



Александр Новиков:

«Главная задача — предсказать и предупредить действия нарушителя»

Летом 2019 года правительство РФ выделило почти 40 млрд рублей на оснащение системами безопасности 500 объектов Федерального дорожного агентства (Росавтодор). Одним из ключевых подрядчиков Росавтодора в подобных проектах выступает НТК «Информ-Альянс». Герой этого номера — основатель и генеральный директор компании, полковник запаса Вооруженных сил РФ, кандидат технических наук, член Межведомственной комиссии по обеспечению комплексной безопасности и антитеррористической защищенности объектов повышенного уровня ответственности города Москвы, член Межведомственной комиссии Министерства транспорта Российской Федерации по сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности

Александр Новиков.

Сферу реализации мероприятий обеспечения транспортной безопасности, впрочем, как и строительства транспортных коммуникаций в целом, можно разделить на три уровня значимости: региональный, федеральный и международный.

Можно утверждать, что в нашей стране в наибольшей степени закрывается проблема федерального уровня значимости. Мы связали федеральные округа с центром. Настало время развивать сеть межрегиональных дорог и создавать международные транспортные коридоры.

В 2019 году рынок транспортной безопасности начал расти за счет вовлечения региональных проектов. В предыдущие годы мы работали в основном с заказчиками федерального уровня. Сейчас к нам все чаще обращаются местные органы власти. Наверное, это связано с национальными проектами, которые определил президент, в том числе по развитию автомобильных дорог.

Alexander Novikov, «The main task is to predict and prevent the actions of the violator»

In the summer of 2019, the Russian government allocated almost 40 billion rubles to equip 500 facilities of the Federal Road Agency (Rosavtodor) with security systems. One of the key contractors of Rosavtodor in such projects is NTK "Inform-Alyans". The hero of this issue is the founder and general director of the company, the retired Colonel of the Armed forces of the Russian Federation, candidate of technical sciences, member of the Interdepartmental Commission for Ensuring Integrated Security and Counter-Terrorist Security of Heightened Responsibility Facilities in Moscow, member of the Interdepartmental Commission of the Ministry of Transport Russian Federation for the certification of technical means of ensuring transport safety, Alexander Novikov.



С 2003 года специалисты компании провели оценку уязвимости более 2,5 тыс. объектов транспортной инфраструктуры (ОТИ), подготовили планы обеспечения транспортной безопасности для более чем 1 тыс. ОТИ и проекты оснащения системами безопасности для более чем 200 объектов, в том числе крупных транспортно-пересадочных узлов (ТПУ), оснастили системами безопасности более 30 ОТИ. В активе «Информ-Альянса» авторство более 25 НИР, в частности правительства Москвы и МВД Российской Федерации, направленных на решение проблем обеспечения безопасности.

У субъектов Федерации денег не так много. Но благодаря государственно-частному партнерству на стадии проектирования сейчас с десяток трасс — в основном обходы крупных городов, той же Москвы. Существенную значимость для развития рынка имеют международные проекты, например трансграничный коридор Европа-Западный Китай. Масштабы реализации этих проектов колоссальны с точки зрения их значимости и ресурсоемкости, как, собственно, и их движущая сила для развития регионов страны.

Мне иногда кажется, что на меня смотрят как на человека, который портит вполне себе технологичную картину, созревшую в головах чиновников. Ведь на федеральном уровне не все рационально организовано. Если буквально выполнять для каждого объекта транспортной инфраструктуры в сфере дорожного хозяйства все требования транспортной безопасности, то затраты субъектов транспортной инфраструктуры окажутся колоссальными, а я уверен, что и неподъемными. Просто сложите расходы на обследование и планирование мероприятий, подготовку проектно-сметной документации, закупку технических средств, оснащение, охрану и техническое обслуживание всех ОТИ страны. Для одних только подразделений транспортной безопасности потребуется чуть ли не половина населения России. Я постоянно поднимал этот вопрос на отраслевых конференциях, в докладах и предложениях Росавтодору, пока не понял, что это, кажется, не вписывается в существующую систему.

