

**Дмитрий Владимирович, поскольку беседуем после трагического события на «Автозаводской», поговорим о безопасности в метро.**

Метро - один из самых безопасных видов транспорта с точки зрения транспортных характеристик. Если говорить о криминальной стороне безопасности, то метрополитен также самое безопасное место в Москве. Достаточно сравнить статистику правонарушений в целом по городу и по метрополитену - у нас промышляют карманники, мелкие хулиганы, но тяжких и особо тяжких преступлений в метро нет.

Что касается терроризма, замечу: в последние годы распространилось новое его проявление - террористы-смертники, шахиды. Нигде в мире эффективного способа борьбы с этим явлением не найдено. В этом плане Московский метрополитен так же уязвим, как и иерусалимский супермаркет. Но если речь о терроризме без использования смертников, то в этом направлении в Московском метрополитене, с точки зрения технической защищенности, сделано очень много. Не обо всем можно говорить. Скажу о чем можно.

В пассажирских зонах действует система видеонаблюдения. Налажена оперативная связь пассажиров с машинистом. Есть специальные устройства, куда можно поместить подозрительный предмет, не останавливая движения поездов. Проведена противопожарная модернизация подвижного состава. Обратите внимание: взрывы на «Тульской» и «Автозаводской» обошлись без пожаров.

Что есть в планах и что уже реализуется? Переходим на другой уровень видеонаблюдения: начинаем размещать телекамеры в вагонах - это позволит передавать информацию в наш центр на проспекте Мира, в диспетчерские службы и в дежурную часть ГУВД, а также оперативно реагировать на события в метро и принимать правильные решения. Во-вторых, совместно с управлением ФСБ по Москве и Московской области внедряем систему мониторинга: в компьютерную систему закладывается картотека, и в случае появления в поле обзора видеокамер людей из этой картотеки немедленно поступает сигнал для принятия оперативных мер. Внедряем систему тревожной кнопки - она будет связывать пассажирскую зону станции с диспетчерскими пунктами. Работники метрополитена и любой пассажир смогут обратиться в дежурный центр метрополитена и в подразделения УВД метрополитена - сообщить о нестандартной ситуации на станции или о каких-то подозрениях и, наконец, просто получить справку. Тревожная кнопка соединена и с видеосистемами - видно будет, кто нажал кнопку, где и когда. В плане антитеррористических мероприятий устанавливаем контроль над проходами в технические помещения и зоны метрополитена, где нет постоянно наших сотрудников. Уже закрыты все вентиляционные шахты в Москве с выводом сигнала на пульт введомственной охраны. В случае сигнала наряд прибывает в течение трех минут. Начали закрывать и другие технические помещения в подземной зоне.

**Вот и служебные собаки в метро появились...**

После взрыва на «Тульской» 11 июня к нам со всей России прислали 56 собак, которые несли службу на станциях метрополитена. Среди них были «нюхачи» - собаки, натасканные на обнаружение наркотиков и взрывчатых веществ. Были и обычные патрульные собаки. И что интересно: в течение десяти дней, что они у нас работали, не зафиксировано ни одного правонарушения на тех станциях, где был сотрудник с собакой. После этого мы создали два подразделения: кинологическое и инженерно-саперное. Вскоре инженерно-саперное подразделение передали в Главное управление внутренних дел, а сами активно занялись развитием кинологического подразделения. Построили для него учебный центр. В конце февраля - начале марта государственная комиссия его примет. Но сегодня он уже функционирует. Мы развернем кинологическую роту до кинологического батальона. Около ста собак будут работать в метрополитене по трем направлениям: наркотики, взрывчатые вещества и патрульная служба. Патрульная собака - сдерживающий фактор. Да и милиционер с собакой защищен. Согласитесь, в плотной толпе трудно применить оружие. Собака в данном случае лучше всякого пистолета.

Метрополитен не занимается поиском преступников. У нас другие функции. Первая - профилактическая. Это объявления - голосовые и печатные, обращен-

ные к пассажирам: мы просим их не упускать из внимания нестандартные ситуации. Вторая - создание условий, исключающих хулиганство. С лета прошлого года мы, например, увеличили штатную численность подразделения УВД по охране метрополитена на полторы тысячи человек. Человек в форме в пассажирской зоне - сдерживающий фактор и элемент противодействия. Здесь же упомяну систему теленаблюдения. Когда человек знает, что за ним наблюдают, он

ряд милиции ближайшей станции. Это дело секунд. Теленаблюдение в вагоне поможет создать доказательную базу. И будет, как я уже говорил, сдерживающим фактором.

