления людей, поэтому установить лицо, совершившее данное преступление, достаточно сложно. Свою специфику и особенности имеет расследование преступлений данной категории, совершаемых на железнодорожном транспорте.

В решении задач борьбы с преступностью важнейшую роль играет использование ПТК «Розыск-Магистраль» подразделениями территориальных органов МВД России на транспорте.

Указанный комплекс функционирует в соответствии с приказом МВД России от 1 декабря 1999 г. № 980 «О мерах по совершенствованию деятельности автоматизированной информационной системы в органах внутренних дел на транспорте»<sup>32</sup> и Целевой программой внедрения ПТК «Розыск-Магистраль» в ОВД на транспорте МВД России, которая утверждена приказом МВД России от 22 декабря 1999 г. № 1070<sup>33</sup>.

Информация в ПТК «Розыск-Магистраль» поступает не только из органов внутренних дел, но и предоставляется организациями, осуществляющими транспортные перевозки пассажиров, на основании совместных соглашений об информационном взаимодействии. Сведения о пассажиропотоке на транспорте поступают по закрытым каналам связи.

*Основные задачи, выполняемые ПТК «Розыск-Магистраль»:*

- выявление среди пассажиров, перемещающихся железнодорожным, воздушным и водным транспортом, лиц, числящихся в розыске либо представляющих оперативный интерес для правоохранительных органов, и оповещение дежурного сотрудника о выявленных совпадениях;
- формирование и хранение архива информации о пассажиропотоке;
- автоматизация поиска, предоставление и анализ информации о пассажиропотоке, хранящейся в архиве.

Основным элементом ПТК «Розыск-Магистраль» является центральный узел ПТК «Розыск-Магистраль», дислоцированный в центральном хранилище данных ИСОД МВД России.

Центральный узел ПТК «Розыск-Магистраль» является главным звеном системы, обеспечивающим функционирование всей специализированной территориально-распределенной автоматизированной системы органов внутрен-

---

<sup>32</sup> О мерах по совершенствованию деятельности автоматизированной информационной системы в органах внутренних дел на транспорте: приказ МВД России от 01.12.1999 № 980 [Электронный ресурс]. – Доступ из базы данных «Нормативно-правовые акты МВД России».

<sup>33</sup> О внедрении программно-технического комплекса «Розыск-Магистраль» в органах внутренних дел на транспорте: приказ МВД России от 22.12.1999 № 1070 [Электронный ресурс]. – Доступ из базы данных «Нормативно-правовые акты МВД России».

них дел на транспорте (далее – СТРАС ОВДТ) на федеральном уровне, информационную поддержку деятельности центрального аппарата МВД России.

Межузловое взаимодействие осуществляется с помощью единой системы информационно-аналитического обеспечения деятельности МВД России. Информационный сервер ПТК «Розыск-магистраль» предоставляет сотрудникам территориальных органов МВД России на транспорте возможность поисково-справочного доступа к архивам пассажирских перевозок любого из узлов ПТК «Розыск-Магистраль» в режиме пакетного (отложенного) запроса. Доступ к базам данных организуется средствами информационного web-сервера и предоставляется по имени и паролю в соответствии с уровнем пользовательского доступа.

В настоящей главе мы рассмотрим только те возможности комплекса, которые предоставляются в пользовательском режиме сотрудникам территориальных органов МВД России на транспорте.

Для лучшего понимания функциональных возможностей указанной системы рассмотрим конкретные примеры.

*При входе в информационную систему пользователю предоставляется возможность выбора поиска по следующим запросам:*

- база данных «Экспресс» (железнодорожные перевозки);
- база данных «Авиабилеты» (авиаперевозки);
- база данных «Волна» (перевозки водным транспортом);
- база данных «Автобус»;
- база данных «Розыск» (подсистема предназначена для проверки лиц и документов по базам данных Федерального и Местного розыска лиц и по базе данных розыска документов. Состоит из двух подразделов: Розыск лиц (Федеральный + Местный), Розыск документов);
- база данных «Криминал» (подсистема содержит информацию обо всех лицах, попадавших в поле зрения подразделений правоохранительных органов на транспорте);
- база «Сторожевой контроль» (подсистема предназначена для управления данными о лицах, представляющих оперативный интерес для правоохранительных органов).

### **Пассажирские базы данных ПТК «Розыск-Магистраль»**

Порядок функционирования пассажирских баз данных абсолютно идентичен. Рассмотрим возможности поиска информации по базам системы на примере базы данных «Экспресс».

Сведения о проездных документах, проданных через систему «Экспресс», передаются МВД России по соглашению об информационном взаимодействии, заключенному ГУТ МВД России и ОАО «Российские Железные Дороги», далее формируется региональное пополнение баз данных железнодорожных пассажирских перевозок и организуется рассылка их региональным узлам ПТК «Розыск-Магистраль».

*База данных «Экспресс» позволяет производить следующие запросы:*

- поездки лица;

- пассажиры поезда;
- общий запрос;
- сравнение поездов – предназначен для сравнения списка пассажиров, которые ехали в двух запрашиваемых поездах. Результатом запроса будет список лиц (фамилии и номера паспортов), которые приобретали железнодорожные билеты в оба запрашиваемых поезда;
- транспортные связи – предназначен для выявления всех транспортных связей запрашиваемого лица. Транспортными связями лица считаются все лица, которые совместно приобретали с запрашиваемым человеком за указанный период времени билеты (проходили по одной кассовой операции);
- проверка лиц (задержанных в административном порядке, проходивших по уже оконченным уголовным делам, розыск).

### **Поездки лица**

Данный вид запроса самый простой и наиболее часто используемый. Он позволяет получать данные о поездках конкретного человека, идентифицированного по фамилии и инициалам или фамилии и паспорту, за указанный период времени.

Особенность заполнения форм заключается в следующем:

- текстовые поля заполняются верхним регистром (заглавными буквами);
- при заполнении текстовых данных (фамилия, серия, номер паспорта и др.) можно использовать поисковую маску. В качестве символов используются % (любое количество любых символов) и \_ (один символ);
- даты во всех запросах вводятся в формате «ДД.ММ.ГГГГ». Если период дат не введен, то сервер будет искать данные по всей базе данных;
- результатом запроса является список железнодорожных поездок указанного в поиске лица за указанный период времени с определением номера поезда, вагона и места, даты, станции отправления и прибытия:

### **Пассажиры поезда**

Данный вид запроса предназначен для выборки всех лиц, приобретавших железнодорожные билеты в один указанный поезд. Для выполнения этого запроса необходимо заполнить поисковую форму.

Поиск по номеру поезда предназначен для выборки всех поездов, курсирующих по территории России. Номер поезда представляет собой трехзначный номер; если номер поезда двузначный или однозначный, то запись дополняется впереди идущими нулями, например, 002, 015.

Поскольку на территории России курсируют несколько поездов с одинаковыми номерами, отличающиеся только ниткой поезда, существует возможность уточняющего поиска по одной из трех позиций:

- станция формирования;
- пара станций в хронологическом порядке движения поезда;
- нить поезда.

<b>Место</b>	<b>Описание выборки</b>
Фамилия	Выборка всех пассажиров с такой фамилией и инициалами за указанный ранее период времени.
Паспорт	Выборка всех пассажиров с таким номером паспорта за указанный ранее период времени.
Станция отправления	Все пассажиры этого поезда, вошедшие на этой станции.
Дата отправления	Все пассажиры этого поезда, вошедшие в течение этого дня.
Станция назначения	Все пассажиры этого поезда, сошедшие на этой станции.
Дата прибытия	Все пассажиры этого поезда, сошедшие в течение этого дня.
Номер поезда	Все пассажиры этого поезда, включая тех, кто вошел в течение всего пути следования состава.
Номер вагона	Все пассажиры этого поезда, находящиеся в этом вагоне, включая тех, кто вошел в течение всего пути следования состава.
Кассовая операция	Лица, купившие или сдавшие билеты совместно с указанным пассажиром за эту кассовую операцию.
Кассовый терминал	Все лица, купившие билеты в этой кассе в этот день.
Вид льготы	Все льготники этого поезда.
Номер льготы	Все билеты, купленные по этому льготному документу за указанный ранее период времени.

Список станций в алфавитном порядке вызывается контекстным меню.

Результатом поиска будут все лица, приобретавшие билеты в указанную дату отправления.

Идентификация поезда по расписанию движения осуществляется по номеру и дате отправления, причем датой отправления считается отправление от станции формирования, либо в случае поиска по паре станций – датой отправления считается дата отправления от первой введенной станции.

### **Общий запрос**

Общий запрос предназначен для получения выборки данных, которая будет удовлетворять практически любым вариантам поиска. Скорость выполнения запроса зависит от количества заполненных полей, по которым построен поиск.

По базе данных железнодорожных билетов возможна организация поиска по следующим полям:

- Номер паспорта + Фамилия;
- Фамилия + Инициалы;
- Дата отправления + Станция отправления + Номер поезда;
- Дата покупки + Время покупки + Кассовый терминал;
- Номер льготного документа;
- Дата прибытия + Станция назначения.

### **Сравнение поездов**

Один из нелинейных выполняемых запросов предназначен для сравнения списка пассажиров, зарегистрированных в двух запрашиваемых поездах.

Особенность данного запроса заключается в обязательном заполнении всех полей поисковой формы.

Датой отправления каждого поезда считается дата отправления его от станции формирования. Номера поездов вводятся в трехзначном формате, а даты в формате ДД.ММ.ГГГГ.

Выполнение запроса осуществляется следующим образом: сначала формируется список всех пассажиров одного поезда, затем всех пассажиров другого, после чего сравниваются списки по фамилии и номеру паспорта пассажира. Результатом запроса будет список лиц (фамилии и номера паспортов), которые приобретали железнодорожные билеты в оба запрашиваемых поезда.

### **Транспортные связи**

Запрос на транспортные связи – аналитический запрос, предназначенный для выявления всех транспортных связей запрашиваемого лица.

Транспортными связями лица считаются все лица, которые совместно приобретали с запрашиваемым человеком в течение указанного периода времени железнодорожные билеты (проходили по одной кассовой операции).

Аналогично предыдущему запросу все поля формы обязательны для заполнения. Поскольку системе при обработке запроса необходимо однозначно идентифицировать запрашиваемого человека, использование «поисковой маски» в данном запросе недопустимо, т.е. применение специальных символов (таких как % и \_) запрещено.

Результатом запроса будет аналитический отчет в виде трех таблиц.

*Первая таблица* показывает список всех лиц, которые в течение запрашиваемого периода приобретали железнодорожные билеты совместно с запрашиваемым лицом.

*Вторая таблица* – это транспортные связи, показывающие общее количество совместных поездок запрашиваемого с лицами, указанными в первой таблице. Количество совместных поездок запрашиваемого лица отражается в ячейках. Если какая-либо из ячеек таблицы пуста – это означает, что запрашиваемое лицо и определенный человек из получившейся группы в указанную дату не приобретали билеты.

*Третья таблица* показывает поездки в течение указанного периода времени группы лиц, количество совместных поездок с запрашиваемым лицом более одного раза, а также транспортные связи всех полученных в результате запроса лиц, которые являются для запрашиваемого связями второго уровня, т.е. список лиц, приобретавших железнодорожные билеты на один и тот же поезд в определенную дату.

Если количество лиц, связанных с запрашиваемым, превысит шестнадцать, то на экране будут показаны только первые шестнадцать связей запрашиваемого. Для получения информации об остальных лицах необходимо уменьшить интервал поиска.

Поскольку формирование запросов по прочим базам пассажироперевозок другими видами транспорта производится аналогичным образом, мы не будем описывать составление запросов по базам «Авиаперевозки», «Волна», «Автобус», а сразу перейдем к рассмотрению розыскных подсистем.

### **Подсистема «Розыск»**

Подраздел «Розыск» предназначен для проверки лиц и документов по базам данных Федерального и Местного розыска лиц, а также по базе данных розыска документов.

*Розыск лиц.* При заполнении текстовых данных, таких как Фамилия, Серия или Номер паспорта, возможно использование «поисковой маски», описанной выше (символы % и \_).

В случае, если лицо снято с розыска, то в правой верхней части карточки результата будет присутствовать красная надпись, оповещающая об этом.

*Розыск документов.* В базе данных розыска документов накапливается информация о всех утраченных, похищенных или испорченных документах, или бланках документов, которые подлежат изъятию.

Для проверки, не приобретались ли по разыскиваемому документу проездные документы, необходимо кликнуть на иконки, расположенные в правой части карточки с изображением, соответственно, поезда или самолета.

### **Подсистема «Криминал»**

В базе данных «Криминал» хранится информация обо всех лицах, попадавших в поле зрения подразделений правоохранительных органов на транспорте, таких как:

- регистрация преступлений в КУСП (книга учета сообщений о происшествиях);
- лица, задержанные в административном порядке;
- лица, проходившие по уже оконченным уголовным делам;
- лица, доставленные в дежурные части для проверки личности.

### **Подсистема «Сторожевой контроль»**

Подсистема предназначена для управления данными из таблицы сторожевого контроля, а также для выгрузки и загрузки данных о лицах, представляющих оперативный интерес для правоохранительных органов, из других подразделений МВД России.

В подсистеме «Сторожевой контроль» возможно осуществление выборки данных по специальному условию. В данном запросе возможен поиск сразу нескольких конкретных лиц, удовлетворяющих дальнейшим условиям отбора. В случае выполнения двух и более условий в одном поле, они выполняются по условию «или».

Например, найти Иванова, Петрова или Сидорова, которые были поставлены на Сторожевой контроль в период с 01.01.2019 по 01.09.2020, инициатор постановления которых не расположен в г. Москве.

При заполнении поисковых полей также возможно использование «поисковой маски».

В профессиональной деятельности часто возникают ситуации, когда необходимо проверить человека сразу по всем учетам системы или проверить по некоторым учетам сразу группу лиц с последующим формированием результата проверки на «одном листе» для отправки его инициатору запроса.

Для этого в ПТК «Розыск-Магистраль» существует возможность проверки по всем учетам, которая, в свою очередь, подразделяется на подразделы:

- суперпоиск (проверка сразу по всем учетам);
- групповой поиск (проверка группы лиц, не более восьми, по транспортным базам данных).

При заполнении данных поисковой формы нельзя использовать «поисковую маску». Результатом запроса будут две таблицы, в которых будут представлены данные о всех поездках всех лиц за указанный период времени в формате «на одном листе».

## **§ 2.4. Автоматизированный информационный банк данных органов внутренних дел, его использование в подразделениях территориальных органов МВД России на транспорте**

В интегрированном банке данных собирается и хранится общая информация об объектах, а также информация о связях объектов с учетными (первичными) документами. Указанная информация распределяется по таблицам баз данных, в которых содержатся данные об объектах, подобъектах и связующих объектах (связях между объектами). К основным объектам, по которым осуществляется интеграция, относятся: Лицо, Организация, Событие, Адрес, Авто-транспорт, Оружие и т.д.

Основными источниками поступления информации в ИБД являются территориальные ОВД. Работа пользователей территориального уровня с ИБД ведется, в основном, в пакетном режиме без непосредственного взаимодействия с базой данных.

Программный комплекс ИБД поддерживает на региональном уровне формирование и ведение розыскных, криминалистических, профилактических, регистрационных, справочных и других необходимых различным службам ОВД учетов. Как банк данных коллективного пользования, ИБД позволяет сотрудникам ОВД получать информацию в виде «досье» по интегрированным объектам.

При взаимодействии с ИБД в интерактивном режиме сотруднику предоставляется возможность выполнения функций поиска, ввода и обновления данных, формирования поисковых, расчетных и аналитических запросов с получением результатов в виде экранных форм и электронных файлов, а также выполнения функций администрирования и управления функционированием ИБД.

Доступ к программному комплексу ИБД возможен в режиме web-интерфейса, через ИСОД МВД России либо через почтовый клиент S\*Clone.

Рассмотрим подробно работу ИБД через почтовый клиент.

### **Использование почтового клиента S\*Clone при работе с ИБД**

Работа с ИБД в почтовом режиме производится через специальное программное обеспечение – почтовый клиент S\*Clone.

Вход в систему с разрешенными правами на запрос, ввод, корректировка и удаление данных представлены на рисунке 2.19. Как видно из представленного интерфейса, почтовый клиент предоставляет работу с интегрированным банком данных ИБД в следующих разделах:

- справочный режим;
- работа с первичными документами;
- статистика;
- ЕГРЮЛ/ЕГРИП.

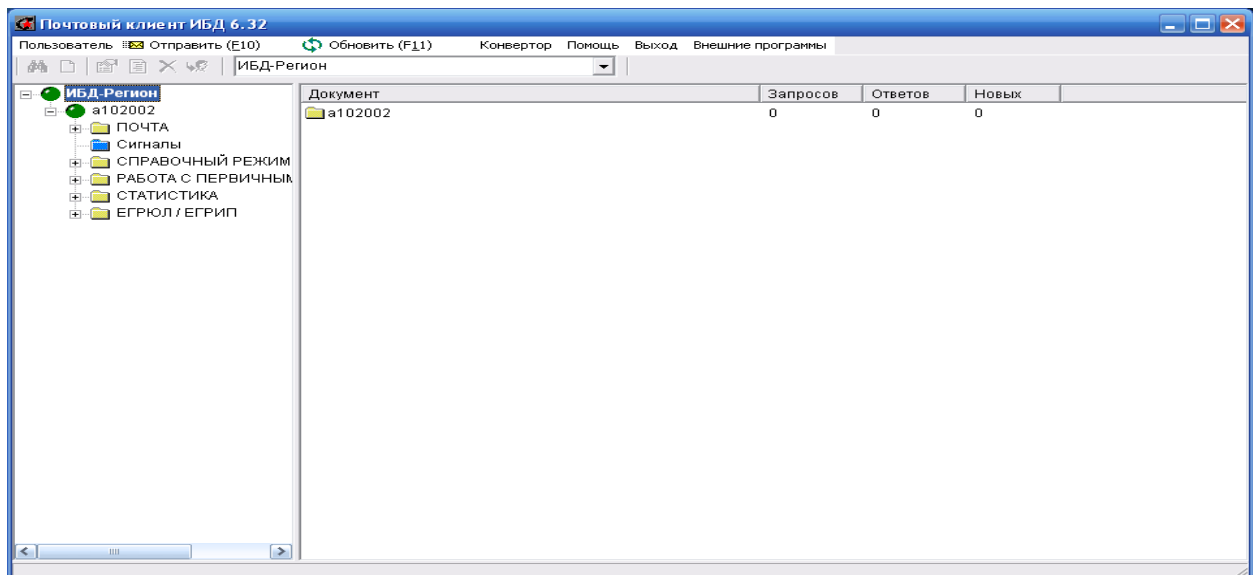


Рис. 2.19. Вход в систему ИБД через S6Clone

### Использование справочного режима работы ИБД

Справочный режим предназначен для получения справочной информации, т.е. информации в краткой форме по тому или иному объекту, например, Лицо, Организация, Оружие, Адрес и т.п.

Данный режим дает возможность получения и просмотра информации по запрошенному объекту без возможности редактирования или удаления данных по объекту в ИБД (см. рис. 2.20).

Справки (запросы) могут быть подготовлены в пакетном режиме – подготовка нескольких запросов с последующей отправкой на обработку в ИБД. Один запрос может включать в себя несколько записей, например, в «справка по лицу» ввести запрос сразу на несколько человек.

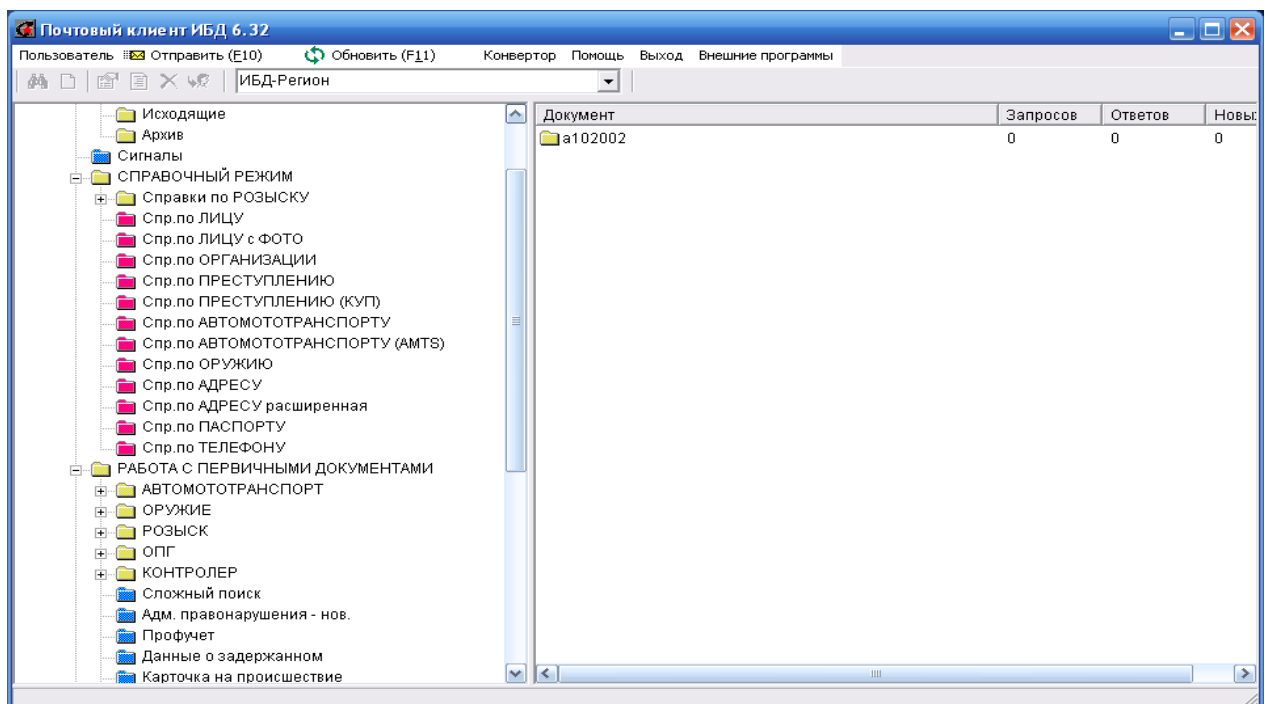


Рис. 2.20. Работа справочного режима ИБД

Для составления запросов необходимо заполнить поля представленной формы. Возможности справочного режима на примере раздела «справка по лицу» представлены ниже.

Для подготовки нового запроса необходимо выбрать объект и в меню «Запросы» выбрать «Новый поиск» (вызывается нажатием F5 – см. рис. 2.21).

Появившееся окно формы запроса содержит следующие элементы:

- панель кнопок;
- поля ввода параметров запроса;
- строка состояния;
- закладка «список»;
- закладка «комментарий» – в случае повторного открытия запроса для коррекции.

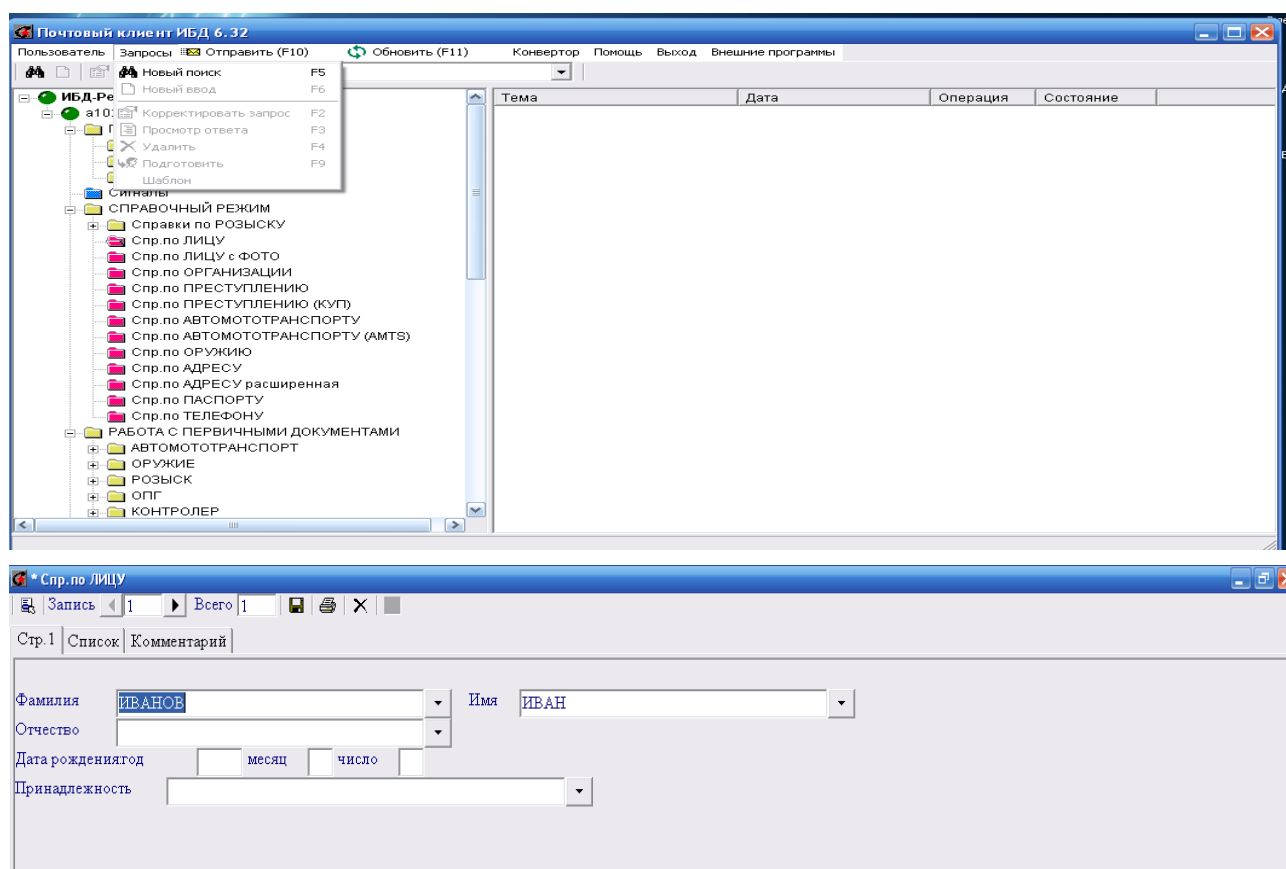


Рис. 2.21. Создание запроса «Новый поиск». Окно формы запроса «Справки по ЛИЦУ»

По характеру содержимого поля разделяются на символьные (разрешен ввод любых символов, например, «Фамилия») и числовые (разрешен ввод только числовых значений, например, «Год рождения»). По способу ввода поля разделяются на обычные, справочные (классификаторные) и словарные.

Заполнение справочного поля возможно только значением, содержащимся в соответствующем справочнике, например, поле «Принадлежность». Заполнение словарного поля возможно значением, содержащимся в соответствующем словаре, либо другим значением. В словарях и справочниках также предусмотрена возможность быстрого поиска по первым символам нужного значения. При этом маркер автоматически устанавливается на первое найденное значение.



Завершение ввода запросов производится путем сохранения запроса на панели кнопок, при этом в появившемся окне возможно кратко описать запрос в поле «Тема», установить параметр максимального числа записей в ответе и параметр получения формы ответа. Выбор варианта «Подготовить» означает, что запрос может быть отправлен на обработку в ИБД по кнопке «Отправить» либо клавишей F10. Сохранение запроса в дальнейшем позволяет корректировать его.

Состояние запроса «новый» означает, что получен ответ ИБД, двойной щелчок мыши на строке запроса откроет окно просмотра ответа.

### **Работа с первичными документами в ИБД**

Режим работы с первичными документами предназначен для получения максимально полной информации по тому или иному объекту, внесенному в банк данных (см. рис. 2.22).

Данный режим дает возможность получения и просмотра информации по запрошенному объекту, а также возможность редактирования и удаления данных по объекту на базовой машине. Предусмотрен также ввод новых данных в базу. Работа в этом режиме аналогична работе в справочном режиме.

*В настоящий момент в ИБД возможна работа следующими документами:*

- |                             |                          |
|-----------------------------|--------------------------|
| – оружие;                   | – данные о доставленном; |
| – розыск;                   | – паспортные данные;     |
| – все документы;            | – связь лица с лицом;    |
| – ОПГ;                      | – связь лица с адресом;  |
| – Контролер;                | – кличка;                |
| – сложный поиск;            | – информация на лицо;    |
| – адм. правонарушения;      | – ИПК;                   |
| – профучет;                 | – адмпрактика-И;         |
| – карточка на происшествие; | – наказание-И.           |

Основные положения работы с формой «Работа с первичными документами» идентичны работе в разделе «Справочный режим». Однако в режиме «Работа с первичными документами» добавлен ряд дополнительных возможностей.

Режим работы с первичными документами включает следующие возможные операции по запросу:

1. Поиск.
2. Ввод.
3. Поиск с последующей корректировкой.

Например: существует «поисковая маска», аналогичная ПТК «Розыск-Магистраль», а именно – возможность ввода специальных символов:

- символ «\_» – любой один символ;
- символ «%» – означает любую последовательность символов.

В данном режиме допустимо использование расширенных возможностей построения запросов путем ввода условий в числовые поля и списков в символьные. Поле условия вызывается нажатием клавиши «F7» (см. рис. 2.23).

