



# ЭКСПЕРТ

## ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

**6**

Основываясь на опыте  
контрольно-надзорной  
деятельности

**46**

О создании профессии  
«работник подразделения  
транспортной безопасности»

**82**

Речной электротранспорт  
как сегмент общественного  
транспорта

**ТБ-2023:**  
ЭКСПЕРТНЫЙ ДИАЛОГ  
В НОВОМ ФОРМАТЕ



ПОДРОБНОСТИ  
КОНФЕРЕНЦИИ  
[securityexp.ru](http://securityexp.ru)



# Пути сокращения затрат на оснащение ОТИ дорожного хозяйства ТСОТБ

Принято считать, что на безопасности экономить нельзя, чем больше технических средств обеспечения транспортной безопасности (ТСОТБ) установлено на объектах транспортной инфраструктуры (ОТИ), тем лучше. Но так ли это?



Роман Фроликов,  
главный инженер проектов отдела  
транспортной безопасности  
и АСУДД ООО «ВТМ дорпроект»

Согласно определениям Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (ФЗ-16), цели обеспечения транспортной безопасности (ОТБ) — устойчивое и безопасное функционирование транспортного комплекса, защита интересов личности, общества и государства в сфере транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства (АНВ).

Как оптимально обеспечить безопасность? Ведь человеческий фактор, который является основополагающим в системе ОТБ, никто не отменял, а это значит, что какие бы системы безопасности не были установлены на ОТИ, вероятность АНВ всегда сохраняется. Это необходимо учитывать при создании систем ОТБ, поскольку технические средства обеспечения транспортной безопасности весьма не дешёвы.

Расскажу об одном эпизоде, ярко иллюстрирующем проблему, о которой идёт речь. При проектировании высокоскоростной железнодорожной магистрали заказчик

выразил желание иметь на объекте самую совершенную и современную систему безопасности. При этом длина участка проектирования составляла 800 км и всему объекту была присвоена первая категория по транспортной безопасности. Суперсистема была запроектирована, но когда посчитали её стоимость, оказалось, что она составляет порядка 10–15 % от стоимости строительства всей магистрали. После этого заказчик изменил своё решение и совместными усилиями, в том числе с помощью коллег из Главгосэкспертизы, удалось найти оптимальный вариант оснащения ТСОТБ проектируемого объекта.

Иными словами, желательно добиться оснащения ОТИ необходимым и достаточным перечнем технических средств, что, в свою очередь, приведёт к существенной экономии бюджета без особого ущерба для обеспечения безопасности. И это вполне реально, но потребуются внести некоторые изменения в действующее Постановление Правительства РФ от 21.12.2020 № 2201 «Об утверждении

требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищённости объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры дорожного хозяйства» (ПП РФ 2201).

### **ПУТИ СНИЖЕНИЯ ЗАТРАТ НА ОСНАЩЕНИЕ ОТИ ТСОТБ**

Согласно ПП РФ 2201, не требуется устанавливать ТСОТБ на ОТИ, включённые в перечень объектов, не подлежащих категорированию в соответствии с приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 28.08.2020 № 331 «Об определении объектов транспортной инфраструктуры, не подлежащих категорированию по видам транспорта» (приказ № 331), что существенно экономит бюджеты субъектов транспортной инфраструктуры (СТИ). Руководствуясь этими документами, можно выделить два пути снижения расходов на оснащение ОТИ ТСОТБ: уточнение перечня ОТИ, не подлежащих категорированию, и уточнение требований по размещению ТСОТБ на ОТИ 1–3-й категорий.

### **УТОЧНЕНИЕ ПЕРЕЧНЯ ОТИ, НЕ ПОДЛЕЖАЩИХ КАТЕГОРИРОВАНИЮ**

Согласно ПП № 2201, не нуждаются в оснащении ТСОТБ такие объекты дорожного хозяйства, как ОТИ, не являющиеся категоризируемыми или отнесённые к 4-й категории, например мостовые сооружения и тоннели до 25 м включительно. Насколько это рационально? Рассмотрим две ситуации.

Первая: на скоростной транспортной автомагистрали с высокой пропускной способностью (например, по 5 полос в каждую сторону) располагается мост длиной до 25 м — ситуация вполне реальная. АНВ в отношении этого моста может привести к серьёзным последствиям, поскольку парализует движение как на самой загруженной магистрали, так и на прилегающих автодорогах. Значительные последствия от АНВ также могут возникнуть, если ОТИ располагается на автодороге хоть и не с таким интенсивным движением, но не имеющей путей объезда.

Другая ситуация, когда на автодороге местного значения совершён АНВ в отношении моста длиной более 25 м. При этом автомобильный поток по этой дороге незначительный и имеются пути объезда, пусть даже длиной более 50 км. Очевидно, что последствия АНВ на этом ОТИ будут значительно меньше, чем в первом случае.

