

Государственный узел на шее «Домодедово»

Теракт используют для передела московских аэропортов?

Все время, с 24 января, когда в «Домодедово» прогремел взрыв, а Следственный комитет возбудил дело о необеспечении транспортной безопасности, службы МВД, транспортные власти и представители аэропорта перекладывали друг на друга ответственность, в аэропортах по всей стране усиливали меры безопасности, а на авиационном рынке гадали, что же теперь будет с взорванным аэропортом. «Новая» решила выяснить, как отразится теракт на судьбе крупнейшего в России аэропорта и кто на самом деле виноват в том, что он мог произойти.

Теракт вовремя

Ледяной дождь и энергетический коллапс в декабре, теракт, в котором погибли 36 и были ранены 170 человек, в январе, проверки прокуратуры, Следственного комитета и Счетной палаты... Для «Домодедово» опять началась черная полоса.

Три года, с 2005-го по 2008-й, госструктуры пытались отбить аэропорт у нынешних собственников. «Росимущество» оспаривало договор аренды аэропорта, заключенный правительством Московской области и ГУП «Домодедовское ПО гражданской авиации» в 1998 году на 75 лет. Дело закончилось тем, что в поддержку администрации аэропорта выступил Владимир Путин, а стоимость аренды выросла для «Домодедово» с 3 до 32 млн рублей.

На этом разговоры о возможной смене владельца не закончились. В июне 2010 года первый вице-премьер РФ Игорь Шувалов заявил, что не исключает возможности создания единого Московского авиационного узла, куда вошли бы все три московских аэропорта. Администрация «Домодедово» никак публично не отреагировала на предложение присоединить их фактически частную компанию к государственному «узлу».

Тем временем государство заказало компании «Тройка Диалог» оценку аэропорта «Шереметьево» и исследование того, как может выглядеть будущая единая компания. Результаты были опубликованы только вчера. Эксперты компании утверждают: лучший вариант слияния — создание новой компании, в которой долю получают владельцы каждого аэропорта. Но контрольный пакет при этом должен отойти «Домодедово».

Сменить владельцев юридически законными способами невозможно, уверен Алексей Синицкий, главный редактор журнала «Авиатранспортное обозрение». Но использовать в этих целях теракт и декабрьский авиационный коллапс можно. «Вопрос только в том, присоединится ли «Домодедово» на общих основаниях, внеся свой вклад и получив контроль за частью компании, или ему будет предложено отказаться от бизнеса с той или иной компенсацией», — говорит Олег Пантелеев, руководитель аналитического агентства «Авиапорт».

Самый безнравственный вариант — если под прикрытием государственных интересов и борьбы с терроризмом начнут отбирать частную собственность, такого случиться не должно, считает глава Комитета Госдумы по транспорту Сергей Шишкарев. «В «Домодедово» вложены частные деньги, он работает по рыночным принципам и рентабелен. В «Шереметьево» вкладывались государственные, и пока он убыточен, — перечисляет Шишкарев. — Во «Внуково» построена дорогая и совершенно избыточная инфраструктура... Как их можно объединить? С экономической точки зрения — разве что кого-то из них обанкротить».

Олег Пантелеев уверен: судьба «Домодедово» будет понятна, когда определится новый владелец аэропорта «Внуково», недавно выставленного на продажу. «Внуково» было любимым детищем бывшего мэра, — говорит Пантелеев. — Собянин же не захотел заниматься авиационным бизнесом, и правительство Москвы решило избавиться от аэропорта. Тот, кто получит «Внуково», и будет главным партнером в новом объединении».

«Грязная зона»

Правилами досмотра посетителей аэропортов власти плотно занялись после терактов 2004 года, когда смертницы взорвали вылетевшие из «Домодедово» самолеты. До терактов за безопасность отвечали

соответствующие службы аэропортов, после охраны так называемых «грязных» зон (тех, где пассажиры находятся до регистрации) передали милиции и вневедомственной охране Минтранса. Службам авиационной безопасности (САБам) достался досмотр пассажиров и багажа в «стерильных зонах» до и после полета, но опять же под контролем МВД. «Логика проста: авиационная безопасность начинается с зоны, куда могут попасть только зарегистрированные пассажиры, — объясняет Олег Пантелеев. — Терминал аэроэкспресса или места, где ждут встречающие, — это не сфера ответственности аэропорта».

Но на практике работать друг без друга САБы и транспортные милиционеры не могут. К примеру, работать с оборудованием для досмотра могут только сотрудники САБ. Но если досмотр обнаружит оружие или какие-то подозрительные предметы, придется звать милиционера: вскрывать багаж и требовать у пассажиров документы сотрудник аэропорта не имеет права.

По словам бывшего сотрудника Линейного управления внутренних дел на транспорте (ЛУВДТ) «Домодедово», отставного майора милиции Алексея Соленова, на практике на одного сотрудника САБ приходится один милиционер. А на выходах к ним присоединяются еще и сотрудники частного охранного предприятия, работающего в «Домодедово».

«Все охранные системы — интроскопы, которыми просвечивают багаж, металлоискатели, сканеры — стоят на балансе аэропорта, — объясняет Андрей Прозоров, директор по специальным технологиям безопасности компании «Борлас Секьюрити Системз», которая поставляет оборудование для систем безопасности всех московских аэропортов. — У МВД своя техника: пистолеты, наручники, палки резиновые... И задачи разные. МВД занимается досмотром, службы безопасности — контролем ситуации. Пассажиры могут чувствовать себя защищенными, только когда эти службы взаимодействуют».