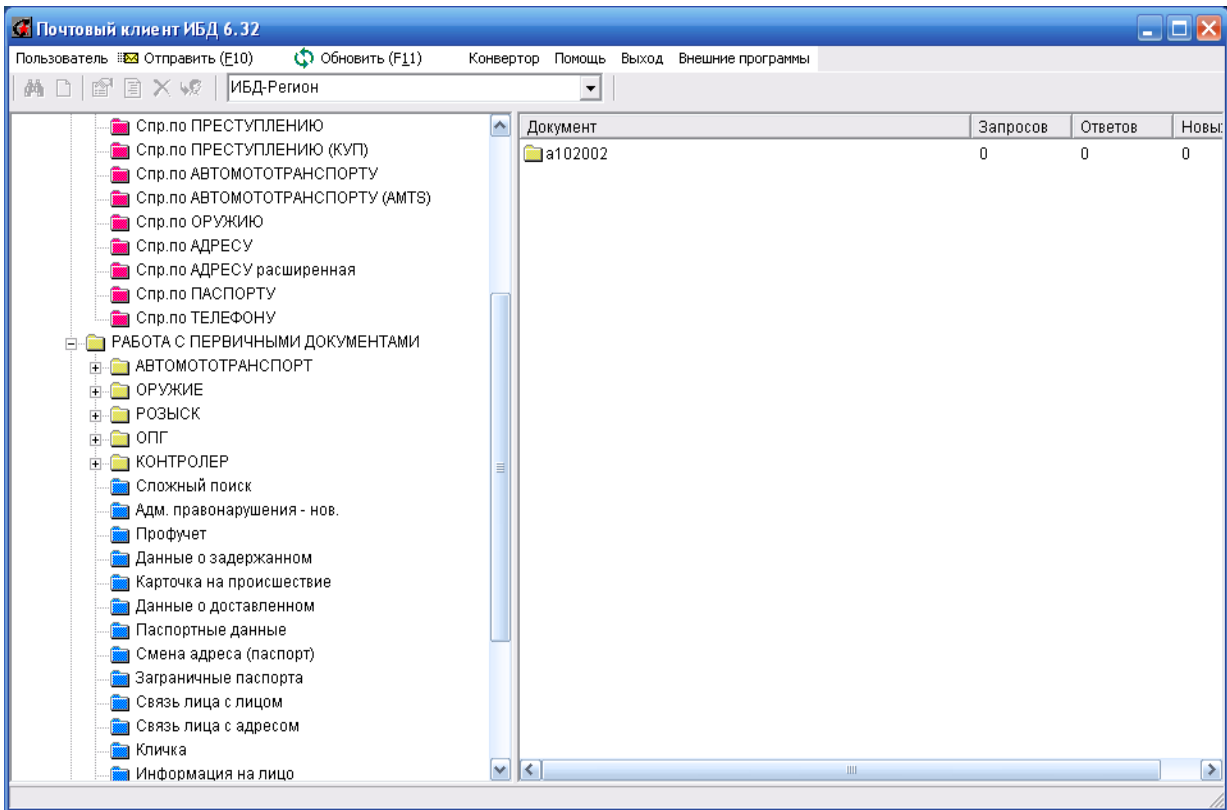


Рис. 2.22. Работа с первичными документами ИБД

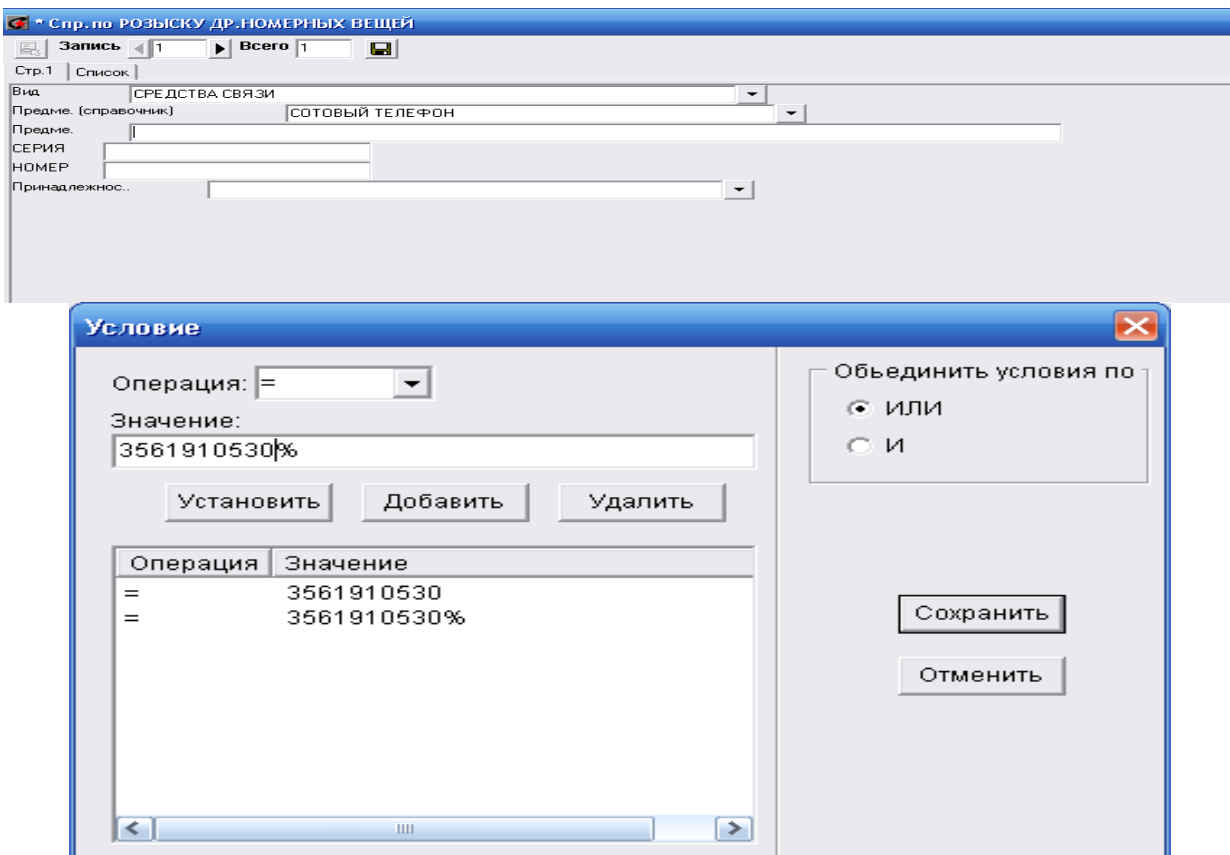


Рис. 2.23. Составление запросов и ввод расширенных условий в числовые поля

Ответ на сформированный запрос представлен на рисунке 2.24.

The screenshot shows a software window titled "Розыск номерных вещей" (Search for numbered items). The window contains a form with the following data:

- Статус: ИБД АКТУАЛЬНОЕ СОДЕРЖИМОЕ ДОКУМЕНТА
- РЕГИСТРАЦИЯ ПРЕСТУПЛЕНИЯ
  - Причина заполнения: ПОЖИЩЕНИЕ
  - Н КУПа: 17856
  - Дата регистрации: год 2014, месяц 7, число 11
  - Вид документа: УД (УГОЛОВНОЕ ДЕЛО)
  - № документа: 20142910969
  - Дата заведения: год 2014, месяц 7, число 20
  - Статья УК РФ: 15802 КРАЖА
  - Основание снятия с учета: (empty)
- СВЕДЕНИЯ О ПРЕДМЕТЕ
  - Груп. наименование: СРЕДСТВА СВЯЗИ
  - Наименование (вид) [словарь]: СОТОВЫЙ ТЕЛЕФОН
  - Наименование (вид) [текст]: СОТОВЫЙ ТЕЛЕФОН
- СЕРИЯ И НОМЕР
  - Серия: (empty)
  - Номер: 356191052744882
- Марка, модель: SONY C1605
- Год выпуска: (empty)
- Марки пневмат. оружия: (empty)
- Производство: ИНОСТРАННОЕ
- Завод, фирма: (empty)
- Размер: (empty)
- Калибр: (empty)
- Особые приметы вещи: (empty)
- Принадлежность: ФИЗИЧЕСКОЕ

Рис. 2.24. Ответ на запрос по поиску сотового телефона по номеру

### Операция «Поиск»

Данная операция предназначена для выбора данных из базы в соответствии с заданным критерием. Для осуществления этой операции необходимо заполнить одно или несколько полей формы и нажать «Сохранить». Например, «Розыск лица». Заполнение запроса на «Розыск лица» по фамилии с одновременным поиском похожих фамилий, с использованием расширенных возможностей построения запросов путем ввода условий (см. рис. 2.25).

Необходимо отметить, что в данном режиме в форме могут быть поля, обязательные для заполнения; до тех пор, пока не будут заполнены эти поля, запрос не может быть сформирован. Например, поле «Статус». При переходе с такого поля, в случае если оно не заполнено, выдается сообщение «Поле обязательно для заполнения».

В окне просмотра комментария содержится информация о критериях запроса, а также информация, выдаваемая обработчиком на базовой машине. Нажатием кнопки «Список» можно получить ответ в виде списка записей.

Существует возможность экспортирования результатов запросов в приложения Microsoft Excel и NotePad. Экспорт осуществляется с выбором соответствующего пункта контекстного меню, для открытия запроса в NotePad – «Печать списка».

### Организация сложного поиска в ИБД

Сложный поиск предназначен для получения информации более чем по одному объекту (например, «Лицо», «Оружие», «Событие» и т.д.), причем объекты могут быть связаны определенным образом. Фактически данный вид по-

иска аналогичен справочному режиму по способу выдачи информации, но существенно отличается от него возможностью задания критериев поиска по нескольким объектам ИБД.


Рис. 2.25. Осуществление операции «Розыск лица»

Сложный поиск доступен только при работе через почтовый клиент S6Clone. При работе в режиме web-интерфейса сложный поиск не доступен.

Критериями поиска в данной ситуации являются критерии поиска по каждому нужному объекту, а также возможные связи между заданными объектами. Например, связь «Лицо» – «Событие» и т.п.

Для формирования запроса на сложный поиск выберите пункт меню «Сложный поиск» из папки «Работа с первичными документами» в левой панели главного окна программы. На экран будет предьявлено окно диалога «Сложный поиск» (см. рис. 2.26).

Главным объектом может быть любой основной объект ИБД. От этого объекта на основании связей между объектами ИБД форма строит дерево возможного запроса.

Рассмотрим возможности «Сложного поиска» на примере поиска по объектам ЛИЦО, СОБЫТИЕ (региональные данные). Сложный поиск позволяет выбрать информацию по такому запросу и выдать ее в виде иерархического набора данных. Выбор главного объекта осуществляется путем выбора и выделения объекта дерева главного запроса (слева) и нажатием кнопки , после этого происходит перенос объекта в дерево запроса. Следует отметить, что лю-

бой объект можно перенести только один раз. В случае наличия у объекта подчиненных узлов, слева от узла дерева находится символ «+».

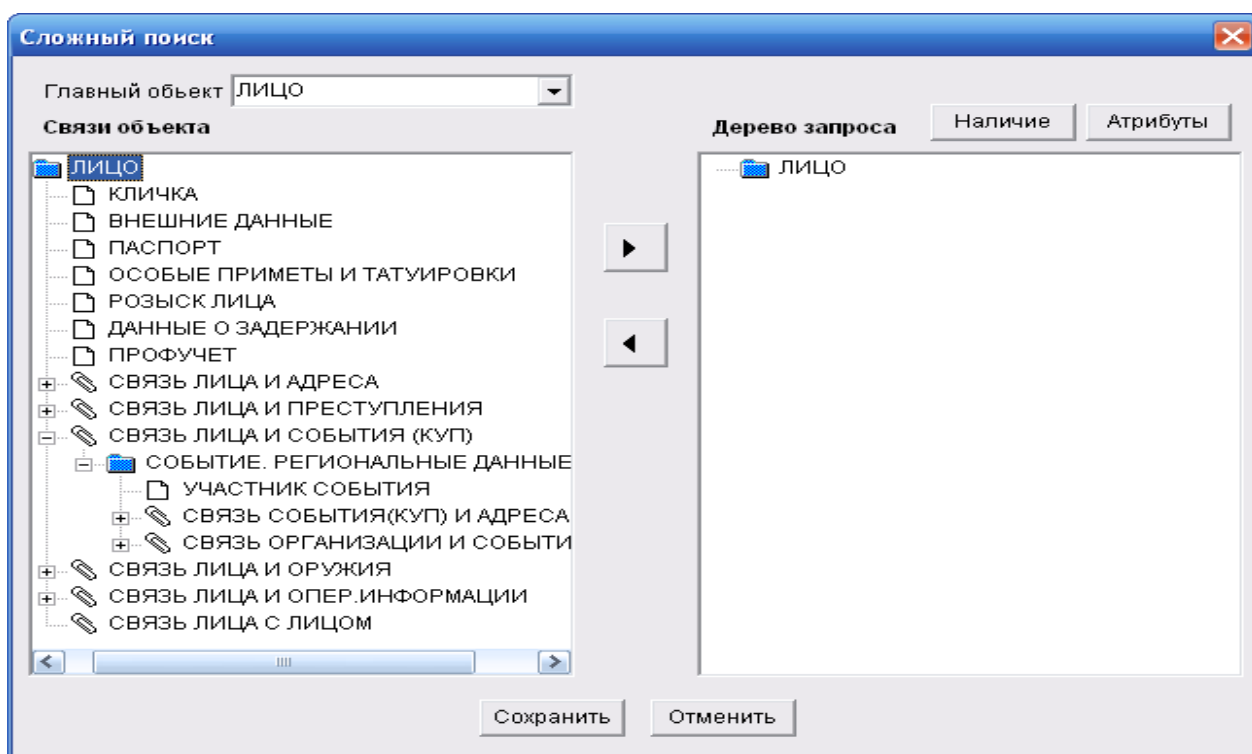


Рис. 2.26. Окно диалога «Сложный поиск»

Таким путем строится дерево запроса, состоящее из всех объектов ИБД, отмеченных пользователем в качестве результата выполнения сложного поиска. Пример приведен на рисунках 2.27 и 2.28.

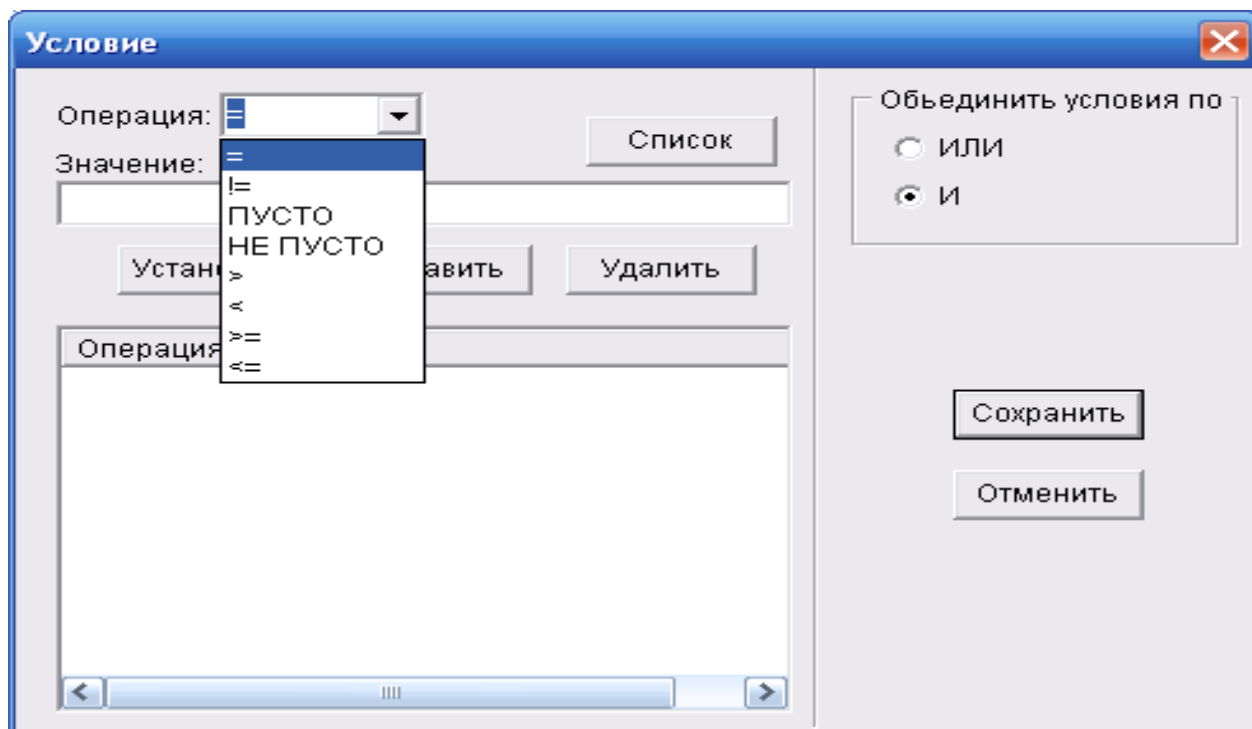


Рис. 2.27. Выбор объекта сложного запроса

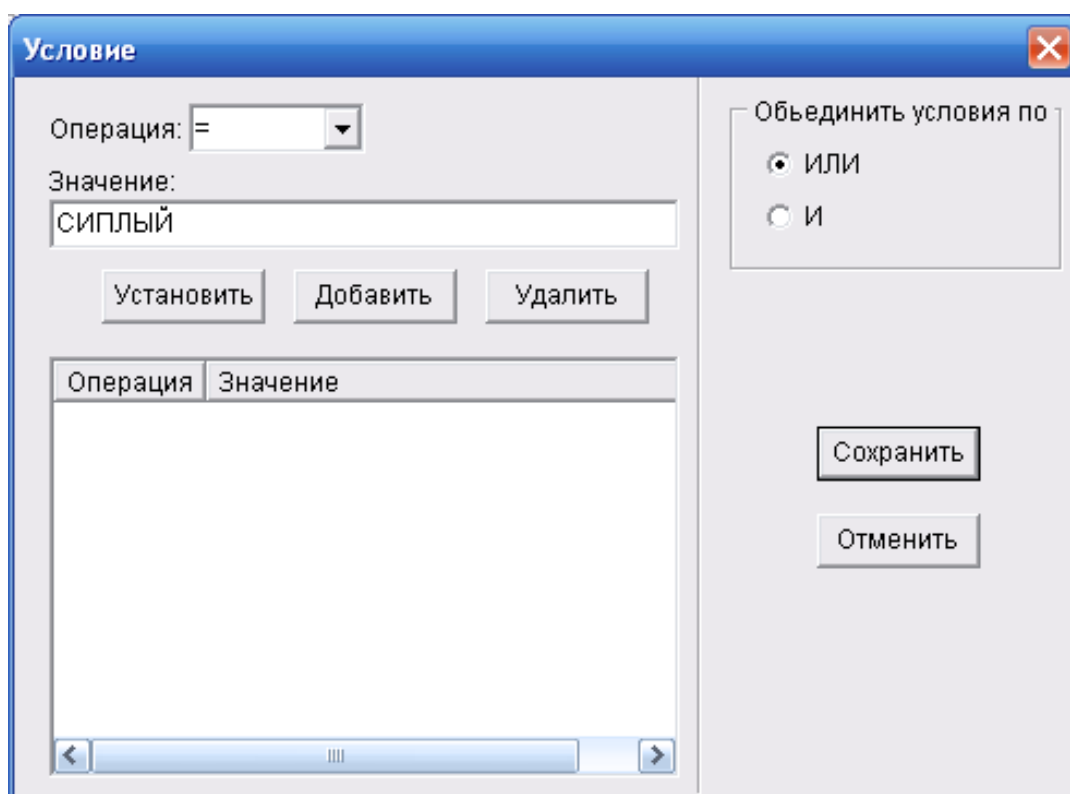
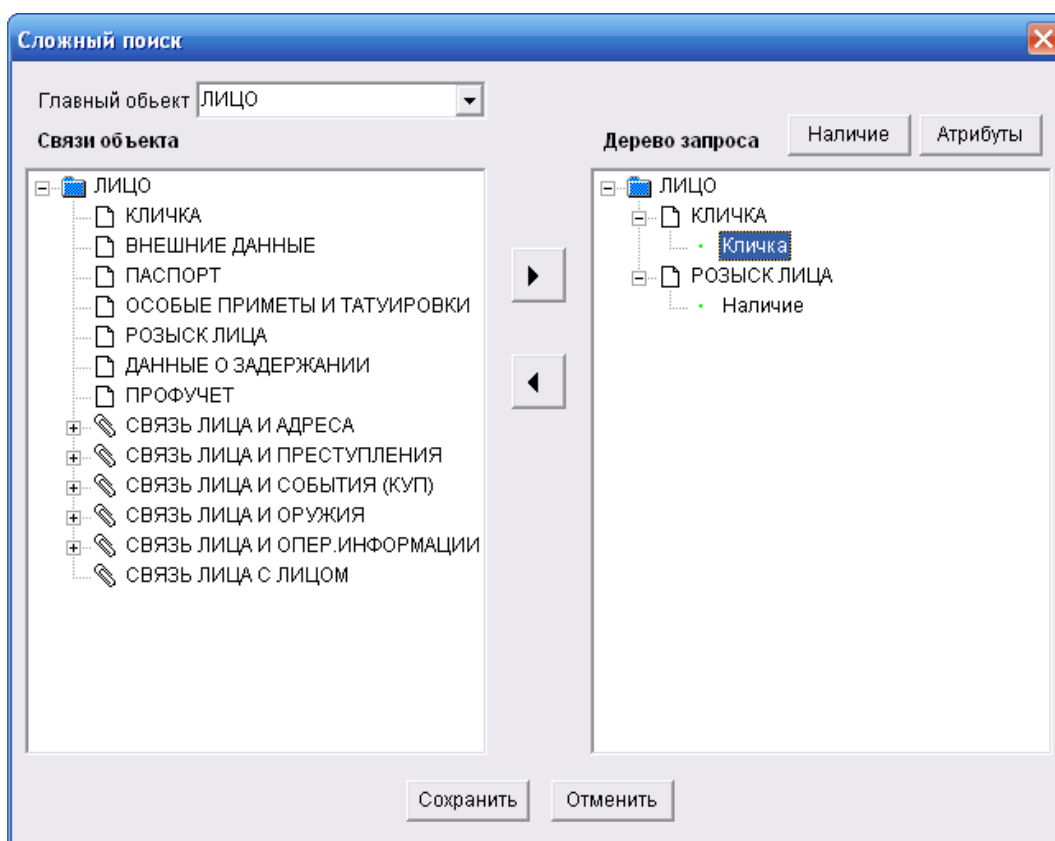


Рис. 2.28. Построение дерева запроса в сложном запросе

Для выполнения сложного запроса необходимо задать критерии поиска. Задать критерии поиска можно, добавив в дерево запроса строки «Атрибуты» и «Наличие». Для этого необходимо позиционировать курсор на нужном объекте в дереве запроса и нажать кнопку **Атрибуты**. В появившемся окне будут показаны все доступные атрибуты (поля) данного объекта.

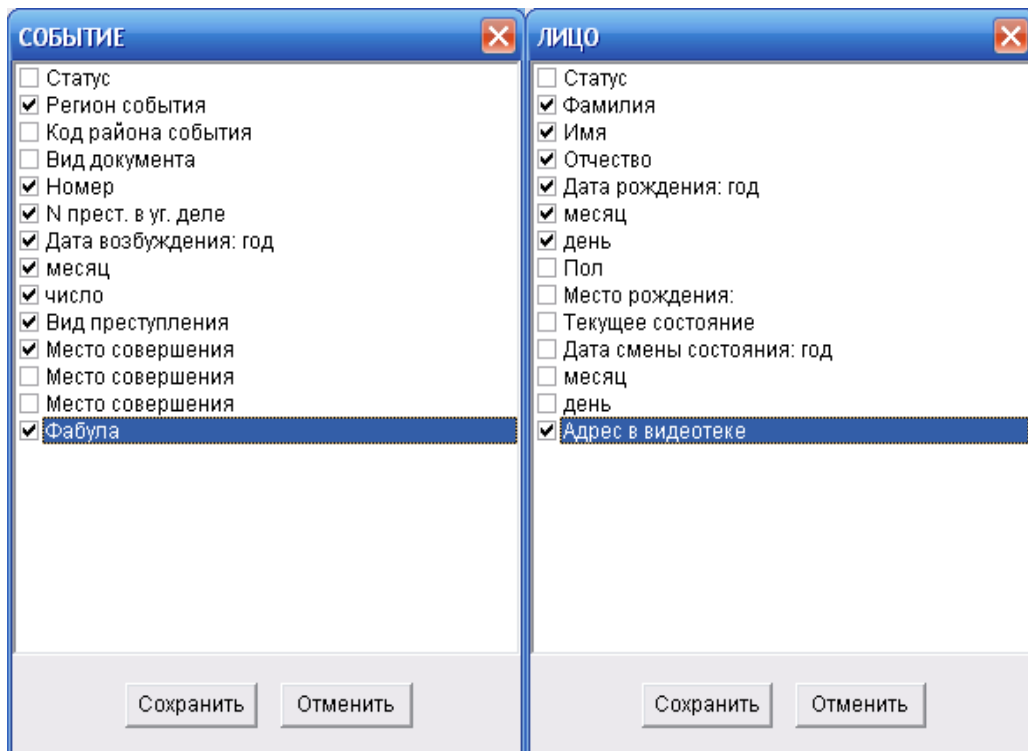


Рис. 2.29. Вкладки «Атрибуты» объекта «Лицо» и «Событие»

Для ввода критериев запроса по полям объектов надо выделить соответствующее поле и двойным нажатием левой кнопки мыши вызвать окно ввода критериев. В зависимости от типа поля всплывают разные окна:

- ввод критериев для числовых полей;
- ввод критериев для справочных полей;
- ввод критериев для словарных полей;
- ввод критериев для символьных полей.

Введенный критерий появляется в строке ниже дерева запроса при позиционировании на соответствующую строку дерева (см. рис. 2.30).

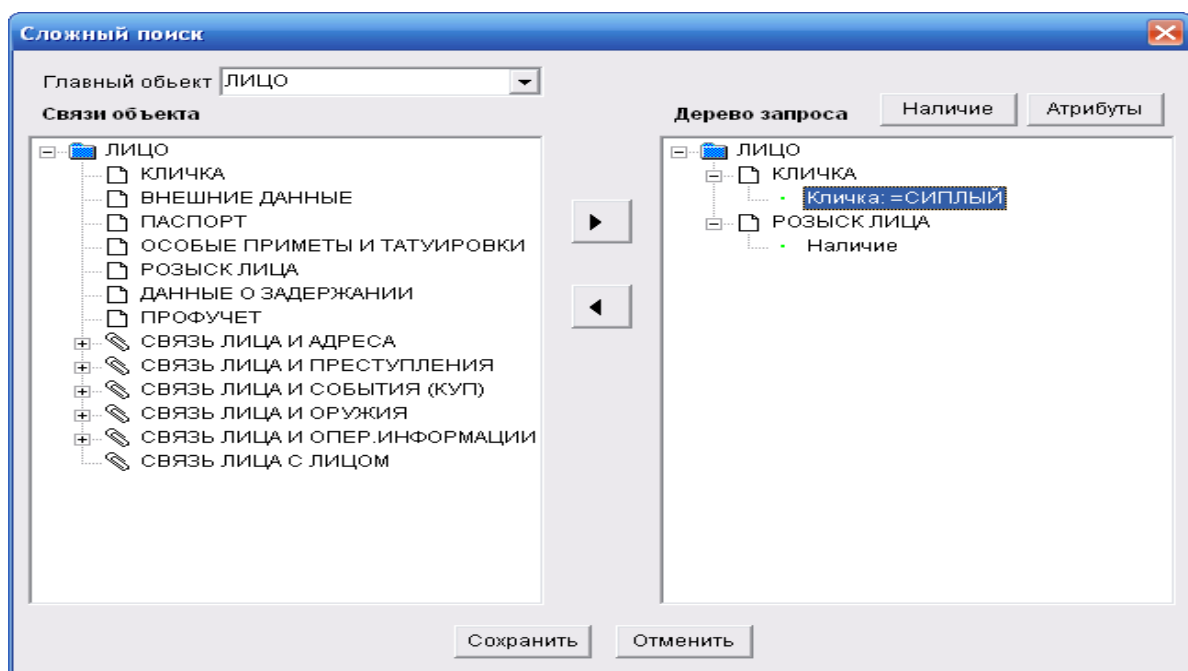


Рис. 2.30. Результат построения дерева запроса в сложном запросе

## Работа с первичными документами подсистемы «Профилактический учет»

Режим работы с первичными документами предназначен для ввода необходимой информации по документам первичного учета. Данный режим дает возможность получения и просмотра информации по запрошенному объекту, а самое основное – ввод новых документов, редактирование и удаление данных по объекту.

### Ввод информации.

При нажатии клавиши F6 «Новый ввод» раскрывается бланк документа для ввода информации в подсистему «Профилактический учет». Поля, обязательные для заполнения, выделены красным цветом («Статус», «Дата рождения», «Категория учета», «Дата постановки (уклонения)», «Орган») (см. рис. 2.31).

Открытие словаря в соответствующем поле осуществляется нажатием клавиши F9, таким образом можно выбрать из выпавшего списка необходимую информацию для ввода. В поле «Категория учета» необходимо выбрать категорию «Оперативный розыск лиц». Переход между полями ввода осуществляется клавишей «TAB» или «ENTER».

The screenshot shows a software window titled "Профучет" with a menu bar containing "Запись" (1) and "Всего" (1). Below the menu bar are tabs for "Стр.1", "Стр.2", and "Список". The main area contains a form with the following fields and labels:

- Статус (dropdown menu)
- Фамилия, Имя, Отчество (text input fields)
- Дата рождения: год, месяц, число (date input fields)
- Пол: (radio buttons)
- Паспорт серия: (text input field)
- Паспорт№: (text input field)
- Место рождения: (text input field)
- Национальность: (dropdown menu)
- Гражданство: (dropdown menu)
- Категория учета (dropdown menu)
- Вид документа (dropdown menu)
- Номер документа (text input field)
- Дата постановки (уклонения): год, месяц, число (date input fields)
- Дата прекращения: год, месяц, число (date input fields)
- Орган: (dropdown menu)
- Служба (dropdown menu)
- АДРЕС ПРОПИСКИ: (group of fields)
- Республика (dropdown menu)
- Край, область (dropdown menu)
- Район (dropdown menu)
- Насел. пункт (dropdown menu)
- Пос. вн. гор. (text input field)
- Улица (text input field)
- АУ (text input field)
- Дом (text input field)
- Корпус (text input field)
- Квартира (text input field)
- Доп. поле (text input field)

At the bottom of the window, the status bar displays "Опер.: ДОБАВЛЕНИЕ", "Код зав.:", and "Список значений".

