

ВСТУПИТЕЛЬНОЕ СЛОВО

Уважаемые коллеги!

Разрешите поприветствовать Вас на нашем практикуме: «Актуальные вопросы обеспечения транспортной безопасности метрополитенов. Обеспечение комплексной безопасности транспортно-пересадочных узлов». Надеюсь, что наша сегодняшняя дискуссия, включая выступления отдельных участников, пройдет плодотворно и будет полезна для всех собравшихся.

В настоящее время метрополитены функционируют в 8 городах Российской Федерации. Суммарный суточный пассажиропоток может достигать 11 млн. пассажиров, что сопоставимо с населением средневропейской страны. А сами станции, с учетом их неповторимых архитектурных особенностей, зачастую являются настоящим культурным достоянием и неотъемлемой частью большинства туристических маршрутов!

В качестве «оборотной стороны медали» следует отметить, что эти же факторы делают наши объекты привлекательной целью для террористических атак. Замкнутость пространства в метрополитене, большая плотность пассажиров, возможность создать транспортный коллапс, достигнув широкого общественного резонанса – вот что в первую очередь привлекает террористов.

Противопоставить этому можно лишь планомерную работу, когда вопросы обеспечения безопасности реализуются системно и комплексно, поэтапно охватывая все объекты инфраструктуры и уровни управления. В этом направлении, в рамках действующего законодательства выстроена достаточно стройная и четкая система обеспечения защищенности различных видов транспорта от актов незаконного вмешательства.

Вместе с тем, в ходе практической реализации системы мер по обеспечению транспортной безопасности, мы сталкиваемся с трудновыполнимыми положениями отдельных руководящих документов.

Такие требования, как идентификация выявленных при досмотре запрещенных предметов или веществ, составление многочисленных процедурных документов, а также огораживание контрольно-пропускных пунктов в целях исключения возможности наблюдения за проведением досмотровых мероприятий, на наш взгляд, при большом пассажиропотоке и текущих архитектурных решениях попросту невыполнимы.

Кроме того, играют существенную роль и технические особенности используемого оборудования. Ряд проблем, связанных прежде всего с быстроедействием интроскопов при сканировании багажа, напрямую влияют как на численность так и на логику расстановки наших сил.

Поэтому, дабы не обременять Вас очередным теоретическим докладом, мы подготовили небольшой видеофильм, о том как на Московском метрополитене строится работа по обеспечению транспортной безопасности и выполнению требований законодательства в условиях перехода на всех станциях на постоянный режим проведения усиленных досмотровых мероприятий.

Это не постановочная съемка, а «нарезка» реальных ситуаций, где можно наглядно увидеть различные подходы к работе наших сил и средств исходя из архитектурных особенностей вестибюлей, технических возможностей оборудования и фактического пассажиропотока.

(запуск ролика, станция «Арбатская» АПЛ 0:00 – 0:30)

В качестве первого эпизода приведена станция «Арбатская» Арбатско-Покровской линии, где в досмотровой зоне используется рентгеновская установка конвейерного типа. Пассажиропоток незначительный. Досмотр

проводят два сотрудника Службы безопасности. Один работает на оборудовании. Второй выведен к рамкам, где осуществляет наблюдение и направляет пассажиров на дополнительный досмотр.

Это практически идеальная ситуация для нас.

(станция «Комсомольская» КЛ 0:31 – 1:08)

Станция Комсомольская Кольцевой линии. Оборудование аналогичное, но пассажиропоток значительно сильнее. За сутки он может составлять 50-80 тысяч человек. Конвейерная установка хоть и справляется с большим количеством багажа, но видна небольшая очередь, затрудняющая движение пассажиров. К досмотровым мероприятиям привлечено уже четыре инспектора. Из них, трое непосредственно работают в потоке. Активно применяются ручные металлодетекторы.

Сложно, но терпимо.

(станция «Комсомольская» СЛ 1:09 – 1:52)

Теперь Комсомольская Сокольнической линии. Условия те же, но дополнительно применяется портативный обнаружитель паров взрывчатых веществ. Вы видите, что часть сотрудников с ручными металлодетекторами выдвинута вперед. Проводится разделение потока, его предварительная фильтрация.

Данная расстановка, по нашему мнению является оптимальной.

(станция «Ломоносовский проспект» КСЛ 1:53 – 2:26)

Обращаю Ваше внимание на данный эпизод. На экране демонстрируется момент попытки проноса «тест-предмета» сотрудником ФСБ на станции «Ломоносовский проспект». Сотрудник увидел подозрительный предмет в сумке, но вынужден был догонять «нарушителя», перехватывая его непосредственно у линейки турникетов. Это связано с задержкой по времени при выводе на монитор содержимого

сканируемого объекта, которая фактически позволила потенциальному террористу взять багаж и продолжить движение.

Думаю, что производителям стоит взять этот факт на заметку. Быстродействие оборудования критически важное условие для нас.

(станция «Сухаревская» КРЛ 2:27 – 3:14)

Переходим к технологии применения рентгеновских установок неконвейерного типа.

На экране Вы можете видеть станцию «Сухаревская» Калужско-Рижской линии, где даже при незначительном пассажиропотоке длительность процедуры сканирования багажа формирует очередь на дополнительный досмотр. Как следствие, мы наращиваем численность сил, а также досматриваем часть багажа пассажиров ручными металлодетекторами.

(станция «Смоленская» АПЛ 3:15 – 3:38)

Аналогичная ситуация наблюдается и на примере станции «Смоленская» Арбатско-Покровской линии. Использование рентгеновской установки неконвейерного типа формирует очередь на досмотр. Требуется привлечение дополнительного инспекторского состава.

(станция «Фрунзенская» СЛ 3:39 – 4:04 – 25 сек.)

Ту же проблему очереди на дополнительный досмотр мы видим и на станции «Фрунзенская» Сокольнической линии.

(станция «Павелецкая» АПЛ 4:05 – 4:43 – 38 сек.)

В завершении демонстрируется пассажиропоток вечернего часа-пик. Это наиболее сложная тема для нас. Для примера взята станция «Павелецкая» Кольцевой линии. Эффективность использования рентгеновских установок при таком количестве входящих резко

снижается, так как независимо от типа оборудования, очередь на дополнительный досмотр неизбежно перекроет пути движения пассажиров, вызвав давку и панику.

В этой ситуации мы делаем ставку на инспекторов, работающих с ручными металлодетекторами. Они вклиниваются непосредственно в поток, ведут наблюдение и проводят ручной досмотр.

(окончание ролика)

Как я уже сказал ранее, ряд положений нормативных документов нуждаются в корректировке. Это вполне логично, так как жизнь всегда вносит свои коррективы в наши планы, какими бы безупречными они не казались изначально.

Эта работа уже ведется совместно с Министерством транспорта Российской Федерации, Департаментом транспортной безопасности и специальных программ, Росжелдором и Ространснадзором. Некоторые изменения уже проходят согласования в органах государственной власти, что-то еще обсуждается в прениях сторон.

Вместе с тем, хочется отметить, что несмотря на все сложности, Московский метрополитен уверен, что совместными усилиями можно обеспечить транспортную безопасность наших пассажиров на самом высоком уровне.

Благодарю за внимание, и если нет возражений, то предлагаю перейти к запланированным выступлениям докладчиков, а затем обсудить эти и другие актуальные вопросы в ходе живой дискуссии.

Слово предоставляется начальнику отдела транспортной безопасности ГУП «Петербургский метрополитен» Черникову Михаилу Васильевичу.