



**ПРОБЛЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ НА ТРАНСПОРТЕ**  
**PROBLEMS ENSURING TRANSPORT SAFETY**

**УДК 65.011**

**Ашуров Сайёд Абдукаюмович** – ассистент кафедры автомобиля и управление на транспорте политехнического института таджикского технического университета имени академика М.С. Осими

**Ashurov Sayyod Abdukayumovich** - Assistant of the Department of Automobiles and Transport Management of the Polytechnic Institute of the Tajik Technical University named after academician M.S. Osimi

**Аннотация.** В статье рассматриваются вопросы безопасности на транспорте, и на терминалах, которые могут быть либо целью терроризма, либо вектором для ведения незаконной деятельности, либо даже формой войны.

**Annotation.** The article examines the issues of security in transport and at terminals, which can be either a target of terrorism, or a vector for conducting illegal activities, or even a form of war.

**Ключевые слова:** безопасность, терминал, транспортная безопасность, перевозка, дорожно-транспортной происшествие.

**Key words:** safety, terminal, transport safety, transportation, road traffic accident.

Хотя вопросы безопасности волновали планировщиков и менеджеров транспорта в течение многих лет, только недавно физическая безопасность стала первостепенной проблемой. При этом необходимо предусмотреть важный нюанс между преступной деятельностью и терроризмом. Хотя оба стремятся

использовать недостатки безопасности транспорта, они делают это по совершенно разным причинам. Терроризм - это символическая деятельность, направленная на поиск форм разрушения и разрушения для принуждения к политической, идеологической или религиозной повестке дня. В этом контексте главным объектом внимания является транспорт.

Терминалы как места, где собираются и рассредоточиваются пассажиры и грузы, вызывают особую озабоченность по поводу безопасности. Поскольку железнодорожные вокзалы и аэропорты являются одними из самых густонаселенных мест в мире, борьба с массовыми беспорядками и безопасность долгое время были проблемами, которые волновали менеджеров. Доступ контролируется, а движения направляются по путям, обеспечивающим безопасный доступ к платформам и воротам и обратно. В сфере грузоперевозок проблемы безопасности были сосредоточены в двух областях: безопасность рабочих и воровство. Традиционно грузовые терминалы были опасными рабочими местами. Когда тяжелые грузы перемещались по дворам и загружались на автомобили с помощью больших мобильных машин или вручную, аварии носили систематический характер. За прошедшие годы были достигнуты значительные улучшения благодаря обучению рабочих и лучшей организации операций, но грузовые терминалы по-прежнему являются сравнительно опасными. Проблема краж является одной из самых серьезных проблем, с которыми сталкиваются все типы грузовых терминалов, особенно там, где обрабатываются дорогостоящие товары. Доки особенно считались местом, где организованная преступность установила контроль над местными профсоюзами. С годами доступ к грузовым терминалам все больше ограничивался, а размещение сотрудников службы безопасности в некоторой степени помогло контролировать кражи.

Наиболее заметной новой формой угрозы безопасности является кибербезопасность, к которым особенно уязвимы транспортные инфраструктуры и организации. Рост использования информационных технологий и связанных с ними сетей открыл новые формы уязвимости,

поскольку к системам контроля и управления можно получить удаленный доступ. Это привело к появлению сложных взаимосвязанных корпоративных информационных сетей, которые можно взломать и взломать.

Дорожный травматизм является одной из важнейших медико-социальных проблем современности не только для Таджикистана, но и для многих других стран мира. Ежегодно на планете в результате дорожно-транспортных происшествий (ДТП) погибает свыше 1,2 млн чел. и от 20 до 50 млн жителей планеты получают в ДТП различные травмы. Большинство из них – молодые люди в возрасте от 15 до 30 лет [1]. На современном этапе развития Республики Таджикистан автомобильный транспорт занимает доминирующее место в единой транспортной системе республики, на его долю приходится более 95% объема перевозок грузов и пассажиров. Вместе с тем развитие автомобильного транспорта в республике сопровождается ДТП [2]: на территории Таджикистана ежегодно погибает более 447 чел. [3], причем в ДТП попадают в основном люди трудоспособного возраста. Кроме того, ежегодно гибнут и становятся инвалидами дети, которые являются будущим любой страны.

Анализ состояния безопасности дорожного движения в Таджикистане показывает, что происходящие на протяжении нескольких последних лет изменения, в том числе снижение основных показателей аварийности, не оказало существенного влияния на изменение тенденции социально-экономических потерь от ДТП. Значение показателей, характеризующих уровень дорожно-транспортной аварийности в Таджикистане, продолжает оставаться высоким.

Дорожно-транспортный травматизм и аварийность на дорогах связаны со многими объективными факторами: нарастающей диспропорцией между количеством ТС и не рассчитанной на современную интенсивность движения дорожной сетью, ростом автомобилизации населения, улучшением скоростных качеств автомобилей. Однако ведущим фактором в системе «водитель – автомобиль – дорога – среда» в генезе автодорожного происшествия является субъективный фактор – человек, его здоровье и психофизиологическое состояние. Будь это пешеход, пассажир, велосипедист или водитель – основной

причиной происшествий является низкая дисциплина участников дорожного движения.

