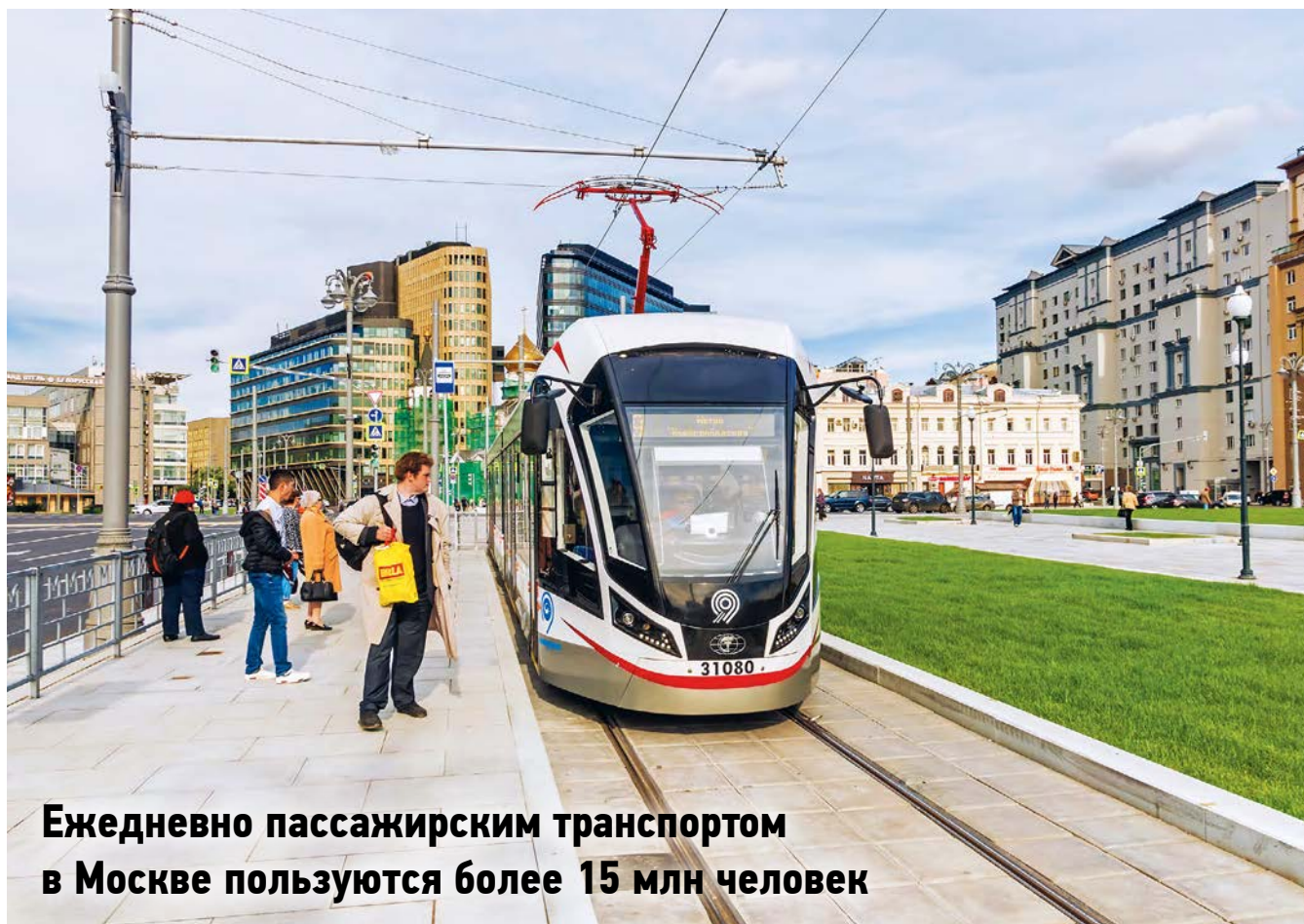


Московский транспорт: диаметральная логика

Столичные власти предложили отнести остановочные пункты Московских центральных диаметров к некатегорируемым объектам и усилить меры безопасности посредством интеллектуального видеонаблюдения — вместо сплошного досмотра.