Рис. 2.31. Пустая первая страница бланка подсистемы «Профучет»

## Работа через web-интерфейс в режиме «on-line»

Одной из особенностей ИБД является предоставление информации в режиме «on-line» через web-интерфейс. Информация, получаемая с помощью данной системы, представлена в виде документов, а именно справок и первичных документов. Доступ к ИБД осуществляется через интернет-обозреватель.

Составление запросов на поиск или справку организуется по тем же правилам, что и в режиме «почтовый клиент». Использование специальных символов, требования к заполнению полей осуществляются в соответствии приведенным ранее. Отличие составляет форма представления результатов поиска.

В данном режиме невозможен сложный поиск и выставление «вручную» интересующих связей, однако при использовании web-режима информация о существующих связях лица, например, с событиями или оружием, выдается на экран. Например, составим справку на Лицо по следующим критериям поиска:

- фамилия – %ван%;
- год рождения – 1977;
- месяц рождения – май.

Выполнив действия по составлению, отправке и получению ответа на запрос, получаем запрашиваемую информацию.

Также возможна выгрузка полученной информации в табличный процессор MS Excel (представление информации в табличном виде намного облегчает ее дальнейшую обработку).

Таким образом, режим «on-line» через web-интерфейс несколько удобнее, чем работа через почтовый клиент S6Clone. Однако работа в режиме почтового клиента предоставляет больше возможностей для поиска.

Основной объем работы по осуществлению мероприятий по организации и обеспечению безопасности на объектах транспортной инфраструктуры возлагается на территориальные органы МВД России на транспорте и саму систему транспортных организаций: защита объектов транспорта от противоправных посягательств, противодействие использованию транспорта для перевозки оружия, наркотиков и т.д. По этим направлениям проводятся разнообразные мероприятия, в том числе:

- уточнение перечня особо важных, уязвимых транспортных объектов и зон, подлежащих охране, закрепление за ними ответственных сотрудников (работа проводится во взаимодействии с транспортными организациями);
- организация постоянного обследования объектов жизнеобеспечения транспортного комплекса на предмет уязвимости;
- осуществление режимных мероприятий, направленных на ограничение въезда автотранспорта на территории железнодорожных вокзалов, аэропортов, морских и речных портов;
- комплексное обследование чердачных и подвальных помещений объектов транспорта, совместные рейды по отработке парков отстоя подвижного железнодорожного состава, воздушных, морских и речных судов;
- проведение работы по выявлению фактов незаконного провоза посылок членами поездных бригад и пассажирами авиалиний;
- регулярный инструктаж сотрудниками всех работников вокзалов и станций, проводников вагонов, членов экипажей воздушных, морских и речных судов;
- использование ПТК «Розыск-Магистраль» для проверки лиц, представляющих оперативный интерес для правоохранительных органов и т.д.;
- осмотры подвижного состава, в том числе контейнеров и вагонов, постоянные досмотры пассажиров поездов, самолетов с целью выявления лиц, разыскиваемых за совершение террористических актов и других преступлений, оружия, взрывчатых веществ, наркотиков и т.д.

Отметим, что с помощью отдельных автоматизированных информационно-поисковых систем невозможно решить проблему информационной поддержки различных подразделений полиции, обеспечить возможность своевременного, точного и полного анализа всех необходимых сведений как в центре, так и на местах. Поэтому в настоящий момент создана и функционирует единая система информационно-аналитического обеспечения деятельности МВД России, обеспечивающая интеграцию данных различных автоматизированных учетов, ведущихся органами внутренних дел, в единое информационное пространство; автоматизированные учеты доступны для сотрудников органов внутренних дел всех регионов страны; все органы и подразделения внутренних дел России оснащены типовыми программно-аппаратными средствами передачи, накопления и обработки информации в целях унификации применяемых в МВД технологий и программно-аппаратных решений.

### **Контрольные вопросы:**

1. Назовите причины создания единой информационно-телекоммуникационной системы органов внутренних дел.
2. Укажите состав единой системы информационно-аналитического обеспечения деятельности МВД России (ИСОД МВД России).
3. Каковы состав и назначение повседневных сервисов ИСОД МВД России?
4. Каковы состав и назначение служебных сервисов ИСОД МВД России?
5. Для чего предназначен прикладной Сервис доступа к ведомственному информационно-справочному portalу (ВИСП)?
6. Для чего предназначен Сервис электронной почты МВД России (СЭП)?
7. Какую информацию содержит Сервис ИБД-М?
8. Что входит в состав СТРАС «Юрист»?
9. Какие сервисы объединены в состав Сервиса обеспечения охраны общественного порядка (СООП)?
10. Какие подсистемы входят в состав Сервиса обеспечения деятельности дежурных частей (СОДЧ)?
11. Перечислите основные задачи Федеральной информационной системы ГИБДД МВД России.
12. Какие задачи решает Сервис оперативно-служебной деятельности НЦБ Интерпола МВД России (СОДИ МВД России) и что является его объектами учета?
13. Перечислите основные задачи ПТК «Розыск-Магистраль».
14. Каков состав ПТК «Розыск-Магистраль»?
15. Расскажите о поисковых возможностях ПТК «Розыск-Магистраль».
16. В чем основные задачи ИБД МВД России?
17. Каков состав ИБД МВД России?
18. Раскройте поисковые возможности ИБД МВД России.

## ГЛАВА 3. ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

### § 3.1. Техническое обеспечение для защиты от актов незаконного вмешательства

Напомним, что исходя из анализа базового законодательства о безопасности (Стратегия национальной безопасности<sup>34</sup>, Стратегия экономической безопасности<sup>35</sup>, Федеральный закон от 28.12.2010 № 390-ФЗ «О безопасности»<sup>36</sup>, постановление Правительства Российской Федерации от 25 марта 2015 № 272 «Об утверждении требований к антитеррористической защищенности мест массового пребывания людей и объектов (территорий), подлежащих обязательной охране войсками национальной гвардии Российской Федерации и форм паспортов безопасности таких мест и объектов (территорий)»<sup>37</sup>) транспортная безопасность понимается как:

- в первую очередь, часть национальной безопасности;
- состояние защищенности системы транспортного комплекса от всех внутренних и внешних угроз;
- состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры от террористических актов и экстремистской деятельности;
- один из элементов обеспечения экономической безопасности.

Указанные законодательные акты носят общий характер в отношении вопросов оснащения мест транспортной инфраструктуры средствами инженерной защиты и инженерно-техническими средствами охраны. Оснащение конкретными моделями средств охраны определяется в техническом задании на проектирование и на этапе выполнения строительно-монтажных работ, реконструкции и капитального ремонта.

При этом составляется *Паспорт безопасности объекта*, в котором подробно указываются:

- потенциальные угрозы и критические элементы объекта;
- силы и средства, привлекаемые для защиты объекта;
- меры по инженерно-технической защите и пожарной безопасности объекта.

---

<sup>34</sup> О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации: Указ Президента Российской Федерации от 02.07.2021 № 400 // Собрание законодательства Российской Федерации. 2021, № 27 (часть II), ст. 5351.

<sup>35</sup> О Стратегии экономической безопасности Российской Федерации на период до 2030 года: Указ Президента Российской Федерации от 13.05.2017 № 208 // Собрание законодательства Российской Федерации. 2017. № 20. Ст. 2902.

<sup>36</sup> О безопасности: Федеральный закон от 28.12.2010 № 390-ФЗ (ред. от 06.02.2020) // Собрание законодательства Российской Федерации. 2011. № 1. Ст. 2.

<sup>37</sup> Об утверждении требований к антитеррористической защищенности мест массового пребывания людей и объектов (территорий), подлежащих обязательной охране войсками национальной гвардии Российской Федерации и форм паспортов безопасности таких мест и объектов (территорий): постановление Правительства Российской Федерации от 25.03.2015 № 272 (ред. от 19.01.2018) // Собрание законодательства Российской Федерации. 2015. № 14. Ст. 2119.

Исходя из перечня потенциальных угроз<sup>38</sup> и требований по обеспечению транспортной безопасности<sup>39</sup>, транспортная безопасность определяется достаточно в узком смысле и включает в себя, в основном, угрозы террористического характера, отодвигая прочие угрозы на второй план.

Основными задачами обеспечения транспортной безопасности по защите от актов незаконного вмешательства являются современное, соответствующее выполняемым задачам, материально-техническое обеспечение транспортной безопасности, а также, своевременная сертификация<sup>40</sup> технических средств, для дальнейшего использования при решении поставленных задач, т.е. соответствия требованиям к их функциональным свойствам.

**Техническое обеспечение транспортной безопасности** – это процесс реализации определяемой государством системы правовых, экономических, организационных и иных мер в технической сфере, касающийся вопросов обеспечения безопасного функционирования транспортного комплекса.

Основными проблемами поддержания системы мер противодействия актам незаконного вмешательства является поддержание технической составляющей системы в актуальном состоянии, что накладывает высокие требования к используемым техническим средствам обеспечения транспортной безопасности.

В соответствии со ст. 12.2 ФЗ «О транспортной безопасности» **технические средства обеспечения транспортной безопасности** – это системы и средства сигнализации, контроля доступа, досмотра, видеонаблюдения, аудио- и видеозаписи, связи, оповещения, сбора, обработки, приема и передачи информации, предназначенные для использования на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах в целях обеспечения транспортной безопасности. Кроме того, в ходе досмотра, дополнительного досмотра и повторного досмотра используются рентгентелевизионные, радиоскопические установки, стационарные, переносные и ручные металлодетекторы, газоаналитическая и химическая аппаратура, а также другие устройства, обеспечивающие обнаружение оружия, взрывчатых веществ или других устройств, предметов и веществ.

Статья 6 ФЗ «О транспортной безопасности» предусматривает, что объекты транспортной инфраструктуры и транспортные средства подлежат обязательному категорированию с учетом степени угрозы транспортной безопасно-

---

<sup>38</sup> Об утверждении Перечня потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств: приказ Минтранса России № 52, ФСБ России № 112, МВД России от 05.03.2010 № 134 // Российская газета. 2010. № 78.

<sup>39</sup> Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств воздушного транспорта: постановление Правительства Российской Федерации от 28.07.2018 № 886 (ред. от 26.12.2019) // Собрание законодательства Российской Федерации. 2018. № 32 (Часть II). Ст. 5345.

<sup>40</sup> Приказ МВД России от 09.08.2017 № 618; приказ ФСБ России от 20.03.2017 № 150; приказ МЧС России от 09.11.2017 № 509; положение МЧС России от 29.03.2017 № 2-4-71-16-28; приказ Минтранса России от 13.06.2017 № 222; приказ Россвязи от 28.08.2017 № 176.

сти, в том числе, и совершения акта незаконного вмешательства и его возможных последствий. Объекты транспортной инфраструктуры, не подлежащие категорированию по видам транспорта, определяет федеральный орган исполнительной власти<sup>41</sup>, осуществляющий функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области обеспечения безопасности Российской Федерации и федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел.

В зависимости от категории объекта транспортной инфраструктуры, определяемой в соответствии приказом Минтранса России от 21 февраля 2011 г. № 62, предъявляются различные требования к обеспечению безопасности объекта и оборудованию его техническими системами обеспечения безопасности.

Кроме того, объект транспортной инфраструктуры делится на различные зоны транспортной безопасности, к которым применяются отдельные требования соблюдения безопасности:

**Границы критических элементов зоны транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры** – части зоны, для которой устанавливается особый режим прохода (проезда) физических лиц, автотранспортных средств, самоходных машин и механизмов, а также проноса либо провоза грузов, багажа, ручной клади, личных вещей либо перемещения животных.

**Границы сектора свободного доступа зоны транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры** – части зоны транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры, на которых в отношении физических лиц, транспортных средств, грузов, багажа, ручной клади и личных вещей, находящихся у физических лиц, и иных материально-технических объектов проводится досмотр, дополнительный досмотр и повторный досмотр, а выявление у физических лиц, автотранспортных средств, самоходных машин и механизмов правовых оснований для прохода (проезда) не требуется.

**Границы перевозочного сектора зоны транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры** – части зоны транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры, допуск физических лиц в которые осуществляется по перевозочным документам и пропускам установленных видов с учетом оружия, взрывчатых веществ или других устройств, предметов и веществ, в отношении которых в соответствии с правилами проведения досмотра, дополнительного досмотра и повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности, устанавливаемыми в соответствии с ч. 13 ст. 12.2 ФЗ «О транспортной безопасности», предусмотрен запрет или ограничение на перемещение в зону транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры или ее часть.

**Границы технологического сектора зоны транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры** – части зоны транспортной безопас-

---

<sup>41</sup> Об установлении Перечня объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, не подлежащих категорированию по видам транспорта: приказ Минтранса России от 23.07.2014 № 196 // Российская газета. 2014. № 199.

ности объекта транспортной инфраструктуры, допуск в которые ограничен для пассажиров и осуществляется по пропускам установленных видов для работников и посетителей объекта транспортной инфраструктуры с учетом запрета предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения.

Отметим, что, обеспечение безопасности объекта также включает в себя:

- обеспечение защиты технических средств обеспечения транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры от несанкционированного доступа к элементам управления, обработки и хранения данных;

- поддержание средств связи в постоянной готовности к использованию;

- использование сертифицированных в соответствии с ч. 8 ст. 12.2 ФЗ «О транспортной безопасности» технических систем и средств досмотра, установленных на контрольно-пропускных пунктах и постах объекта транспортной инфраструктуры на границах зоны транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры или ее части.

Согласно Постановлениям Правительства Российской Федерации от 28 июля 2018 г. № 886 (для категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств воздушного транспорта) № 924 от 14 сентября 2016 г. (автомобильного и городского наземного электрического транспорта), № 678 от 16 июля 2016 г. (морского и речного транспорта), № 495 от 26 апреля 2017 г. (железнодорожного транспорта) предусматривается, что **технические средства обеспечения транспортной безопасности** должны обеспечивать:

1. Организацию системы видеонаблюдения в режиме реального времени со сроками хранения видеоматериалов в течение месяца, включающую в себя:

- а) видеоидентификацию, т.е. идентификацию физических лиц, являющихся объектами видеонаблюдения, на основании данных видеонаблюдения на границах зоны транспортной безопасности, сектора свободного доступа, технологических и перевозочных секторах и критических элементах объектов транспортной инфраструктуры;

- б) видеораспознавание – обнаружение и распознавание характера событий, связанных с объектами видеонаблюдения, на основании данных видеонаблюдения и их обнаружение в произвольном месте и в произвольное время в секторе свободного доступа, перевозочном секторе зоны транспортной безопасности и на критических элементах объектов транспортной инфраструктуры;

- в) видеообнаружение – обнаружение физических лиц и транспортных средств, являющихся объектами видеонаблюдения, на основании данных видеонаблюдения в произвольном месте и в произвольное время в технологическом секторе зоны транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры;

- г) видеомониторинг – обнаружение физических лиц и транспортных средств, являющихся объектами видеонаблюдения, в заданном месте и в заданное время по периметру зоны транспортной безопасности и в зоне свободного доступа объектов транспортной инфраструктуры.

2. Организацию системы биометрической идентификации лиц, имеющих постоянный пропуск для допуска в различные зоны транспортной безопасности.

3. Организацию системы досмотра, включающую все виды досмотра.

4. Организацию системы проверки документов, являющиеся основанием для нахождения в различных секторах объектов транспортной инфраструктуры.

5. Организацию реагирования на совершение или подготовку к совершению актов незаконного вмешательства, в том числе силами групп быстрого реагирования.

Наполнение и функциональность указанных систем варьируются в зависимости от категории, присвоенной объекту транспортной инфраструктуры. Так, например, для объектов транспортной инфраструктуры воздушного транспорта V категории предусматривается использование технических средств для обеспечения:

- видеомониторинга объектов видеонаблюдения в границах технологического и перевозочного сектора зоны транспортной безопасности, на критических элементах объектов транспортной инфраструктуры в режиме реального времени со сроками хранения видеоматериалов в течение месяца, включающего в себя наблюдение и идентификацию физических лиц, обладающих постоянными пропусками на объект транспортной инфраструктуры, при их перемещении из технологического сектора в перевозочный сектор зоны транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры;

- отслеживания данных эксплуатационных и функциональных показателей технических средств обеспечения транспортной безопасности во время выполнения работ по обслуживанию воздушных судов, пассажиров и обработке грузов, багажа, почты;

- досмотра всех объектов при их перемещении в перевозочный сектор зоны транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры, за исключением физических лиц, обладающих постоянными пропусками для прохода на объект транспортной инфраструктуры, во время выполнения работ по обслуживанию воздушных судов, пассажиров и обработке грузов, багажа;

- реагирования на совершение или подготовку к совершению актов незаконного вмешательства, в том числе силами групп быстрого реагирования, во время выполнения работ по обслуживанию воздушных судов, пассажиров и обработке грузов, багажа, почты.

Подводя итог рассмотрению использования технических средств для обеспечения решения задач транспортной безопасности, отметим, что технические средства, при помощи которых осуществляется недопущение актов незаконного вмешательства в функционирование транспортного комплекса либо минимизация ущерба, можно классифицировать следующим образом:

- досмотровое оборудование;
- системы видеонаблюдения и контроля;
- средства биометрической идентификации физических лиц;
- системы оповещения и связи;
- средства локализации потенциально опасных объектов.

### § 3.2. Технические средства досмотра

Техническая обеспеченность досмотрового оборудования играет достаточно значительную роль в противодействии актам незаконного вмешательства в деятельность объектов транспорта, так как недопущение проноса (провоза) предметов и веществ, которые могут быть использованы преступниками, является залогом обеспечения надлежащего уровня безопасности.

Виды досмотра, мероприятия при проведении различных видов досмотра, регламентация действий сотрудников определены ст. 12.2 ФЗ «О транспортной безопасности», а также Приказом Минтранса России от 23 июля 2015 г. № 227 «Об утверждении Правил проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности»<sup>42</sup>.

Применение досмотровой техники в Российской Федерации основана на добровольном применении национальных стандартов ГОСТ Р 55249-2012 «Воздушный транспорт. Аэропорты. Технические средства досмотра. Общие технические требования», ГОСТ Р 57238-2016 «Установки рентгено-телевизионные конвейерного типа (интроскопы). Общие технические требования», ГОСТ Р 58777-2019 «Воздушный транспорт. Аэропорты. Технические средства досмотра. Методика определения показателей качества распознавания незаконных вложений по тeneвым рентгеновским изображениям» (дата введения 01.09.2020).

Последний из указанных документов является одним из первых национальных стандартов в области искусственного интеллекта и устанавливает методику определения показателей качества распознавания незаконных вложений по тeneвым рентгеновским изображениям. Требования стандарта распространяются на разработку программ и методик испытаний систем автоматического анализа тeneвых снимков, а также методы проведения испытаний алгоритмов анализа тeneвых снимков.

К техническим средствам досмотра пассажиров и багажа, транспортных средств и грузов относятся различные *рентгенотелевизионные установки* (далее – РТУ):

- интроскопы (досмотр крупногабаритного багажа и грузов, досмотр почтовой корреспонденции, мобильный КПП, РТУ обнаружения взрывчатых веществ, передвижные РТУ, системы досмотра ручной клади и багажа);
- инспекционно-досмотровые комплексы (мобильные, перемещаемые, стационарные);
- детекторы взрывчатых, наркотических и отравляющих веществ;
- системы контроля днища автомобиля;
- металлодетекторы (ручные, стационарные);
- сканеры человека.

---

<sup>42</sup> Об утверждении Правил проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности: приказ Минтранса России от 23.07.2015 № 227 (ред. от 25.03.2019) // Официальный интернет-портал правовой информации. – URL: <http://www.pravo.gov.ru>, 28.03.2016.

Одно из наиболее передовых и эффективных технических решений, в частности для оснащения преимущественно зоны предполетного контроля пассажиров, – *станции досмотра с применением двухпроекционных рентгенотелевизионных аппаратов со встроенной функцией обнаружения взрывчатых веществ, интегрированных с системой возврата лотков* (см. рис. 3.1).

Данное технологическое решение позволяет решить следующие задачи:

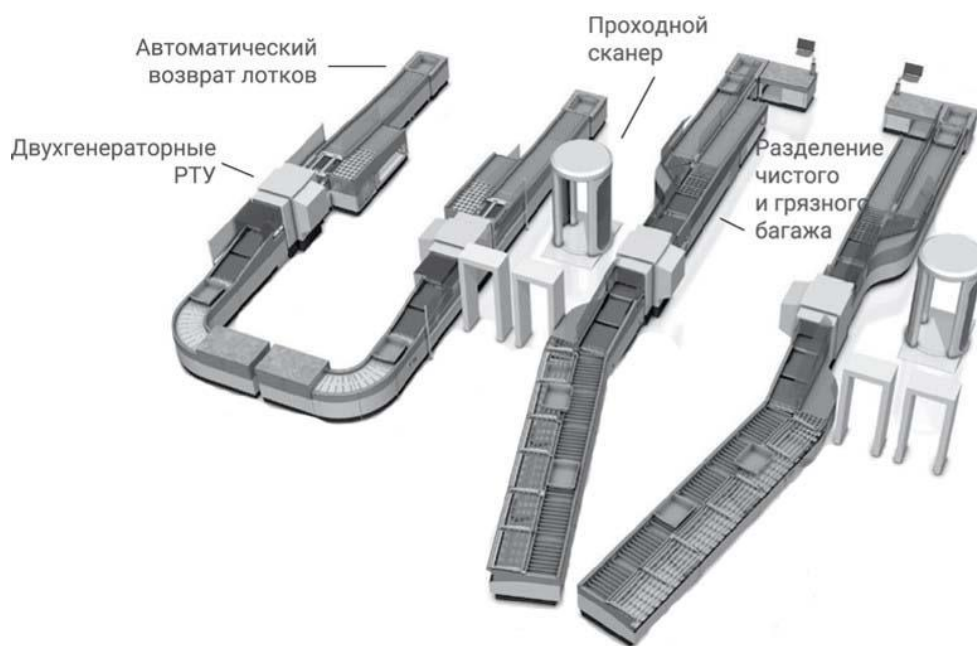
- расширить возможности конфигурации пунктов досмотра за счет применения модульной конструкции системы возврата лотков;
- устранить необходимость разрушения действующего конструктива вокзала и упростить интеграцию с другим установленным оборудованием;
- объединить несколько линий досмотра в одну систему;
- разгрузить пространство досмотровой зоны, делая их использование более эффективным;
- оптимизировать действия сотрудников, повышая пропускную способность пункта досмотра.

**Рентгенотелевизионные досмотровые установки** (интроскопы) служат для осуществления рентгенотелевизионного контроля, обнаружения оружия, взрывчатых и наркотических веществ при персональном досмотре, досмотре ручной клади и багажа (в том числе крупногабаритного), а также в почтовой корреспонденции и посылках (см. рис. 3.2.). Для поиска опасных веществ рентгенотелевизионная установка использует рентгеновское излучение.

Рентгенотелевизионный интроскоп может иметь разную конструкцию и габариты: небольшие по размерам установки используют по назначению в почтовых отделениях и общественных местах, в то время как стационарные системы с расширенным функционалом применяются в аэропортах, портах, железнодорожных вокзалах и станциях, складах временного хранения и т.д.

*Основными характеристиками РТУ, кроме габаритных размеров, являются:*

- проникающая способность (отвечает за толщину стали). Современные интроскопы имеют стандарт 28-32 мм, однако, при выборе правильной мощности генератора этот параметр может быть свыше 55 мм;
- разрешающая способность (разрешающая способность – это способность давать четкие отдельные изображения двух близких друг к другу мелких объектов). В практике принято оценивать величину разрешающей способности числом линий на 1 мм, причем толщина линий равна толщине промежутков между ними. Разрешающая способность отвечает за размеры полос медной решетки, которые можно различить на мониторе. Чем меньше показатель – тем лучше получится рассмотреть детали на изображении;
- возможность автоматического определения подозрительных объектов с более высоким поглощением излучения, в том числе обнаружения взрывчатых и наркотических веществ (определение групп материалов органика-неорганика);
- пропускная способность объектов в час.



*Рис. 3.1. Станция досмотра с применением двухпроекционных рентгенотелевизионных аппаратов со встроенной функцией обнаружения взрывчатых веществ, металлодетекторов и системы для досмотра багажа в аэропорту*



*Рис. 3.2. Двухпроекционная рентгеновская досмотровая установка для автоматической детекции взрывчатых веществ и жидкостей при досмотре багажа*

Средства досмотра багажа и ручной клади применяются в местах массового скопления людей и служат для обеспечения безопасности и обнаружения различных взрывчатых веществ, легковоспламеняющихся жидкостей и любого вида оружия.

На рисунке 3.3. представлена схема работы интроскопа.

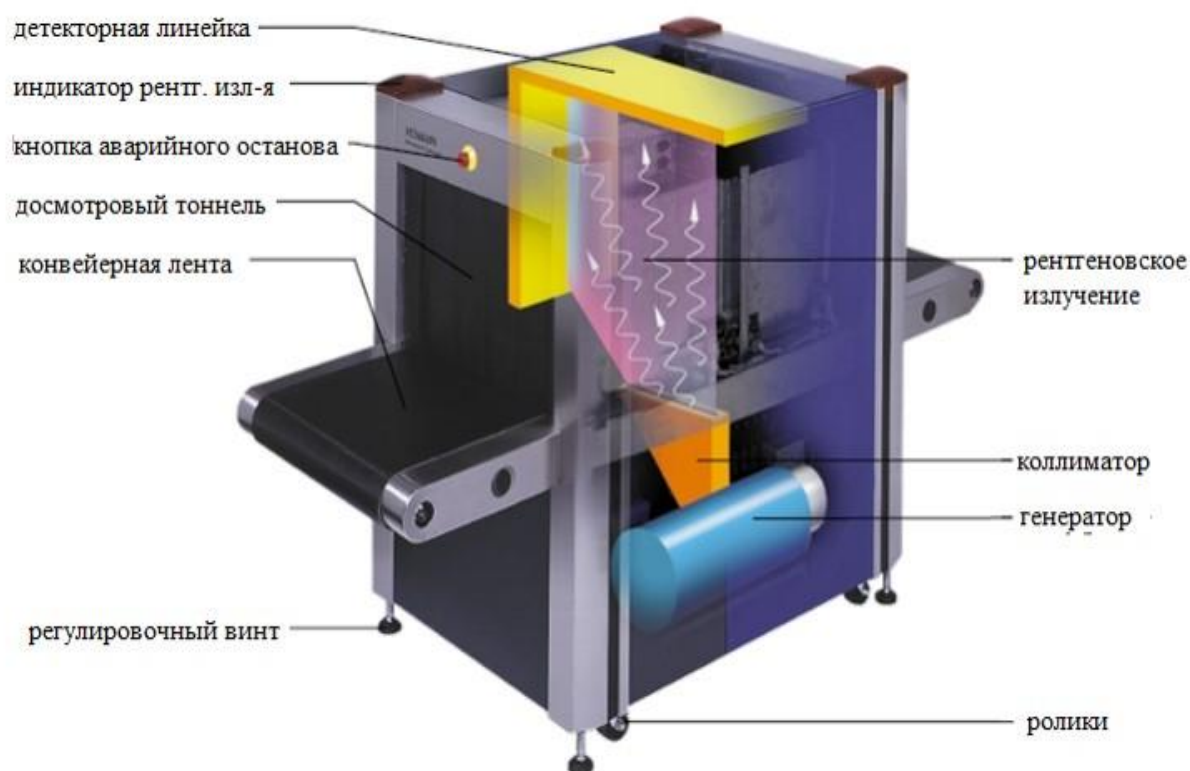


Рис. 3.3. Схема работы интроскопа

Анализ ослабления рентгеновского излучения на разных уровнях его энергии позволяет интроскопу определять материалы инспектируемых предметов по эффективному атомному номеру, разделяя их на три группы: органические (закрашиваются оранжевым цветом на рентгенотелевизионном изображении), неорганические (закрашиваются голубым) и промежуточная группа материалов (закрашиваются зеленым).

Ниже показано рентгенотелевизионное изображение типичного предмета багажа: цвет объектов определяет принадлежность к группе материалов, яркость зависит от их толщины (чем больше толщина объекта, тем он темнее на изображении) (см. рис. 3.4).

**РТУ для досмотра багажа** позволяют искать и обнаруживать оружие, взрывчатые вещества, в числе которых пластиковая взрывчатка, наркотики и контрабанда. Интроскопы для досмотра багажа и грузов обеспечивают полную безопасность людей и высокую точность проверки в местах массового скопления народа. Подобные интроскопы способны проверять грузы практически любых размеров, идентифицируя все содержимое. Интроскоп для досмотра багажа обладает высокой проникающей способностью, что позволяет обнаружить предметы, устройства и вещества, даже если контейнер имеет толстые стены.



*Рис. 3.4. Изображение с интроскопа*

РТУ для досмотра багажа имеет большой набор базовых функций, дает четкое изображение многослойных объектов и обладает возможностью сетевой интеграции.

Существуют как однолучевая система сканирования, так и двухлучевая. В зависимости от модели, рентгеновский досмотр багажа при равномерном распределении груза может обладать грузоподъемностью от 200 кг до 5000 кг.

**Досмотр ручной клади** пассажиров представлен целым рядом современных систем. Чаще всего встречаются интроскопы грузоподъемностью

150–160 кг, однако, существует и уникальная компактная установка, грузоподъемность которой составляет 30 кг. Максимальная грузоподъемность некоторых систем досмотра ручной клади составляет 250 кг.

Двухпроекционные системы досмотра создают двойное изображение досматриваемого объекта – сбоку и снизу. Подобное изображение позволяет получить более полное представление о содержимом того или иного объекта независимо от его ориентации к рентгеновскому лучу. Это позволяет увеличить пропускную способность досмотра, за счет того, что необходимость менять положение багажа пропадает. Существует как комплектация с размещением мониторов и клавиатуры на самой установке, так и комплектация с размещением на удаленном пункте оператора.

### **Интроскопы для почтовых отправлений**

В России вся международная и внутренняя почтовая корреспонденция должна проходить обязательный таможенный досмотр. При этом, распечатывать корреспонденцию запрещено согласно приказу Министерства транспорта. Сканеры для досмотра почтовой корреспонденции отлично справляются с поставленной задачей и обеспечивают должный уровень безопасности. Позволяют определять наличие взрывчатых веществ и других запрещенных препаратов на папках, пакетах, сумках, рюкзаках и т.д.