Надо мыслить по-государственному, вырабатывая механизмы единой концепции государственной политики в области реализации мероприятий ОТБ в сфере дорожного хозяйства, а не разваливать расходы между разными хозяйствующими субъектами. Кто-нибудь знает о существовании такой концепции? Кто-нибудь знает о соответствующих ей принятых механизмах или регламентах? О таких механизмах мы догадываемся только при опубликовании соответствующих тендеров, а они, как мы знаем, у каждого заказчика свои. Единственно правильный в этом отношении, на мой взгляд, путь — системный подход, заключающийся в интеграции и инфраструктурной оптимизации мероприятий ОТБ на всем жизненном цикле. Маленькая, но важная деталь — сначала системный подход, а потом реализация, а не наоборот.

Если совсем коротко и для примера: национальный проект развития автодорог есть, и концепция его сформулирована достаточно ясно с подкреплением финансового и ресурсного обоснования. А что: трудно сформулировать если не национальный, то хотя бы автодорожный проект обеспечения транспортной безопасности ОТИ страны? Совсем нет, и любой специалист в области системного анализа это подтвердит и скажет, как это сделать. Давно пора, мне представляется, принять необходимое управленческое решение.

Сегодня оптимизация управления в лучшем случае включает в себя объединение объектов в рамках участков федеральной трассы. Но этого недостаточно, необходимо интегрировать мероприятия ОТБ в единую систему безопасности не только на участках трасс, но и в целом на сети дорог, включая и региональные дороги. Требования-то общие. Второе направление интеграции — безопасные города и регионы.

Потратив деньги на реализацию объектовых мероприятий ОТБ, уже сейчас некоторые транспортные предприятия закрывают пункты управления ОТБ (ФКУ «Черноморье»). Стало понятно, что создавать ситуационные центры сегодня выгоднее. Ситцентр позволяет сократить количество операторов и сотрудников подразделений транспортной безопасности на местах, расходы на реализацию мероприятий ОТБ. Жаль, ведь это было понятно с самого начала. Только и ситцентры надо создавать при наличии утвержденной концепции в рамках общей государственной идеологии. Иначе увидим очередной виток спирали неэффективной растраты государственных средств.

Мы должны обеспечивать единый подход к безопасности, включая транспортную безопасность автомобильных дорог, находящихся на балансе разных хозяйствующих субъектов. Пока этого не сделано. Что тогда говорить о безопасности транспортно-пересадочных узлов (ТПУ), где переплетены разные интересы и ответственность сразу нескольких отраслей транспорта.

Колоссальные деньги уходят на безопасность ТПУ. Железные дороги, авиация, метрополитен, городской наземный транспорт — и для ТПУ все это, как правило, в одном строительном объеме, где каждый субъект требует свою досмотровую зону, имеет свои требования на территории одного объекта. Не правильнее ли и не проще ли сделать чистой всю территорию ТПУ, что, конечно, будет комфортнее и, уверяю вас, безопаснее для людей? Пока этого не позволяет нормативная документация. Уверен, что ее пора совершенствовать. Ведь даже в Конституцию вносятся объективно оправданные изменения, которые диктует жизнь.

Я человек военный. У нас всегда есть один командир, какие бы рода войск и виды вооруженных сил не участвовали в подготовке и планировании операции.

Так же и здесь, если на ТПУ два вида транспорта, к примеру метрополитен и городской транспорт, старшим на объекте должен быть тот, у кого требования выше — т. е. метрополитен. Фактически для некоторых ТПУ сейчас так и происходит. Но юридически это нигде не закреплено, а во-вторых, этим и ограничивается.

На мой взгляд, за безопасность ТПУ федерального значения должно отвечать Министерство транспорта РФ. А безопасность ТПУ регионального значения — прерогатива местных министерств и комитетов по транспорту.