А вот со взаимодействием оказалось не очень. Как вспоминает Алексей Сеницкий, еще в 2004 году было невозможно понять, кто теперь отвечает за безопасность: роль МВД усилили, службы аэропорта не убрали, а вопросы распределения обязанностей толком не прописали. «Тогда на входах в аэропорты вообще не было металлоискателей, — говорит Сеницкий. — После теракта их поставили и начали проверять всех. У дверей аэропортов собирались огромные очереди. Но скоро все расслабилось, и контроль незаметно снизился».

Как считают в Государственном унитарном предприятии «Администрация гражданских аэропортов», компании, которая занимается сертификацией в области авиационной безопасности, — претензий к работе «Домодедово» быть не может: по закону за досмотр на входе в аэропорт отвечает МВД. Последний раз «Домодедово» проходил экспертизу 19-23 апреля прошлого года и получил сертификат на три года.

Выборочный досмотр

Работу аэропортов регламентируют «Федеральные авиационные правила «Требования авиационной безопасности к аэропортам», утвержденные приказом Минтранса. Но помимо них каждый аэропорт устанавливает собственные служебные инструкции.

Главный документ, согласно которому охраняют «Домодедово», называется «Технологии досмотра в аэровокзальном комплексе международного аэропорта «Домодедово». Он был утвержден в 2010 году дирекцией и Службой авиационной безопасности аэропорта, а также начальником ЛУВДТ «Домодедово» Александром Трушаниным (после теракта он и два его зама были уволены).

Пункт 1.3 этого документа (его текст есть в распоряжении «Новой») гласит: «Контроль пассажиров/посетителей аэровокзального комплекса (АВК)... осуществляется в районе входных терминалов АВК по выборочному принципу».

На деле выборочный досмотр (вспомните, как он выглядит в метро) означает, что не проверяют почти никого. Но закону это не противоречит: там указано, что при входе в аэропорт должно стоять оборудование для проверки посетителей и багажа. Что оно при этом должно быть включено, нигде не написано.

Как гласит тот же пункт 1.3 «Технологий...», «в период повышенной угрозы для деятельности гражданской авиации количество входов ограничивается, производится стопроцентный досмотр посетителей с привлечением усиленных групп сотрудников Службы авиационной безопасности и ЛУВДТ».

Решение об этом принимает МВД или дирекция аэропорта. Вот только закона, который бы определял уровень опасности, в России нет. Только спустя четыре дня после теракта Госдума в первом чтении приняла поправки в закон «О противодействии терроризму», которые устанавливают три уровня террористической угрозы.

Как объяснили в Главном управлении на транспорте, «Домодедово» оказался уязвим для атаки террористов именно потому, что это один из самых крупных аэропортов страны. Его дирекция понимала, что тотальный досмотр приведет к огромным очередям (когда сразу после теракта всех входящих в «Домодедово» стали пропускать через металлодетекторы, авиакомпаниям пришлось задерживать рейсы, чтобы дожидаться застрявших на входе).

По подсчетам самого «Домодедово», за час через аэропорт проходит 7,5 тыс человек. Для досмотра каждого требуется около минуты. Итого, чтобы аэропорт работал без задержек, нужно больше 125 каналов досмотра. Почти все эксперты уверены: досмотр всех посетителей аэропортов не нужен, нигде в мире его нет.

При этом в регионах такой проблемы не возникает. К примеру, в аэропорту Уфы объяснили, что всегда без особых проблем досматривали всех входящих. А в питерском «Пулково», догоняющим Москву по количеству пассажиров, стопроцентный досмотр ввели только после теракта и теперь советуют пассажирам приезжать как минимум за три часа до вылета.

Милиция

Небольшая деталь, напрямую связанная с терактом: в транспортной милиции полным ходом идет объявленное в декабре 2009 года сокращение штатов.

13 декабря 2010 года все московское УВД на воздушном и водном транспорте было выведено за штат. Формально все милиционеры, которые дежурили в «Домодедово», не имели никаких полномочий.

К тому же, как рассказал «Новой» председатель координационного совета профсоюза ГУВД Москвы Михаил Пашкин, незадолго до теракта 39 сотрудников ЛУВДТ были сокращены, и еще столько же надо было уволить.

Как вспоминает Соленов, после терактов 2004 года штат ЛУВДТ резко вырос, только в службу досмотра дополнительно набрали 200 человек. «В 2008 году у нас работали больше пятисот человек, — говорит Соленов. — Сейчас осталось 430». Из них всего 28 сотрудников патрульно-постовой службы. Милиционеры работают в 4 смены. В день теракта в аэропорту дежурили максимум семь (если никто не заболел или не отпросился) сотрудников ППС. Еще 15, по словам Соленова, занимались досмотром пассажиров. Итого 22 сотрудника МВД на аэропорт, через который в этот день должны были проходить 35-40 тысяч человек.

Автор: Елена Рачева © Новая газета ПОЛИТИКА, РОССИЯ 👁 4007 05.02.2011, 12:13 ♡ 344

URL: <https://babr24.com/?ADE=91478> Bytes: 10370 / 10334 Версия для печати

👍 Порекомендовать текст

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

newsbabr@gmail.com

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](#)

Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: [@bur24_link_bot](#)

эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова
Телеграм: @irk24_link_bot
эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская
Телеграм: @kras24_link_bot
эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская
Телеграм: @nsk24_link_bot
эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин
Телеграм: @tomsk24_link_bot
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"
Телеграм: @babrobot_bot
эл.почта: eqquatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)