Эти примеры показывают, что длина моста не является приоритетной при причислении его к некатегорируемому ОТИ. Важно учитывать не только ущерб, причинённый непосредственно ОТИ, но и тот, который может быть нанесён участникам дорожного движения, а также другим лицам. Думаю, что длину мостовых сооружений (тоннелей) в целях причисления их к некатегорируемому ОТИ можно увеличить с 25 до 50–70 м (в эту длину вписывается большинство однопролётных мостов). При этом ввести дополнительный критерий для оценки — пропускную способность дороги и наличие путей объезда, в том числе и по дорогам более низкой категории.

Уточнение перечня ОТИ, не подлежащих категорированию, позволит не устанавливать ТСОТБ на ОТИ, риск совершения АНВ в отношении которых либо маловероятен, либо АНВ приведёт к незначительным последствиям.

### **УТОЧНЕНИЕ ТРЕБОВАНИЙ ПО РАЗМЕЩЕНИЮ ТСОТБ НА ОТИ 1–3-Й КАТЕГОРИЙ**

Это позволит сэкономить средства не только на приобретение ТСОТБ, но и снизить расходы на строительство инженерной инфраструктуры, которые, как показывает практика, порой превышают расходы на технические средства.

В соответствии с ПП РФ 2201, на ОТИ 1-й и 2-й категорий требуется выделить и оборудовать отдельные помещения или участки помещений для размещения работников подразделений транспортной безопасности (ПТБ) и временного хранения предметов и вещей, которые запрещены или ограничены для перемещения. Выделение таких помещений на каждом из перечисленных ОТИ нецелесообразно, потому что, кроме строительства помещений для размещения людей, потребуются подвод инженерных сетей, таких как электроснабжение, водопровод и канализация, что в условиях отдалённости ОТИ от населённых пунктов потребует значительных финансовых затрат. Целесообразно было бы предусматривать такие помещения не на каждом ОТИ, а одно на группу ОТИ из расчёта времени реагирования на АНВ. Его значение необходимо определить, исходя из имеющейся практики.

***Желательно добиться оснащения ОТИ необходимым и достаточным перечнем технических средств, что приведёт к экономии бюджета***

Согласно ПП РФ 2201, на ОТИ 1–3-й категорий необходимо создать помещения или участки помещений для управления техническими средствами и силами обеспечения транспортной безопасности (ПУОТБ). Допускается определение единого ПУОТБ для нескольких ОТИ, принадлежащих одному СТИ, но расположенных на одном участке автомобильной дороги. В связи с тем, что для управления техническими средствами и силами обеспечения транспортной безопасности при современном развитии технологий не имеет значения


Кроме того, если проанализировать требования по оснащению техническими средствами ОТИ 1-й и 2-й категорий, видно, что требования, например по видеонаблюдению, для этих категорий одинаковые, что, по моему мнению, для категории 2 излишне. Было бы достаточно на КПП и критических элементах ОТИ 2-й категории ограничиться видеонаблюдением. На практике при реализации требований по видеонаблюдению по сравнению с видеонаблюдением увеличивается количество видеокамер примерно в 2 раза.

Соответственно, увеличиваются серверные и электрические мощности.

Также имеет смысл исключить видеораспознавание на критических элементах ОТИ 2-й категории, так как внешние условия (слабая освещённость в ночное время) не позволят эффективно реализовывать алгоритмы распознавания, а устройство охранного освещения подмостового пространства весьма затратно. Отмечу, что, согласно требованиям законодательства, даже для ОТИ 1-й категории видеораспознавание на критических элементах не требуется.

С учётом сказанного для снижения риска совершения АНВ предлагаю на ОТИ 2-й категории осуществлять видеомониторинг не на периметре технологического сектора зоны транспортной безопасности (ЗТБ), а на всём периметре ЗТБ ОТИ, что не приведёт к большим затратам.

## ВЫВОД

Я обозначил лишь несколько вариантов снижения расходов на оснащение ОТИ ТСОТБ, которые показывают, что сделать это вполне реально, если исходить из рискориентированного подхода. Примеры, приведённые в статье, доказывают, что в условиях, когда средства государственного бюджета нужны для иных целей, можно добиться сокращения расходов на ОТБ ОТИ без ущерба для обеспечения безопасности даже на объектах 1-й и 2-й категорий. 

местонахождение ПУОТБ, а важна только его организационная и техническая составляющая (количество операторов, регламент их работы, используемые программное обеспечение и техника), предлагаю допустить

определение единого ПУОТБ для любого количества ОТИ, без привязки к конкретному участку дороги. А СТИ предоставить право самостоятельно определять принцип организации управления обеспечением транспортной безопасности на принадлежащих ему ОТИ.

Это позволит существенно сэкономить на строительстве и обслуживании пунктов управления ОТБ.

***Реально добиться сокращения расходов на ОТБ ОТИ без ущерба для обеспечения безопасности даже на объектах 1-й и 2-й категорий***