**Ежедневно пассажирским транспортом
в Москве пользуются более 15 млн человек**

Moscow transport: diametrical logic / By Evgeniy Nochkin, Head of the Transport Safety Office of Moscow Department for Transport and Road Infrastructure Development.

The capital authorities proposed to include stopping points of Moscow central diameters to non-categorized facilities and strengthen security measures through intelligent video surveillance instead of full search.



Евгений Ночкин

начальник Отдела транспортной безопасности Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы

ПО ВСЕМ ВИДАМ ТРАНСПОРТА

Транспортный комплекс города Москвы включает в себя все виды пассажирского транспорта. Это наземный пассажирский транспорт, метрополитен, речной транспорт, железнодорожный транспорт, международный аэропорт «Внуково». Кроме того, в Московский авиационный узел входят международные аэропорты «Домодедово» и «Шереметьево».

Ежедневно пассажирским транспортом в Москве пользуются более 15 млн человек. Поэтому одним из основных направлений становится защита пассажиров от проявления противоправных действий, в том числе террористической направленности. А при проведении значимых международных мероприятий, когда на кону престиж страны, ответственность за безопасность возрастает многократно.

МЕТРОПОЛИТЕН

ГУП «Московский метрополитен», подведомственная Департаменту транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы организация, за сутки перевозит более 8 млн человек. Учитывая данное обстоятельство, а также социальную значимость, метрополитен становится привлекательным объектом для совершения террористических актов.

>270

тыс. опасных предметов выявлено в Московском метрополитене в ходе досмотра за 9 месяцев 2019 года

С целью снижения угроз жизни и здоровью пассажиров на станциях метрополитена, а также остановочных пунктах Московского центрального кольца, на входе указанных объектов организован досмотр.

Благодаря принимаемым мерам в ходе досмотра за 9 месяцев 2019 года выявлено более 270 тыс. опасных предметов, досмотрено более 122 млн пассажиров и 58 млн единиц багажа.

НАЗЕМНЫЙ ТРАНСПОРТ

Подведомственным Департаменту транспорта ГУП «Мосгортранс», по состоянию на 30.09.2019, эксплуатируется:

- **8** категорированных объектов транспортных средств;
- **12** эксплуатационных филиалов;
- **13** вспомогательных филиалов;
- **95** охраняемых объектов.

Мероприятия по досмотру на автостанциях за 9 месяцев текущего года позволили выявить 21 единицу оружия и 229 попыток провоза боеприпасов без наличия соответствующего разрешения. Возбуждено одно уголовное дело за провоз наркотических веществ.

Принимаемые меры позволили обеспечить достаточную защищенность объектов транспортной инфраструктуры и не допустить совершения актов незаконного вмешательства.



МОСКОВСКИЕ ЦЕНТРАЛЬНЫЕ ДИАМЕТРЫ

Вместе с тем при подготовке к вводу в эксплуатацию Московских центральных диаметров (МЦД) в ноябре этого года мы столкнулись с отличающимися требованиями по безопасности к однотипным объектам.

Так, в соответствии с законодательством, на ряде остановочных пунктов (входящих в состав станций и вокзалов) обеспечение безопасности регламентируется Федеральным законом от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», а на остальных (находящихся на перегонах) Федеральным законом от 06.03.2006 № 35-ФЗ «О противодействии терроризму».

Два указанных закона к однотипным объектам, разница в которых только в части вхождения в состав станций и вокзалов, приводят к нелогичным требованиям.

Так, например, на остановочном пункте «Красный балтиец», где пассажиропоток составляет 5 тыс. человек в сутки, в соответствии с 16-ФЗ, необходимо организовать 100%-ный досмотр, а на остановочном пункте «Текстильщики», с пассажиропотоком 21 тыс. человек в сутки, в соответствии с 35-ФЗ, 100%-ный досмотр не требуется.

Вместе с тем введение 100%-ного досмотра на всех остановочных пунктах МЦД, по данным

ОАО «РЖД», окажет негативное влияние и приведет к снижению пропускной способности на 20%.