Они должны принимать системные решения по обеспечению транспортной безопасности ТПУ, назначать предварительную категорию объекта для проектирования, делая это в соответствующем формате и регламенте, выстраивая таким образом фундамент для построения единой системы защиты. Отсутствие ТПУ в перечне ОТИ, на мой взгляд, вносит существенную неопределенность уже на этапе принятия проектных решений.

Органы строительной экспертизы перестали рассматривать проекты без раздела по ТБ. И это правильно. Ранее проектные организации лукавили и подавали на экспертизу проектную документацию на участки дорог или дороги в целом, без учета требований транспортной безопасности в соответствии с известным постановлением правительства РФ от 16 февраля 2008 года № 87 «О составе разделов проектной документации и требованиях к их содержанию». Отдельные ОТИ, мосты и другие сооружения были «защиты» в эту документацию, что не позволяло обнаружить несоответствие требованиям на этапе подачи проекта. Сейчас эта «лазейка» закрыта.

Сертификация в области транспортной безопасности должна быть подкреплена постоянно действующими механизмами контроля состояния и функционирования оборудования ОТБ, которое стоит на объектах. Одно дело — технические характеристики устройства, заложенные производителем, другое — как оборудование функционирует в жизни, совместно с другими техническими средствами.

Мониторинг работоспособности оборудования по безопасности на ОТИ необходимо проводить системно и в реальном масштабе времени, увязывая его результаты с планированием и реализацией других мероприятий ОТБ. Ространснадзор вряд ли сможет контролировать этот вопрос в полной мере старыми методами. Это проблема не надзорная, а функциональная и находится в сфере цифровых технологий.

В этом смысле система контроля работоспособности всех технических и инженерных систем ОТИ не создана. Ранее были выделены деньги, проведены НИР, утвержден ряд протоколов для передачи данных. Но система сбора результатов технического мониторинга и контроля (СС ТМК), в том смысле о котором я говорю, так и не увидела свет.

Очевидно, что связь систем безопасности объекта с СС ТМК должна проходить через систему сбора и обработки информации (ССОИ). Каждая видеокамера не сможет передавать данные в централизованную систему. У нас банально нет таких средств, да и незачем это делать каждому отдельному средству, эта функция должна реализовываться в связке: средство — ССОИ — СС ТМК.

Нормативная база должна следовать за реальностью. С 2007 года, когда вышел Федеральный закон №16-ФЗ «О транспортной безопасности», рынок и технологии ушли далеко вперед. Поэтому появление 270-ФЗ вполне оправданно. Настала очередь скорректировать подзаконные акты.



В 2016 году научно-техническая компания «Информ-Альянс» удостоена Национальной премии «Транспортная безопасность России» за вклад в реализацию системы мер в области обеспечения транспортной безопасности

Вендоры ожидают от отраслевых ассоциаций гораздо большей помощи, чем получают. Многие компании надеются найти здесь новых клиентов. Но нужно здраво понимать, что цель подобных объединений — упорядочение рынка. Ответственные организации имеют право выступать инициатором изменений в нормативную базу — для нас это главный аргумент в них участвовать. Наша компания выступает инициатором многих изменений нормативной базы. Скажу прямо, мы от этого получаем мало дивидендов. Но это соответствует нашей бизнес-концепции и просто интересно. Прежде чем выступать с инициативой, неплохо бы сверить свое видение с позицией людей, принимающих решения в федеральных органах власти. Участие в ассоциациях дает такую возможность.

Лидеры рынка в первую очередь заинтересованы в том, чтобы система регулирования не менялась. Раз они в лидерах — значит, они смогли встроиться в систему. А если смог встроиться и стабильно получаешь прибыль, зачем что-то менять. Из зоны комфорта добровольно никто выходить не спешит. Мы считаем по-другому и уверены, что это правильно.

