

КОММЕНТАРИЙ АННЫ КУЛИК ГАЗЕТЕ "КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА"

об организации антитеррористической безопасности в метрополитене
и возможностях использования в нем методик профайлинга

13 апреля 2017 г.

РЕЗЮМЕ:

13 апреля 2017 г. в газете "Комсомольская правда" опубликована статья "На рамки металлоискателей петербургского метро потратили 60 миллионов рублей", в которой Президент Научно-исследовательского центра корпоративной безопасности Анна Кулик дала комментарий об организации антитеррористической безопасности в метрополитене и возможностях использования в нем методик профайлинга

"Рамки и все системы видеонаблюдения в условиях метро, особенно в больших городах в час пик не работают должным образом. Когда люди слипаются, невозможно отличить одно лицо от другого. Техника тут проигрывает человеческому фактору, поэтому основной упор нужно делать на профайлинг". Подробнее – в комментарии Анны Кулик.

Данный документ подготовлен АНО НИЦКБ
во главе с Президентом Анной Кулик



Научно-Исследовательский
Центр
Корпоративной
Безопасности

На рамки металлоискателей петербургского метро потратили 60 миллионов рублей

Только террористов они все равно не останавливают. Корреспонденты «Комсомолки» разобрались, как работает система безопасности.

«ОТ НИХ ТОЛЬКО ГОЛОВА БОЛИТ»

Среда. 9 утра – самый час-пик. Стою на станции метро «Площадь Восстания». Рядом два сотрудника метро. У нас с ними этим утром один пост, только они следят за пассажирами, а я – за ними.

Люди плотным потоком проходят сквозь рамки металлодетекторов. Над ними загораются то красные огоньки, то зеленые, еще сверкают ножки самой рамки на уровне потенциально опасных предметов: у кого-то напротив рюкзака, у кого-то в районе карманов. И звук. Почти непрерывный тревожный сигнал. Но на него, кажется, никто не обращает внимания.

Подхожу к сотрудникам метро:

- А вам эти рамки хоть помогают как-нибудь? А то все звенят же.
- Нет, - машет головой мужчина в форме, - от них только голова болит – мы же целый день стоим. Мы всех на глаз определяем.

Определять на глаз, к слову, не так-то просто. Мою собственную шкалу подозрительности за первые 15 минут «дежурства» на станции превысило несколько человек: вот парень азиатской внешности с большой черной сумкой, вот еще один, выглядит неважно и рюкзак за спиной внушительного размера, потом еще пара мужчин с большими портфелями.

Однако все они прошли к эскалаторам без дополнительного досмотра. Сотрудники метро в этот момент болтали друг с другом, отвернулись от рамки или просто ушли в другой зал. Выходит, и на глаз никто не определял.

НА ЧТО СПОСОБНЫ РАМКИ

Металлодетекторы в петербургском метрополитене установили в 2015 году – это было особенное требование безопасности. Один аппарат SmartScan C18 (а именно такие стоят в вестибюлях) по оптовой цене выходит около 180 тысяч рублей. Всего закупили почти на 60 миллионов.

«Это не просто еще один металлодетектор — это новая концепция в развитии цифровой технологии!» - заявляет производитель. В каждой рамке определяются 18 зон, и аппарат сразу же показывает, где конкретно находится опасный предмет.

- Как и с любым техническим устройством, все зависит от того, как его настроили. Можно сделать так, что он будет замечать только фольгу от конфетки, а можно так, что он каждый винтик в суставах увидит. Если устройство работает, то не может быть никаких внезапных отказов. Важнее то, как работает оператор. Это техническое устройство, которое создано не для того, чтобы обеспечивать безопасность, - говорит главный инженер охранного агентства «Титан» Сергей Богомолов.

Настроить SmartScan можно так, чтобы он определял метал с 15 граммов и по нарастанию. Всего есть 100 уровней чувствительности. Как настроены рамки в метро – вопрос открытый. Очевидно, что срабатывают они почти на всех и, значит, совсем не эффективны.

УЗНАЮТ ПО ПОХОДКЕ

- На станциях работают наши сотрудники, а в депо – сотрудники охранных предприятий. Кроме того, на станциях должны стоять полицейские, но их мало, - комментирует Юлия Шавель, пресс-секретарь петербургской подземки.

А профессионалов не хватает. Причем при правильной организации, их на каждой станции должно быть не меньше двух.

- Рамки и все системы видеонаблюдения в условиях метро, особенно в больших городах в час пик не работают должным образом. Когда люди слипаются, невозможно отличить одно лицо от другого. Техника тут проигрывает человеческому фактору, поэтому основной упор нужно делать на профайлинг, - рассказывает **специалист по профайлингу Анна Кулик**.

Говоря простым языком, профайлинг – это оценка действий человека и прогнозирование его поведения. Профессиональные специалисты проходят 50-часовые курсы, чтобы понять теорию, и еще около 80 часов «закрепляют» ее на практике.

- Обычно внимания у специалиста хватает на 4 часа активного наблюдения. Но при большом пассажиропотоке такое время выдержать физически невозможно. Должно как минимум двое стоять и меняться через каждые два часа, - говорит Анна Кулик.

Получается, что как бы не пищали рамки металлодетекторов, все как всегда зависит от человеческого фактора. А человеку, как известно, свойственно ошибаться.

ОФИЦИАЛЬНО

Как сообщает пресс-служба метрополитена, с начала работы рамок службы контроля проверили почти 27 миллионов пассажиров. Во время досмотра у пассажиров было выявлено: огнестрельное оружие (787), холодное оружие (259), травматическое оружие (503), газовое оружие (12), пневматическое оружие (3092).

Кроме того, выявлено более 34000 колюще-режущих предметов хозяйственного, сувенирного предназначения, предметов, имеющих внешние признаки схожести с огнестрельным оружием, а также около 4400 патронов.

РАССЛЕДОВАНИЕ

Что происходило в вагоне метро за минуту перед терактом

Поезд с террористом внутри отправился от станции «Сенная площадь» в 14:31. Его ждал переезд длиной всего одна минута и сорок секунд, расстояние – 1,1 километр. Как вспоминал машинист Александр Каверин, в секунду взрыва станция уже была видна, поэтому он и решил продолжить движение. Комсомолка отсмотрела архивные видео перегона между «Сенной» и «Техноложкой». Судя по ним, свет следующей станции виднеется уже на 55-й секунде. Выходит, больше половины пути было пройдено, а после взрыва поезд должен ехать еще около 45 секунд, но все очевидцы говорят – машинист нажал на газ и они понеслись быстрее обычного.