

# ВНЕСАЛОННОЕ НАБЛЮДЕНИЕ

## СТАНДАРТЫ БЕЗОПАСНОСТИ НА ОБЩЕСТВЕННОМ ТРАНСПОРТЕ ЕЖЕГОДНО УЖЕСТОЧАЮТСЯ. ПЕРСПЕКТИВЫ МАССОВОГО ОСНАЩЕНИЯ ВИДЕОКАМЕРАМИ САЛОНОВ АВТОБУСОВ, ТРОЛЛЕЙБУСОВ И ТРАМВАЕВ ОБСУДИЛИ ПРЕДСТАВИТЕЛИ ГОРОДСКИХ И ОБЛАСТНЫХ ВЛАСТЕЙ, ПЕРЕВОЗЧИКИ И ПРОИЗВОДИТЕЛИ ОБОРУДОВАНИЯ НА ДЕЛОВОМ ЗАВТРАКЕ «БЕЗОПАСНОСТЬ ПассажиРОВ НА ОБЩЕСТВЕННОМ ТРАНСПОРТЕ: БОРТОВОЕ ВИДЕОНАБЛЮДЕНИЕ», ОРГАНИЗОВАННОМ ИД «КОММЕРСАНТЬ».

МАРИНА КОСТЮКЕВИЧ

Устанавливать видеокамеры в салонах общественного транспорта власти Петербурга собираются по госпрограмме «Безопасный город». Согласно ей, защиту и спокойствие российских горожан поможет обеспечивать система различных технико-аппаратных комплексов. В том числе и бортовое видеонаблюдение на автобусах и троллейбусах.

По словам заместителя председателя комитета по информатизации и связи Санкт-Петербурга Андрея Соколова, нынешняя сеть видеонаблюдения в городе состоит из 3,5 тыс. камер. Постепенно их модернизируют и переводят с аналогового формата в цифровой. Первая очередь камер была запущена на Невском проспекте еще в 2006 году.

Камеры в салонах наземного транспорта установлены пока лишь на бортах техники двух государственных перевозчиков — ГУП «Пассажиравтотранс» и ГУП «Горэлектротранс». Примерно 80% подвижного состава первого и 30% второго оснащены системой видеонаблюдения: одна камера наблюдает за ходом движения машины, вторая смотрит за водителем, две работают в салоне.

Начальник отдела развития и инновационных технологий на транспортном комплексе комитета по транспорту Санкт-Петербурга Александр Клейменов считает, что вопрос с видеокameraми «и простой, и сложный». Дело в том, что наличие систем видеонаблюдения в салонах общественного транспорта предусматривает 16-ФЗ «О транспортной безопасности».

«При этом закон говорит, что технические требования к оборудованию и порядок сертификации должны быть установлены правительством РФ. Но на сегодняшний день, по моей информации, такого постановления нет», — добавляет господин Клейменов.

Существующие же нормативно-правовые документы не рассматривают применение видеонаблюдения в целях обеспечения транспортной безопасности. То есть, по сути, документа, который бы на федеральном уровне определил единые правила по внедрению и использованию камер в пассажирском транспорте, нет.

**НЕ ХВАТАЕТ ГЛУБИНЫ** Впрочем, отсутствие законодательной базы далеко не единственная проблема. Перевозчики, которых, по словам Александра Клейменова, в городе помимо двух государственных работает еще шестнадцать, не отрицают необходимости установки видеокамер в салоне, но из-за неопределенности в технико-организационных и финансовых вопросах действовать не спешат.



ЭКСПЕРТЫ ПРИЗНАЮТ: ВИДЕОНАБЛЮДЕНИЕ НА ТРАНСПОРТЕ ТЕОРЕТИЧЕСКИ НЕОБХОДИМО. РЕАЛИЗАЦИЯ ИДЕИ, КАК НЕРЕДКО СЛУЧАЕТСЯ С СОЦИАЛЬНО ЗНАЧИМЫМИ ГОРОДСКИМИ ПРОЕКТАМИ, СТРАДАЕТ

Между тем у первопроходцев в этом деле за время апробации систем видеонаблюдения накопилось немало предложений по более эффективному их использованию.

«Системы видеонаблюдения в салонах позволяют решить большое количество вопросов. К нам поступает много запросов от силовых структур, адвокатов, СМИ для выяснения обстоятельств происшествий. Но не всем мы можем помочь. Возможности системы используем лишь наполовину», — отметил заместитель генерального директора ГУП «Пассажиравтотранс» Михаил Григорьев.

