

Четыре дня для комплексной безопасности: Консорциум «Кодекс» анонсировал программу «Недели безопасности – 2026»

16.09.2026



С 29 сентября по 2 октября 2026 года Консорциум «Кодекс» проводит конференцию «Неделя безопасности – 2026» — важное отраслевое событие, посвященное защите предприятия на всех уровнях: от стратегического до информационного. Пока регуляторы ужесточают требования, а ландшафт угроз усложняется, бизнес ищет не просто информацию, а готовые алгоритмы защиты. Именно эту задачу сфокусированно решает конференция — не обзорная лекция, а четырехдневная проектная сессия, где правовые нормы превращают в реальные цифровые и управленческие решения для предприятий.

Что вас ждет в программе

Ведущие эксперты отрасли разберут актуальные изменения в законодательстве. Но главное — покажут, как эти нормы встроить в работающую систему безопасности. В программе только то, что применимо на практике прямо сейчас:

- **Нормативная база.** Только актуальные требования, которые действуют сегодня.
- **Практические алгоритмы.** Как перевести требования законов в живые регламенты, инструкции и чек-листы для сотрудников.
- **Решения ваших ежедневных задач.** Ответы на вопросы, с которыми вы сталкиваетесь каждый день.
- **Живой диалог.** Возможность в прямом эфире спросить у экспертов и коллег, которые уже внедрили эти решения, и избежать чужих ошибок.

Маршрут по дням: четыре трека комплексной защиты

Каждый день конференции — отдельное направление безопасности. Выбирайте самое острое для вашей компании или проходите всю программу, чтобы собрать систему целиком.

29 сентября. Противодействие БПЛА на предприятии: правовые и технические решения

День объединяет темы ГО и ЧС, пожарной безопасности, экологии, охраны труда и эксплуатации зданий.

Секция: «Противодействие БПЛА на предприятии: правовые и технические решения».

Формат: Секция пройдет гибридно — на площадке Санкт-Петербургской торгово-промышленной палаты и онлайн. Для очного участия необходима регистрация на сайте конференции.

30 сентября. Обучение по ОТ, обновления СОУТ, ЭДО с Ростехнадзором и новые правила по отходам

Экология, охрана труда и промышленная безопасность — в фокусе ближайших регуляторных изменений.

Секция: «Обучение по ОТ, обновления СОУТ, ЭДО с Ростехнадзором и новые правила по отходам».

Вы получите четкий план действий, чтобы подойти к новым датам без штрафов и авралов.

1 октября. Сварка на ОПО, эксплуатация зданий, пожарные системы: новые нормы и практика применения

Пожарная безопасность, промышленная безопасность и эксплуатация зданий — разбираем, как меняются правила для сооружений и опасных производственных объектов.

Секция: «Сварка на ОПО, эксплуатация зданий, пожарные системы: новые нормы и практика применения».

2 октября. Когда промышленная безопасность встречается с киберугрозами

Финал конференции — о том, почему информационная безопасность больше не отдельный IT-контур, а неотъемлемая часть защиты производства.

Секция: «Информационная безопасность как часть промышленной безопасности предприятия».

«Техэксперт» не первый год собирает профессионалов, для которых безопасность — не формальность, а конкурентное преимущество. Эта профессиональная среда доказала свою эффективность. Присоединяйтесь, чтобы оставаться в курсе ключевых изменений отрасли.

Вы можете выбрать то, что актуально именно для вашей компании, или пройти всю программу, чтобы получить системное видение. Формат участия: онлайн. Посещение конференции бесплатное, но требует предварительной [регистрации на официальном сайте](#)

Не упустите возможность получить важную информацию об изменениях в вашей профессиональной сфере деятельности и повысить уровень знаний!

Знаете ли вы

Обновлённая Стратегия развития автопрома до 2035 года: ставка на унификацию и технологическую независимость

Правительство РФ актуализировало Стратегию развития автомобильной промышленности до 2035 года. Ключевые целевые ориентиры документа — выпуск не менее 2,8 млн транспортных средств в год и увеличение доли отечественных автомобилей на внутреннем рынке до 80%. Одновременно Стратегия усиливает акцент на технологической независимости, углублении локализации, унификации платформ и компонентной базы и развитии собственных инженерных компетенций.

Таким образом, речь идёт не только о восстановлении объёмов производства. Как отметил Первый заместитель Председателя Правительства РФ Денис Мантуров, отрасль переходит к следующему этапу — повышению эффективности, технологической независимости и конкурентоспособности.

