



© Дзюнов Евгений, Викторевич / Фотобанк Лори

# Транспортная безопасность в Беларуси:

упор на модернизацию систем видеонаблюдения

Общей государственной программы, определяющей основные направления в области транспортной безопасности, в Беларуси нет. Однако в мае 2014 года белорусская столица примет чемпионат мира по хоккею. Чтобы с достоинством провести мировое первенство, уже несколько лет ведется работа по созданию соответствующей инфраструктуры: ледовых арен, гостиниц, транспорта. Вопрос безопасности — далеко не на последнем месте. Основной упор, естественно, сделан на Минск. Во-первых, к маю 2014 года полностью обновят системы охраны в столичном метро, во-вторых, создадут единую систему видеонаблюдения, которая, кроме транспорта, охватит спортивные сооружения, гостиницы, общественно важные здания и места массового отдыха.

Текст: Геннадий Можейко

## Метрополитен

Вопрос о безопасности Минского метрополитена остро встал 11 апреля 2011 года. Именно в этот день на платформе станции «Октябрьская» впервые произошел теракт: 15 человек погибли, несколько сотен были ранены. Уже на следующий день для усиления мер безопасности в Министерстве транспорта и коммуникаций был создан ситуационный штаб, который возглавил первый замминистра Владимир Дервенков. В штаб также вошли начальники структурных подразделений Минтрансa, руководители Департамента по авиации, департамента «Белавтодор», а также Белорусской железной дороги. Именно на том совещании была поставлена задача: особое внимание уделить безопасности на объектах и в местах массового скопления людей — на автовокзалах, автостанциях, железнодорожных вокзалах и станциях, аэропортах. Повысить внимание к техническому состоянию средств связи и пожаротушения, видеонаблюдения, охранной сигнализации. Усилить пропускной и внутриобъектовый режимы охраны и контроля.

## Видеонаблюдение

Именно тогда вскрылся вопиющий факт: мало того что имеющаяся в Минском метрополитене система видеонаблюдения морально и физически устарела, так она еще и установлена далеко не на всех станциях! Представители Белорусской транспортной прокуратуры тогда озвучили цифру: видеокамерами оборудованы лишь 17 из 25 станций минского метро. Причем на первой линии камерами были оснащены только три станции из одиннадцати! Выступая на координационном совещании правоохранительных органов на транспорте, замначальника метрополитена Олег Круглов объяснил причину — банальная нехватка средств:

— Работы по оснащению камерами видеонаблюдения станций «Площадь Победы» и «Площадь Якуба Коласа» ведутся уже два года, однако дальше подготовки необходимой документации дело не пошло из-за недостатка финансирования, — признался он.

Выяснилось, что имеющиеся камеры в метро были аналоговыми. Данные с них поступали на видеосервер в аналоговом формате. Там поток перекодировался в цифровой видеоформат с разрешением 768 × 576, а то и вовсе 384 × 288! А хранились видеоматериалы в RAID-массиве объемом 0,7 Тбайт, собранном из восьми винчестеров. Сообщалось, что записи хранятся трое суток.

Белорусская транспортная прокуратура настояла на оснащении оставшихся восьми станций Московской линии метрополитена современными камерами видеонаблюдения с их выводом на два мультимедийных экрана в оперативно-дежурную службу ОВД. Тогда же впервые встал вопрос о создании ситуационного центра по аналогии с таким же центром в московском метро, где в круглосуточном режиме специалисты отслеживают и анализируют информацию с видеокамер. Транспортная прокуратура предложила внедрить в столичной подземке систему связи, способную функционировать в условиях метрополитена.

Тогда систему начали обновлять, меняя устаревшие аналоговые черно-белые камеры на цветные, высокой четкости. Модернизация велась силами некоего «государственного специализированного предприятия, занимающегося вопросами развития транспортной инфраструктуры и систем связи». Именно в связи с этим разразился коррупционный скандал. Проверка деятельности КУП «Тендерный центр Мингорисполкома», Комитет госконтроля выявил ряд серьезных нарушений. Оказалось, тендеры в центре устраиваются таким образом, что туда сложно вклиниться посторонним компаниям, и поэтому конкуренция среди претендентов развиваться не могла. Схема простая: тендер по надуманным причинам объявляется несостоявшимся, после чего производится закупка по упрощенной процедуре и по цене, в разы превышающей ту, которую предлагали участники конкурса. В скандал оказалось втянуто сразу несколько госкомпаний, одной из которых стал Минский метрополитен.

## Планы

Количество камер в метро продолжают наращивать. В скором времени дополнительные камеры появятся у турникетов и в переходах. По плану эта работа должна быть завершена буквально в течение месяца.

Оказалось, что при закупке видеооборудования для Минского метрополитена вместо открытого конкурса КУП «Тендерный центр Мингорисполкома» провел упрощенную процедуру торгов. При этом поставщик был выбран из кандидатур, которые предложил сам метрополитен. В результате видеооборудование было закуплено по цене, которая превышала оптимальную в два раза, а по отдельным позициям — в шесть (!) раз. По подсчетам КГК, переплата составила почти \$ 600 тыс.