Глубина архива регистраторов позволяет сохранять информацию лишь в течение трех-пяти суток. Затем на нее автоматически записывается новое видео. Возможности скачивать записи и где-то их хранить у госперевозчика нет.

«Хотелось бы, чтобы у нас, как в Лондоне и Стокгольме, можно было создавать крупные хранилища видеoinформации. Чтобы при необходимости ею можно было бы воспользоваться», — предложил Михаил Григорьев.

Не больше глубина хранения видео и у регистраторов, установленных в троллейбусах ГУП «Горэлектротранс». Начальник службы компьютерных технологий, связи и коммуникаций предприятия Сергей Ващенко отметил, что система «дорогостоящая, но она себя оправдывает». Он предположил, что для экономии видеонаблюдение можно было бы совместить с ГЛОНАСС, которой обо-

рудается практически весь подвижной состав.

Проблема глубины записи логично перетекает в другую, пожалуй, самую важную и тоже пока нерешенную — в проблему передачи полученного видео. «Основная сложность в том, что транспортное средство движется. Необходимо наиболее надежный канал связи для передачи онлайн-видео. Надо учитывать, что в городе огромное количество транспорта оказывается в одно время рядом, что влияет на каналы связи», — пояснил начальник управления информационных технологий ГКУ «Городской мониторинговый центр» Кирилл Бойцов.

Он рассказал, что в прошлом году во Фрунзенском районе испытывали передачу видео с одного автобуса и трамвая через каналы DSRC. Задержка картинки доходила до 20–30 секунд. «DSRC — замечательный протокол для строительства ИТС. Но на сегодняшний день для города это дорогое удовольствие», — подметил Александр Клейменов. По его мнению, нужны другие способы.

Директор по маркетингу ООО «Байтэрг» Евгений Ерошин рассказал об опыте использования бортового видеонаблюдения, произведенного и установленного их компанией, где данные передавались по беспроводной связи. Более 10 тыс. автомобилей ППС и ДПС в России оснащены нашими специальными камерами. При этом здесь успешно опробована система автоматической передачи видеоархива с помощью Wi-Fi.

У нас есть и гражданская версия для пассажирского транспорта, которой мы можем поделиться с перевозчиками», — сообщил он.

Впрочем, директор ГУП «АТС Смольного» Феликс Касаткин уверен, что сложность не в технологиях передачи онлайн-видео: «К сожалению, мы здесь упираемся не в технический, а скорее в формальный юридический аспект. Технологии продвинулись далеко вперед, но все решения, которые подошли бы нам и были бы удобны и экономически оправданы, невозможны из-за несовершенства системы выделения частотных присвоений и их распределения. Она сформировалась исключительно для нужд коммерческого рынка — рынка сотовой связи».

**ХРАНИТЬ НЕЛЬЗЯ СТЕРЕТЬ** В качестве одного из возможных мест хранения бесчисленных терабайт видеoinформации власти Петербурга рассматривают будущий единый диспетчерский центр мониторинга и управления общественным транспортом, который решено организовать на станции метро «Фрунзенская».

«Сейчас мы разрабатываем концепцию центра. И если будет поставлена задача по организации хранения там видеoinформации с камер на транспорте, то будем учитывать это в проекте. Тогда надо будет продумывать и способ доставки видео: будет ли оно сниматься по ходу движения транспорта или во время его остановки в парке. Некоторые ведь составы работают и в три смены», — сказал Кирилл Бойцов.

При этом у транспортников нет единого мнения, надо ли аккумулировать в хранилище все полученное с бортовых камер видео. Понятно, что просматривать его полностью физически невозможно.

«Смысла в постоянной передаче онлайн-видео, наверное, и нет. Его надо передавать при чрезвычайной ситуации, когда водитель заметил внештатную ситуацию и, к примеру, нажал тревожную кнопку», — предложил Александр Клейменов.

На ремарку чиновника перевозчики справедливо возразили, что водитель должен следить за дорогой, а не за тем, что происходит в салоне. К тому же у некоторых участников делового завтрака возникли сомнения в оперативности реагирования правоохранительных служб на вызов, особенно на отдаленных маршрутах Ленобласти.

Директор по продажам ООО «Ай Ти Ви групп» Андрей Христофоров предложил аккумулировать в хранилище