Одним из ключевых инструментов достижения целевых показателей Стратегия определяет максимальную загрузку сформированных производственных мощностей и укрупнение серий. В этой модели унификация платформ и компонентной базы становится непосредственно связана с экономикой производства.

Чем шире применение унифицированных решений, тем на большем количестве моделей и, по возможности, у нескольких производителей может использоваться одна технологическая и компонентная основа. Именно такой подход заложен в сформулированный в Стратегии принцип «сквозной унификации».

По словам Дениса Мантурова, общие узлы и решения предполагается использовать на различных моделях и по возможности у нескольких производителей. При этом унификация должна опираться на суверенную технологическую базу.

Это означает, что задача унификации рассматривается не как стандартизация отдельных деталей, а как более широкий процесс формирования совместимой архитектуры автомобильного производства.

Стратегия относит к стандартизированной компонентной базе и технологиям совокупность основных конструктивных решений — силовые установки, кузовные элементы, точки крепления основных узлов и агрегатов, автомобильные компоненты, программное обеспечение транспортного средства и технологии производства. Их унификация должна обеспечивать возможность выпуска транспортных средств различных моделей на общей технологической основе.

Отдельный блок обновлённой Стратегии посвящён развитию автокомпонентной отрасли.

Здесь задача сформулирована двояко: с одной стороны, необходимо обеспечить экономически эффективное производство за счёт унификации компонентной базы, с другой — сформировать предложение компонентов, достаточное для потребностей российских автопроизводителей с учётом обязательств по углублению локализации.

Таким образом, компонентная база рассматривается непосредственно в контексте масштабирования автомобильного производства. Недостаточно локализовать отдельные позиции: компоненты должны быть доступны в объёмах, конфигурациях и технических характеристиках, соответствующих производственным потребностям автопроизводителей.

Аналитически это означает следующее: при переходе к более крупным сериям и унифицированным платформам требования к компонентной отрасли становятся системными. Компонент должен быть не только локализован, но и пригоден для применения в нескольких производственных программах, если такая унификация предусмотрена конструкцией автомобиля.

Одновременно Стратегия связывает углубление локализации с развитием собственной инженерной и технологической базы.

Денис Мантуров подчёркивает необходимость того, чтобы российские компании контролировали ключевые разработки и конструкторскую документацию, развивали собственные инженерные центры и сохраняли возможность самостоятельно изменять платформы и компонентные решения.

Это расширяет само содержание понятия технологической независимости.

В рамках обозначенного подхода она включает не только наличие отечественного производства, но и способность управлять технологическими решениями: от разработки и конструкторской документации до изменения платформ и отдельных компонентов.

Поэтому развитие собственных инженерных компетенций становится отдельным направлением промышленной политики. Производственная локализация без соответствующей инженерной базы не решает задачу контроля над технологическим развитием продукта.

Отдельную роль Стратегия отводит инструментам технического регулирования, прежде всего разработке и актуализации ГОСТов.

Их задача — формировать единые технические требования к продукции и производственным процессам с учётом развития новых технологий и компонентной базы. В контексте унификации это создаёт нормативную основу для применения единых технических

решений.

Фонд документов по стандартизации в автомобильной промышленности насчитывает несколько сотен документов. В 2026 году ведётся разработка более 40 документов, включая документы по системам, узлам и агрегатам автомобилей, электрооборудованию, интеллектуальным транспортным системам и другим направлениям. Часть разработанных документов уже получила статус ГОСТов.

Таким образом, стандартизация становится одним из элементов технологической инфраструктуры отрасли. Она должна обеспечивать актуальность технических требований по мере изменения конструкции транспортных средств, компонентной базы и производственных технологий.

Обновлённая Стратегия отдельно выделяет перспективные направления — электромобили, гибридные автомобили и высокоавтоматизированные транспортные средства.

Для этих сегментов особенно значимы вопросы электрооборудования, программного обеспечения и интеллектуальных транспортных систем. Поэтому их появление в перечне направлений стандартизации соответствует общей логике документа: развитие новых технологий должно сопровождаться формированием соответствующих технических требований и компонентной базы.

В результате унификация распространяется не только на традиционные конструктивные элементы автомобиля. В определении Стратегии она включает также программное обеспечение и технологии производства.

Это принципиальный момент: технологическая архитектура современного автомобиля рассматривается как совокупность взаимосвязанных компонентов, программных решений и производственных процессов.

Обновлённый документ формирует несколько взаимосвязанных контуров развития.

Первый — масштаб производства: к 2035 году выпуск должен составлять не менее 2,8 млн транспортных средств в год.

Второй — структура внутреннего рынка: доля отечественных автомобилей должна достигнуть 80%.