Поэтому основой всех профилактических мероприятий по снижению уровня дорожно-транспортного травматизма является выработка внутренней дисциплины безопасного поведения всех участников движения [4].

В целях повышения эффективности подготовки водителей со стороны народного образования и науки, Министерства внутренних дел, а также здравоохранения Республики Таджикистан целесообразно рассмотреть вопрос оценки и контроля психологических и психофизиологических качеств будущих водителей автотранспортных средств. При этом необходимо определить содержание, организацию и порядок проведения психофизиологического освидетельствования кандидатов в водители и водителей транспортных средств, описать процедуры обследования для выявления психологических портретов водителей разных психотипов, нормативы их профессионально значимых показателей и технологию принятия решения о профессиональном допуске водителя.

Необходимо также совершенствовать всю систему подготовки (переподготовки) водителей автотранспортных средств: определить и разработать образовательные программы подготовки водителей автотранспортных средств с учетом психологических и психофизиологических качеств будущих водителей. С учетом этого фактора система профилактики ДТП должна быть нацелена на организацию деятельности, которая способствует обеспечению безопасности дорожного движения. Необходим широкий спектр конкретных мер по совершенствованию законодательной базы в области безопасности дорожного движения, проектированию, созданию и обеспечению эффективно функционирующей транспортной системы с заданными параметрами безопасности дорожного движения, развитию дорожной инфраструктуры, производству более безопасных автотранспортных средств, обеспечению высокого образовательного и культурного уровня всех участников дорожного движения, воспитанию чувства дисциплины и ответственности у

каждого участника дорожного движения, улучшению оснащения медицинской базы по оказанию первой помощи потерпевшим в ДТП [5, 6].

Повышенная защита от кражи и перенаправления груза с сокращением прямых потерь (груз, а иногда и транспортных средств) и косвенных затрат (например, более высокие страховые взносы).

Повышенная защита от незаконной перевозки пассажиров и товаров, таких как подделки, наркотики и оружие, а также людей. Повышенное доверие к информационным системам, поддерживающим сложные транзакции, связанные с транспортной деятельностью. Сниженный риск уклонения от уплаты пошлин и налогов. Повышение доверия к международной торговой системе со стороны текущих и потенциальных грузоотправителей. Улучшенный процесс проверки (стоимость и время) и упрощенные процедуры.

Тем не менее, несмотря на качественные преимущества, установка и реализация мер безопасности требует затрат, которые должны нести грузоотправители, а в конечном итоге потребители или пассажиры. Было подсчитано, что увеличение затрат на международную торговлю на 1% вызовет сокращение торговых потоков в диапазоне от 2 до 3%. Таким образом, меры безопасности могут увеличить общие затраты на 1–3%, что отрицательно скажется на международной торговле. Кроме того, воздействие не принимается единообразно, поскольку развивающиеся страны, особенно страны с экспортной ориентацией, как правило, имеют более высокие транспортные расходы. Поэтому главная цель - обеспечить соблюдение мер безопасности наиболее экономичным способом.

Аэропорты были в центре внимания безопасности на протяжении многих десятилетий. Самолеты с высокими доминантами вышли на первый план в 1970-х годах, когда террористические группы на Ближнем Востоке воспользовались отсутствием безопасности, чтобы конфисковать самолеты с целью получения выкупа и огласки. Беженцы, спасающиеся от диктатуры, также сочли захват самолетов возможным путем к свободе. В ответ на это авиационная отрасль и международный регулирующий орган ИКАО установили процедуры проверки

пассажиров и багажа. Этот процесс, похоже, сработал, по крайней мере, в краткосрочной перспективе, благодаря сокращению количества угонов.

Рост пассажиропотока и развитие узловых и спицевых сетей значительно усложнили процесс обеспечения безопасности. Были широкие различия в эффективности досмотра пассажиров в различных аэропортах, а также потому, что пассажиры были разгромлены концентраторами, число транзитных пассажиров через узловые аэропорты значительно выросло. Высказывались опасения, но затраты на улучшение проверки и необходимость обрабатывать все большее количество пассажиров и поддерживать расписание рейсов заставили большинство перевозчиков выступить против ужесточения мер безопасности.

Обеспечение безопасности включает в себя множество шагов, от ограничения доступа к объектам аэропорта, укрепления кабины экипажа, составления списков запрещенных для полетов до более тщательного досмотра пассажиров и их багажа. Проверка включает в себя ограничения на то, что можно лично перевозить в самолетах, например гели и жидкости. Для иностранных граждан при досмотре используется биометрическая идентификация, которая в настоящее время включает проверку отпечатков пальцев, но в будущем может включать сканирование сетчатки глаза и распознавание образов лица.