При этом необходимо отметить, что остановочными пунктами, включенными в состав МЦД, будут также обслуживаться электрички, следующие с остановочных пунктов, на которых досмотр не осуществляется. При разработке подходов по обеспечению безопасности необходимо учитывать, что железнодорожное сообщение, особенно пригородное, имеет свою специфику. Объекты

Введение 100%-ного досмотра на всех остановочных пунктах МЦД, по данным ОАО «РЖД», окажет негативное влияние и приведет к снижению пропускной способности на 20%

железнодорожного транспорта, в отличие от авиационного, строились без учета необходимости досмотра. В связи с чем создание чистых зон на ряде из них является крайне затратным как с технической, так и финансовой составляющей, что зачастую малоэффективно и нецелесообразно.

Кроме того, как показал опыт Санкт-Петербургского метрополитена, организация сплошного досмотра при высоком пассажиропотоке может привести к транспортному коллапсу.

ПИСЬМО МЭРА

Учитывая важность данного вопроса, мэр Москвы Сергей Семенович Собянин обратился к президенту Российской Федерации Владимиру Владимировичу Путину (исх. от 11.04.2019 № 4-14-404/9) с предложением о приведении к единообразию обеспечение безопасности на объектах Центрального транспортного узла.

Для этого предлагается оснастить все остановочные пункты качественным освещением и системой интеллектуального видеонаблюдения, что позволит своевременно реагировать на противоправные действия и угрозы безопасности.

С целью приведения обеспечения безопасности на платформах к единообразию правительство Российской Федерации поручило Минтранс России (протокол от 15.05.2019 №МА-П9-38пр) разработать и представить предложения по внесению изменений в законодательство РФ.

Для этого на площадке Минтранса России была создана Межведомственная рабочая группа по оптимизации требований законодательства в области обеспечения транспортной безопасности для ОТИ железнодорожного транспорта, в состав которой вошли представители Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы.

В ходе заседаний указанной рабочей группы было достигнуто соглашение об отнесении остановочных пунктов МЦД к некатегорированным объектам транспортной инфраструктуры с применением к ним единых минимальных требований.

С этой целью:

- Внести изменения в постановление Правительства Российской Федерации от 18.07.2016 № 686 «Об определении участков автомобильных дорог, железнодорожных и внутренних водных путей, вертодромов, посадочных площадок, а также обеспечивающих функционирование транспортного комплекса зданий, сооружений и помещений для обслуживания пассажиров и транспортных средств, погрузки, разгрузки и хранения грузов повышенной опасности и (или) опасных грузов, на перевозку которых требуется специальное разрешение, являющихся объектами транспортной инфраструктуры» и приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 23.07.2014 № 196 «Об установлении перечня объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, не подлежащих категорированию по видам транспорта».



Со сложностями Москва столкнулась и при разработке мероприятий по обеспечению транспортной безопасности Северного речного вокзала

- Разработать и утвердить «Требования по обеспечению транспортной безопасности по видам транспорта, в том числе требования к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для объектов транспортной инфраструктуры, не подлежащих категорированию».

РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ

Также со сложностями Москва столкнулась и при разработке мероприятий по обеспечению транспортной безопасности Северного речного вокзала (СРВ). Причалы СРВ отнесены ко 2-й категории, и при перемещении в границу их зоны транспортной безопасности необходимо осуществлять 100%-ный досмотр.

Стоит отметить, что, возможно, наиболее привлекательным для совершения акта незаконного вмешательства будет не причал, а само транспортное средство (речное судно), т. к. совершение акта незаконного вмешательства на причале не нанесет серьезного урона и/или значительных человеческих жертв.

Вместе с тем законом «О транспортной безопасности» к объектам транспортной инфраструктуры относятся порты и судоходные гидротехнические сооружения.

Учитывая, что под определение судоходных технических сооружений в Кодексе внутреннего водного транспорта Российской Федерации причалы не подходят и не входят в состав Северного речного порта, вызывает сомнение обоснованность их отнесения к объектам транспортной инфраструктуры. Указанный вопрос находится в проработке с Министерством транспорта Российской Федерации.

По материалам доклада «Опыт реализации законодательства по обеспечению транспортной безопасности на примере объектов транспортной инфраструктуры города Москвы», прочитанного в ходе работы конференции «Транспортная безопасность в Российской Федерации» 10 октября 2019 года.