Третий — локализация: необходимо расширять отечественную компонентную базу с учётом обязательств по углублению локализации.

Четвёртый — технологическая независимость: российские компании должны развивать собственные инженерные компетенции, контролировать ключевые разработки и конструкторскую документацию и иметь возможность самостоятельно изменять платформы и компонентные решения.

Пятый — унификация и стандартизация: общие платформенные, компонентные и технологические решения должны использоваться шире, а единые технические требования — закрепляться и актуализироваться через систему стандартизации.

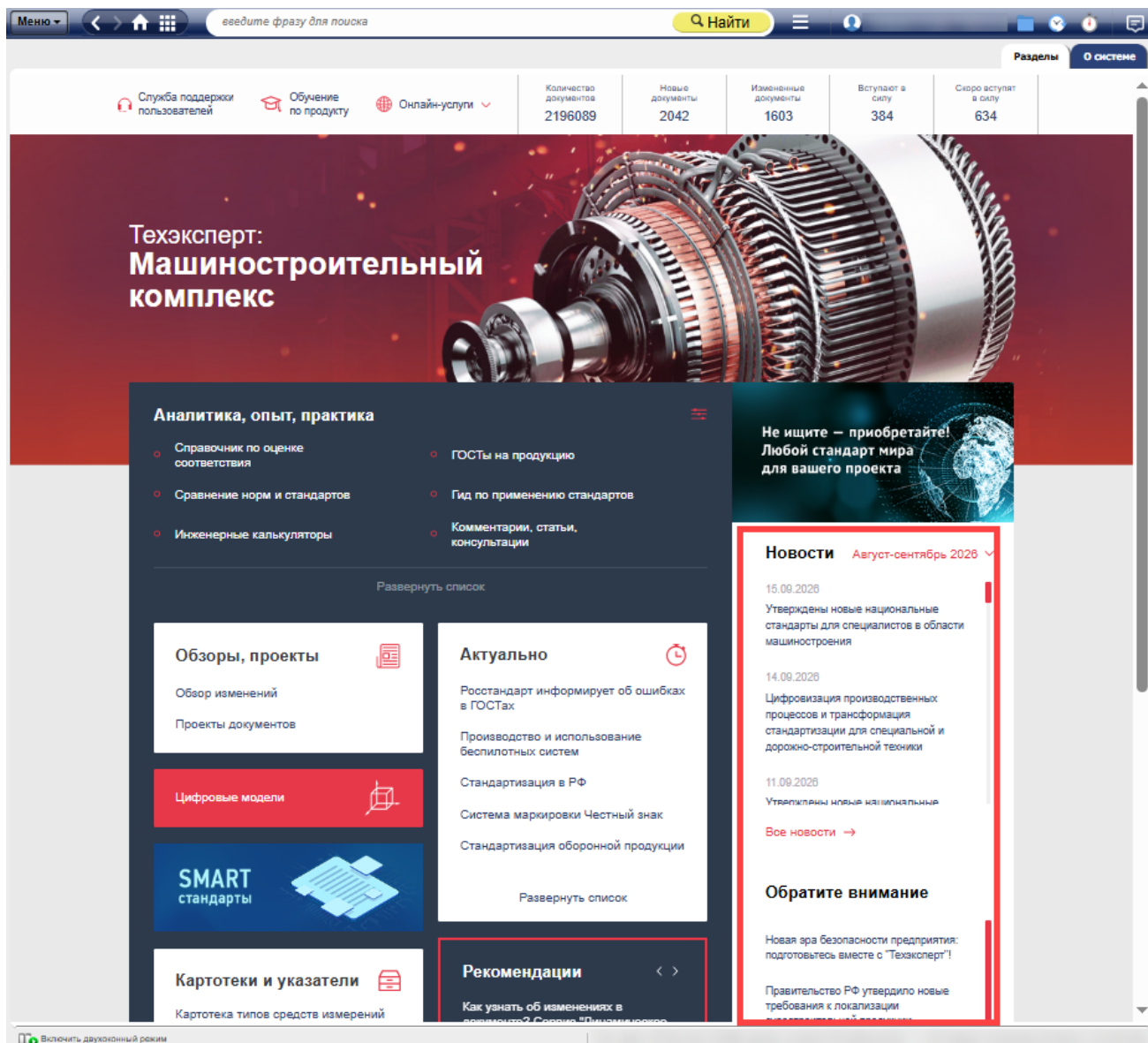
Именно совокупность этих направлений отличает обновлённую Стратегию от простой постановки задачи по увеличению выпуска.