Интроскопы для досмотра почты весьма компактны. При этом они обеспечивают досмотр без контакта мешочков, сумок, писем или пакетов. Многие системы досмотра для почтовой корреспонденции могут быть гибко расширены и, таким образом, использоваться в разных ситуациях.

Сканеры для досмотра почтовой корреспонденции при своих небольших размерах обеспечивают высокий уровень производительности при отличных показателях проникающей и разрешающей способности. Грузоподъемность интроскопов данного вида зависит от модели и варьируется в пределах 100–150 кг.

**РТУ для обнаружения взрывчатых веществ** и жидкостей позволяет осуществить рентгентелевизионный контроль, обеспечивая безопасность на объектах транспортной инфраструктуры, таких как железнодорожные вокзалы, порты, аэропорты и т.д.

Современные детекторы взрывчатых и наркотических веществ основаны на принципах спектрального анализа качественного состава газовой смеси, сравнения полученных данных с библиотекой шаблонов (тестовые спектры) веществ, что позволяет определить компоненты среды.

Следовательно, положенный в основу работы приборов принцип спектрометрии позволяет с высокой скоростью и с большой чувствительностью вести одновременное выявление достаточно широкого ряда химических веществ, что позволяет обнаруживать микроскопические частицы взрывчатых, наркотических либо отравляющих веществ, скрытых, например, на теле человека, проходящего через створ детектора (см. рис. 3.5).

Данная система дополняет металлоискатели, обеспечивая максимальную безопасность на объектах транспортной инфраструктуры.



*Рис. 3.5. Портальный газоанализатор на основе измерения подвижности ионов SENTINELII*

В современных сканерах для обнаружения вредных веществ используются передовые компьютерные технологии, которые дают возможность проводить сложный анализ в режиме реального времени без ущерба для обычных мероприятий, проводимых на контрольно-пропускных пунктах. Грузоподъемность конвейеров в подобных сканерах варьируется от 160 до 250 кг.

Рентгеновская установка обладает высокой проникающей способностью и позволяет легко идентифицировать взрывчатые вещества и жидкости.

Газоанализаторы нового поколения (см. рис. 3.6) позволяют также определять следы вредных веществ на документах, предъявляемых для досмотра.

#### **Системы контроля подвижных единиц транспорта.**

Досмотр подвижных единиц транспорта является очень сложной задачей. Поэтому инспекционно-досмотровые комплексы являются незаменимым инструментом эффективного, быстрого, безопасного и точного досмотра легковых и грузовых автомобилей, автобусов, грузовых контейнеров на факт наличия различного вида тайников, контрабанды оружия, взрывчатых и наркотических веществ, радиоактивных материалов, незадекларированных товаров<sup>43</sup>.

**Инспекционно-досмотровый комплекс (ИДК)** должен обладать как высокой точностью, так и широкими функциональными возможностями с низкой вероятностью ложных тревог, которые значительно замедляют работы служб безопасности.

---

<sup>43</sup> Чернявский А.Г. Таможенное право: учебник. – 2-е изд., перераб. и доп. – Москва: Юстиция, 2016.

Применяются следующие виды инспекционно-досмотровых комплексов:

1. Тепловизионные комплексы дистанционного контроля загрузки вагонов.
2. Мобильные инспекционно-досмотровые комплексы.
3. Система сканирования автомобилей.
4. Инспекционно-досмотровые комплексы для легковых автомобилей.
5. Рельсовые инспекционно-досмотровые комплексы.
6. Портальные инспекционно-досмотровые комплексы.
7. Инспекционно-досмотровые комплексы – прицепы.



*Рис. 3.6. Портативный ионно-дрейфовый детектор*

Часть инспекционно-досмотровых комплексов используется непосредственно на объектах транспортной инфраструктуры. Другая часть применяется в ходе движения подвижных единиц транспорта. Применяются два вида технологий – тепловизионная и рентгеновская. Наибольший эффект получается, если последовательно, на разных участках транспортной инфраструктуры, используются обе технологии.

Рассмотрим каждый из инспекционно-досмотровых комплексов.

**Тепловизионные комплексы дистанционного контроля загрузки вагонов**, которые позволяют определить, что реально загружено в вагон. Особенно необходимо применение таких комплексов при использовании цистерн или вагонов для перевозки насыпных грузов.

**Тепловизор** – это прибор для создания изотермического изображения (см. рис. 3.7). Тепловизоры имеют ряд преимуществ перед видеокамерами, так как обеспечивают высокую дальность покрытия, устойчивы к помехам в виде снега, дождя и тумана, «видят» в темное время суток при отсутствии освещения. На изображении с тепловизора нет таких помех, как солнечные блики, свет фар и т.д., которые обычно присутствуют на изображении с видеокамеры и служат причиной ложных срабатываний.

В сфере безопасности тепловизоры применяются для охраны железнодорожного полотна, нефтепроводов, государственных границ и других протяженных объектов, требующих непрерывного круглосуточного наблюдения.



*Рис. 3.7. Тепловизор*

**Мобильные инспекционно-досмотровые комплексы** оснащены рентгеновской системой построения высококачественного изображения и обеспечивают высокую пропускную способность и оперативное выявление скрытых угроз (см. рис. 3.8).

Мобильный инспекционно-досмотровый комплекс является эффективным, удобным и безопасным средством для досмотра грузов средней и высокой плотности. Среди основных характеристик – наличие нескольких режимов работы, мощный источник рентгеновского излучения (4,5 МВ). При стандартном режиме движется вдоль одного или нескольких досматриваемых объектов, в которых нет людей. При портальном режиме автомобильный транспорт проезжает через рамку, при этом в его кабине находятся люди. Этот режим применяется преимущественно там, где требуется высокая пропускная способность.

**Рельсовые инспекционно-досмотровые комплексы** разработаны специально для досмотра грузов, находящихся в железнодорожных вагонах. (см. рис. 3.9) – высокоэнергетические системы с мощностью рентгеновского излучения 6 и 9 МВ, предназначенные для тщательного досмотра железнодорожных составов и эффективного обнаружения скрытых угроз.

С учетом современной ситуации, когда объем железнодорожных перевозок постоянно увеличивается и при этом наблюдается рост числа террористических угроз, досмотр железнодорожных составов приобретает особую важность и значимость. Принцип работы рельсовых инспекционно-досмотровых комплексов заключается в том, что система выполняет непрерывное автоматическое сканирование железнодорожных вагонов по мере их передвижения вдоль сканера, что обеспечивает высокую пропускную способность.

**Передвижная РТУ** – это фургон, трейлер или прицеп на колесах, который работает от внешнего источника питания. Передвижные РТУ позволяют поддерживать высокую скорость оперативной работы правоохранительным подразделениям, а также обладают высокой мобильностью. Применение передвижных РТУ обосновано в любых местах, где создание стационарного досмотра нецелесообразно (см. рис. 3.10).



*Рис. 3.8. Мобильный инспекционно-досмотровый комплекс*

Существуют мобильные досмотровые системы на базе транспортных средств – автомобиля-фургона ScanTrailer и малотоннажного грузового автомобиля ScanMobile, оснащенные моторизованным конвейером на входе и роликовым конвейером на выходе, что позволяет ускорить сканирование объектов.

**Мобильный контрольно-пропускной пункт** отвечает за организацию пункта досмотра в необорудованных для этого местах, а также в местах, где создание стационарного пункта нецелесообразно или невозможно.

Подобного рода КПП автономны и их эксплуатация не зависит от погодных условий. Они размещаются на единой платформе, которая включает в себя две зоны:

- зона, обеспечивающая доступ контроля за входящими и выходящими людьми;
- зона, в которой расположен пост охраны со всеми средствами для управления потоками.

Мобильные модульные КПП могут также включать в себя санитарно-гигиенический блок, помещения для приготовления еды и хранения оружия.



*Рис. 3.9. Рельсовый инспекционно-досмотровый комплекс*



*Рис. 3.10. Передвижное РТУ*

**Сканер персонального досмотра** человека необходимы для обнаружения скрытых предметов в одежде или на теле человека. Они сокращают провоз наркотических средств, огнестрельного оружия, режущих предметов и предме-

тов пропаганды, тем самым обеспечивая безопасность населения. Технология радиолокационного сканирующего портала используется в качестве дополнительного элемента предполетного досмотра авиапассажира (см. рис. 3.11).



*Рис. 3.11. Низкодозовый рентгеновский сканер для обнаружения сокрытий внутри человеческого тела*

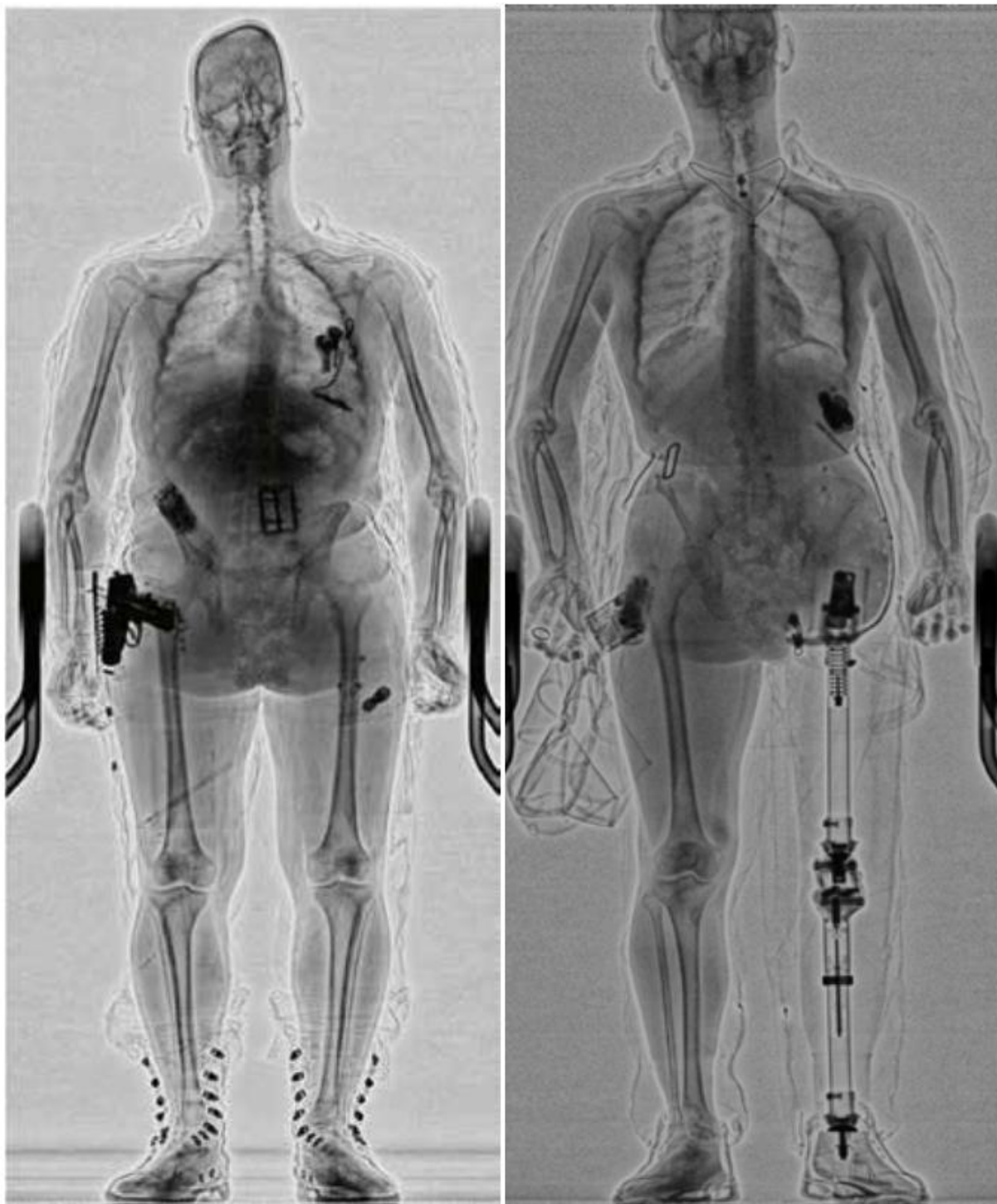
Сканеры персонального досмотра нового поколения способны в считанные секунды просканировать человека в полный рост без необходимости снятия верхней одежды, ремней и обуви. В итоге, за минимальный промежуток времени можно получить изображение высокого разрешения. Некоторые модели сканеров выдают 3D изображения.

Рентгеновские сканеры для персонального досмотра людей безопасны – доля рентгеновского излучения составляет 0,25 мкЗв, что в десять раз меньше суточной дозы от естественного радиационного фона Земли. В итоге, человек может без какого-либо вреда для здоровья проходить более 1000 подобных процедур. Процесс проверки, включая анализ полученных данных (см. рис. 3.12), требует вмешательства контролера так же, как и при процедуре обязательного тактильного досмотра.

**Металлодетекторы** обеспечивают высокую пропускную способность при высокой селективности и одновременно чувствительности, надежно обнаруживая различные типы оружия небольшого размера и массы.

Арочные и ручные досмотровые металлодетекторы применяются для обнаружения магнитных и немагнитных металлов, а также смешанных сплавов.

Современные металлодетекторы объединяют различные технологии и представляют собой эффективную комбинацию активной электромагнитной индукции и технологии обнаружения гамма-излучения.



*Рис. 3.12. Изображение, сделанное при просмотре сканером*

**Спектрометры** обеспечивают оперативную идентификацию химических и биологических агентов в жидком, твердом и сыпучем виде методом спектроскопии комбинационного рассеяния – без необходимости отбора проб и непосредственного контакта с веществом. Таким образом, спектрометры – это системы обнаружения наркотических и взрывчатых веществ, а также прекурсоров

и «уличных» наркотических смесей. Расширяемые библиотеки позволяют определять наличие рецептурных препаратов, наркотических веществ, таких как кокаин, оксикодон, MDMA, кетамин и т.д., взрывчатых веществ (тротил, гексоген, пластиды, смеси на их основе и т.д.) (см. рис. 3.13).

Существуют мобильные версии спектрометров для работы в полевых условиях.



*Рис. 3.13. Детектор следовых количеств взрывчатых и наркотических веществ*

*Базовый комплект технических средств для проведения углубленного до-  
смotra включает:*

- технические досмотровые системы;
- комплекты досмотровых зеркал;
- досмотровые фонари;
- комплекты досмотровых щупов;
- комплекты досмотровых эндоскопов;
- ультрафиолетовые фонари;
- детекторы паров наркотических и взрывчатых веществ;
- комплекты досмотрового инструмента;
- оборудование и инструменты для отбора и хранения проб и образцов;
- средства фиксации (аудио- и видеоустройства);
- весы электронные (от 3 кг и до 300 кг);
- весы автомобильные (железнодорожные);
- универсальные зарядные устройства для зарядки аккумуляторов технических средств.

### § 3.3. Системы видеонаблюдения, средства контроля и управления доступом

Ужесточение требований антитеррористического законодательства Российской Федерации привело к появлению обязательных требований по установке систем видеонаблюдения для ряда объектов. Среди них объекты транспортной инфраструктуры: аэропорты, морские и речные порты, железнодорожные и авто вокзалы, транспортные средства транспортной инфраструктуры в сфере дорожного хозяйства, а также объекты топливно-энергетического комплекса.

Необходимо отметить, что видеонаблюдение осуществляется только для конкретных заранее определенных целей, обусловленных соответствующими нормативными правовыми актами, устанавливающими правовые основания видеонаблюдения.

На объектах видеонаблюдения предусмотрена система информирования о видеонаблюдении путем размещения информационных табличек в зонах видимости камер. Отдельной разновидностью видеонаблюдения выступает открытое наблюдение, которое ведется в целях обеспечения прав пассажиров при осуществлении тех или иных действий, путем установления видеокамер, направленных на рабочие места сотрудников, с целью осуществления контроля за качеством профессиональной деятельности.

*При организации видеонаблюдения необходимо соблюдать требования следующих законодательных и нормативных правовых актов:*

1. Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности».

2. Федерального закона от 27 июля 2006 г. № 152-ФЗ «О персональных данных».

3. Постановления Правительства Российской Федерации от 19 апреля 2019 г. № 471 «Об утверждении требований антитеррористической защищенности объектов (территорий) Министерства транспорта Российской Федерации, Федерального агентства воздушного транспорта, Федерального агентства железнодорожного транспорта, Федерального агентства морского и речного транспорта, Федерального дорожного агентства, Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, их территориальных органов, а также подведомственных им организаций и формы паспорта безопасности этих объектов (территорий)»<sup>44</sup>.

4. Постановления Правительства Российской Федерации, утверждающего требования по обеспечению транспортной безопасности по видам транспорта от

---

<sup>44</sup> Об утверждении требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий) Министерства транспорта Российской Федерации, Федерального агентства воздушного транспорта, Федерального агентства железнодорожного транспорта, Федерального агентства морского и речного транспорта, Федерального дорожного агентства, Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, их территориальных органов, а также подведомственных им организаций и формы паспорта безопасности этих объектов (территорий): постановление Правительства Российской Федерации от 19.04.2019 № 471 (ред. от 13.11.2019) // Собрание законодательства Российской Федерации. 2019. № 17. Ст. 2101.

28 июля 2018 г. № 886 (для категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств воздушного транспорта), от 14 сентября 2016 г. № 924 (автомобильного и городского наземного электрического транспорта), от 16 июля 2016 г. № 678 (морского и речного транспорта), от 26 апреля 2017 г. № 495 (железнодорожного транспорта).

5. Постановления Правительства Российской Федерации от 26 сентября 2016 г. № 969 «Об утверждении требований к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности и Правил обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности».

6. Постановления Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2013 г. № 1244 «Об антитеррористической защищенности объектов (территорий)»<sup>45</sup>.

7. Постановления Правительства Российской Федерации от 20 октября 2016 г. № 1067 «Об утверждении Правил осуществления Федеральной службой войск национальной гвардии Российской Федерации и ее территориальными органами федерального государственного контроля (надзора) за обеспечением безопасности объектов топливно-энергетического комплекса»<sup>46</sup>.

8. Свода правил 132.13330.2011 «Обеспечение антитеррористической защищенности зданий и сооружений. Общие требования проектирования»<sup>47</sup>.

9. Свода правил 118.13330.2012 «Общественные здания и сооружения. Актуализированная редакция СНиП 31-06-2009»<sup>48</sup>.

Для ряда объектов существуют минимальные требования к зонам наблюдения. В качестве примера приведем требования к системам видеонаблюдения п. 22. постановления Правительства Российской Федерации от 26.09.2016 № 969:

«Системы охранные телевизионные должны обеспечивать:

а) видеоверификацию тревог (подтверждение с помощью видеонаблюдения факта несанкционированного проникновения в зону охраны и выявление ложных срабатываний);

---

<sup>45</sup> Об антитеррористической защищенности объектов (территорий) (вместе с «Правилами разработки требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий) и паспорта безопасности объектов (территорий)»): постановление Правительства Российской Федерации от 25.12.2013 № 1244 (ред. от 15.05.2019) // Собрание законодательства Российской Федерации. 2013. № 52 (часть II). Ст. 7220.

<sup>46</sup> Об утверждении Правил осуществления Федеральной службой войск национальной гвардии Российской Федерации и ее территориальными органами федерального государственного контроля (надзора) за обеспечением безопасности объектов топливно-энергетического комплекса: постановление Правительства Российской Федерации от 20.10.2016 № 1067 // Собрание законодательства Российской Федерации. 2016. № 44. Ст. 6130.

<sup>47</sup> Об утверждении свода правил «Обеспечение антитеррористической защищенности зданий и сооружений. Общие требования проектирования» (вместе с «СП 132.13330.2011. Свод правил. Обеспечение антитеррористической защищенности зданий и сооружений. Общие требования проектирования»): приказ Минрегиона России от 05.07.2011 № 320 // Администратор образования. 2011. № 18.

<sup>48</sup> СП 118.13330.2012\*. Свод правил. Общественные здания и сооружения. Актуализированная редакция СНиП 31-06-2009: утв. приказом Минрегиона России от 29.12.2011 № 635/10 (ред. от 17.09.2019). – Москва: Минстрой России, 2014.

б) визуальный контроль объектов охраны и прилегающих к ним территорий (прямое видеонаблюдение);

в) оперативный контроль действий сотрудников службы безопасности (подразделения охраны) и предоставление необходимой информации для координации этих действий;

г) запись видеoinформации в архив для последующего анализа состояния охраняемого объекта, тревожных ситуаций, идентификации нарушителей;

д) программирование режимов работы;

е) взаимодействие с другими подсистемами интегрированной системы безопасности обеспечения противокриминальной защиты с целью обеспечения противокриминальной защиты охраняемого объекта;

ж) взаимодействие с системой сбора результатов технического мониторинга и контроля при получении и передаче информации в указанную систему по локальной сети Ethernet с использованием стека протоколов семейства ТСР/Р;

з) обмен информацией с системой сбора результатов технического мониторинга и контроля с использованием унифицированных протокола передачи данных и формата метаданных, разработанного на основе XML».

Объекты антитеррористической защиты проходят процедуру присвоения категории опасности. Результатом является «Паспорт безопасности» объекта, где, в том числе, отражены требования к организации системы видеонаблюдения (см. таблица 3.1).

Видеозапись в зависимости от требований безопасности охраняемого объекта может производиться:

а) непрерывно;

б) периодически по заданному расписанию;

в) по срабатыванию средств обнаружения проникновения;

г) по срабатыванию видеодетектора системы охранной телевизионной сигнализации.

Кроме того, существуют требования:

– к архиву видеозаписей, два основных подхода к требованию о глубине архива (30 дней (для большинства объектов), либо в течение времени, которое задается условиями и режимом охраны объекта);

– к видеоаналитике<sup>49</sup>, включая технические системы и средства:

а) идентификации физических лиц (освещенность в плоскости лица; разрешение видеоизображения, обеспечивающее регистрацию изображений лиц на рабочей дистанции съемки видеокамеры; цветность видеоизображения; частота; плотность потока людей; скорость движения; ракурс лица относительно фронтального ракурса, в соответствии с ГОСТ Р ИСО/МЭК 19794-5-2013<sup>50</sup>;

<sup>49</sup> п.п. 32–40 постановления Правительства Российской Федерации от 26.09.2016 № 969.

<sup>50</sup> ГОСТ Р ИСО/МЭК 19794-5-2013. Национальный стандарт Российской Федерации. Информационные технологии. Биометрия. Форматы обмена биометрическими данными. Часть 5. Данные изображения лица: утв. и введен в действие приказом Росстандарта от 06.09.2013 № 987-ст (ред. от 08.11.2018). –Москва: Стандартинформ, 2015.

объем базы данных эталонных изображений лиц, в соответствии с ГОСТ Р ИСО/МЭК 19794-5-2013;

Места размещения камер системы видеонаблюдения	Категория потенциальной опасности					
	1	2	3	4	5	6
Ограждение территории			+	+	+	+
Въездные ворота			+	+	+	+
Периметр здания			+	+	+	+
Главный вход		+	+	+	+	+
Служебные входы			+	+	+	+
Эвакуационные выходы				+	+	+
Эвакуационные лестницы				+	+	+
Запасные входы и выходы				+	+	+
Регистрационная стойка	+	+	+	+	+	+
Коридоры и холлы на этажах				+	+	+
Входы в помещения, где расположено оборудование				+	+	+
Подвальные помещения				+	+	+
Чердачные помещения и крыша				+	+	+
Воздухозаборные решетки системы вентиляции				+	+	+
Вход в кассу	+	+	+	+	+	+
Вход в помещения высшей администрации			+	+	+	+
Ресторан				+	+	+
Вход в помещения службы безопасности				+	+	+
Территория автостоянки				+	+	+

Таблица 3.1. Пример раздела Паспорта безопасности объекта с размещением камер в зависимости от категории объекта.

б) обнаружения тревожных ситуаций, работающих по различным сценариям «Оставленный (исчезнувший) предмет», «Движение в запрещенном направлении», «Нетипичные изменения» (чувствительность; специфичность; время реакции на появление объекта в запрещенной зоне; освещенность в зоне регистрации; дистанция съемки; угол наклона оптической оси видеокамеры; разрешение видеокамеры; плотность потока людей; объем оставленного предмета; разрешение регистрируемого видеоизображения; частота кадров; цветность регистрируемого видеоизображения; максимальное отношение «сигнал – шум»);

в) вероятность ложного пропуска для алгоритмов и аппаратно-программных средств;

г) обмен информацией с системой сбора результатов технического мониторинга и контроля с использованием унифицированного протокола передачи данных и формата метаданных, разработанного на основе XML.

Для предотвращения актов незаконного вмешательства в функционирование транспортного комплекса широко используются системы видеонаблюдения и средства контроля и управления доступом<sup>51</sup>.

Системы цифрового видеонаблюдения (см. рис. 3.14) обычно интегрируются с системами контроля и управления доступом. Это позволяет фиксировать всех входящих в отдельном архиве. Современные системы контроля отслеживают перемещение не только пассажира, но и всего контингента прибывающих лиц, повышают эффективность систем обнаружения.



*Рис. 3.14. Системы телевизионного и визуального контроля*

**Системы и средства контроля и управления доступом** – это совокупность систем досмотра и сигнализации, аппаратуры контроля и управления доступом, систем наружного и внутреннего видеонаблюдения в едином комплексе технических средств физической защиты объектов транспорта и их прилегающей территории.

Устройства идентификации доступа считывают и расшифровывают информацию, записанную на идентификаторах (предмет, на который с помощью специальной технологии занесена кодовая информация, подтверждающая полномочность прав его владельца) разного типа, а также устанавливают права людей и транспорта на передвижение в охраняемой зоне. Места, где непосредственно осуществляется контроль доступа, оборудуют считывателем (электронное устройство, предназначенное для считывания кодовой информации с идентификатора и преобразования ее в стандартный формат, передаваемый в

---

<sup>51</sup> Отчет о научно-исследовательской работе «Внедрение автоматизированных информационно-поисковых систем органов внутренних дел в учебный процесс» / П.Н. Жукова, Е.А. Тримасов, А.А. Прокопенко [и др.]. – Белгород: Бел ЮИ МВД России, 2014.

контроллер для анализа и принятия решения), исполнительным устройством и другими необходимыми средствами управления доступом.

Последние модели (биометрические) считывателя, в котором идентификация производится по индивидуальным физическим признакам владельца, практически полностью исключают возможность несанкционированного доступа в стерильную зону.

Участки, где непосредственно осуществляется контроль доступа, оборудуют считывателем, исполнительным устройством и другими средствами управления доступом.

Однако возможности систем видеонаблюдения не сводятся только к непосредственному наблюдению оператора за складывающейся обстановкой. Современные системы позволяют проводить видеоаналитику, аудиоаналитику и биометрическую идентификацию.

### **Понятие систем видеоаналитики**

**Видеоаналитика** – это аппаратно-программное обеспечение или технология, использующие методы компьютерного зрения для автоматизированного сбора данных на основании анализа потокового видео (видеоанализа).

Комплекс видеоаналитики состоит из двух частей. Первая часть – это собственно сама видеосистема и специальные технические устройства, помогающие ей функционировать. Вторая часть – это специализированные информационные технологии, которые позволяют в собранной информации быстро ориентироваться. Видеоаналитика опирается на алгоритмы обработки изображения и распознавания образов, позволяющие анализировать видео без прямого участия человека, и используется в составе интеллектуальных систем видеонаблюдения (ССТV, охранного телевидения), управления бизнесом и видеопоиска.

Видеоаналитика общего плана – это *детектор движения*. Детектор движения может отслеживать выделенную оператором зону, определять нарушения, подавать сигнал оператору и записывать видеосъемку нарушений в архив. Выделяя необходимые области, представляющие повышенный интерес, при просмотре архива существует возможность обращаться напрямую к видеозаписи, которая содержит движение именно в выделенной зоне. Для этого достаточно заносить в журнал события детектора движения и иметь навыки работы с архивом журнала, выбирая события соответствующего временного интервала (поиск по событиям).

Более высокий уровень аналитики – это возможность быстрого поиска в архиве фиксированной произвольной активности, то есть в сохраненном потоке информации с детекторов движения возможен поиск не только той информации, что вызывает тревогу по настроенным параметрам, но и любой активности. Подобная информация называется *метаданными* и может быть записана в различном разрешении, определяющем точность детектора, в базу данных. В дальнейшем при поиске выделяется любая область поля зрения камеры и задается поиск в базе по данным детектора. Результатом поиска является получение интересующих видеозаписей в отличие от заготовленных журналом событий.

Безусловно, описанный поиск примитивен и дает возможность доступа только к параметрам активности детекторов движения, однако имеет невероятно низкие требования к процессорам и производительности баз данных. Таким образом, описанное выше можно назвать «базовой» *видеоаналитикой*.

Следующий уровень видеоаналитики – «умные» детекторы – подразумевает предварительную обработку данных аналитическими детекторами движения, т.е. поступающая с них информация уже имеет определенное назначение и может вызывать заданные сценарии.

Аналитические детекторы обладают следующими возможностями.

Во-первых, такие детекторы работают не с активностью в заданных зонах, а с объектами, обладающими определенными характеристиками, которые сами детекторы вычисляют. К таким характеристикам могут относиться: вектор движения (направление и кратковременная скорость), размеры, история (путь или трек объекта), тип объекта (человек или группа людей, транспортное средство).

Во-вторых, тревоги задаются уже по нарушениям объектами характера их движения в заданных областях, т.е. понятие зоны здесь аналогично базовой видеоаналитике. Часто еще встречается понятие «границы» – виртуальной линии, пересечение которой в том или ином направлении (и характеристиках объекта) будет вызывать тревогу или может просто считать объекты.

