



ЦЕНТР КОМПЕТЕНЦИИ ПО СИСТЕМАМ ПЕРИМЕТРАЛЬНОЙ СИГНАЛИЗАЦИИ

КОМПАНИЯ «ПЕНТАКОН» НЕДАВНО ОТКРЫЛА В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ В СПЕЦИАЛЬНО ПОСТРОЕННОМ ДЛЯ ЭТОЙ ЦЕЛИ ЗДАНИИ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ ЦЕНТР КОМПЕТЕНЦИИ ПО СИСТЕМАМ ПЕРИМЕТРАЛЬНОЙ СИГНАЛИЗАЦИИ.



Виктор КРЫЛОВ,
президент корпорации «ПЕНТАКОН»,
доцент, кандидат технических наук

Основная объективная причина создания такого центра заключается в том, что системы защиты периметра, особенно периметра большой длины (как это имеет место в случае аэропортов) – наиболее сложная в осуществлении часть комплексной системы безопасности (КСБ). Ключевым и системообразующим элементом КСБ является система периметральной сигнализации (СПС), от качества работы которой в первую очередь зависит эффективность охраны объекта, аэропорта.

АКТУАЛЬНАЯ ЗАДАЧА

Насколько нетривиальна задача правильного выбора СПС, можно судить по следующим публикациям:

■ «Вероятность ошибок – главный фактор при выборе системы пери-

метральной сигнализации», рассматривающая факторы, влияющие на величины вероятностей ложного срабатывания и пропуска целей (www.cctv.ru/01.pdf). Из нее становится понятным влияние принятой в системе методики обнаружения проникновения на величины вероятности ошибок.

■ «Защита периметра объекта. Что полезно знать руководителю» (www.cctv.ru/02.pdf). В статье рассматриваются основные факторы, которые влияют на выбор СПС, ее монтаж, требования к интеграции и в целом на конечный результат. Данная статья адресована в первую очередь руководителям, ответственным за безопасность аэропортов.

■ «Достоверность работы системы периметральной сигнализации» (www.cctv.ru/03.pdf).

ГЛАВНЫЕ ЗАДАЧИ ЦЕНТРА:

- Проведение объективного и сравнительного анализа характеристик представленных на российском рынке периметральных систем.
- Формирование методик и критериев, которыми следует руководствоваться при выборе систем защиты периметра.
- Разработка методик проектирования и моделирования работы комплексных систем безопасности.
- Проведение независимой экспертизы проектных решений.
- Консультации, обучение, ликвидация технической безграмотности заказчика и проектировщика.
- Разработка и производство комплексной системы безопасности «СТРАТУМ».
- Внедрение лучших российских и мировых достижений в КСБ «СТРАТУМ».



ПЕНТАКОН
КОРПОРАЦИЯ

ООО «Пентакон»
190000, г. Санкт-Петербург,
ул. Красного курсанта, 25, лит. Д
Тел.: (812) 633-04-33, факс: (812)
633-04-37
E-mail: office@cctv.ru
www.cctv.ru
stratumsys.ru
стратум.рф



■ «О работоспособности систем периметральной сигнализации» (www.cctv.ru/04.pdf).

В статьях обсуждается, насколько работоспособны построенные сегодня немногочисленные СПС, каким путем можно оценить их работоспособность и почему многие из них сегодня банально не выполняют своих функций (светящиеся лампочки и экраны не в счет).

Но СПС, хотя и ключевая, но не единственная система в КСБ: необходима эффективная ее интеграция с ТВ и другими системами. Об этом статьи «СТРАТУМ» – интегрированная система охраны периметра нового поколения» (www.cctv.ru/05.pdf), «СТРАТУМ» – интегрированная система охраны протяженного периметра» (www.cctv.ru/06.pdf) и «Система охраны периметра «СТРАТУМ» для объек-

тов транспортной инфраструктуры» (www.cctv.ru/07.pdf).

В ПРЕДДВЕРИИ ЧМ-2018

Для кого создан Научно-технический центр «ПЕНТАКОН»? Объективно он нужен широкому кругу специалистов: проектировщикам, заказчикам, сотрудникам САБ, Минтранса и др. Нужен как для проведения независимых экспертиз, так и для повышения квалификации. Нужен потому, что сегодня ТСО защиты периметра в большинстве российских аэропортов вообще отсутствуют, а немногочисленные имеющиеся СПС работают лишь условно (подробнее см. статью «Проблемы защиты периметра российского аэропорта» (www.cctv.ru/08.pdf)).

И это обстоятельство очень тревожит, особенно в преддверии ЧМ-2018.

Тем более, что уже есть прецедент: всем памятна недавняя катастрофа с российским А321 в Египте. По мнению высокопоставленных чиновников в российских госструктурах, катастрофа самолета стала следствием того, что к борту Airbus A321 **до взлета** были допущены посторонние лица.

КОМУ НУЖНА РАБОТАЮЩАЯ СПС?

К сожалению, сегодня мотивированность к созданию работающих (хотя бы) СПС просматривается только у руководителей и собственников аэропортов (ст. 238.1 ч. 3: до 10 лет), а также у сотрудников САБ (ст. 263.1 п. 4: от 4 до 8 лет) – вспомним действия СКР в отношении сотрудников аэропорта Домодедово.

То, что ответственность действительно только на них, следует из официального ответа Минтранса: «Применение в целях обеспечения транспортной безопасности современных СПС... не может быть недооценено. Вместе с тем Минтранс... не наделен функциями по определению возможности использования СПС». И далее: «Следовательно, определение состава технических средств обеспечения транспортной безопасности, оснащение ими объектов транспортной инфраструктуры... осуществляется субъектами транспортной инфраструктуры...» То, что при этом в реальности решения по «определению» и «оснащению» принимают совсем другие люди, а вовсе не отвечающие за это руководители аэропортов и сотрудники САБ, видимо, никого ни в Минтрансе, ни в Росавиации не смущает.

Не приходится рассчитывать специалистам САБ и на помощь Ространснадзора, поскольку он (цитирую официальный ответ) «не вправе предъявлять дополнительные... требования, в том числе к способам монтажа и характеристикам технических систем охраны». Словом, установил Ространснадзор, что СПС есть, а работает она или нет – не его ума дело.

Таким образом, уважаемые специалисты САБ и руководители аэропортов, получается в очередной раз, что «спасение утопающих – дело рук самих утопающих». Поэтому ждем вас в нашем центре, где вам помогут компетентно разобраться во всех проблемах, как систем защиты периметра, так и в целом КСБ.

Ждем также специалистов, которые работают по защите периметра в других отраслях, заинтересованных в том, чтобы делать свою работу качественно. 