Целевой показатель в 2,8 млн единиц становится частью более сложной производственной модели, в которой масштабирование должно обеспечиваться укрупнением серий, унификацией платформ и компонентов и более высокой загрузкой сформированных мощностей.

При этом технологическая независимость определяется не только происхождением компонентов. В обозначенной модели критическим становится контроль над разработкой, конструкторской документацией, инженерными компетенциями, программным обеспечением и возможностью самостоятельно развивать технологические решения.

Таким образом, ключевой вопрос реализации Стратегии — не только способность отрасли произвести больше автомобилей, но и способность сделать это на собственной, масштабируемой и унифицированной технологической базе. Именно на эту связку — объём производства, эффективность, локализацию, унификацию и инженерную независимость — теперь завязана её дальнейшая трансформация.

Быть в курсе последних новостей в области машиностроения поможет новостная лента в профессиональной справочной системе [«Техэксперт: Машиностроительный комплекс»](#). А в разделе «Обратите внимание» эксперты собирают для вас информацию о главных новостях и событиях месяца!



Еще не работаете с [«Техэксперт: Машиностроительный комплекс»](#)? Узнайте подробнее о системе у представителя «Техэксперт» в вашем регионе!

[Запросить демонстрацию](#)

Вопрос-ответ



Богдашова Людмила Викторовна
Служба поддержки пользователей систем "Кодекс"/"Техэксперт"

Магнитные ловители являются частью конструкции (комплектующим) мукопросеивателей для предприятий хлебопекарной промышленности. Существуют ли на данный момент законодательно утвержденные требования по проверке магнитных ловителей (силе отрыва) на мукопросеивателях?

Какими нормативными документами следует руководствоваться предприятиям, эксплуатирующим данный вид оборудования?

Безопасность оборудования предприятий хлебопекарной промышленности на территории ЕАЭС регулируется общими техническими регламентами: ТР ТС 010/2011 (машины и оборудование) и ТР ТС 021/2011 (пищевая продукция). Общие требования к оборудованию пищевой промышленности приведены в ст.15 ТР ТС 021/2011. В доказательную базу ТР ТС 010/2011 (перечни от 09.03.2021 № 28) входят:

- ГОСТ 31529-2012 Машины и оборудование для хлебопекарной промышленности. Требования безопасности. В нем указано:

"10.11 Методы контроля выполнения требования безопасности устанавливают в нормативной документации на конкретные виды оборудования".

- ГОСТ 27962-88 Оборудование технологическое для мукомольных предприятий. Общие технические условия. В нем уточнено:

"3.1. Испытания показателей назначения должны быть установлены в ТУ на машины конкретного типа".

- ГОСТ EN 1672-1-2014 Оборудование для пищевой промышленности. Требования по безопасности и гигиене. Основные положения. Часть 1. Требования по безопасности. В нем указано:

"В руководстве по эксплуатации следует приводить следующую информацию:

e) инструкции по безопасному съему и монтажу деталей машины, которые необходимо регулярно снимать для перенастройки или очистки;

h) порядок очистки и дезинфекции машины и информация о моющих средствах, которые должны использоваться;

m) инструкция по подготовке машины к безопасному техническому обслуживанию, включая отключение от всех источников энергии, методы предотвращения неожиданного пуска, нейтрализацию накопленной энергии и методы проверки безопасного состояния машины".

- ГОСТ EN 1672-2-2012 Оборудование для обработки пищевых продуктов. Основные принципы. Часть 2. Гигиенические требования. В нем указано:

"В руководстве по эксплуатации должны быть указаны рекомендуемые для проведения очистки и дезинфекции реагенты и инструкции по демонтажу (при необходимости), очистке, дезинфекции, промывке и проверке чистоты.

Метод и частота очистки различных поверхностей, включая демонтированные части, зависят от перерабатываемого пищевого продукта и связанной с ним опасности.

Процедура технического обслуживания и ремонта должна включать в себя систему мер для обеспечения поддержания требуемого гигиенического уровня оборудования для переработки пищевых продуктов, проводимых через установленные интервалы времени".

Исходя из требований этих стандартов, можно сделать выводы:

Оборудование, а также входящие в его состав комплектующие, должно быть собрано, испытано и укомплектовано изготовителем в соотв. с ТУ. Пример таких ТУ-ТУ 5151-009-11440392-96 Просеиватель муки вибрационный "Каскад".

Гарантией изготовителя является обеспечение нормальной работы оборудования в течение гарантийного срока.

Изготовитель должен поставлять вместе с оборудованием Руководство по эксплуатации, в котором должна быть информация о техническом обслуживании оборудования в период эксплуатации. Если никаких испытаний в период эксплуатации не предусмотрено, то они и не проводятся.