Большую и яркую для меня часть сознательной жизни я провел в вооруженных силах, в Главном оперативном управлении Генерального штаба. И могу сказать, что важнейшая составная часть обеспечения национальной безопасности — это непрерывная оценка ситуации, заблаговременное планирование и своевременная реализация упреждающих мероприятий обеспечения безопасности. Образно говоря: мы должны знать, с кем имеем дело, на что потенциальный противник способен и даже что намеревается сделать, каковы тенденции. Мы должны заранее спланировать наши действия и при необходимости оперативно реализовать запланированные мероприятия как организационно-технического, так и оперативного характера. Аналогичный подход в обеспечении транспортной безопасности компаниям нашего рынка в полной мере и во многом в главном реализовать не удалось.

Главная задача системы безопасности объекта не обнаружение инцидента, а его предотвращение. Для чего в свое время США и СССР озаботились созданием ядерного оружия? Никто не собирался его полномасштабно применять. Основная задача была не допустить возникновения военных действий (правда, США ядерное оружие все-таки применили). Однако система военного ядерного сдерживания создана

Обеспечение безопасности любого объекта начинается с модели нарушителя и сценариев его действий



и выполняет возложенные на нее задачи, в том числе за счет не только их боевого потенциала, но и эффективной системы управления соответствующих сил и средств. В этом отношении ключевым элементом этой системы является сбор данных и анализ военно-политической обстановки, заблаговременное планирование и своевременное предупреждение об угрозах стране. Глубоко убежден, что тот же самый подход верен и для систем обеспечения транспортной безопасности.

Оборудования на рынке сейчас достаточно. Проблема в его интеллектуализации и управлении. В известной степени решение этой проблемы коснулось только систем видеонаблюдения и, пожалуй, все.

Обеспечение безопасности любого объекта начинается с модели нарушителя и сценариев его действий. Но у нас в технологическом понимании нет ни одного объекта, интеллект которого работал бы с утвержденной моделью нарушителя и позволял бы планировать и управлять реагированием. Дай бог, если я чего-то не знаю. Системы безопасности до прогнозирования действий злоумышленника и планирования мероприятий их предупреждения еще не доросли.

Главная задача отрасли безопасности сегодня — создать такую платформу, которая могла бы предупреждать действия нарушителя.

Датчики, в том числе камеры, должны в режиме реального времени сообщать о действиях нарушителя и строить план его возможных дальнейших действий. Например, пофантазируем: остановился автомобиль на подъезде к мосту — признак развертывания того или иного сценария. Система сообщает, что могут быть реализованы 90 возможных сценариев действий нарушителя. Вышел человек и пошел в сторону моста — 10 сценариев. Пошел под мост — 2 сценария. Каждому сценарию действий нарушителя должен соответствовать план действий сил и средств обеспечения транспортной безопасности. Это и есть один из ключевых инструментов интеллектуальной системы ОТБ.

Формулирование моделей нарушителя — задача компетентных органов, в том числе ФСБ. Имея оперативную информацию, что готовится террористический акт, они должны рассылать планы возможных действий нарушителя по объектам.

Допустим, есть информация, что готовится теракт в одном из аэропортов, служба безопасности объекта через оперативные органы должна получить данные, кто может быть террористом — пилот это или пассажир, или вообще механик, который обслуживает самолет. Сейчас мы имеем ровно обратную ситуацию. Техническая система безопасности работает сама по себе, ПТБ сами по себе, федеральные органы сами по себе. Нет никакой связи между ними в том смысле, в каком это понимается при наличии единой автоматизированной системы. Ситуацию могло бы исправить появление специальной цифровой платформы при соблюдении требований защиты информации от утечки.

Мы сделали свое ПО, которое позволяет частично решать указанные задачи. Интеграционная платформа на любом объекте транспортной безопасности должна получать информацию от всех систем на объекте, причем разнородных и мультибрендовых. Она должна хранить планы возможных действий и взаимодействовать с «Безопасным регионом».

Мы выдаем информацию в «Безопасный регион», только она там не востребована. Часто проекты транспортной безопасности в контексте «Безопасного региона» курируют региональные департаменты информатизации. Они, как правило, сосредоточены на выполнении требований к системам видеонаблюдения. Задаешь вопрос: «А где комплексная безопасность?» Отвечают: «А я связист».