**Кстати, о сдерживающем факторе. Почему бы вам чаще не напоминать пассажирам, что за ними наблюдают?**

А для чего мы с вами беседуем! Давайте объясним читателям: когда вы спускаетесь в метро - улыбайтесь, вас снимают!

принят закон о защите интересов общины. И там есть мера наказания для тех, кто пакостит в метро, пристает к пассажирам, - их не только штрафуют и сажают в тюрьму, но и на определенный срок лишают права посещать метрополитен или находиться в зоне этой станции. А так как Лондон буквально окутан системой теленаблюдения, эти приговоры контролируются. Нарушил решение суда - тебя ждет тюремное заключение. В Лондоне уже несколько таких судебных

делаем? Реконструируем старые вентиляционные шахты. Реконструкция одной шахты обходится в 50-60 млн. рублей, почти столько же, сколько строительство новой. Это дорогое удовольствие, но мы делаем одну-две шахты в год.

**Нам постоянно обещают новые вагоны...**

Они есть! Прекрасный поезд «Яуза» - в нем многие проблемы решены: есть принудительная вентиляция, плавный ход. А это очень важно. Многие не знают, что в пассажирском транспорте существует коэффициент утомляемости. Чем комфортнее человеку во время поездки, тем меньше психофизических сил он тратит, тем более эффективен на своем рабочем месте и добродетелен дома. В «Яузе» мы довели показатели комфортности перевозки до современных мировых стандартов. Поезда «Русич», которые мы запустили на легком метрополитене и которые будем внедрять на Филевской линии, имеют систему климата. Восемь таких поездов уже на линии. Три поезда принимаю от завода. И два поезда проходят заводские испытания.

Готова ли промышленность ритмично заменять вагоны? Да, готова. Не готовы мы. Ежегодно надо тратить около 2 млрд. рублей на эти цели. Тратим миллиард. Но вагонов с перепробегом у нас нет. У нас другая проблема. На Серпуховской линии поток пассажиров возрос - надо цеплять 8-й вагон. Значит, нужно купить 64 вагона. Вагоны такого типа стоят 17 млн. рублей - головной и 15 млн. - промежуточный. Кстати, наши вагоны самые дешевые в мире. Даже те, которые полностью соответствуют мировым критериям и в чем-то их превосходят, все равно дешевле.

**Есть жалобы на бездушное отношение ваших работников к пассажирам.**

Упрек справедливый. Увы, эту проблему мы не решили. У нас в стране вообще нет понятия: клиент всегда прав. Проблема, над которой мы бьемся. Что-то удается, что-то нет. Особенно сложно с персоналом, который работает в непосредственном контакте с пассажирами: кассирами, дежурными, машинистами. Мы от них, конечно, требуем вежливого и предупредительного отношения к людям. Но этого пока недостаточно. Пока не применяем эти критерии для оценки работы. Есть жалоба - следует служебное расследование, лишение премии и прочее. За 10 лет перестроить психологию невозможно. Но, думаю, лет через пять все наши работники будут улыбаться пассажирам...

**Дмитрий Владимирович, напоследок просьба: сравните метро Лондона, Парижа, Нью-Йорка и других столиц с московским. Где-то вы, видимо, гордились своим, а где-то завидовали?**

Завидовал только 14-й линии в Париже. «Метеор» называлась. Полная автоматика. Великолепный дизайн. По приглашению президента Ширака я был на ее пуске и задал вопрос архитектору: почему 14-я абсолютно не похожа на все остальные линии? На что он мне ответил: проектировал ее под впечатлением от Московского метрополитена.