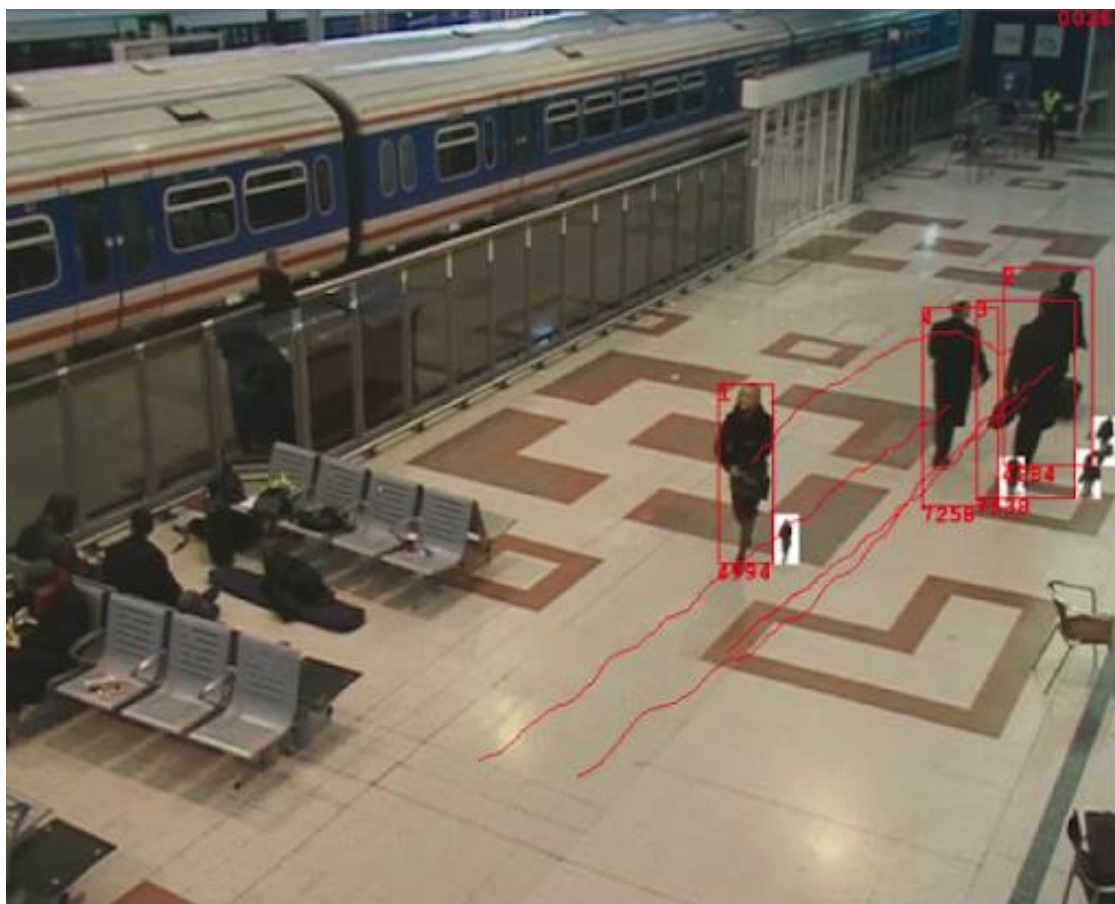
Таким образом, в зависимости от целей видеоаналитика может реализовать как одну, так и несколько базовых функций: обнаружение объектов; слежение за объектами; идентификация объектов; обнаружение (распознавание) ситуаций.

Видеоаналитика позволяет не только выделять объекты из потокового видео, но и распознавать тревожные ситуации на основе анализа поведения данного объекта, что не дает сделать обычная система видеонаблюдения. Также ситуационная видеоаналитика может автоматически детектировать пересечение сигнальной линии, падение людей, запрещенную парковку и возникновение пожара.

*Классификация объектов.* Некоторые системы видеоаналитики классифицируют объекты для фильтрации оперативных уведомлений или результатов поиска. **Классификатор объектов** автоматически дифференцирует объекты на 3 группы: человек, автомобиль и группа людей, рассчитывая при этом вероятность распознавания класса объекта (см. рис. 3.15). Помимо автоматизации и оптимизации работы оператора охранного пункта, классификатор позволяет решать такие задачи, как поиск в видеоархиве или задание правил оперативного реагирования на объекты конкретного класса. При этом важно, что признаки объекта вычисляются в реальных координатах, а не координатах изображения.

*Результатами работы видеоаналитики* являются события (сообщения), которые могут быть переданы оператору системы видеонаблюдения или записаны в видеоархив для последующего поиска. Кроме этого, видеоаналитика формирует *метаданные*, то есть структуры данных, которые описывают содержание каждого кадра видеопоследовательности. Метаданные содержат такую информацию, как местоположение и идентификаторы объектов (как пра-

вило, в виде тревожной рамки), траекторию и скорость движения объектов, данные о разделении или слиянии объектов, данные о возникновении и окончании тревожной ситуации. Метаданные записываются в видеoarхив и воспроизводятся вместе с видео.



*Рис. 3.15. Работа типового классификатора объектов*

К расширенным функциям видеоаналитики относятся:

- прогнозирование поведения объекта или возникновения ситуаций (например, образование очереди на платформе метро или на кассе с учетом числа зашедших пассажиров);
- интеллектуальное сжатие видеоконтента с учетом интереса потребителя (например, система передает только видео, содержащие тревожные ситуации);
- ранжирование (определение приоритета) событий видеоаналитики;
- формирование производных видеоданных (интегральный кадр, тайм-плапс), удаление персональных данных из видеоряда, например, при помощи детектора лиц и номерных знаков.

В настоящий момент все системы видеоаналитики имеют модульную архитектуру, каждый модуль предназначен для решения конкретной задачи.

### **Основные типы видеоаналитики**

**Ситуационная видеоаналитика** применяется для распознавания тревожных ситуаций, связанных с поведением людей или с движением транспортных средств. Ситуационная видеоаналитика может работать на основе правил,

заданных пользователем (например, запрещенная парковка перед пешеходным мостом на перрон), или на основе накопленной статистики (например, обнаружение на привокзальной площади в два раза большего количества людей, чем обычно в это время суток и в этот день недели).

В случае возникновения тревожной ситуации видео с одной или нескольких камер автоматически отображается на мониторе службы безопасности, подается звуковой сигнал, и действие оператора заносится в протокол.

Правила на основе **сигнальной линии** подразумевают задание линии, при пересечении которой в одном или обоих направлениях формируются следующие события:

- пересечение линии;
- парный проход (движение в хвосте);
- проход без пропуска/билета;
- движение против потока;
- проход на территорию слишком большого числа людей.

Сигнальная линия вдоль платформы метро или вокзала позволяет сформировать тревожное сообщение в случае падения человека на рельсы. При этом видеоаналитика не будет реагировать на движение поездов и перемещения пассажиров на платформе. Сигнальная линия вдоль забора позволяет зафиксировать момент тревоги в случае перелазы человека через ограждение (см. рис. 3.16).



Рис. 3.16. Пересечение сигнальной линии

Детектор остановки объекта в зоне сигнализирует, например, о неправильной парковке автомобиля на проезжей части или в пешеходной зоне, но в то же время не реагирует на проезжающие автомобили (см. рис. 3.17), либо об остановке человека в неполюженном месте, но в то же время не реагирует на людей, просто идущих мимо.

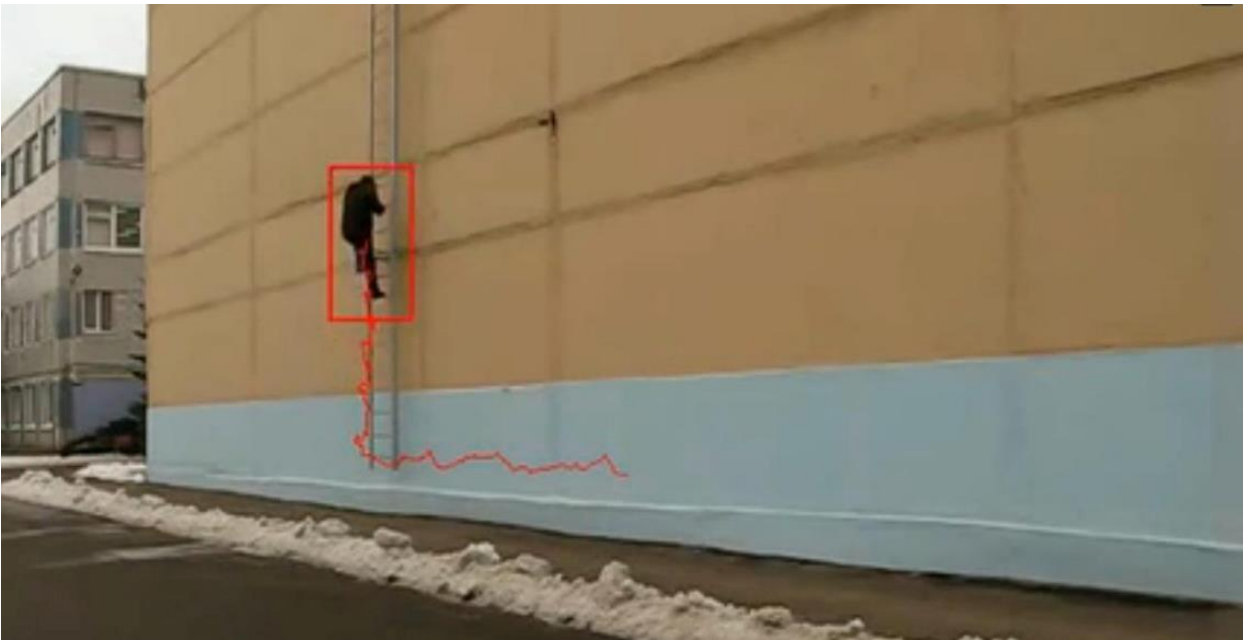


Рис. 3.17. Неправильная парковка в сигнальной зоне

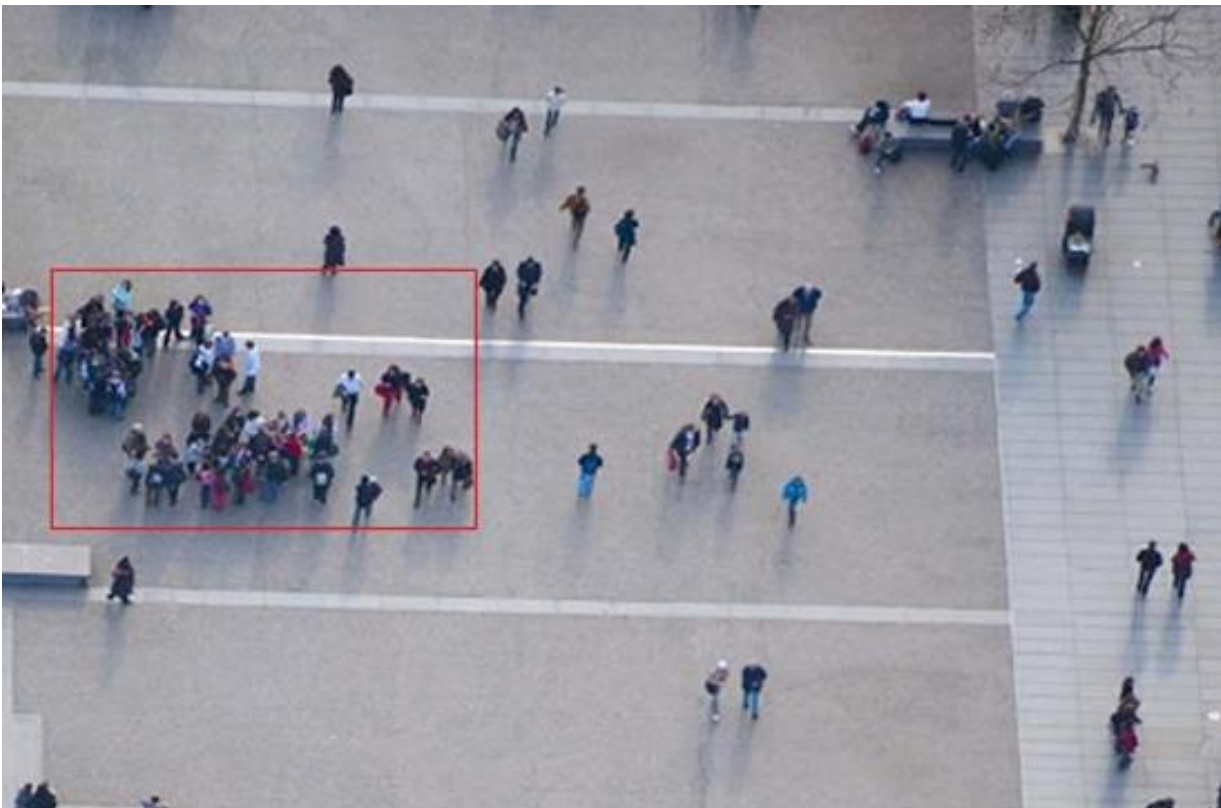
*Детектор перемещения в определенном направлении* сигнализирует о движении объектов в неестественном направлении (см. рис. 3.18), например, человек, который начал забираться на лестницу дома, вместо того, чтобы передвигаться в горизонтальном направлении.

*Детектор быстрого движения* сигнализирует только о перемещении объектов со скоростью, превышающей заранее заданное значение. Примером выступает человек, бегущий мимо охраняемого объекта.

*Детектор скопления людей* предназначен для предупреждения правонарушений и массовых беспорядков на наблюдаемой территории. Детектор может быть использован как на улице и площадях, так и внутри помещений: метро, вокзалах, торговых и торгово-развлекательных центрах (см. рис. 3.19). Детектор скопления срабатывает при превышении заданного порога количества людей в наблюдаемой зоне. В купольных потолочных камерах распознавание скоплений людей осуществляется при помощи *модуля подсчета людей*.



*Рис. 3.18. Обнаружение движения в заданном направлении*



*Рис. 3.19. Использование детектора скопления людей.*

*Детектор празднования* опирается на современный алгоритм обнаружения и сопровождения объектов. Алгоритм устойчиво работает даже в условиях взаимного перекрытия этих объектов. В рамках работы охранных систем детектор является надежным инструментом для контроля лиц, передвигающихся на территории объекта.

*Детектор оставленных предметов* предназначен для распознавания ситуаций, связанных с появлением в зоне наблюдения предметов, потенциально угрожающих безопасности, например, взрывного устройства.

Обнаружение оставленного предмета в местах массового скопления людей является сложной научно-технической задачей, которая на текущий момент полностью не решена ни одним из производителей систем видеоаналитики.

**Периметральная видеоаналитика** применяется для охраны протяженных участков и периметров, обнаружения вторжения и пересечения сигнальной линии в «стерильной зоне». Особенность периметральной видеоаналитики – относительно редкие нарушения (поэтому зона называется «стерильной»), но форма и тип объекта не могут быть четко определены, например, человек может ползти или ехать на велосипеде.

*Охрана периметра* является основным приложением профессиональной видеоаналитики. В отличие от систем видеонализа, используемых в общественных местах, видеоаналитика периметра решает более конкретную и простую задачу – первичное обнаружение человека или транспортного средства в стерильной зоне (например, на территории государственной границы, водозаборного бассейна, нефтегазопровода).

Стерильная зона, задаваемая в поле зрения камеры, предполагает отсутствие посторонних объектов на территории. При появлении таких объектов (человека, транспортного средства) система защиты периметра детектирует нестандартную ситуацию и формирует сигнал оперативной тревоги, который в течение нескольких секунд приходит на пульт охраны (см. рис. 3.20). При этом условия обнаружения отнюдь не должны быть стерильными – допускаются помехи разного рода: животные, тени, движение растительности и дрожание камеры.



Рис. 3.20. Пример работы периметральной видеоаналитики

**Биометрическая видеоаналитика** применяется для идентификации и сопровождения лиц по биометрическим признакам лица. Классическая биометрия использует «черный» и «белый» списки для сравнения изображений людей. Биометрическая видеоаналитика может работать по более сложным сценариям,

например, осуществлять профайлинг людей или сопоставлять наблюдения множества камер в территориально-распределенной сети наблюдения.

*Детектор лиц* обеспечивает обнаружение и сопровождение всех лиц, попадающих в поле зрения камеры. Все лица хранятся в архиве, благодаря чему можно в любой момент найти людей, посетивших объект, например, за определенный промежуток времени или через конкретный вход. Алгоритм оптимизирован для камер сверхвысокого разрешения, используемых в существующих системах распознавания лиц.

**Номерная видеоаналитика** применяется для распознавания регистрационных знаков автомобилей, а также для анализа их движения по данным множества камер.

**Многокамерная видеоаналитика** применяется для сопровождения объектов при помощи множества камер. Результатом работы многокамерной видеоаналитики является траектория движения объекта на плане всей территории наблюдения (см. рис. 3.21).

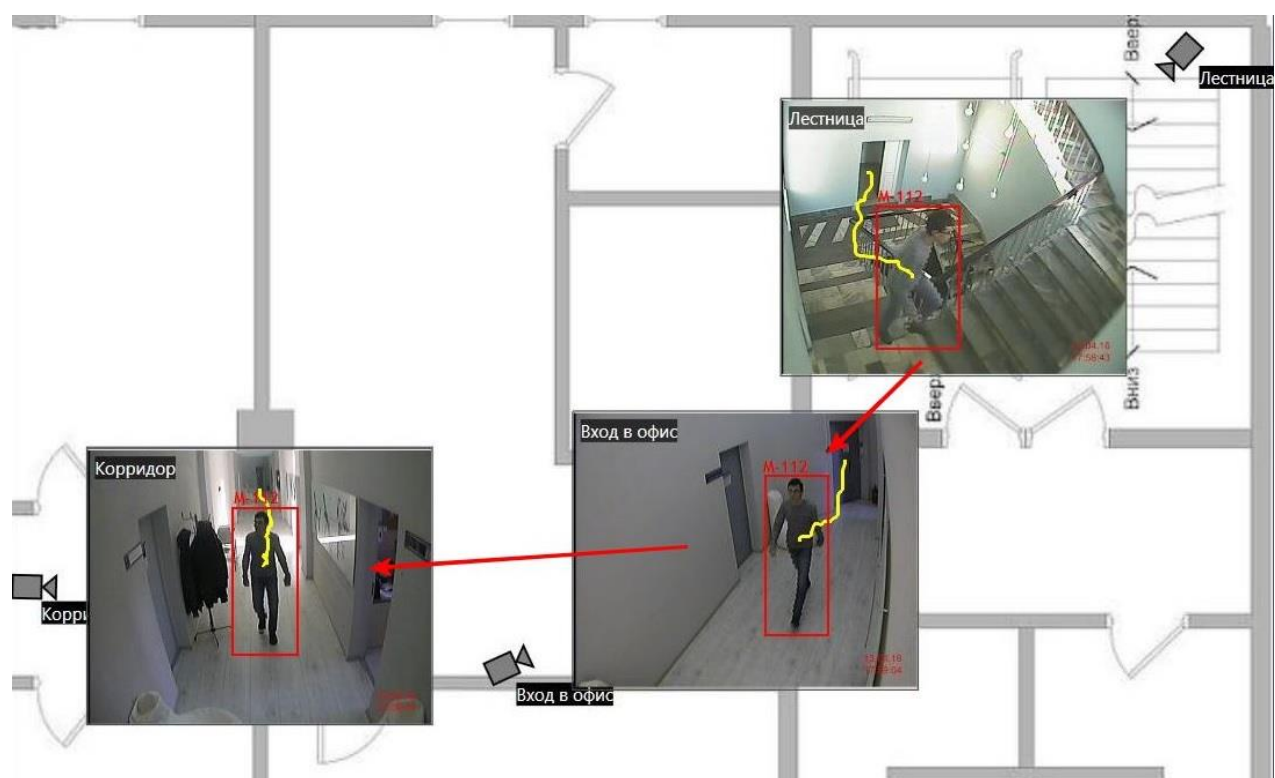


Рис. 3.21. Применение многокамерной видеоаналитики

Необходимость в наблюдении такого типа возникает в случаях, когда наблюдаемая территория слишком велика, чтобы попасть в поле зрения одной камеры. Видеоаналитика многокамерного слежения позволяет автоматически выявлять взаимосвязи между наблюдением отдельных камер и собирать полезные данные, которые невозможно получить при помощи «однокamerной» видеоаналитики или «ручного» видеонаблюдения.

Если при однокamerном сопровождении возможна независимая обработка данных по каждому каналу, то многокамерная система должна анализировать все каналы интегрально. Многокамерное слежение учитывает трехмерную

геометрию пространства и взаимное расположение телекамер, а также делает рациональные предположения о наиболее вероятной траектории движения объекта, даже если он временно выходит из объединенной зоны контроля всех камер. При этом наиболее оптимальный ракурс наблюдения за человеком выбирается автоматически по мере его движения от камеры к камере.

*Многокамерное слежение*, а если точнее, обнаружение и сопровождение объектов, в первую очередь, востребованы в таких отраслях, как охрана, безопасность, транспорт, маркетинг розничных продаж и интерактивная реклама. Для транспортной отрасли многокамерные системы позволяют отслеживать поведение пассажиров и точно измерять загрузку каждого направления на различных участках. В Лондоне и Стокгольме системы распознавания регистрационных знаков используются для контроля платы за въезд в город и при необходимости могут производить многокамерное сопровождение автомобилей в городе или вдоль трассы для спецслужб.

Интеллектуальные видеодетекторы позволяют многократно повысить продуктивность службы охраны и снизить психологическую нагрузку на операторов ситуационных центров.

**Технология интегрального кадра** подразумевает не воспроизведение на мобильном устройстве видеопотока с камер, а отображение информативного тревожного кадра (собранного из нескольких последовательно следующих кадров тревожного события), который наглядно показывает направление движения объекта тревоги. Стоит заметить, что размер интегрального кадра составляет в среднем 50–75 КБ, а его информативность аналогична просмотру потокового видео тревожного события. Это делает данную технологию идеальным инструментом для анализа тревожных ситуаций на мобильных устройствах и позволяет пользователю принимать оперативные и оптимальные решения.

Таким образом, самое распространенное применение видеоаналитики – это охрана периметра, причем любого – как полностью открытого, так и с забором и колючей проволокой. Это могут быть и любые границы, водные и сухопутные, полосы отчуждения, и просто открытые территории, куда посторонним вход ограничен. В поле зрения камеры, охраняющей периметр, можно очертить виртуальные линии – границы, при пересечении которых «правильными» объектами (т.е. не птицами и кошками) будет выдано тревожное сообщение. Также возможно создание зоны «отчуждения» – области перед охраняемыми границами, где, опять же, в зависимости от характеристик объекта и его поведения можно вызывать тревогу или можно потом использовать эту информацию для поиска объектов, проводивших подготовку нарушения. Достаточно эффективным инструментом является такая аналитика и для детектирования и поиска нарушений.

Кроме того, средства видеоаналитики позволяют обнаруживать оставленные или, наоборот, унесенные предметы, фиксировать траекторию движения объекта и даже отслеживать его перемещение от одной камеры к другой. Классификация объектов дает возможность понять, что именно движется в зоне наблюдения, их идентификация помогает определить степень угрозы, а распознавание ситуаций – выяснить, что же происходит на самом деле.

**Аудиоаналитика** распознает, выделяет из окружения и классифицирует широкий спектр звуков: шум, крик, разбитое стекло, выстрелы и взрывы. Эта технология крайне эффективна в сфере обеспечения безопасности как террористической (для города), так и технологической (для предприятий).

Аудиоаналитика – это система раннего предупреждения действий, нарушающих закон. Система безопасности в считанные секунды выделит на фоне городского шума выстрелы, взрывы или крики и мгновенно отправит сигнал о тревожном событии уполномоченным лицам или на пульт охраны.

Таким образом, камеры, оснащенные микрофонами и установленные в таких местах массового скопления людей, как вокзалы, аэропорты, стадионы, облегчают и оптимизируют работу правоохранительных органов.

Технология обладает некоторыми преимуществами по сравнению с видеоаналитикой. Например, стоимость и обслуживание микрофонов обходится значительно дешевле, чем видеокамер. В режиме реального времени объем аудиоинформации значительно меньше, чем видеопоток, что обеспечивает более лояльные требования к пропускной способности канала передачи данных. В то же время совместное использование интеллектуальных систем видео- и аудиоаналитики обеспечивает надежный контроль ситуации в наблюдаемой зоне. Так, аудиоаналитика может верифицировать (подтверждать) тревожное событие, сгенерированное другим типом детекторов (например, одним из детекторов видеоаналитики).

*К ключевым преимуществам аудиоаналитики перед видеоаналитикой относятся:*

- надежное обнаружение событий, которое нельзя эффективно контролировать по видео (крик, выстрел);
- возможность использования микрофона, встроенного в камеру (не требуется дополнительное оборудование);
- независимость от погодных условий и освещения.

Ограбления, драки, угон – все эти и многие другие противоправные действия аудиоаналитика зафиксировывает, распознав шум, человеческий крик, звук разбитого стекла, хлопок (выстрел, взрыв).

**Автоматизированные программно-аппаратные комплексы биометрической идентификации по лицу человека** (далее – АПКБИ) предназначены для выявления в потоке пассажиров и других посетителей вокзальных комплексов лиц, которые находятся в розыске или представляют оперативный интерес для органов внутренних дел. Выявление происходит путем сравнения изображения лица, входящего в вокзал, с фотографией, имеющейся в базе данных комплекса (см. рис. 3.22)<sup>52</sup>. После выявления совпадений осуществляется информирование сотрудников полиции об этом факте и дальнейшее сопровождение или задержание разыскиваемого лица.

---

<sup>52</sup> Жерновой М.В., Сухаренко А.Н. Проблемы борьбы с организованной преступностью в СНГ // Российская юстиция. 2012. № 6. С. 37–40.

Для выявления людей с помощью АПКБИ используются установочные данные, в качестве которых выступают ФИО и паспорт человека. Эти данные берутся из массивов проданных железнодорожных, авиационных, морских и речных билетов. Кроме того, в базе данных используются фотографии лиц, находящихся в розыске или представляющих оперативный интерес для органов внутренних дел. В состав комплекса входят следующие составляющие:

– IP-видеокамеры высокого разрешения (не менее 2–5 трх), фиксирующие лица всех входящих в здание вокзала граждан; устанавливаются на пунктах контроля;



*Рис. 3.22. Работа комплекса автоматизированной биометрической идентификации по лицу человека*

– серверы биометрической идентификации (1 сервер на 5–6 видеокамер), использующие наиболее эффективные на настоящее время алгоритмы биометрической идентификации. На серверах хранится база данных фотографий, с которыми осуществляется сравнение. Размещаются серверы в отдельном шкафу в помещении серверной дежурной части полиции;

– автоматизированные рабочие места – для контроля работы системы и информирования дежурного сотрудника территориального органа МВД России о выявлении разыскиваемого лица. Как правило, АРМ устанавливаются в дежурной части полиции или, в отдельных случаях, в специально оборудованных пунктах полиции в разных частях вокзала (в большом объекте транспортной инфраструктуры, например, международном аэропорте);

– носимые устройства оповещения о выявлении разыскиваемого – для извещения нарядов полиции о выявлении разыскиваемого в пассажиропотоке и демонстрации изображения пассажира, требующего проверки; устройства находятся у полицейских, патрулирующих здание вокзала;

– коммутационное оборудование;

– источники бесперебойного питания;

– дополнительное осветительное оборудование для обеспечения в зоне наблюдения освещенности, достаточной для успешной идентификации.

Для нормальной работы комплекса необходимо выполнение ряда условий технического характера. В качестве примера приведем технические характеристики мультифокальной системы Rapomera немецкого производителя Dallmeier от компании «Бюро Кабельных Технологий», партнера аэропорта Домодедово.

Во-первых, скорость реакции комплекса на выявление разыскиваемого лица с момента прохода перед камерой идентификации не должна превышать 3–5 секунд для одиночного выявления. В случае группового выявления скорость реакции комплекса не должна превышать 7–10 секунд. Это требование обусловлено тем, что за указанный отрезок времени выявленное лицо не должно успеть уйти далеко от видеокамеры. В противном случае оно может скрыться внутри объекта транспортной инфраструктуры, например, в туалете, магазине, пункте общественного питания, камере хранения и т.д. Особенно критичной скоростью выявления лиц является в метро и при выявлении террористов.

Во-вторых, скорость обработки данных с одной камеры должна превышать 5 кадров в секунду. Это позволит охватить весь транспортный поток входящих лиц.

В-третьих, объем базы разыскиваемых лиц должен составлять не более 250 тысяч человек. Если база данных превышает 250 тысяч человек, то возникает необходимость существенного увеличения привлекаемых серверных мощностей. Это ведет к дополнительным финансовым затратам. При этом использование поисковой базы объемом менее 5 тысяч человек является неэффективным, поскольку обнаружение будет происходить очень редко. В этой связи создающие запросы на поиск сотрудники должны ответственно подходить к размещению в базе данных лиц. Кроме того, необходимо своевременное удаление лиц, поиск которых прекращен. Общее количество лиц, которых можно занести в базы данных, у разных комплексов составляет от 1 до 5 миллионов записей. Однако оперативно использоваться должна только часть записей.

В-четвертых, комплексы предъявляют существенные требования к качеству фотографий разыскиваемых лиц. Лицо должно находиться в положении фас с углом поворота или наклона головы не более 10 градусов. Фотография должна быть резкой и контрастной. Как правило, комплексы позволяют на

каждого человека заносить в базу данных любое количество фотографий. Лучшим вариантом является, когда лицо разыскиваемого находится на этих фотографиях в разных положениях.



*Рис. 3.23. Размещение камер видеоаналитики в Московском метро*

АПКБИ используют новейшие передовые информационные технологии, ультрасовременные разработки в области микропроцессорной техники, а также наукоемкие и быстрые алгоритмы биометрической идентификации. Это позволяет им в режиме реального времени выявлять в пассажиропотоке, входящем или выходящем на объектах транспорта, лиц, находящихся в розыске или представляющих оперативный интерес.

Также необходимо обратить внимание на некоторые особенности применения комплексов биометрической идентификации в потоке пассажиров.

Люди, идущие в потоке, могут смотреть как прямо перед собой, так и вправо или влево по ходу движения, а также опускать голову. Поэтому, по рекомендациям ведущих компаний программного обеспечения биометрической идентификации лиц, например компании «Спецлаб», камеры биометрической видеофиксации необходимо размещать не под потолком, как камеры контроля за помещениями и периметром, а на уровне от 1 метра 20 сантиметров до 1 метра 50 сантиметров от уровня пола. Лучшей высотой является 1 метр 30 сантиметров. Необходимо размещение видеокамер по обе стороны прохода. В Московском метро камеры размещены именно таким образом – на турникетах по обе стороны от прохода (см. рис. 3.23).