## \$ 2 млн

потрачено в 2013 году на мероприятия, связанные с совершенствованием системы безопасности. В 2012 эта цифра составляла \$ 1,5 млн. В ближайшие три года на это собираются потратить \$ 17,2 млн. Такую цифру озвучил в интервью агентству БелТА начальник КУП «Минский метрополитен» Ростислав Юрения.

Тем не менее модернизация продолжилась, и к сегодняшнему дню общее количество камер, установленных в вестибюлях, на перронах и в переходах минской подземки, достигло 996 штук, из них 140 цифровых (начальник КУП «Минский метрополитен» Ростислав Юрениа в интервью агентству «Минск-Новости»).

В августе 2012 года анонсировали появление камер в вагонах метро. Первые камеры появились внутри поездов спустя месяц — системой видеонаблюдения оснастили несколько вагонов. Эти камеры цифровые, запись с них хранится 72 ч. Сейчас системой оснащено семь составов (35 вагонов). Планируется сделать так, чтобы эти данные были доступны в течение 30 суток.

#### Планы

По последним данным, в 2014 году на 14 станциях метро планируется оборудовать 24 зоны досмотра пассажиров — таких, как на станции метро «Октябрьская». На эти цели из бюджета города планируется направить \$ 2,3 млн. Известно, что тендер на покупку двух рентгенографических сканеров для досмотра багажа и грузов был объявлен дирекцией по строительству Минского метрополитена еще год назад, однако он не состоялся. По условиям тендера, поставщик оборудования должен являться и производителем этого же оборудования.

Оснастить камерами собираются и оба минских электродепо («Московское» и «Могилевское») вместе с инженерным корпусом. В «Московском» планируется установить 55 цифровых видеокамер. По нашей информации, проектно-сметная документация (ПСД) уже прошла экспертизу. Сейчас объявлен тендер на проведение строительно-монтажных работ. На них из собственных средств метрополитена выделено примерно \$ 160 тыс. (без стоимости оборудования).

Кроме этого, уже проведены торги по определению подрядных организаций на разработку ПСД на установку системы видеоохранного наблюдения периметра электродепо «Могилевское» и инженерного корпуса. Завершение работ по трем объектам ожидается в 2014 году. Тогда же закончатся работы по оборудованию вагонов — в каждый установят по четыре камеры.

Поскольку объем данных с видеокамер постоянно возрастает, для обработки получаемой информации к 2017 году будет создана новая структура — ситуационный центр. Ситуационный центр позволит в режиме реального времени получать и обрабатывать информацию со всех камер видеонаблюдения, причем установ-

ленных как на платформах, так и в вагонах. Тендер на выбор подрядчика для проектирования ситуационного центра общей площадью 50 м<sup>2</sup> уже объявлен (подробности на сайте госзакупок icetrade.by).

#### Досмотровые мероприятия

Сразу после теракта пассажиров проверяли ручными металлодетекторами. Спустя неделю тогдашний замминистра МВД Беларуси Евгений Полудень пообещал, что на всех станциях установят сканеры для проверки вещей, как в аэропортах.

— Мы видим, что наши технические возможности отстают от мировых тенденций, — заявил он тогда. — Мы предполагаем, что в метрополитене при входе необходимо установить такие сканеры, как в аэропорту. Они будут проверять крупногабаритные вещи. Надеемся, что на всех станциях метро такие сканеры будут установлены.

С тех пор прошло больше двух лет, но в минском метро появилось только два таких сканера — на станциях «Октябрьская» и «Петровщина». В планах установить еще два сканера: на втором выходе станции «Октябрьская» и на «Купаловской» (главный ревизор по безопасности движения КУП «Минский метрополитен» Александр Салей в интервью агентству «Интерфакс-Запад»). Как всегда, проблема в деньгах — по оценкам специалистов, на закупку 50 сканеров (по два на каждую станцию) требуется около \$ 10 млн. Однако подготовительные мероприятия все же начали. В марте 2013 года Минский метрополитен объявил тендер на проектирование 41 зоны досмотра пассажиров и их багажа. В результате выиграло частное СП ООО «Унибелус», за плечами которого есть немалый опыт внедрения систем безопасности на различных объектах, включая транспортную инфраструктуру. Согласно договору, стоимость проектных работ составила \$ 135 тыс.

#### Создание собственной службы охраны

Безопасностью минской подземки занимается УВД по охране Минского метрополитена. Управление должно не только обеспечивать охрану общественного порядка на станциях и в электропоездах, но и оперативно реагировать на заявления и сообщения граждан о преступлениях, осуществлять оперативно-разыскные мероприятия по выявлению, предупреждению, пресечению и раскрытию преступлений.

После злополучного теракта было решено создать в минской подземке собственную службу охраны — ее сотрудники теперь работают