Была представлена новая система - компьютерная система предварительного досмотра пассажиров. При бронировании билетов от путешественников требовалась дополнительная личная информация, которая используется для оценки рисков для каждого пассажира. Пассажиры, относящиеся к группе повышенного риска, были дополнительно проверены. Однако в 2004 году эта программа была отменена, в основном из-за того, что она создавала слишком много ложных срабатываний на уровне 98%.

Для дальнейшего изучения процедур проверки, программы проверенных путешественников были введены, и в которых лица, добровольно предоставившие такую информацию, как снятие отпечатков пальцев и проверка биографических данных, могут пройти ускоренную процедуру безопасности.

Существенным фактором стал досмотр пассажиров с наймом и обучением персонала, приобретением улучшенных досмотровых машин и изменением процедур безопасности в аэропортах. Кроме того, были изменены конструкция и эксплуатация самолета, в том числе введены усиленные двери кабины. Эти меры также повлияли на пассажирооборот, который, по оценкам, снизился на 5% из-за мер безопасности. Клиринговая безопасность стала наиболее важным источником задержек в процессе посадки пассажиров.

Безопасность в грузовой отрасли всегда была серьезной проблемой. Незаконные иммигранты, контрабанда наркотиков, уклонение от уплаты таможенных пошлин, пиратство и использование нестандартных судов (повышенная склонность к авариям) были одними из наиболее серьезных проблем. В свете появления глобальных цепочек поставок акцент на безопасности грузовых перевозок постепенно смещается в сторону более всеобъемлющего, но комплексного подхода.

Большое количество портов, обширный флот международных морских перевозок и ассортимент товаров, перевозимых на судах, а также сложность обнаружения сделали проблему безопасности при транспортировке чрезвычайно трудной для решения. В случае портов уязвимостью (несанкционированный доступ к грузам и объектам) можно использовать как на суше, так и на море. Контейнер, который в значительной степени способствовал глобализации, чрезвычайно затрудняет идентификацию незаконных и опасных грузов. В отсутствие сканеров, которые могут сканировать всю коробку, ручная проверка становится трудоемкой и практически невыполнимой задачей с учетом больших объемов. Концентрация усугубляет проблему, поскольку требуется обрабатывать большое количество контейнеров с минимальными задержками и неудобствами.

### **Список использованной литературы**

1. Корякин В. М. О соотношении понятия "транспортная безопасность" со смежными понятиями в области безопасности на транспорте // Транспортное право и безопасность. – 2017. – №. 11. – С. 26-32.

2. Скороходов Д. А., Стариченков А. Л. Актуальные проблемы совершенствования системы управления безопасностью железнодорожного транспорта //Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике. – 2009. – №. 1 (20).
3. Тохиров Т. И. Принципиальное положение автотранспортной системы региона в условиях рыночной экономики (Таджикистан) //Финансовый бизнес. – 2017. – №. 1. – С. 61-66.
4. Тохиров Т. И. Основные функциональные составляющие экономической безопасности автотранспортных предприятий //Бюллетень транспортной информации. – 2014. – №. 5. – С. 22-24.
5. Тохиров Т. И. Классификация угроз технологической составляющей экономической безопасности предприятий автомобильного транспорта //Международный журнал прикладных наук и технологий Integral. – 2021. – №. 1.
6. Статный В. М. Основы профайлинга в обеспечении безопасности на транспорте: технология и учебная дисциплина //Психология и право. – 2013. – Т. 3. – №. 2.
7. Татарников В. Г., Никитин Ю. П. Проблемы уголовно-правовой охраны безопасности на транспорте //Евразийский юридический журнал. – 2018. – №. 8. – С. 232-235.
8. Духно Н. А. Безопасность и уровни опасности на транспорте //Транспортное право и безопасность. – 2018. – №. 4. – С. 9-22.

#### **List of used literature**

1. Koryakin VM On the relationship between the concept of "transport security" and related concepts in the field of transport security // Transport law and security. - 2017. - No. 11. - S. 26-32.
2. Skorokhodov DA, Starichenkov AL Actual problems of improving the safety management system of railway transport // Transport of the Russian Federation. A journal about science, practice, economics. - 2009. - No. 1 (20).

3. Tokhirov TI Fundamental position of the region's motor transport system in a market economy (Tajikistan) // Financial business. - 2017. - No. 1. - S. 61-66.
4. Tokhirov TI The main functional components of the economic safety of motor transport enterprises // Bulletin of transport information. - 2014. - No. 5. - S. 22-24.
5. Tokhirov TI Classification of threats to the technological component of the economic security of road transport enterprises // International Journal of Applied Sciences and Technologies Integral. - 2021. - No. one.
6. Statny VM Fundamentals of profiling in ensuring transport safety: technology and educational discipline // Psychology and law. - 2013. - T. 3. - No. 2.
7. Tatarnikov VG, Nikitin Yu. P. Problems of criminal law protection of transport safety // Eurasian legal journal. - 2018. - No. 8. - S. 232-235.
8. Dukhno NA Safety and hazard levels in transport // Transport law and safety. - 2018. - No. 4. - S. 9-22.