Возможно расширение поля наблюдения или размещение камер на большем расстоянии. Однако для этого требуется или увеличение количества камер, или применение соответствующей расстоянию оптики.

### § 3.4. Средства связи

В данном параграфе будут рассмотрены средства связи телекоммуникационных технологий, используемых в интересах обеспечения безопасности объектов транспортной инфраструктуры.

На крупных и территориально распределенных объектах коммуникация между сотрудниками невозможна без применения современных систем связи. Именно их использование позволяет максимально сократить время, потраченное на передачу информации от одного сотрудника к другому.

Процесс передачи и приема информации называется связью.

Связь может быть односторонней, когда в одном пункте информация только передается, а в другом (или в других) только принимается. В случае двусторонней связи информация (одновременно или поочередно) передается и принимается в обоих пунктах.

Источником информации может быть человек либо специальное техническое средство, фиксирующие изменения каких-либо физических показателей в живых организмах, окружающей среде или в технических системах. Получателями тоже могут быть люди или технические средства.

Информация передается в виде сообщения.

При обмене информацией между людьми наиболее часто применяются следующие виды сообщений:

- речевые;
- текстовые;
- в виде подвижного или неподвижного изображения.

Для передачи сообщения от источника к получателю или переноса информации с одного носителя на другой необходимо иметь специальный переносчик. Таким переносчиком является сигнал - изменяющаяся во времени физическая величина, однозначно отображающая сообщение и способная распространяться на нужное расстояние. Для передачи информации используются оптические, акустические и электромагнитные сигналы.

**Оптические (световые) сигналы** представляют собой электромагнитные волны видимого диапазона (длиной  $10^{-6}$ – $10^{-7}$  м), которые могут быть переносчиками текстовых, графических и других сообщений. Человек, воспринимая такие сигналы, получает до 70% информации об окружающем нас мире, событиях, явлениях и процессах.

При необходимости передачи информации оптическими средствами на расстояния от сотен метров до нескольких километров устанавливают соответствие между содержанием сообщения и передаваемым сигналом. Например, правилами дорожного движения установлено, что проблесковый огонь желтого или оранжевого цвета на транспортном средстве свидетельствует о том, что это средство перевозит тяжеловесный, крупногабаритный или опасный груз.

Оптические сигналы отличаются друг от друга некоторыми параметрами: длительностью излучения, частотой повторения периодических импульсных сигналов, цветом, световой энергией. От энергии оптического сигнала зависит дальность видимости (связи). Однако на дальность видимости оптических сиг-

налов влияют дождь, туман и другие погодные условия, кривизна Земли, рельеф и застройка местности, а также множество других факторов. Световые волны распространяются в воздухе со скоростью примерно 300 000 км/с, поэтому информация при наличии видимости с помощью этих волн передается практически без задержки.

Оптические сигналы очень широко используются при регулировании дорожного движения (светофоры, светосигнальное оборудование автомобилей, дорожные знаки и разметка и т.д.), в деятельности специальных служб и в других случаях.

**Акустические сигналы** представляют собой звуковые колебания (волны), распространяющиеся в среде, окружающей их источник. Они характеризуются рядом параметров, величина которых существенно влияет на дальность и качество переноса информации. К таким параметрам относятся:

- частота или диапазон частот звуковых колебаний (основная часть энергии голоса человека сосредоточена в диапазоне частот от 300 до 3400 Гц.);
- скорость распространения звуковых волн в определенной среде (в воздухе она примерно равна 330 м/с) и другие параметры.

Акустические сигналы при распространении в воздушной среде очень быстро теряют энергию (затухают). Так, разговор двух лиц (при отсутствии посторонних шумов на открытой местности) слышен только на расстоянии до 70 м. При необходимости передачи речевых сообщений на расстояния в сотни метров встает проблема усиления звуковых сигналов. Непосредственное усиление звука требует создания сложных и громоздких акустических систем. Гораздо проще задача решается путем преобразования акустических сигналов в электрические, усиления этих сигналов до требуемого уровня и обратного преобразования в мощные звуковые колебания. Современные электронные усилители обеспечивают усиление электрических сигналов в десятки тысяч раз.

Оптические и акустические сигналы в настоящее время широко используются сотрудниками ОВД для решения различных задач. Их использование обеспечивается оснащением правоохранительных органов средствами светосигнализации и звукоусиления.

Как было отмечено выше, средства светосигнализации и звукоусиления обеспечивают передачу информации на расстояния, измеряемые сотнями метров. В ОВД же обслуживаемые территории простираются на единицы, десятки, сотни, а иногда и тысячи километров. Для передачи сообщений на большие расстояния используется почтовая связь и электросвязь.

**Электрические сигналы** – ток или напряжение, изменяющиеся во времени и однозначно отображающие передаваемую информацию. Такие сигналы формируются в специальных преобразователях.

Электрические сигналы распространяются в проводящей среде со скоростью близкой к скорости света, что позволяет обеспечить общение в реальном масштабе времени в пределах всего земного шара.

Электрические сигналы широко используются при передаче не только речевых, но и других видов сообщений.

Более подробно теоретическая и практическая подготовка обучающихся системы образования МВД России в области применения технических средств осуществляется при изучении курса «Специальная техника органов внутренних дел».

Органы внутренних дел представляют собой сложную структуру, и, как следствие, существует необходимость обмена информацией с вышестоящими инстанциями, подчиненными подразделениями, взаимодействующими ведомствами, учреждениями и организациями, различными должностными лицами, разнесенными территориально. Таким образом, обеспечить эту связь прокладкой выделенных прямых линий между всеми сотрудниками не представляется возможным. Данная проблема решается созданием систем связи.

Система связи – это комплекс технических и программных средств, позволяющих осуществлять коммуникацию между сотрудниками и группами сотрудников.

Система связи является составной частью системы управления подразделениями органов внутренних дел на транспорте, а также силами и средствами, привлекаемыми к проведению мероприятий различного уровня.

Целью создания системы связи является обеспечение функционирования по единому плану постоянных сетей связи различного назначения, а также дополнительно развертываемых (временных) сетей в интересах управления органов внутренних дел на транспорте во всех видах деятельности. В системе связи осуществляется взаимная увязка и согласование по задачам, месту и времени действий всех подразделений, участвующих в проведении мероприятий и имеющих средства связи.

Средства связи в ОВД распределены следующим образом. У пользователей находится абонентская аппаратура (радиостанции, телефонные и факсимильные аппараты), которая при передаче сообщений преобразует их в электрические сигналы, а при приеме осуществляет обратное преобразование. Аппаратура каналообразования, в отличие от абонентской аппаратуры сосредоточена территориально и организационно в одном пункте – в узле связи.

Узел связи предназначен для образования и коммутации каналов связи, сопряжения сетей связи различной принадлежности между собой и обеспечения передачи и приема сообщений сотрудникам. Узлы связи объединяют разрозненные сети и линии связи, замыкающиеся на конкретный орган внутренних дел, в единую централизованно управляемую структуру. Они являются основными элементами системы связи ОВД.

Узлы связи позволяют:

- при выходе из строя каналов связи к какому-либо подразделению использовать для передачи сообщений резервные или обходные каналы (например, при выходе из строя проводных каналов связи можно использовать радиоканалы), что дает возможность выполнить требование по своевременности доставки сообщений получателю;

- наиболее важную информацию передавать в форме сообщений различного вида, дублируя одно другим в целях повышения достоверности связи

(например, телефонное сообщение можно продублировать факсимильным сообщением);

– для исключения несанкционированного доступа к передаваемой по каналам связи информации использовать, в случае необходимости, наиболее защищенные линии (волоконно-оптические и др.), что повышает скрытность связи.

Поскольку деятельность ОВД на транспорте характеризуется изменениями оперативной обстановки, а также кругом решаемых задач, требуется менять расстановку сил и средств, наращивать или свертывать их и т.д., таким образом управление органом внутренних дел на транспорте в таких условиях невозможно без изменения в соответствии с обстановкой структуры системы связи, развертывания дополнительных сетей и их свертывания после выполнения задач, а также восстановления вышедших из строя элементов. Следовательно, система связи должна быть гибкой, динамичной структурой.

В зависимости от технологии и функций системы связи на объектах транспортной инфраструктуры разделяются на следующие разновидности:

**Системы телефонной связи.** Является наиболее распространенным и широко применяемым способом обмена речевой информацией. В центре такой сети всегда имеется автоматическая телефонная станция. Станция хранит данные о каждом абоненте. В зависимости от применяемой технологии, связь абонентов может осуществляться проводным или беспроводным способом, а гололевой сигнал может быть передан как в аналоговом, так и в цифровом виде.

**Системы радиосвязи.** Для организации данной сети требуется базовая станция и специальные абонентские аппараты (радиостанции). В зависимости от задач, выполняемых сотрудниками, и территориальных масштабов объекта может быть выбрана базовая станция с различным радиусом действия.

**Системы оперативной диспетчерской связи.** Позволяют создать возможность быстрой и удобной речевой коммуникации сотрудников между собой. Устанавливается один или несколько пультов руководителя, с помощью которых можно следить за состоянием абонентов, организовывать групповое общение, осуществлять общение в режиме «начальник – подчиненный» и многое другое. Данные системы зачастую имеют выход на внешние телефонные линии общего пользования.

**Системы оповещения.** Позволяют осуществлять оповещение в различных помещениях. Оповещение работает как в автоматическом режиме, например, при возникновении дыма или пожара, так и в ручном. Данная технология незаменима на крупных и потенциально опасных объектах, местах скопления людей либо хранения груза.

**Системы радиотрансляции.** Позволяют транслировать различную звуковую информацию как служебного, так и развлекательного характера. Имеют возможность программирования сигналов на определенное время.

**Технологические сети связи.** Служат для передачи служебной информации, управления операциями и процессами. Созданы для переработки производственной и технологической информации в рамках одного объекта.

Для организации работы и своевременной передачи, выполнения приказов и распоряжений техническое обеспечение безопасности на транспорте предусматривает оснащение объектов транспорта средствами связи. Министерство внутренних дел Российской Федерации ведет планомерную работу по разработке и внедрению современных высококачественных систем связи<sup>53</sup>.

Более подробно рассмотрим системы радиосвязи, используемые сотрудниками полиции для обеспечения безопасности на объектах транспортной инфраструктуры.

Радиосвязь – электросвязь, осуществляемая посредством радиоволн. Радиоволнами называются электромагнитные волны с частотами до  $3 \times 10^{12}$  Гц, распространяющиеся в среде без искусственных направляющих линий.

Переносчиками информации в радиосвязи являются электромагнитные волны высокой частоты, способные распространяться в окружающем Землю пространстве (в так называемом «эфире»).

Совокупность электромагнитных волн, используемых для радиосвязи, носит название радиочастотного спектра или радиочастотного ресурса. Этот ресурс является одним из видов естественных ресурсов, предоставленных человеку природой.

В соответствии с международными и федеральными нормативными документами некоторые участки диапазонов частот используются в интересах:

- радиовещания (148,5...283,5 кГц в диапазоне НЧ (низких частот), 526,5...1606,5 кГц в диапазоне СЧ (средних частот), 2,3...22 МГц в диапазоне ВЧ (высоких частот), 65,8...108 МГц в диапазоне ОВЧ (очень высоких частот));

- наземного телевидения (48,25...301,25 МГц в диапазоне ОВЧ и 471,25...888,25 МГц в диапазоне УВЧ (ультравысоких частот));

- спутниковой радиосвязи и телевидения, а также для других целей (1,5/0,8 ГГц; 2,55/2,45 ГГц; 6,0/4,0 ГГц; 14,0/11,0 ГГц; 30,0/20,0 ГГц в диапазонах УВЧ и СВЧ (сверхвысоких частот)).

Диапазоны ВЧ, ОВЧ и УВЧ широко используются для связи и органами внутренних дел на транспорте.

Организация радиосвязи должна соответствовать потребностям управления органом, и это требование определяет необходимость учета в процессе организации радиосвязи следующих факторов:

- первым из них являются указания вышестоящего органа по организации радиосвязи с вышестоящими и взаимодействующими структурами в повседневной деятельности и при проведении различных мероприятий. Выполнение этих указаний обеспечивает возможность обмена информацией с ОВД более высоких инстанций, а также с взаимодействующими подразделениями МВД и других ведомств;

- второй фактор характеризуется площадью обслуживаемой территории, структурой органа и задачами его подразделений. Количество подразделений и удаленность каждого из них определяет состав радиосетей и радионаправлений, необходимость использования ретрансляторов и др.;

---

<sup>53</sup> Свидетельства и патенты в области средств и систем связи. – URL: <https://стис.мвд.рф>.

– третьим фактором является организация управления в ОВД на транспорте. Его нужно учитывать для включения в радиосети радиостанций подразделений и радиостанций тех должностных лиц, которые управляют этими подразделениями;

– четвертый фактор – наличие сил и средств радиосвязи в подразделениях органов внутренних дел. Средства радиосвязи поставляются в любой ОВД в соответствии с табелем положенности, при этом большая часть из них используется для обеспечения связи, некоторое количество средств составляет резерв. Отсутствие средств радиосвязи может ограничить количество создаваемых радиосетей и радионаправлений;

– пятый фактор – учет рисков несанкционированного прослушивания неуполномоченными лицами сообщений, передаваемых по радиоканалам, возможность создания ими преднамеренных помех радиоприему и передачи ложных сообщений.

Учет перечисленных факторов позволяет организовать систему радиосвязи, в достаточной степени удовлетворяющую потребностям управления.

В радиосвязи обмен информацией может осуществляться в одном из трех режимов, которые определяют потребное количество частот и порядок их использования.

Режим одночастотного симплекса – самый простой режим работы радиостанций. Он предполагает использование одной частоты для поочередной передачи сообщений между корреспондентами. Радиоприемники и радиопередатчики обоих корреспондентов настраиваются на эту частоту (частотный канал). В радиостанции, передающей сообщение, включен радиопередатчик, а радиоприемник выключен и отключен от антенны. В радиостанции, принимающей сообщение, работает радиоприемник, радиопередатчик выключен и отключен от антенны. Недостатком этого режима является невозможность переспроса корреспондента во время его работы в режиме передачи информации.

Режим двухчастотного симплекса обеспечивает также поочередную передачу сообщений корреспондентами, но с возможностью переспроса в любой момент времени. Режим требует выделения для связи двух частот (двух частотных каналов). В радиостанциях корреспондентов одновременно работают радиопередатчики и радиоприемники, но на разных частотах (в точке А передача ведется на частоте  $f_1$ , прием – на частоте  $f_2$ ; в точке В передача ведется на частоте  $f_2$ , прием – на частоте  $f_1$ ). Такое использование частот исключает создание помех радиоприему своим передатчиком и позволяет в любой момент прервать передачу корреспондента и предложить ему свое срочное сообщение. Рассматриваемый режим часто называют полудуплексным. Одночастотный и двухчастотный симплекс широко используются в переносных радиостанциях.

Между стационарными радиостанциями, когда имеются соответствующая аппаратура и операторы для одновременной передачи и приема сообщений, обмен информацией может осуществляться в дуплексном режиме. Этот режим требует выделения для связи двух частот (частотных каналов), которые используются аналогично режиму двухчастотного симплекса. Отличием является одновременная передача и прием сообщений в обоих направлениях.

Таким образом, радиостанции, используемые в системе МВД России, должны соответствовать целому перечню правил и являются профессиональными образцами, которые в обязательном порядке проходят процедуру сертификации и лицензирования. Современные радиостанции позволяют обеспечивать высочайший уровень взаимодействия между различными подразделениями. При работе органов внутренних дел особое внимание уделяется безопасности переговоров, именно поэтому все радиостанции работают на специализированных частотах, которые запрещены к прослушиванию радиолюбителями.

Радиостанции классифицируются по эксплуатационному назначению и по используемому диапазону частот. По своему назначению радиостанции подразделяются на стационарные и мобильные (возимые и носимые). Для организации связи в ОВД, используются радиостанции, работающие в диапазонах высоких частот (ВЧ – от 3 до 30 МГц), очень высоких частот (ОВЧ – от 30 до 300 МГц) и ультравысоких частот (УВЧ – от 300 до 3000 МГц).

Современные радиостанции могут работать как в цифровом, так и в аналоговом режимах, иметь в комплекте запасной аккумулятор, а также использоваться в качестве радиостанции скрытого ношения.

Радиостанция состоит из следующих функциональных узлов: приемника, передатчика, синтезатора, микротелефонной гарнитуры, батареи, антенны. Приемник предназначен для усиления, преобразования и детектирования частотно-модулированного сигнала, принятого антенной. Передатчик предназначен для формирования высокочастотного частотно-модулированного сигнала. Сформированный частотно-модулированный сигнал после преобразования, усиления и фильтрации поступает в антенну. Приемопередатчик является основной частью комплекта радиостанции.

На рисунке 3.24 приведены примеры портативной и мобильной радиостанций, используемых в ОВД на транспорте.

Далее уделим внимание связи на подвижных объектах транспортной инфраструктуры.

Связь на **железнодорожном транспорте** можно классифицировать по нескольким принципам:

- по принципу действия (радиосвязь, проводная, радиорелейная и спутниковая связь);
- по назначению (общетехнологическая и оперативно-технологическая);
- границам использования (магистральная, дорожная, отделенческая, местная и станционная).

**Общетехнологическая телефонная связь** предназначена для ведения служебных переговоров на разных объектах или в пределах одного объекта транспорта.

**Оперативно-технологическая связь** предназначена для оперативного управления перевозочным процессом.

*Магистральная связь* соединяет управления железных дорог.

*Дорожная связь* соединяет управление дороги с ее станциями.

*Отделенческая связь* включает поездную диспетчерскую, энергодиспетчерскую, служебную диспетчерскую, перегонную, вагонную диспетчерскую, линейно-путевую, билетно-диспетчерскую.



Рис. 3.24. Мобильная и портативная версии радиостанций

*Поездная диспетчерская связь* предназначена для ведения переговоров поездного диспетчера с дежурными по станциям, маневровыми и локомотивными диспетчерами, операторами, дежурными по локомотивным депо, энергодиспетчерами, входящими в его диспетчерский круг.

*Вагонная диспетчерская связь* осуществляет соединение вагонного диспетчера с дежурными по станциям, маневровыми диспетчерами, техническими работниками.

*Линейно-путевая связь* обеспечивает переговоры работников дистанции пути.

*Билетную диспетчерскую связь* организуют на участках с интенсивным пассажиропотоком для связи диспетчера по продаже билетов с кассирами.

Посредством **местной связи** происходит обмен информацией работников станций, локомотивных и вагонных депо, дистанций пути, электроснабжения, сигнализации.

К **станционной связи** относится местная станционная связь, стрелочная, станционная распорядительная для обмена информацией по приему и отправлению поездов, а также маневровой работе.

*Местная станционная связь* необходима для общей служебной связи работников станции.

В сеть *стрелочной связи* включают телефоны исполнительных постов централизации, дежурных стрелочных постов и дежурных по станции.

*Станционную распорядительную связь* организуют для станционного и маневрового диспетчеров, дежурных по станции, путям или парку, горке, маневрового диспетчера по местной грузовой работе, дежурного по горловине формирования.

Для обеспечения функционирования служебной связи на железнодорожных станциях используют телефонные аппараты. В качестве аналогового переговорно-вызывного устройства внутрисканционной оперативно-технологической связи используют телефонные аппараты с номеронабирателем и с управлением.

Помимо проводной связи на железных дорогах используется радиосвязь поездная, станционная и ремонтно-оперативная.

*Поездная радиосвязь* используется для переговоров машинистов локомотивов, находящихся на участке, с дежурными по станциям и поездным диспетчером, а также между машинистами встречных поездов.

*Станционная радиосвязь* служит для переговоров работников службы движения на станции по вопросам организации перевозочного процесса.

Одним из самых перспективных направлений в области связи является внедрение высокоскоростных волоконно-оптических линий. Волоконно-оптическая линия передачи – это вид направляющей системы, при котором информация передается по оптическим диэлектрическим волноводам, известным под названием «оптическое волокно».

Пропускные способности оптических каналов на порядок выше, чем у информационных линий на основе медного кабеля. Оптическое волокно невосприимчиво к электромагнитным полям, что снимает некоторые типичные про-

блемы систем связи. Оптические сети способны передавать сигнал на большие расстояния с меньшими потерями.

**Система связи на водном транспорте** состоит из систем проводной, радиорелейной, радиосвязи и спутниковой связи. Данные системы обеспечивают общепроизводственную и внутрипроизводственную связь. В основе этой деятельности – обслуживание систем безопасности судоходства и эксплуатации гидротехнических сооружений, диспетчерских служб.

Для судов, использующих спутниковую связь, обеспечивается непрерывный глобальный охват. Спутники можно увидеть облетающими Землю, если посмотреть на ночное звездное небо. Спутники классифицируются по высоте, на которой они летают. Например, пролетающие ближе, чем 1000 км над землей, являются спутниками LEO (низкая околоземная орбита). Спутники, пролетающие на высоте от 1000 до 35 860 км над Землей, – это спутники MEO (средняя околоземная орбита). Спутниковая связь обеспечивает средства передачи голоса, данных, включая электронную почту и интернет-контент, а также видео в виде двунаправленных телевизионных изображений.

Для многих пользователей малых судов наиболее распространенным оборудованием морской радиосвязи является стационарная УКВ-радиостанция. Современные УКВ-радиостанции, как правило, устанавливаются на Цифровой избирательный вызов (DSC или ЦИВ), который используется для автоматизации оповещений о бедствии, передаваемых по наземным (не спутниковым) радиосистемам ОВЧ (метровые волны и очень высокие частоты – от 30 до 300 МГц), СЧ (гектометровые волны и средние частоты – от 300 до 3000 кГц) и ВЧ (декаметровые волны и высокие частоты – от 3 до 30 МГц). Методы цифровой обработки системы ЦИВ в сочетании с относительно узкой шириной полосы приемника обеспечивают сигнал ЦИВ устойчивостью к шуму и затуханию на канале радиосвязи. Это приводит к увеличению дальности по сравнению с радиотелефонными передачами.

Ниже на рисунке 3.25 представлен вариант современной отечественной мобильной речной радиостанции Гранит, применяемой для организации оперативной радиосвязи на судах и береговых объектах речного флота и обеспечивающей двухстороннюю симплексную связь в радиосетях диапазона 300–337 МГц.

**Радиосвязь для гражданской авиации:** интегрирование систем навигации и связи для обеспечения безопасности полетов.

Основным способом обеспечения безопасности в гражданской авиации является строгое соблюдение экипажами и диспетчерами службы движения правил эшелонирования воздушных судов. Соблюдение требований безопасности воздушного движения требует совершенствования системы управления воздушным движением и, в первую очередь, телекоммуникационного обеспечения полетов. Ухудшение качества связи приводит к увеличению загруженности диспетчера и при сохранении заданной пропускной способности воздушного пространства может привести к снижению безопасности полетов.

Для передачи команд управления и другой информации по каналам «борт-земля», «борт-борт» применяется наземное и бортовое оборудование

авиационной радиосвязи и радионавигации, установленное в зоне аэропортов и аэродромов, а также на воздушных судах.

Для гражданской авиации Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) отведены частоты 0,2–1,5 МГц, 2–30 МГц, 118–136 МГц, 220–400 МГц.



Рис. 3.25. Судовая радиостанция «Гранит Р-24»

В настоящее время во всех странах процесс модернизации сетей авиационной связи осуществляется с учетом постепенного вхождения в единую глобальную сеть авиационной электросвязи (АТН) при интегрировании средств навигации со средствами связи в рамках концепции CNS/АТМ (связь – навигация – наблюдение). Внедрение системы «связь – навигация – наблюдение» позволяет существенно повысить точность определения координат воздушного судна, при этом в ряде случаев предполагается использование интегрированных систем связи, включающих в себя спутниковые и традиционные КВ- и УКВ-средства связи.

Таким образом, ведущими направлениями модернизации радиосвязи для безопасности полетов являются переход на спутниковые технологии навигации и связи, повышение помехоустойчивости и надежности всех видов радиосвязи, а также интегрирование спутниковых средств навигации и оборудования радиосвязи.

На рисунке 3.26 представлена носимая радиостанция авиационного диапазона Yaesu, обеспечивающая коммуникацию в профессиональной сфере авиации. Частотный диапазон работы радиостанции на прием от 108 до 136 МГц, на передачу – от 118 до 136 МГц с выходной мощностью до 5 Ватт в модуляции АМ. В радиостанцию встроена система навигации и отображения курсоуказателя для наглядного полета в сторону станции и отображения отклонения от курса.



*Рис. 3.26. Авиационная радиостанция Yaesu FTA-310*

### § 3.5. Средства локализации

Как говорилось в предыдущих параграфах, в мировом сообществе вызывает особую тревогу тенденция количества совершаемых преступлений террористического и экстремистского характера. Безусловно, одними из наиболее опасных являются акты терроризма, которые совершаются в местах массового скопления людей и могут унести десятки жизней мирных граждан.

Применение взрывных устройств организованными преступными группировками и незаконными вооруженными формированиями для достижения криминальных целей имеет тенденцию к увеличению и приводит к многочисленным людским жертвам, нанесению крупного материального ущерба, напряжению в обществе и в государстве.

Исследования отечественных и зарубежных специалистов по проблемам антитеррористической защиты относительно применения различных взрывных устройств в закрытых и полужакрытых сооружениях (административные здания, банки, почтовые и таможенные учреждения, вокзалы, аэропорты, железнодорожные станции и станции метрополитена, подвижной состав, киноконцертные залы, гостиницы, музеи, подземные переходы, закрытые галереи и эстакады, тоннели), а также вблизи стен зданий и сооружений показывают, что поражающее действие воздушной ударной волны многократно повышается по сравнению с результатами на открытой местности. Это объясняется усилением фугасного действия взрывов за счет ограничения пространства, в котором распространяется энергия взрыва. Поэтому особо опасным следует считать использование террористами взрывных устройств в замкнутых и полужамкнутых пространствах. Указанная опасность усугубляется доступностью и многолюдностью таких сооружений.

В параграфе 3.2 рассмотрены технические средства для производства досмотра, однако последним рубежом в обеспечении безопасности на объектах транспорта является локализация потенциально опасных объектов. Для данных целей объекты транспортного комплекса и подразделения транспортной безопасности должны обеспечиваться средствами локализации.

Под **средствами локализации** понимают технические средства, сокращающие разрушительное воздействие результатов актов незаконного вмешательства, т.е. локализации взрывных устройств, содержащих токсичные, отравляющие вещества, биологические агенты и радиоактивные.

На объектах транспортной инфраструктуры на настоящий момент используются:

- технические средства, снижающие до минимума разрушения и человеческие жертвы. Эффективно подавляют фугасное, осколочное, термическое, термобарическое и другие разрушительные последствия взрыва на открытой местности, в замкнутых и полужамкнутых пространствах;

- блокираторы радиосигналов (используются для противодействия угрозе срабатывания взрывных устройств).

При обнаружении потенциально опасного объекта необходимо принять меры по локализации объекта при помощи средств локализации. Охрана объектов транспортной инфраструктуры может осуществляться полицейскими, военными и сторожевыми подразделениями вневедомственной или ведомственной охраны, частными охранными организациями с помощью технических средств посредством вывода сигналов тревоги на местные (автономные) пульта охраны с обязательной подачей экстренного сигнала тревоги в дежурную часть территориального органа внутренних дел или на пункты централизованной охраны территориальных отделов вневедомственной охраны либо сочетанием этих видов охраны.

Для организации действий указанных подразделений в области обеспечения транспортной безопасности разработаны специальные методические рекомендации<sup>54</sup> и инструкции<sup>55</sup>.

Ниже приведены основные виды и модификации средств локализации, используемые на объектах транспортной инфраструктуры.

#### **Изделие «Фонтан»**

*Назначение:* снижает до минимума разрушения и человеческие жертвы. Эффективно подавляет фугасное, осколочное, термическое, термобарическое и другие разрушительные последствия взрыва на открытой местности, в замкнутых и полузамкнутых пространствах. Многократно снижает амплитуду давления на фронте ударной волны. Изделия используют для блокировки опасной зоны без эвакуации людей и остановки работы в административных зданиях, кредитно-финансовых учреждениях, на вокзалах, в аэропортах, метрополитене, гостиницах, больницах, магазинах, стадионах и в других местах скопления людей и повышенной опасности террористических актов (см. рис. 3.27).



*Рис. 3.27. Вид изделия «Фонтан» в различных модификациях*

<sup>54</sup> Методические рекомендации по организации и обеспечению требований антитеррористической безопасности на автотранспортных предприятиях, осуществляющих грузопассажирские перевозки / Официальный информационный портал местного самоуправления Ханты-Мансийск. – URL: <https://admhmansy.ru/rule/admhmansy/adm/>.

<sup>55</sup> Инструкция по действиям в случае обнаружения предмета, подозрительного на химическое или биологическое заражение. – Москва: Министерство Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, 2017.

### Контейнер взрывобезопасный

*Назначение:* обеспечение безопасности в случае размещения и подрыва внутри контейнера (выполненного в форме мусорного контейнера) взрывоопасного предмета. Отличительной особенностью изделия является использование принципиально новой схемы для эффективной локализации поражающих факторов взрыва различных взрывных устройств, независимо от массы заряда ВВ в них. В изделии осуществлен полный отказ от использования металлических конструкционных элементов, являющихся материалом для образования вторичных осколков, посредством применения специального демпфирующего слоя, размещенного между контейнером для мусора и внешним корпусом (см. рис. 3.28).



Рис. 3.28. Вид изделия «ЩИТ-1»

### Противоосколочное одеяло.

*Назначение:* защита от осколочного потока при взрыве ручной гранаты типа РГО. Масса изделия без утяжелителей и контейнера 20–26 кг. Изделие обеспечивает снижение осколочного потока при взрыве ручной гранаты типа РГО на 50% на расстоянии 2 м от взрыва (см. рис. 3.29).