Вот так! Когда мы говорим о традиционном лондонском или парижском метро - то это подземка в чистом виде, андеграунд. А когда говорим о Московском метрополитене - это среда обитания человека. Наша школа метростроения, с точки зрения архитектуры пассажирских зон, признана во всем мире как наиболее удачная. И сегодня во многих странах при строительстве метро применяют нашу идеологию. И во многих новых метрополитенах или на новых линиях старых метрополитенов мы видим влияние московского: те же фрески, та же мозаика. Но они идут дальше. На той же 14-й линии парижского метро - зимние сады. Подъезжаешь к станции - с одной стороны у тебя перрон, с другой - сад. Колибри среди пальм летают. Понятно, что это искусственное. Но потрясает. Или то, что у нас называют помещением дежурного по станции, у них - бюро по работе с пассажирами. Стекло. Шикарный интерьер. Шикарная мебель. И сидит шикарная женщина. И костюм на ней - только ах-нешь! И макияж!

А что сделали в Сеуле! Построили двухэтажные станции. Внизу - ходят поезда, сверху - художественная галерея. Вошел в метро и кого-то ждешь - не на платформе, а в галерее. Вокруг картины, скульптуры. Идеальная чистота. Тишина. Так что нас уже обходят.

Но профессионалы всего мира снимают шляпу перед Московским метрополитеном. То, что мы № 1 в мире, - однозначно. По всем критериям. Не хотелось бы отставать...

**Василий ДВОРЫКИН**

## МИР СНИМАЕТ ШЛЯПУ ПЕРЕД МОСКОВСКИМ МЕТРО

На вопросы «МС» отвечает начальник Московского метрополитена Дмитрий ГАЕВ



ФОТО АНДРЕЯ НИКЕРИЧЕВА

ведет себя сдержаннее. Как мы говорим, создаем дискомфорт супостату. Третье направление - своего рода система жизнеобеспечения метрополитена. Если что-то произошло, мы должны обеспечить максимальную безопасность всего метрополитена, свести потери к минимуму и максимально быстро восстановить нормальную работу. По этому направлению в нашей системе задействовано около восьми тысяч работников. Ежемесячно с ними проводятся командно-штабные тренировки и 2-3 раза в квартал натурные тренировки с развертыванием сил, средств, привлечением сторонних организаций. И 6 февраля, могу твердо сказать, подготовка оказалась: быстро подтянули силы и средства, грамотно организовали работу по спасению людей и по ликвидации последствий. Конечно, после подробного анализа ситуации 6 февраля некоторые действия потребуют дополнительной корректировки, но в целом все было сделано четко и оперативно...

**В рамках разговора о безопасности несколько частных вопросов. Как быть пассажиру, если он попал в такую ситуацию: держал мобильный телефон в руке, и на остановке перед самым закрытием двери телефон кто-то выхватил со стороны платформы - дверь закрылась, поезд ушел?**

На каждой станции есть комната милиции - туда человек должен обратиться, чтобы случай был зарегистрирован в милиции. Видеокамеры фиксируют то, что происходит на перроне. У нас был случай - грабеж на станции «Боровицкая». Грабителя нашли благодаря видеозаписи. Ко мне ежедневно обращаются из правоохранительных органов с просьбой дать копии записей по той или иной станции по конкретному времени. И это действует.

**А если в вагоне драка?**

Пока в вагоне нет теленаблюдения, надо пользоваться связью с машинистом. Он через диспетчера вызовет на-

**Бомжи в метро. Москвичи спрашивают: можно ли их не пускать?**

Как? Среди тех двадцати тысяч, которые ежедневно не допускаются, не только пьяные и бомжи, но рабочие в грязной одежде. И как отличить слесаря в спецовке от бомжа? Иногда бомж приличнее выглядит, чем тот слесарь. Бомж - социальное явление. У нас почему-то считают, что с социальным явлением можно бороться полицейскими методами. Так не бывает. Вот что рассказали мне наши французские коллеги. Одно время по решению мэрии Парижа в метрополитене устроили ночлежку: после ноля часов ставили на станциях кровати, стелили чистое белье и запускали бомжей. Бездомные трудящиеся спали там с удовольствием. В шесть утра ночлежки убрали. Через три месяца возмущенные парижане напомнили властям о своих правах, заставив отменить это решение. Сейчас в Париже делают иначе: перед закрытием извлекают из метро всех бомжей, сажают их в автобусы и везут в приемники-распределители. В Москве с этим сложнее. У нас законодатели сделали все с точностью до наоборот - защитили права бомжей. А если у опустившегося человека есть паспорт, тем более с московской регистрацией - он уже под категорию бомжа не подпадает. Мы их выгоняем через одну дверь, но они входят через другую. Критика звучит ежедневно. Эта тема с повестки дня не снята. Но сказать, что завтра мы решим эту проблему, не могу...