Представляется, что логика создания «интегрированных систем, ориентированных только на работу с карточками происшествий», изначально не обеспечивает решение главной задачи системы безопасности. Некоторые интеграционные платформы выдают во внешний мир только карточку происшествия. Карточка — это бюрократический механизм расследования и поиска виновного. Не в этом заключается смысл создания системы безопасности. Датчик сработал — карточку завели, теперь давайте разбираться. Любая автоматизация предполагает не только автоматизацию существующего документооборота, но и его изменение коренным образом, в данном случае, если целью является не поиск виновных, а предотвращение события, то роль карточки вторична.

Мы одними из первых освоили анализ и интерпретацию данных в контексте обеспечения безопасности. В 2005 году наша компания выиграла тендер на создание системы безопасности Панфиловского района Зеленограда. В ходе реализации проекта мы создали ситуационный центр с базой данных, куда стекалась информация от территориальных органов МВД, ФСБ, МЧС, органов городского хозяйства и управления и т. д. Согласовали несколько десятков соответствующих регламентов. В штат был введен аналитик, и к полученной базе данных мы применили технологию корреляционного анализа. В частности, анализ показал, что в одном из микрорайонов уровень преступности резко снизился из-за того, что этот микрорайон оснастили новыми светодиодными фонарями. В скором времени работа штаба ОВД, управы и префектуры потребовала регулярного представления наших аналитических справок. Правда, через несколько лет центр безопасности закрыли, бюджет города перестал выделять деньги на то, что не укладывалось в общую концепцию системы безопасности. А она требовала сотен и тысяч видеочкамер. Мое глубокое убеждение, что реализацией и внедрением систем безопасности должны управлять профильные органы региональной безопасности государственной исполнительной власти, а не департаменты информационных технологий и связи.

Если брать сектор, связанный с Росавтодором, то все платежи выполняются корректно. Не то что в проектировании, где деньги, как правило, вовремя не



Мы выдаем информацию в «Безопасный регион», только она там не востребована

приходят. Например, за выполненный недавно проект транспортно-пересадочного узла мы до сих пор денег не получили, хотя есть положительное заключение экспертизы. Крупнейший оснащенный нами автовокзал уже ввели в строй, но до сих пор не заплатили всех денег.

Мы реализуем проекты в разных отраслях. Пока проблему неплатежей со стороны заказчиков нам решать удастся тем, что мы «перекрываемся» деньгами из другого источника. Ну и объемы у нас не сумасшедшие. Огромных проектов мы не ведем, тяжелых с точки зрения финансирования. Максимальный оборот — 400–500 млн рублей. Некоторые крупные компании подвело то, что они вели несколько капиталоемких проектов, и все эти проекты одновременно рухнули.



В Хабаровском крае было проведено оснащение моста через реку Амур инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности

Обращение в суд — исключительная мера. Обычно в суд мы обращаемся, если понимаем, что подходит срок, после которого эти инстанции не примут у нас иск. Срок актуальности в РФ — три года.

Многие компании-должники специально банкротятся. У меня есть четыре таких контрагента, например ID Systems. Я считаю непорядочным их поведение. Бывают разные ситуации, но всегда можно договориться о каких-то способах решения проблемы. А путь формального банкротства — это «концы в воду». Так на рынке работать нельзя. На мой взгляд, решение этой проблемы зачастую в переводе меры ответственности из административной в уголовную.

Компания на рынке безопасности комфортно себя чувствовать не будет никогда. Мы работаем на нем уже почти 20 лет. Но и сейчас 24 часа в сутки приходится анализировать ситуацию на рынке и собственную работу, исправлять недостатки, строить и реализовывать планы. Проблемы и вызовы возникают постоянно, совершенно новые, откуда не ждали. В этом смысле никогда не будет комфортно.