Рис. 3.29. Вид противоосколочного одеяла «Уют»

### **Блокиратор радиовзрывателей автомобильный**

*Назначение:* обеспечение безопасности особо важных (VIP) персон и для оснащения взрывотехнических подразделений полиции и спецслужб, выполняющих задачи по поиску и обезвреживанию взрывных устройств с радиовзрывателями, обеспечению безопасности конвоев и т.п. (см. рис. 3.30).



*Рис. 3.30. Блокиратор радиовзрывателей автомобильный «ПЕРСЕЙ-25»*

### **Блокираторы радиовзрывателей транспортно-носимые.**

*Назначение:* обеспечение безопасности при проведении работ по поиску и обезвреживанию взрывных устройств с радиовзрывателями. Комплекс может использоваться в носимом и транспортном вариантах. Легко устанавливается на автомобиль (см. рис. 3.31).

### **Подавители и обнаружители дронов и квадрокоптеров**

*Назначение:* защита от радиоуправляемых взрывных устройств, функционирующих в широком диапазоне частот. Блокиратор радиоуправляемых взрывных устройств с широким диапазоном подавляемых частот эффективно подавляет сигналы дронов и беспилотных летательных аппаратов (см. рис. 3.32).

Возможно использование в условиях плотной застройки либо при быстрой смене местоположения безопасной зоны, обеспечиваемой блокиратором, кроме того, возможна работа в автономном режиме в течение длительного интервала времени.



*Рис. 3.31. Блокиратор радиовзрывателей транспортно-носимый «Грифон-4МТ»*



*Рис. 3.32. Передвижной блокиратор радиуправляемых взрывных устройств с широким диапазоном подавляемых частот «Пелена -15»*

### § 3.6. Техническое обеспечение по защите от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера

В соответствии с федеральными законами от 28 декабря 2010 г. № 391-ФЗ «О безопасности» и от 28 июня 2014 г. № 172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации», Указом Президента Российской Федерации от 31 декабря 2015 г. № 683 утверждена «Стратегия национальной безопасности Российской Федерации» (далее – Стратегия), которая является основой для формирования и реализации государственной политики в сфере обеспечения национальной безопасности Российской Федерации. Статья 6 Стратегии определяет, что «угрозой национальной безопасности является совокупность условий и факторов, создающих прямую или косвенную возможность нанесения ущерба национальной безопасности России». Такую угрозу создают чрезвычайные ситуации (далее – ЧС) природного и техногенного характера.

Постановлением Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2003 г. № 794 «О единой государственной системе предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций» определено, что органы МВД России как составная часть государства участвуют в решении задач по предотвращению и ликвидации ЧС. В Федеральном законе от 21 декабря 1994 г. № 68-ФЗ «О защите населения и территории от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера», утвержденном в новой редакции, в статье 17 определено, что при ликвидации ЧС силы и средства органов внутренних дел применяются в соответствии с задачами, возложенными на органы внутренних дел законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации.

**Чрезвычайная ситуация** – это обстановка на определенной территории, сложившаяся в результате аварии, опасного природного явления, катастрофы, распространения заболевания, представляющего опасность для окружающих, стихийного или иного бедствия, которые могут повлечь или повлекли за собой человеческие жертвы, ущерб здоровью людей или окружающей среде, значительные материальные потери и нарушение условий жизнедеятельности людей<sup>56</sup>.

Важнейшим компонентом основ применения сил и средств территориальных органов является использование разработанных принципов участия в механизме ликвидации последствий ЧС. К таким принципам в первую очередь относятся:

- заблаговременная подготовка сил и средств территориальных органов, органов управления к действиям при ЧС;
- поддержание высокой готовности подразделений территориальных органов к действиям при ЧС;
- своевременное реагирование органов оперативного управления территориальных органов на изменение оперативной обстановки при возникновении ЧС;

---

<sup>56</sup> О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера: Федеральный закон от 21.12.1994 № 68-ФЗ (ред. от 01.04.2020) // Российская газета. 1994. № 250.

– взаимодействие органов управления различных ведомств, участвующих в ликвидации последствий ЧС.

Территориальные органы в условиях ЧС осуществляют свою деятельность по трем основным направлениям:

1. Обеспечение общественного порядка и безопасности исходя из назначения территориальных органов.

2. Создание необходимых условий для эффективной работы других формирований (спасателей, медицинских работников и др.).

3. Непосредственное участие в работах по ликвидации последствий аварий и катастроф и при этом решение специфических задач.

Рассмотрим более подробно состав мероприятий, указанных направлений деятельности органов внутренних дел в условиях ЧС.

При обеспечении охраны общественного порядка и безопасности:

– оказывают содействие должностным лицам в привлечении населения, транспортных средств для проведения спасательных и других неотложных мероприятий в зоне бедствия, участвуют в спасении людей и оказывают помощь пострадавшим;

– охраняют общественный порядок при рассредоточении рабочих и служащих и эвакуации населения;

– осуществляют надзор за соблюдением должностными лицами и населения правил карантина;

– организуют и проводят надзорно-профилактические, оперативно-разыскные, режимные и иные мероприятия по предупреждению и пресечению паники, характерные для ЧС и ликвидации их последствий;

– пресекают факты мародерства;

– усиливают охрану повседневно охраняемых объектов, а также берут под охрану специальные объекты по заблаговременно определенному в установленном порядке перечню;

– выявляют и пресекают факты умышленного списания продуктов питания в целях последующего хищения под предлогом их якобы химического, бактериологического или радиационного заражения;

– охраняют общественный порядок в местах расселения эвакуируемого населения, организуют временную прописку граждан и адресно-справочную работу;

– осуществляют надзор за соблюдением должностными лицами и населением режима допуска в зону бедствия, выполнением установленных правил поведения в этих зонах;

– осуществляют эвакуацию из опасных зон сотрудников территориальных органов и их семей, вооружения, документов и имущества, а также задержанных, арестованных и осужденных.

В целях обеспечения регулирования дорожного движения:

– организуют регулирование и бесперебойное движение на улицах и автомобильных дорогах;

- обеспечивают безопасное дорожное движение при эвакуации населения, при движении транспорта с материальными ценностями, а также с особо важными грузами и спасателями в район чрезвычайных ситуаций;
- выдают специальные пропуска для беспрепятственного проезда определенных категорий автотранспортных средств;
- развертывают контрольно-пропускные пункты для обеспечения пропускного режима в закрытых для посещения граждан зонах;
- мобилизуют транспорт для эвакуации населения и использования в неотложных аварийных работах;
- организуют и охраняют стоянки задержанного транспорта.

Для осуществления первоочередных задач привлекаются силы и средства территориальных органов, количество и порядок использования которых определяются республиканской (краевой, областной) комиссией по чрезвычайным ситуациям. Этой же комиссией дается часть данных для расчета сил и средств исходя из характера, размера и сложности возможных чрезвычайных ситуаций.

Для выполнения оперативно-служебных задач при участии территориальных органов в ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций создаются группы оперативного назначения.

Важное значение имеет создание и организация четкой работы группы патрулирования, предназначенной для обеспечения общественного порядка и безопасности на маршруте патрулирования и территории, прилегающей к зоне поражения, выявления граждан, причастных к совершению преступления в данной зоне, поиска и задержания разыскиваемых лиц, пресечения попыток прохода через контролируемую зону при выполнении функций перекрытия направлений и рубежей.

Одним из важных направлений в обеспечении безопасности на транспорте является противодействие угрозам ЧС природного и техногенного характера.

По характеру источников возникновения чрезвычайные ситуации подразделяются на:

*1. Техногенные чрезвычайные ситуации*, происхождение которых связано с техническими объектами: взрывы, пожары, аварии на химически опасных объектах, выбросы РВ на радиационно опасных объектах, аварии с выбросом экологически опасных веществ, обрушение зданий, аварии на системах жизнеобеспечения, транспортные катастрофы и др.

К источникам поражающих факторов ЧС техногенного характера относятся аварии на потенциально опасных объектах транспортной инфраструктуры или на транспорте, пожары, взрывы или высвобождение иных видов энергии, выброс окружающую среду радиоактивных веществ, материалов и опасных химических веществ, в результате которых на объектах защиты, определенной территории или акватории произошла ЧС техногенного характера.

Поражающие факторы источников ЧС техногенного характера по происхождению подразделяются на факторы:

- прямого действия или первичные;
- побочного действия или вторичные.

Первичные поражающие факторы непосредственно вызываются возникновением источника чрезвычайных ситуаций техногенного характера.

Вторичные поражающие факторы вызываются изменением объектов окружающей среды первичными поражающими факторами.

Поражающие факторы источников чрезвычайных ситуаций техногенного характера по механизму действия подразделяют на факторы:

- физического действия;
- химического действия.

К поражающим факторам физического действия относят:

- воздушную ударную волну;
- волну сжатия в грунте;
- сейсмозрывную волну;
- волну прорыва гидротехнических сооружений;
- обломки или осколки;
- экстремальный нагрев среды;
- тепловое излучение;
- ионизирующее излучение.

К поражающим факторам химического действия относятся пары, газы, аэрозоли, капли и жидкая фаза опасных химических веществ.

Размеры зон возможного катастрофического воздействия ЧС в каждом конкретном случае должны определяться по методикам, утвержденным федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным на решение задач в области защиты населения и территорий от чрезвычайных ситуаций.

В пределах зоны возможных ЧС строительство зданий и сооружений должно осуществляться с учетом требований Федерального закона «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений»<sup>57</sup> и постановления Правительства Российской Федерации от 23.01.2016 № 29<sup>58</sup>.

Система защиты от чрезвычайных ситуаций должна включать в себя комплекс организационных мероприятий и технических средств, направленных на защиту жизни и здоровья людей, имущества от воздействия поражающих факторов чрезвычайных ситуаций и (или) ограничение последствий их воздействия на объект защиты путем:

---

<sup>57</sup> Технический регламент о безопасности зданий и сооружений: Федеральный закон от 30.12.2009 № 384-ФЗ (ред. от 02.07.2013) // Российская газета. 2009. № 255.

<sup>58</sup> Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры по видам транспорта на этапе их проектирования и строительства и требований по обеспечению транспортной безопасности объектов (зданий, строений, сооружений), не являющихся объектами транспортной инфраструктуры и расположенных на земельных участках, прилегающих к объектам транспортной инфраструктуры и отнесенных в соответствии с земельным законодательством Российской Федерации к охраняемым зонам земель транспорта, и о внесении изменений в Положение о составе разделов проектной документации и требованиях к их содержанию: постановление Правительства Российской Федерации от 23.01.2016 № 29 (ред. от 26.10.2020) // Собрание законодательства Российской Федерации. 2016. № 5.

- прогнозирования возможных чрезвычайных ситуаций и снижения риска их возникновения;
- организации и осуществления непрерывного наблюдения и контроля за состоянием окружающей среды и потенциально опасных объектов;
- осуществления превентивных мер, снижающих вероятность возникновения и смягчение последствий аварий, катастроф и стихийных бедствий;
- заблаговременного оповещения населения об опасности возникновения и возникновении чрезвычайных ситуаций;
- подготовки и обучения населения в области защиты от чрезвычайных ситуаций;
- создания резервов сил и средств предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций;
- эвакуации (отселения) населения в безопасные районы;
- выполнения мероприятий по радиационной и химической и противопожарной защите;
- регулярного информирования населения о возникающих опасностях, риске чрезвычайных ситуаций, принятых мерах по обеспечению безопасности, о приемах и способах защиты населения и порядке его действия в чрезвычайных ситуациях;
- проведение аварийно-спасательных и других неотложных работ (АС-ДНР) в зонах чрезвычайных ситуаций;
- первоочередного жизнеобеспечения пострадавшего населения и его социальной защиты.

Приоритетное значение для эффективной защиты населения должны иметь превентивные меры, снижающие последствия воздействия поражающих факторов чрезвычайных ситуаций.

2. *Природные чрезвычайные ситуации*, связанные с проявлением стихийных сил природы: землетрясения, цунами, наводнения, извержения вулканов, оползни, сели, ураганы, смерчи, бури, природные пожары.

Перечень поражающих факторов чрезвычайных ситуаций природного характера, необходимых для определения характера действия и проявлений поражающих факторов ЧС природного характера, приведен в таблице 3.2.

Источник чрезвычайной ситуации природного характера	Наименование поражающего фактора источника чрезвычайной ситуации природного характера	Характер действия, проявления поражающего фактора источника чрезвычайной ситуации природного характера
<b>1. Опасные геологические процессы</b>		
1.1. Землетрясение	Сейсмический	Сейсмический удар. Деформация горных пород. Взрывная волна. Извержение вулкана. Нагон волн (цунами). Гравитационное смещение горных пород, снежных масс, ледников. Затопление поверхностными водами. Деформация речных русел.
	Физический	Электромагнитное поле

Источник чрезвычайной ситуации природного характера	Наименование поражающего фактора источника чрезвычайной ситуации природного характера	Характер действия, проявления поражающего фактора источника чрезвычайной ситуации природного характера
1.2. Вулканическое извержение	Динамический	Сотрясение земной поверхности. Деформация земной поверхности. Выброс, выпадение продуктов извержения. Движение лавы, грязевых, каменных потоков. Гравитационное смещение горных пород.
	Тепловой (термический)	Палящая туча. Лава, тефра, пар, газы
	Химический. Теплофизический	Загрязнение атмосферы, почв, грунтов, гидросферы
	Физический	Грозовые разряды
1.3 Оползень, обвал	Динамический.	Смещение (движение) горных пород.
	Гравитационный	Сотрясение земной поверхности. Динамическое, механическое давление, смещенных масс. Удар
1.4. Карст (карстово-суффозионный процесс)	Химический	Растворение горных пород.
	Гидродинамический	Разрушение структуры пород. Перемещение (вымывание) частиц породы
	Гравитационный	Смещение (обрушение) пород. Деформация земной поверхности
1.5. Просадка в лесовых грунтах	Гравитационный	Деформация земной поверхности. Деформация грунтов
1.6. Переработка берегов	Гидродинамический	Удар волны. Размывание (разрушение) грунтов. Перенос (переотложение) частиц грунта
	Гравитационный	Смещение (обрушение) пород в береговой части
<b>2. Опасные гидрологические явления и процессы</b>		
2.1. Подтопление	Гидростатический	Повышение уровня грунтовых вод
	Гидродинамический	Гидродинамическое давление потока грунтовых вод
	Гидрохимический	Загрязнение (засоление) почв, грунтов. Коррозия подземных металлических конструкций
2.2. Руслевая эрозия	Гидродинамический	Гидродинамическое давление потока воды. Деформация речного русла
2.3. Цунами Штормовой нагон воды	Гидродинамический	Удар волны. Гидродинамическое давление потока воды.  Размывание грунтов. Затопление территории. Подпор воды в реках
2.4. Сель	Динамический	Смещение (движение) горных пород.
	Гравитационный	Удар. Механическое давление селевой массы
	Гидродинамический	Гидродинамическое давление селевого потока
	Аэродинамический	Ударная волна
2.5. Наводнение. Половодье. Паводок. Катастрофический паводок	Гидродинамический.	Поток (течение) воды.
	Гидрохимический	Загрязнение гидросферы, почв, грунтов
2.6. Затоп. Зажор.	Гидродинамический	Подъем уровня воды. Гидродинамическое давление воды

Источник чрезвычайной ситуации природного характера	Наименование поражающего фактора источника чрезвычайной ситуации природного характера	Характер действия, проявления поражающего фактора источника чрезвычайной ситуации природного характера
2.7. Лавина снежная	Гравитационный.	Смещение (движение) снежных масс.
	Динамический	Удар. Давление смещенных масс снега
	Аэродинамический	Ударная воздушная волна. Звуковой удар
<b>3. Опасные метеорологические явления и процессы</b>		
3.1. Сильный ветер. Шторм. Шквал. Ураган.	Аэродинамический	Ветровой поток. Ветровая нагрузка. Аэродинамическое давление. Вибрация
3.2. Смерч. Вихрь	Аэродинамический	Сильное разряжение воздуха. Вихревой восходящий поток. Ветровая нагрузка
3.3. Пыльная буря	Аэродинамический	Выдувание и засыпание верхнего покрова почвы, посевов
3.4. Сильные осадки		
3.4.1. Продолжительный дождь (ливень)	Гидродинамический	Поток (течение) воды. Затопление территории
3.4.2. Сильный снегопад	Гидродинамический	Снеговая нагрузка. Снежные заносы
3.4.3. Сильная метель.	Гидродинамический	Снеговая нагрузка. Ветровая нагрузка. Снежные заносы
3.4.4. Гололед	Гравитационный	Гололедная нагрузка.
	Динамический	Вибрация
3.4.5. Град	Динамический	Удар
3.5. Туман	Теплофизический	Снижение видимости (помутнение воздуха)
3.6. Заморозок	Тепловой	Охлаждение почвы, воздуха
3.7. Засуха	Тепловой	Нагревание почвы, воздуха
3.8. Суховей	Аэродинамический.	Иссушение почвы
	Тепловой	
3.9. Гроза	Электрофизический	Электрические разряды
<b>4. Природные пожары</b>		
4.1. Пожар ландшафтный, степной, лесной	Теплофизический	Пламя. Нагрев тепловым потоком. Тепловой удар. Помутнение воздуха. Опасные дымы
	Химический	Загрязнение атмосферы, почвы, грунтов, гидросферы

Таблица 3.2. Источники и поражающие факторы источников чрезвычайных ситуаций природного характера

С оперативным прогнозом возможных ЧС природного характера на территории Российской Федерации можно ознакомиться на сайте МЧС России <https://www.mchs.gov.ru/deyatelnost/press-centr/operativnaya-informaciya>.

3. Социальные чрезвычайные ситуации – события, порождаемые обществом и происходящие в обществе: межнациональные конфликты с применением силы, терроризм, грабежи, насилия, противоречия между государствами (войны), голод и др.

4. *Биолого-экологические чрезвычайные ситуации* вызваны изменением состояния суши, атмосферы, гидросферы, биосферы в результате деятельности человека, а также эпидемии, эпизоотии, эпифитотии<sup>59</sup>.

Уровень и содержание технического обеспечения по данному направлению определяется из наиболее вероятных ЧС, специфики объекта, характера технологического процесса и особенностей географического района.

Основными направлениями технического обеспечения безопасного функционирования транспортного комплекса при угрозах ЧС являются:

- планирование;
- защита персонала, пассажиров и населения;
- подготовка транспортного комплекса к функционированию в условиях ЧС;
- ликвидации последствий ЧС.

Регламентирование реализации данного направления регулируется Федеральным законом № 68-ФЗ «О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера», Постановлениями Правительства Российской Федерации от 21 мая 2007 г. «О классификации чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера»<sup>60</sup>, от 4 сентября 2003 г. № 547 «О подготовке населения в области защиты от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера»<sup>61</sup> и на их основе формируется нормативная правовая база по исполнению территориальными органами исполнительной власти функций в области предупреждения, защиты от чрезвычайных ситуаций.

Комплекс организационных, инженерно-технических и специальных мероприятий по снижению риска возникновения чрезвычайных ситуаций проводится по следующим направлениям:

- мониторинг складывающейся обстановки;
- прогнозирование чрезвычайных ситуаций;
- улучшение эксплуатационной безопасности объектов транспортного комплекса.

Рассматривая систему технического обеспечения безопасного функционирования транспортного комплекса при угрозах ЧС природного и техногенного характера, в первую очередь обратим внимание на планирование.

В рамках планирования необходимо определить выбор и технико-экономическое обоснование организационных и инженерно-технических мероприятий, а также систему специализированных технических средств оповещения и информирования граждан.

*Системы управления функционированием транспортного комплекса в условиях ЧС должны быть обеспечены:*

---

<sup>59</sup> Биколова М.А. Анализ рисков возникновения чрезвычайной ситуации на предприятиях нефтепереработки // Молодой ученый. 2019. № 51 (289). С. 223–228.

<sup>60</sup> О классификации чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера: постановление Правительства Российской Федерации от 21.05.2007 № 304 (ред. от 20.12.2019) // Российская газета. 2007. № 111.

<sup>61</sup> О подготовке населения в области защиты от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера: постановление Правительства Российской Федерации от 04.09.2003 № 547 (ред. от 28.12.2019) // Российская газета. 2003. № 184.

– средствами обнаружения взрывов, пожаров, аварий, выбросов РВ на радиационно опасных объектах, аварий с выбросом экологически опасных веществ, обрушение зданий, аварий на системах жизнеобеспечения, транспортных катастроф;

- техническими средствами управления системой эвакуации;
- аппаратурой управления и видеоконтрольными устройствами для осуществления мониторинга складывающейся ситуации;
- средствами связи.

На объекте ТИ одним из важных элементов является организация противопожарной безопасности. Кроме архитектурных особенностей такая противопожарная безопасность реализуется с помощью технических средств защиты. Это оборудование способно молниеносно обнаружить очаг возгорания и обеспечить эвакуацию людей, ликвидировав пожар за короткий период времени.

***Классификация инженерно-технических средств защиты от пожара<sup>62</sup>:***

- автоматические установки тушения пожара;
- комплекс пожарной сигнализации;
- устройства противопожарного водоснабжения;
- противодымная защита;
- устройства оповещения и контроля за эвакуацией людей.

**Пожарная сигнализация** относится к неотъемлемому элементу обеспечения пожарной безопасности на любом объекте транспортной инфраструктуры. Пожарная сигнализация должна обеспечить молниеносное срабатывание в течение определенного времени (меньшего, чем время начального этапа развития пожара на объекте). Установка сигнализации и системы автоматической установки пожаротушения производится согласно требованиям пожарной безопасности и нормативной документации.

Для обеспечения молниеносного пожаротушения на территории большинства сооружений должно храниться противопожарное водоснабжение для внешнего и внутреннего пожаротушения. В число таких средств входят противопожарный водопровод, резервуары, водоемы, емкости и пр.

Существует ряд типов автоматических установок: спринклерного, дренчерного типа, агрегатные и модульные. *В зависимости от разновидности используемого огнетушащего вещества различают:*

- водяные;
- пенные;
- газовые;
- порошковые;
- аэрозольные;
- комбинированные АУП.

Выбор того или иного типа установок пожаротушения производится в зависимости от функционального назначения и типа объекта, на котором будет

---

<sup>62</sup> Инженерно-технические средства – оборудование и устройства, функциональное предназначение которых связано с тушением пожара.

установлено оборудование. Кроме того, необходимо учитывать свойства и особенности материалов, которые размещаются в помещениях. В основные функции автоматических установок пожаротушения входит обеспечение:

- срабатывания оборудования в течение времени, которое меньше времени начального этапа развития пожара;
- локализации пожара в течение времени, достаточного для использования в процессе тушения очага возгорания оперативного персонала и средств;
- необходимой интенсивности подачи огнетушащего вещества;
- надежности работы.

Особое внимание в зданиях транспортной инфраструктуры уделяется монтажу эффективной системы противодымной защиты. Установленные вентиляционные элементы должны осуществлять молниеносное удаление дыма из помещений и коридоров для обеспечения процесса безопасной эвакуации людей. Оповещение людей о начинающемся пожаре осуществляется с использованием звуковых или световых сигналов, языковых сообщений, которые сообщают о направлении и путях эвакуации людей.

*Охранно-пожарная сигнализация относится к одному из сложных в техническом исполнении комплексу средств и является основой пожарной безопасности любого объекта.*

Для управления эвакуацией нужно выполнение следующих условий:

- включение эвакуационного освещения и указателей светового типа, с помощью которых возможно покинуть помещения;
- передача специально составленных текстовых сообщений, для того чтобы избежать паники;
- трансляция сообщений текстового характера для уточнения направления движения для эвакуации.

Установка любых инженерно-технических средств преследует главную цель – ликвидацию очага возгорания за короткий промежуток времени. В этом случае при организации противопожарной безопасности пристальное внимание следует уделять оборудованию, предназначенному для быстрого обнаружения очага возгорания и своевременного оповещения сотрудников на том или ином объекте.

В целях защиты персонала, пассажиров и населения от чрезвычайных ситуаций применяются наиболее эффективные меры, такие как эвакуация и укрытие в специальных сооружениях<sup>63</sup>.

Техническое обеспечение эвакуации подразумевает наличие транспорта и соответствующую инфраструктуру (запасные выходы, тоннели, пути и т.д.).

В соответствии со СНиП 2.01.51-90 «Инженерно-технические мероприятия ГО» к защитным сооружениям относятся убежища и противорадиационные укрытия, которые необходимо предусмотреть в технических планах объектов транспорта.

---

<sup>63</sup> Кораев К.В., Горбунов А.А., Прыгов А.В. Силы и средства Единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций // Природные и техногенные риски. 2014. № 1. С. 10–15.

Постановление Правительства Российской Федерации от 29 ноября 1999 г. № 1309 «О Порядке создания убежищ и иных объектов гражданской обороны» определяет виды защитных сооружений.

**Для транспортного комплекса** необходимы следующие **виды защитных сооружений**:

– *убежище* – защитное сооружение гражданской обороны, предназначенное для защиты укрываемых в течение нормативного времени от расчетного воздействия поражающих факторов ядерного и химического оружия и обычных средств поражения, бактериальных (биологических) средств и поражающих концентраций аварийно химически опасных веществ, возникающих при аварии на потенциально опасных объектах, а также от высоких температур и продуктов горения при пожарах;

– *противорадиационное укрытие* – защитное сооружение гражданской обороны, предназначенное для защиты укрываемых от воздействия ионизирующих излучений при радиоактивном заражении (загрязнении) местности и допускающее непрерывное пребывание в нем укрываемых в течение нормативного времени;

– *укрытие* – защитное сооружение гражданской обороны, предназначенное для защиты укрываемых от фугасного и осколочного действия обычных средств поражения, поражения обломками строительных конструкций, а также от обрушения конструкций вышерасположенных этажей зданий различной этажности;

– *специализированное складское помещение (место хранения)* – помещение, предназначенное для хранения размещенного в нем имущества гражданской обороны и выдачи его в установленном порядке;

– *санитарно-обмывочный пункт* – комплекс помещений, технических и материальных средств, предназначенных для смены одежды, обуви, санитарной обработки населения, контроля радиоактивного заражения (загрязнения) кожных покровов, средств индивидуальной защиты, специальной и личной одежды людей;

– *станция обеззараживания одежды* – комплекс помещений, технических и материальных средств, предназначенных для специальной обработки одежды, обуви, а также для пропитки одежды защитными составами;

– *станция обеззараживания техники* – комплекс помещений, технических и материальных средств, предназначенных для специальной обработки подвижного состава транспорта;

– *иные объекты гражданской обороны* – объекты, предназначенные для обеспечения проведения мероприятий по гражданской обороне, в том числе для санитарной обработки людей и животных, дезактивации дорог, зданий и сооружений, специальной обработки одежды, транспортных средств и других неотложных работ.

Правила эксплуатации защитных сооружений гражданской обороны предусмотрены приказом МЧС России от 15 декабря 2002 г. № 583 «Об утвер-

ждении и введении в действие Правил эксплуатации защитных сооружений гражданской обороны»<sup>64</sup>.

В организациях, эксплуатирующих защитные сооружения гражданской обороны, назначаются ответственные должностные лица, отвечающие за содержание помещений, обеспечение сохранности защитных устройств и внутреннего инженерно-технического оборудования.

Для ремонта и обслуживания помещений и оборудования защитных сооружений гражданской обороны ответственные лица разрабатывают необходимую проектно-сметную документацию и организуют выполнение спланированных работ.

Для обслуживания защитных сооружений гражданской обороны в мирное время в организациях создаются группы по обслуживанию защитных сооружений гражданской обороны.

Группы по обслуживанию защитных сооружений гражданской обороны обеспечиваются средствами индивидуальной защиты, радиационной и химической разведки, специальной обработки, связи, медицинским имуществом и инструментом согласно примерным нормам оснащения (табелизации).

**Инженерно-техническое оборудование защитных сооружений гражданской обороны состоит из:**

- вентиляционных систем;
- фильтров-поглотителей;
- предфильтров;
- фильтров для очистки воздуха от окиси углерода (ФГ-70);
- средств регенерации воздуха;
- гравийных воздухоохладителей.

Оборудование защитных сооружений гражданской обороны должно содержаться в исправном состоянии и готовности к использованию по назначению.

Содержание, эксплуатация, текущий и плановый ремонты инженерно-технического оборудования осуществляются в соответствии с инструкциями заводов-изготовителей.

Ликвидация последствий и функционирование транспортного комплекса в условиях чрезвычайных ситуаций напрямую связана с восстановительными работами на его объектах и инфраструктуре.

---

<sup>64</sup> Об утверждении и введении в действие Правил эксплуатации защитных сооружений гражданской обороны: приказ МЧС России от 15.12.2002 № 583 (ред. от 26.06.2018) // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2003. № 21.

В соответствии с Приказом Минтранса России от 20 сентября 2005 г. № 112 «О функциональной подсистеме транспортного обеспечения ликвидации чрезвычайных ситуаций единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций»<sup>65</sup> для транспортного обеспечения ликвидации чрезвычайных ситуаций создаются и используются запасы материальных ценностей для обеспечения неотложных работ по ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций, находящиеся в составе государственного материального резерва.

Финансовое обеспечение функциональной подсистемы транспортного обеспечения ликвидации чрезвычайных ситуаций, целевых программ по транспортному обеспечению ликвидации чрезвычайных ситуаций осуществляется за счет средств соответствующих бюджетов в соответствии с законодательством Российской Федерации.

### **Контрольные вопросы:**

1. Дайте определение термину «техническое обеспечение транспортной безопасности».
2. Что входит в паспорт безопасности объекта?
3. Что включает нормативная правовая база, регулирующая техническое обеспечение и использование технических средств?
4. Перечислите основные компоненты системы технического обеспечения транспортной безопасности.
5. Дайте классификацию технических средств, используемых в обеспечении транспортной безопасности.
6. Дайте классификацию и характеристику досмотрового оборудования.
7. Назовите характеристики автоматизированного комплекса радиационного контроля.
8. Перечислите характеристики металлодетекторов.
9. Назовите характеристики радиоволновых и спектральных сканеров.
10. Перечислите системы досмотра багажа и грузов на основе рентгеновского излучения.
11. Каковы характеристики детекторов взрывчатых веществ и наркотических средств?
12. Опишите возможности систем видеонаблюдения и контроля удаленным доступом.