**Еще каких-то пятнадцать лет назад в метро было чисто: ни пустых бутылок, ни банок, ни обьедков, ни бумаг и коробок. Уже не говорю об окурках. А нынче - на каждом шагу...**

Конечно, будем убирать! Убирать! Убирать! Но, извините, ваша зарисовка с природы говорит о культуре общества. Кто бросает? Наш сосед, брат, сын, дочь. И если общество это свинство терпит, значит, таково общество. А вот в Англии процессов состоялась. Нарушители привлечены к ответственности. Система действует. И речь, заметьте, веду не о лондонском метро, а о подходе общества к таким асоциальным явлениям, как бродяжничество, хулиганство, как, наконец, мусор в метро. Там городские власти не говорят руководителям метрополитена: Джон, почему у тебя бомжи? Там принимают закон. Дают инструмент противодействия. Наши же законодатели могут спорить о правах зачатого ребенка, но закона, защищающего общину, даже не упоминают...

**Дмитрий Владимирович, метро по-прежнему убыточное предприятие?**

Метро не должно быть убыточным. Но нас искусственно загнали в разряд плано-убыточных. До 1996 года мы имели прибыль. А в 1996 году, в связи с изменением налогового законодательства, наши расходы выросли на 600 млрд. рублей. С того момента метрополитен - убыточен.

**А сколько должен стоить билет?**

У нас два бюджета. Один - эксплуатационный. Другой - инвестиционный. Мы с вами говорим об эксплуатационном. Билет стоит ровно столько, сколько он сегодня стоит. Но перевозка льготников нам влетает в копейку. Частично за них платит правительство Москвы. Очень незначительные компенсации идут из федерального бюджета. Но в целом нам недоплачивают 6 млрд. в год.

**Москвичи жалуются, что в метро стало душно...**

Правильно жалуются. У меня в кабине сейчас не душно. А приведите сюда 40 человек. Да что сорок! Пятнадцать человек сидит на совещании - через полчаса уже душно. Метрополитен рассчитан на перевозку 7 млн. пассажиров. Везем девять. У нас трехкратный обмен воздуха в час - санитарный норматив. Кстати, во многих странах мира такого нет. Этот норматив выполняется жестко. Но при таких потоках людей он недостаточен. Что

процессов состоялась. Нарушители привлечены к ответственности. Система действует. И речь, заметьте, веду не о лондонском метро, а о подходе общества к таким асоциальным явлениям, как бродяжничество, хулиганство, как, наконец, мусор в метро. Там городские власти не говорят руководителям метрополитена: Джон, почему у тебя бомжи? Там принимают закон. Дают инструмент противодействия. Наши же законодатели могут спорить о правах зачатого ребенка, но закона, защищающего общину, даже не упоминают...

**Дмитрий Владимирович, метро по-прежнему убыточное предприятие?**

Метро не должно быть убыточным. Но нас искусственно загнали в разряд плано-убыточных. До 1996 года мы имели прибыль. А в 1996 году, в связи с изменением налогового законодательства, наши расходы выросли на 600 млрд. рублей. С того момента метрополитен - убыточен.

**А сколько должен стоить билет?**

У нас два бюджета. Один - эксплуатационный. Другой - инвестиционный. Мы с вами говорим об эксплуатационном. Билет стоит ровно столько, сколько он сегодня стоит. Но перевозка льготников нам влетает в копейку. Частично за них платит правительство Москвы. Очень незначительные компенсации идут из федерального бюджета. Но в целом нам недоплачивают 6 млрд. в год.

**Москвичи жалуются, что в метро стало душно...**

Правильно жалуются. У меня в кабине сейчас не душно. А приведите сюда 40 человек. Да что сорок! Пятнадцать человек сидит на совещании - через полчаса уже душно. Метрополитен рассчитан на перевозку 7 млн. пассажиров. Везем девять. У нас трехкратный обмен воздуха в час - санитарный норматив. Кстати, во многих странах мира такого нет. Этот норматив выполняется жестко. Но при таких потоках людей он недостаточен. Что