---

<sup>65</sup> О функциональной подсистеме транспортного обеспечения ликвидации чрезвычайных ситуаций единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций (вместе с «Положением о функциональной подсистеме транспортного обеспечения ликвидации чрезвычайных ситуаций единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций», «Положением о Комиссии Министерства транспорта Российской Федерации по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций и обеспечению пожарной безопасности»): приказ Минтранса России от 20.09.2005 № 112 (ред. от 09.03.2016) // Доступ из СПС «КонсультантПлюс».

13. Дайте понятие видеоаналитики и проведите классификацию основных типов видеоаналитики.
14. Дайте понятие аудиоаналитики.
15. Назовите возможности автоматизированных программно-аппаратных комплексов биометрической идентификации.
16. Какие средства и виды связи используются на объектах транспорта?
17. Проведите классификацию систем связи на подвижных объектах транспортной инфраструктуры.
18. Дайте характеристику средств локализации потенциально опасных объектов.
19. Дайте понятие чрезвычайной ситуации и проведите классификацию ЧС.
20. По каким направлениям проводится комплекс организационных, инженерно-технических и специальных мероприятий по снижению риска возникновения ЧС?

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Основной объем работы по осуществлению мероприятий по организации и обеспечению безопасности на объектах транспортной инфраструктуры возлагается на органы внутренних дел на транспорте и саму систему транспортных организаций: защита объектов транспорта от противоправных посягательств, противодействие использованию транспорта для перевозки оружия, наркотиков и т.д. По этим направлениям проводятся разнообразные мероприятия, в том числе:

- уточнение перечня особо важных, уязвимых транспортных объектов и зон, подлежащих охране, закрепление за ними ответственных сотрудников (работа проводится во взаимодействии с транспортными организациями);
- организация постоянного обследования объектов жизнеобеспечения транспортного комплекса на предмет уязвимости;
- осуществление режимных мероприятий, направленных на ограничение въезда автотранспорта на территории железнодорожных вокзалов, аэропортов, морских и речных портов;
- комплексное обследование чердачных и подвальных помещений объектов транспорта, совместные рейды по отработке парков отстоя подвижного железнодорожного состава, воздушных, морских и речных судов;
- проведение работы по выявлению фактов незаконного провоза посылок членами поездных бригад и пассажирами авиалиний;
- регулярный инструктаж сотрудниками всех работников вокзалов и станций, проводников вагонов, членов экипажей воздушных, морских и речных судов;
- осмотры подвижного состава, в том числе контейнеров и вагонов, постоянные досмотры пассажиров поездов, самолетов с целью выявления лиц, разыскиваемых за совершение террористических актов и других преступлений, оружия, взрывчатых веществ, наркотиков и т.д.;
- использование ПТК «Розыск-Магистраль» для проверки лиц, представляющих оперативный интерес для правоохранительных органов и т.д.

Отметим, что с помощью отдельных автоматизированных информационно-поисковых систем невозможно решить проблему информационной поддержки различных подразделений полиции, обеспечить возможность своевременного, точного и полного анализа всех необходимых сведений как в центре, так и на местах. Поэтому на настоящий момент создана и функционирует единая система информационно-аналитического обеспечения деятельности МВД России, обеспечивающая интеграцию данных различных автоматизированных учетов, ведущихся органами внутренних дел, в единое информационное пространство; их доступность для сотрудников органов внутренних дел всех регионов страны, а также оснащение всех органов и подразделений внутренних дел России типовыми программно-аппаратными средствами передачи, накопления и обработки информации в целях унификации применяемых в МВД технологий и программно-аппаратных решений.

## БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12 декабря 1993 г.) (с учетом поправок, внесенных Законами Российской Федерации о поправках к Конституции Российской Федерации от 30 декабря 2008 г. № 6-ФКЗ и № 7-ФКЗ, от 5 февраля 2014 г. № 2-ФКЗ, от 21 июля 2014 г. № 11-ФКЗ) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2009. – № 1. – Ст. 1-2; 2014. – № 6. – Ст. 548; – 2014. – № 9. – Ст. 851.
2. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26 января 1996 г. № 14-ФЗ (ред. от 18.03.2019, с изм. от 03.07.2019) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 1996. – № 1. – Ст. 16.
3. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ (ред. от 01.04.2020 г.) // Российская газета. 2001, 31 декабря.
4. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ (ред. от 07.04.2020 г.) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 1996. – № 25. – Ст. 2954.
5. О безопасности: Федеральный закон Российской Федерации от 28 декабря 2010 г. № 390-ФЗ «О безопасности» (ред. от 06.02.2020 г.) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2017. – № 208. – Ст. 2.
6. Об обеспечении доступа к информации о деятельности государственных органов и органов местного самоуправления: Федеральный закон Российской Федерации от 9 февраля 2009 г. № 8-ФЗ «Об обеспечении доступа к информации о деятельности государственных органов и органов местного самоуправления» (ред. от 28.12.2017) // Российская газета. 2009, 13 февраля.
7. О транспортной безопасности: Федеральный закон Российской Федерации от 09 декабря 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (ред. от 02.12.2019) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2007. – № 7. – Ст. 837.
8. О персональных данных: Федеральный закон от 27 июля 2006 г. № 152-ФЗ «О персональных данных» (ред. от 31.12.2017) // Российская газета. 2006, 29 июля.
9. О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера: Федеральный закон от 21 декабря 1994 г. № 68-ФЗ «О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера» (ред. от 01.04.2020) // Российская газета. 1994, 24 декабря.
10. О Стратегии экономической безопасности Российской Федерации на период до 2030 года: Указ Президента Российской Федерации от 13 мая 2017 г. № 208 // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2017. – № 20. – Ст. 2902.
11. О стратегии национальной безопасности Российской Федерации: Указ Президента Российской Федерации от 31 декабря 2015 г. № 683 // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2016. – № 1 (часть II). – Ст. 212.

12. Об основных направлениях совершенствования системы государственного управления: Указ Президента Российской Федерации от 7 мая 2012 г. № 601 // Российская газета. 2012, 9 мая.

13. О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте: Указ Президента Российской Федерации от 31 марта 2010 г. № 403 // Российская газета. 2010, 5 апреля.

14. Об утверждении требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий) Министерства транспорта Российской Федерации, Федерального агентства воздушного транспорта, Федерального агентства железнодорожного транспорта, Федерального агентства морского и речного транспорта, Федерального дорожного агентства, Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, их территориальных органов, а также подведомственных им организаций и формы паспорта безопасности этих объектов (территорий): постановление Правительства Российской Федерации от 19 апреля 2019 г. № 471 (ред. от 13.11.2019) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2019. – № 17. – Ст. 2101.

15. Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств воздушного транспорта: постановление Правительства Российской Федерации от 28 июля 2018 г. № 886 (ред. от 26.12.2019) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2018. – № 32 (Часть II). – Ст. 5345.

16. Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы»: постановление Правительства Российской Федерации от 20 декабря 2017 № 1596 (ред. от 27.12.2019) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2018. – № 1 (Часть II). – Ст. 340.

17. Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств железнодорожного транспорта: постановление Правительства Российской Федерации от 26 апреля 2017 г. № 495 // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2017. – № 19. – Ст. 2835.

18. Об утверждении Правил осуществления Федеральной службой войск национальной гвардии Российской Федерации и ее территориальными органами федерального государственного контроля (надзора) за обеспечением безопасности объектов топливно-энергетического комплекса: постановление Правительства Российской Федерации от 20 октября 2016 г. № 1067 // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2016. – № 44. – Ст. 6130.

19. Об установлении Требований к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности и порядке их сертификации: постановление Правительства Российской Федерации от 26 сентября 2016 г. № 969 // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2016. – № 40. – Ст. 5749.

20. Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры дорожного хозяйства, требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств автомобильного и городского наземного электрического транспорта, и внесении изменений в положение о лицензировании перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется по заказам либо для собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя): постановление Правительства Российской Федерации от 14 сентября 2016 г. № 924 (ред. от 27.02.2019) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2016. – № 39. – Ст. 5648.

21. Об определении участков автомобильных дорог, железнодорожных и внутренних водных путей, вертодромов, посадочных площадок, а также иных обеспечивающих функционирование транспортного комплекса зданий, сооружений, устройств и оборудования: постановление Правительства Российской Федерации от 18 июля 2016 г. № 686 (ред. от 02.10.2018) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2016. – № 30. – Ст. 4924.

22. Об установлении Требований по обеспечению транспортной безопасности (в том числе требования к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и речного транспорта, включая Особенности исполнения требований по обеспечению транспортной безопасности при создании, эксплуатации и использовании во внутренних морских водах, в территориальном море, исключительной экономической зоне, на континентальном шельфе Российской Федерации установок и сооружений, создаваемых на основе морской плавучей (передвижной) платформы: постановление Правительства Российской Федерации от 16 июля 2016 г. № 678 // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2016. – № 31. – Ст. 5012.

23. Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры по видам транспорта на этапе их проектирования и строительства и требований по обеспечению транспортной безопасности объектов (зданий, строений, сооружений), не являющихся объектами транспортной инфраструктуры и расположенных на земельных участках, прилегающих к объектам транспортной инфраструктуры и отнесенных в соответствии с земельным законодательством Российской Федерации к охраняемым зонам земель транспорта, и о внесении изменений в Положение о составе разделов проектной документации и требованиях к их содержанию: постановление Правительства Российской Федерации от 23 января 2016 г. № 29 (ред. от 21.04.2018) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2016. – № 5. – Ст. 698.

24. Об утверждении Правил обращения со сведениями о результатах проведенной оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств и сведениями, содержащимися в планах обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, которые являются информацией ограниченного доступа, и Правил проверки субъектом транспортной инфраструктуры сведений в отношении лиц, принимаемых на работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности, или выполняющих такую работу: постановление Правительства Российской Федерации от 24 ноября 2015 г. № 1257 // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2015. – № 48 (часть II). – Ст. 6839.

25. Об утверждении требований к антитеррористической защищенности мест массового пребывания людей и объектов (территорий), подлежащих обязательной охране войсками национальной гвардии Российской Федерации и форм паспортов безопасности таких мест и объектов (территорий): постановление Правительства Российской Федерации от 25 марта 2015 г. № 272 (ред. от 19.01.2018) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2015. – № 14. – Ст. 2119.

26. О порядке аттестации сил обеспечения транспортной безопасности» (вместе с «Правилами аттестации сил обеспечения транспортной безопасности»): постановление Правительства Российской Федерации от 26 февраля 2015 г. № 172 (ред. от 08.04.2017) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2015. – № 10. – Ст. 1532.

27. Об установлении Перечня специальных средств, видов, типов и моделей служебного огнестрельного оружия, патронов к нему, а также норм обеспечения ими работников подразделений транспортной безопасности и Правил приобретения, хранения, учета, ремонта и уничтожения специальных средств, используемых работниками подразделений транспортной безопасности: постановление Правительства Российской Федерации от 15 ноября 2014 г. № 1209 // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2014. – № 47. – Ст. 6566.

28. Об установлении Требований по соблюдению транспортной безопасности для физических лиц, следующих либо находящихся на объектах транспортной инфраструктуры или транспортных средствах, по видам транспорта: постановление Правительства Российской Федерации от 15 ноября 2014 г. № 1208 (ред. от 03.10.2015) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2014. – № 47. – Ст. 6565.

29. Об определении Правил аккредитации юридических лиц для проведения проверки в целях принятия органами аттестации решения об аттестации сил обеспечения транспортной безопасности, а также для обработки персональных данных отдельных категорий лиц, принимаемых на работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности, или осуществляющих такую работу: постановление Правительства Российской Федерации от 30 июля 2014 г. № 725 (ред. от 03.06.2019) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2014. – № 32. – Ст. 4498.

30. Об установлении Правил формирования и ведения Реестра органов аттестации, Реестра аттестующих организаций, Реестра аккредитованных под-

разделений транспортной безопасности и Реестра выданных свидетельств об аттестации сил обеспечения транспортной безопасности, а также предоставление содержащихся в нем данных: постановление Правительства Российской Федерации от 30 июля 2014 г. № 600 // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2014. – № 27. – Ст. 3781.

31. О государственной программе Российской Федерации «Информационное общество: постановление Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2014 г. № 313 (ред. от 30.11.2019) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2014. – № 18 (часть II). – Ст. 2159.

32. Об антитеррористической защищенности объектов (территорий) (вместе с «Правилами разработки требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий) и паспорта безопасности объектов (территорий)»): постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2013 г. № 1244 (ред. от 15.05.2019) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2013. – № 52 (часть II). – Ст. 7220.

33. Об уровнях безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств и о порядке их объявления (установления): постановление Правительства Российской Федерации от 10 декабря 2008 г. № 940 (ред. от 13.02.2019) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2008. – № 50. – Ст. 5964.

34. Об утверждении Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте: распоряжение Правительства Российской Федерации от 30 июля 2010 г. № 1285-р (ред. от 04.07.2019) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2010. – № 32. – Ст. 4359.

35. О Транспортной стратегии Российской Федерации: распоряжение Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р (ред. от 12.05.2018) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2008. – № 50. – Ст. 5977.

36. О классификации чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера: постановление Правительства Российской Федерации от 21 мая 2007 г. № 304 (ред. от 20.12.2019) // Российская газета. 2007, 26 мая.

37. Об утверждении Положения о Федеральной службе по надзору в сфере транспорта: постановление Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. № 398 (ред. от 31.08.2019) // Российская газета. 2004, 10 августа.

38. Вопросы Министерства транспорта Российской Федерации: постановление Правительства Российской Федерации от 11 июня 2004 г. № 274 (ред. от 06.03.2020) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2004. – № 24. – Ст. 2429.

39. О подготовке населения в области защиты от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера: постановление Правительства Российской Федерации от 4 сентября 2003 г. № 547 (ред. от 28.12.2019) // Российская газета. 2003, 16 сентября.

40. Об одобрении Концепции государственной транспортной политики Российской Федерации: постановление Правительства Российской Федерации от 8 сентября 1997 г. № 1143 // Российская газета. 1997, 18 сентября.

41. Об утверждении формы сертификата соответствия технических средств обеспечения транспортной безопасности требованиям к их функциональным свойствам: приказ МЧС России от 9 ноября 2017 г. № 509 // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 24.01.2018.

42. Об утверждении формы сертификата соответствия технических средств обеспечения транспортной безопасности – средств связи, приема и передачи информации, требованиям к их функциональным свойствам: приказ Россвязи от 28 августа 2017 г. № 176 // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 19.10.2017.

43. Об утверждении формы сертификата соответствия технических средств обеспечения транспортной безопасности требованиям к их функциональным свойствам: приказ МВД России от 9 августа 2017 г. № 618 // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 31.08.2017.

44. О наделении федерального государственного унитарного предприятия «ЗащитаИнфоТранс Министерства транспорта Российской Федерации» полномочиями на выполнение процедур, связанных с проведением обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности, и об утверждении формы сертификата соответствия технических средств обеспечения транспортной безопасности требованиям к функциональным свойствам технических систем сбора и обработки информации: приказ Минтранса России от 13 июня 2017 г. № 222 // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 31.07.2017.

45. Положение об организации и порядке проведения работ по обязательной сертификации технических средств оповещения для обеспечения транспортной безопасности: утверждено МЧС России 29 марта 2017 г. № 2-4-71-16-28 [Электронный ресурс]. Доступ из СПС «КонсультантПлюс».

46. Об утверждении Положения о Департаменте транспортной безопасности и специальных программ Министерства транспорта Российской Федерации: приказ Минтранса России от 18 апреля 2017 г. № 156 [Электронный ресурс]. Доступ из СПС «КонсультантПлюс».

47. Об утверждении формы сертификата соответствия технических средств обеспечения транспортной безопасности требованиям к их функциональным свойствам: приказ ФСБ России от 20 марта 2017 г. № 150 // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 07.04.2017.

48. Вопросы эксплуатации программного обеспечения для реализации сервиса обеспечения оперативно-служебной деятельности НЦБ Интерпола МВД России: приказ МВД России от 3 ноября 2016 г. № 696 [Электронный ресурс]. Доступ из Базы данных «Нормативно-правовые акты МВД России».

49. Об утверждении структуры и системы адресации интегрированной мультисервисной телекоммуникационной сети МВД России: приказ МВД России от 23 сентября 2015 г. № 926 [Электронный ресурс]. Доступ из Базы данных «Нормативно-правовые акты МВД России».

50. Об утверждении Правил проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности: приказ Минтранса России от 23 июля 2015 г. № 227 (ред. от 25.03.2019) // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 28.03.2016.

51. Об утверждении типовых дополнительных профессиональных программ в области подготовки сил обеспечения транспортной безопасности: приказ Минтранса России от 8 сентября 2014 г. № 243 // Российская газета (специальный выпуск). 2015, 21 января.

52. Об установлении Перечня объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, не подлежащих категорированию по видам транспорта: приказ Минтранса России от 23 июля 2014 г. № 196 [Электронный ресурс]. Доступ из Базы данных «Нормативно-правовые акты МВД России».

53. Об утверждении Административного регламента Федеральной службы по надзору в сфере транспорта исполнения государственной функции осуществления федерального государственного контроля (надзора) за соблюдением порядка передачи сведений в автоматизированные централизованные базы персональных данных о пассажирах: приказ Минтранса России от 13 февраля 2013 г. № 35 // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2013. № 27.

54. Об утверждении Порядка формирования и ведения автоматизированных централизованных баз персональных данных о пассажирах и персонале (экипаже) транспортных средств, а также предоставления содержащихся в них данных: приказ Минтранса России от 19 июля 2012 г. № 243 (ред. от 05.09.2014) // Российская газета. 2012, 26 сентября.

55. Об утверждении Концепции создания единой системы информационно-аналитического обеспечения деятельности МВД России в 2012–2014 годах: приказ МВД России от 30 марта 2012 г. № 205 [Электронный ресурс]. Доступ из Базы данных «Нормативно-правовые акты МВД России».

56. Вопросы информационно-правового обеспечения деятельности органов внутренних дел Российской Федерации: приказ МВД России от 20 октября 2011 г. № 1090 [Электронный ресурс]. Доступ из Базы данных «Нормативно-правовые акты МВД России».

57. О мероприятиях по созданию единой системы информационно-аналитического обеспечения деятельности МВД России: приказ МВД России от 30 июля 2011 г. № 891 [Электронный ресурс]. Доступ из Базы данных «Нормативно-правовые акты МВД России».

58. О Порядке установления количества категорий и критериев категорирования объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств компетентными органами в области обеспечения транспортной безопасности: приказ Минтранса России от 21 февраля 2011 г. № 62 (ред. от 10.10.2013) // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2011. № 15.

59. Об утверждении Перечня потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструк-

туры и транспортных средств: приказ Минтранса России № 52, ФСБ России № 112, МВД России от 5 марта 2010 г. № 134 // Российская газета. 2010. № 78.

60. Об утверждении Порядка разработки планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств: приказ Минтранса России от 11 февраля 2010 г. № 34 (ред. от 26.02.2019) // Российская газета. 2010, 7 апреля.

61. Об утверждении Концепции информатизации органов внутренних дел Российской Федерации и внутренних войск МВД России до 2012 года: приказ МВД России от 4 апреля 2009 г. № 280 [Электронный ресурс]. Доступ из Базы данных «Нормативно-правовые акты МВД России».

62. О внедрении программно-технического комплекса для доступа сотрудников уголовного розыска к АИС «Розыск-Магистраль»: приказ МВД России от 2 февраля 2008 г. № 100 [Электронный ресурс]. Доступ из Базы данных «Нормативно-правовые акты МВД России».

63. О функциональной подсистеме транспортного обеспечения ликвидации чрезвычайных ситуаций единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций (вместе с «Положением о функциональной подсистеме транспортного обеспечения ликвидации чрезвычайных ситуаций единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций», «Положением о Комиссии Министерства транспорта Российской Федерации по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций и обеспечению пожарной безопасности»): приказ Минтранса России от 20 сентября 2005 г. № 112 (ред. от 09.03.2016) [Электронный ресурс]. Доступ из СПС «КонсультантПлюс».

64. Об утверждении и введении в действие Правил эксплуатации защитных сооружений гражданской обороны: приказ МЧС России от 15 декабря 2002 г. № 583 (ред. от 26.06.2018) // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2003. № 21.

65. О внедрении программно-технического комплекса «Розыск-Магистраль» в органах внутренних дел на транспорте: приказ МВД России от 22 декабря 1999 г. № 1070 [Электронный ресурс]. Доступ из Базы данных «Нормативно-правовые акты МВД России».

66. О мерах по совершенствованию деятельности автоматизированной информационной системы в органах внутренних дел на транспорте: приказ МВД России от 1 декабря 1999 г. № 980 [Электронный ресурс]. Доступ из Базы данных «Нормативно-правовые акты МВД России».

67. ГОСТ Р ИСО/МЭК 19794-5-2013. Национальный стандарт Российской Федерации. Информационные технологии. Биометрия. Форматы обмена биометрическими данными. Часть 5. Данные изображения лица: утвержден и введен в действие приказом Росстандарта от 6 сентября 2013 г. № 987-ст (ред. от 08.11.2018). – Москва: Стандартинформ, 2015.

68. СП 118.13330.2012\*. Свод правил. Общественные здания и сооружения. Актуализированная редакция СНиП 31-06-2009: утвержден приказом Минрегиона России от 29 декабря 2011 г. № 635/10 (ред. от 17.09.2019). – Москва: Минстрой России, 2014.

69. Об утверждении свода правил «Обеспечение антитеррористической защищенности зданий и сооружений. Общие требования проектирования» (вместе с «СП 132.13330.2011. Свод правил. Обеспечение антитеррористической защищенности зданий и сооружений. Общие требования проектирования»): приказ Минрегиона России от 5 июля 2011 г. № 320 // Администратор образования. – 2011. – № 18.
70. О внесении дополнения в Воздушный кодекс Союза ССР: Указ Президиума Верховного Совета СССР // Ведомости Верховного Совета СССР. – 1971. – № 13. – Ст. 1345.
71. Приказ МВД СССР от 2 июля 1971 г. № 406 «О создании подразделений милиции и следствия на воздушном транспорте» (утратил силу).
72. Амиров М.Ш., Амиров С.М. Единая транспортная система: учебник. – 2-е изд., стер. – Москва: КноРус, 2012. – 177 с.
73. Бикулова М.А. Анализ рисков возникновения чрезвычайной ситуации на предприятиях нефтепереработки // Молодой ученый. – 2019. – № 51 (289). – С. 223–228.
74. Бочкарев А.Н., Бочкарев И.А. Специальная техника и многоуровневые системы досмотра багажа авиапассажиров // Специальная техника. – 2012. – № 1. – С. 31–36.
75. Организация деятельности правоохранительных органов по противодействию экстремизму и терроризму: монография / Е.Н. Быстрякова, Е.В. Ионова, Н.Л. Потапова [и др.]. – Санкт-Петербург: Лань, 2019. – 176 с.
76. Васильев Е.В., Щетинин Н.Н. Архитектура железнодорожных вокзалов. – Москва, 1967. – 275 с.
77. Дмитриев С.Н. Проблемы обеспечения транспортной безопасности портовой инфраструктуры // Транспортное право. – 2014. – № 1. – С. 2–6.
78. Инструкция по действиям в случае обнаружения предмета, подозрительного на химическое или биологическое заражение / Министерство Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий. – Москва, 2017.
79. Капитонова Е.А., Романовский Г.Б. Современный терроризм: монография. – Москва: Юрлитинформ, 2015. – 216 с.
80. Карпович О.Г. Противодействие терроризму в США: монография. – М.: Юнити-Дана: Закон и право, 2017. – 175 с.
81. Кафтан В.В. Террор и антитеррор в условиях глобализации. – Москва: Кнорус, 2018. – 400 с.
82. Ковалев А.А., Ковалев А.В. Технические средства антитеррористической и криминалистической диагностики: учебное пособие / под общ. ред. В.В. Ключева. – Москва: Российское общество по неразрушающему контролю и технической диагностике (РОНКТД), 2011. – 206 с.
83. Кораев К.В., Горбунов А.А., Прыгов А.В. Силы и средства Единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций // Природные и техногенные риски. – 2014. – № 1. – С. 10–15.

84. Корякин В.М. Концептуальные подходы к созданию системы подготовки специалистов в области обеспечения транспортной безопасности // *Транспортное право*. – 2012. – № 3. – С. 7–13.
85. Кокорев И.Г. Система транспортной безопасности – составная часть Транспортной стратегии России // *Транспортная безопасность и технологии*. – 2004. – № 1. – С. 43–47.
86. Науменков Н.К. Комментарий к Федеральному закону от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (постатейный) [Электронный ресурс]. Доступ из СПС «КонсультантПлюс».
87. Лобанов В.В. Государственное управление и общественная политика. – Санкт-Петербург: Питер, 2005.
88. Коробейников Д. Мертва по прибытии // «Правда.RU». 2003, 28 ноября.
89. Отчет о научно-исследовательской работе «Внедрение автоматизированных информационно-поисковых систем органов внутренних дел в учебный процесс» / П.Н. Жукова, Е.А. Тримасов, А.А. Прокопенко [и др.]. – Белгород: Бел ЮИ МВД России, 2014.
90. Панфилова Л.Б. Понятие и сущность общественной безопасности на водном транспорте // *Общество и право*. – 2014. – № 3(49). – С. 238–241.
91. Притула В.Н., Зайцев А.Н., Геворкян С.К. Транспортная безопасность // *Транспортное право*. – 2013. – № 2. – С. 13–16.
92. Пуятин В.Д. Взгляд на транспортное право, как комплексную отрасль права и вопросы совершенствования методики его преподавания: философско-правовой аспект / В.Д. Пуятин, А.А. Чинчиков, Г.Б. Чинчикова [и др.] // *Российская юстиция*. – 2014. – № 6. – С. 37–40.
93. Салеев В.Н. Транспортная безопасность – категория экономическая // *Транспортная безопасность и технологии*. – 2004. – № 1. – С. 106–107.
94. Соловьева Т.Л. Некоторые аспекты государственного регулирования деятельности на транспорте // *Транспортное право*. – 2013. – № 1. – С. 20–23.
95. Степаненко Ю.В. Интерпретационные риски в правовом обеспечении транспортной безопасности // *Современный юрист*. – 2015. – № 3. – С. 8–20.
96. Сулакшин С.С., Вилисов М.В., Жукова А.В. Нормативные правовые проблемы обеспечения транспортной безопасности Российской Федерации / Проблемы нормативно-правового регулирования транспортной безопасности. – Москва: Научный эксперт, 2004. – С. 3–20.
97. Тархов С.А. Транспорт и связь. – Москва: Просвещение, 2004. – 129 с.
98. Транспортная безопасность: учебник / А.Н. Александров, А.В. Гундаров, П.Н. Жукова [и др.]; под ред. И.Ф. Амельчакова. – Белгород: Бел ЮИ МВД России имени И.Д. Путилина, 2017. – 326 с.
99. Трофимов О. Е. Административно-правовое регулирование обеспечения безопасности авиации и объектов авиационной инфраструктуры в зарубежных государствах // *Полицейская деятельность*. – 2013. – № 3. – С. 170–174.
100. Чернявский А.Г. Таможенное право: учебник. – 2-е изд., перераб. и доп. – Москва: Юстиция, 2016. – 556 с.
101. Украинцев Ю.Г. Транспортная безопасность и современные технологии досмотра пассажира // *Мир и безопасность*. – 2007. – № 6.

102. Харитонов А.Н., Моховиков О.В. Полиция как субъект административно-правового контроля на транспорте // Транспортное право. – 2013. – № 4. – С. 21–25.
103. Автоматизированные программно-аппаратные комплексы биометрической идентификации по лицу человека [Электронный ресурс]. – URL: <http://ntkprofit.ru/items.html>.
104. Видеоаналитика [Электронный ресурс]. – URL: <http://synesis.ru>.
105. Досмотровое оборудование [Электронный ресурс]. – URL: <http://wekey.ru/>.
106. Материалы центра дистанционного образования Дальневосточного государственного университета путей сообщения [Электронный ресурс]. – URL: <http://edu.dvgups.ru/>.
107. Методические рекомендации по организации и обеспечению требований антитеррористической безопасности на автотранспортных предприятиях, осуществляющих грузопассажирские перевозки / Официальный информационный портал местного самоуправления Ханты-Мансийск [Электронный ресурс]. – URL: [https://admhmansy.ru/rule/admhmansy/adm/division-of-public-security-and-crime-prevention/terr/detail.php?ELEMENT\\_ID=108125&iblock\\_id=505](https://admhmansy.ru/rule/admhmansy/adm/division-of-public-security-and-crime-prevention/terr/detail.php?ELEMENT_ID=108125&iblock_id=505).
108. Рентгенотелевизионные интроскопы [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.x-rayscan.ru/>.
109. Свидетельства и патенты в области средств и систем связи [Электронный ресурс]. – URL: <https://стис.мвд.рф>.
110. Техника для спецслужб [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.bnti.ru/>.
111. Официальный сайт Федерального агентства воздушного транспорта Российской Федерации. – URL: <http://www.favt.ru>.
112. Официальный сайт МЧС России. – URL: <https://www.mchs.gov.ru/>.

## УЧЕБНОЕ ИЗДАНИЕ

*Александров Алексей Николаевич,*  
кандидат юридических наук, доцент;

*Жукова Полина Николаевна,*  
доктор физико-математических наук, доцент;

*Прокопенко Алексей Николаевич,*  
кандидат технических наук, доцент;

*Насонова Валентина Афанасьевна,*  
кандидат физико-математических наук, доцент;

*Тетерюк Александр Григорьевич*

### **Транспортная безопасность: информационное и техническое обеспечение**

Учебное пособие

Редактор  
Комп. верстка

*О.Н. Тулина*  
*И.Ю. Чернышева*

---

Подписано в печать 2022 г., Формат 60х90/16. Усл. печ. л.11.  
Тираж 124 экз. Заказ № 2

---

Отпечатано в отделении полиграфической и оперативной печати  
Белгородского юридического института МВД России имени И.Д. Путилина  
г. Белгород, ул. Горького, 71

ISBN 978-5-91776-414-6

