

Ошибки транспортной безопасности

Уход от международного опыта в организации безопасности аэропортов и попытка переложить на транспортные компании антитеррористическую защиту объектов — это серьезные ошибки в обеспечении транспортной безопасности. О том, что еще делает российский транспорт опасным для пассажиров, журналу РУБЕЖ рассказал председатель Общественного совета Минтранса РФ, директор Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ **Михаил Блинкин**.

 **Беседовал: Станислав Тарасов**



Михаил Блинкин

Председатель Общественного совета Минтранса РФ, директор Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ «Высшая школа экономики», член Экспертного совета при правительстве Российской Федерации, член Евроазиатского исполкома Международного союза общественного транспорта (UITP)

Как вы оцениваете уровень транспортной безопасности на данный момент?

МИХАИЛ БЛИНКИН: На транспорте существует два огромных сегмента проблем. Во-первых, это собственно транспортная безопасность: вопросы снижения аварийности на автодорогах, сбоев в движении рельсового транспорта, профилактики авиапроисшествий. Во-вторых, антитеррористическая защищенность. Это вызовы

последних десятилетий. Они существуют независимо друг от друга.

В части обеспечения безопасности движения наши нормативно-правовые и нормативно-методические документы, например для железнодорожного транспорта, наземного электротранспорта, метрополитена, ничем не отличаются от общемировых. Разумеется, возможны усовершенствования в связи с введением ИТ-сервисов и прочего, но в принципе мы ни от кого не отстаем. Хотя нельзя сказать, что мы достигли идеальных результатов.

Безопасность на автомобильных дорогах у нас радикально хуже, чем в остальном мире. Ключевой показатель транспортных рисков — это количество погибших людей на десять тысяч автомобилей в стране. Согласно официальным данным, в 2015 году в России на 15% снизилось количество погибших на дорогах, но по ключевому показателю транспортных рисков мы отстаем от наиболее продвинутых стран раз в десять. Подчеркну: не на 10%, а в десять раз. Показатели самых успешных стран находятся в пределах 0,5 погибших на десять тысяч автомобилей, а у нас в районе 5,0. Раньше у нас были все 10 погибших, сейчас ситуация улучшилась, но мы радикально отстаем от стран с хорошим уровнем безопасности: Японии, Германии, стран Северной Европы. Грандиозное отставание.

В чем причина такой разницы?

М. Б.: На самом деле в технических компонентах мы не отстали. В ряде ключевых моментов, таких как медицина катастроф, шагнули вперед и достигли просто огромного прогресса. Все стандарты, своды правил более-менее соответствуют тому, что есть в мире. Отсылать к плохим дорогам — неправильно. Плохие дороги отнимают у нас время, нервы, деньги, но слабо соотносятся со смертностью на проезжей части. Высокая смертность — вещь не инженерная, а институциональная.

Мы очень сильно отстаем по самому простому признаку: главным элементом дорожной безопасности является обеспечение тотального равенства прав, обязанностей и ответственности всех участников движения. Обычный список исключений из общих правил сводится к двум-трем строчкам. Например, в американских правилах исключениями являются картеж президента при совершении официальных поездок, проезд оперативных (полиция, скорая помощь) и почтовых служб. Учитывая, что после появления электронной почты традиционной практически не осталось, весь список исключений получается очень коротким.

Если мы возьмем российский административный регламент, то увидим несколько страниц исключений мелким шрифтом. Пару лет назад на конгрессе по безопасности рус-

Mistakes of Transport Safety. Interview with Mikhail Blinkin, National Research University — Higher School of Economics / By Stanislav Tarasov

Russian government is trying to make owners of transport facilities to provide the antiterrorist security by themselves. However, experts from security market say that it is a serious mistake. Mikhail Blinkin, director of the Institute of Transport Economics and Transportation Policy under the National Research University — Higher School of Economics, describes this and other mistakes that reduce security level at Russian transport.

скоговорящий немец мне ехидно заметил, что в России второй помощник районного прокурора имеет больше преимуществ при движении на дороге, чем Ангела Меркель и король Швеции вместе взятые. Это очень серьезная проблема, на которую никто не обращает внимания.

Более того, у нас есть еще эксклюзивные участники дорожного движения, не обладающие ни прокурорскими, ни генеральскими, никакими полномочиями, просто богатые молодые люди.

Пока мы не разберемся с этими институциональными вещами, мы не сдвинемся с места. Хотя все, что касалось технических и организационных усовершенствований, выполнено двумя федеральными программами по линии МВД, Минтранса, МЧС, Минздрава и прочих ведомств.

Как обстоит ситуация в части антитеррористической защиты объектов транспорта?

М. Б.: На самом деле здесь мы сделали тоже много, но, как человек, знакомый с зарубежным опытом, могу сказать, что иногда зачем-то ходим своим путем. Например, контроль в «чистой зоне» — когда меня сажают в самолет — абсолютно не отлича-



По ключевому показателю транспортных рисков на дорогах мы отстаем от наиболее продвинутых стран раз в десять

ется от зарубежных аэропортов: пройдите рамку, снимите ботинки и т. д. Этот порядок контроля в «Домодедово» или в «Шереметьево» ничем не отличается от контроля

во французском аэропорту Шарля де Голля или любого другого.

Но мы еще придумали контроль входа в «грязную зону», который вызывает полное недоумение у моих зарубежных коллег. Потому что, когда мы выстраиваем скопление людей у входа на вокзал или в аэропорт, то создается идеальная среда для террористических актов. Террористу не нужно больше входить в аэропорт — он может взорвать бомбу прямо в этой толпе. Подобные скопления стали тотальными. В израильском аэропорту «Бен-Гурион», при его строжайшей системе антитеррористической защиты, контроля на входе в аэровокзальный комплекс нет и никогда не было. И не потому, что его не контролируют, а потому, что контроль должен подчиняться некоторой логике. Контроль в «грязной зоне» — это большая ошибка.

Дополнительные процедуры досмотра были введены после теракта в «Домодедово» и похожи на реакцию не-опытного бойца, который столкнулся с боксером и пытается рефлекторно уклониться от ударов, ничего больше не делая. В данной ситуации мы вели себя как неопытный боец — пытаемся уклониться и создаем другую уязвимость.

8-я Выставка технических средств охраны и оборудования для обеспечения безопасности и противопожарной защиты



Краснодар

28 февраля – 3 марта 2017

ВКК «Экспоград Юг», ул. Конгрессная, 1



Системы и технические средства видеонаблюдения



Системы и средства ограничения доступа



Системы защиты периметра



Системы и средства обеспечения пожарной безопасности



Технические средства обеспечения безопасности

реклама

ОДНОВРЕМЕННО С ВЫСТАВКОЙ



Генеральный информационный партнер



Организатор «КраснодарЭКСПО» в составе Группы компаний ITE
+7 (861) 200-12-50, 200-12-34
securika@krasnodarexpo.ru

Забронируйте стенд на сайте
securika-krasnodar.ru



Сейчас происходит смена 40-х приказов Минтранса на постановления правительства по обеспечению безопасности на отдельных видах транспорта. Зачем это нужно?

М. Б.: Этот акт имеет больше политическое значение, нежели прикладное. Формально министерство транспорта является регулятором отрасли. Публичным регулятором — по отношению к неопределенному кругу лиц — министерство не является по определению. Таким образом, при замене ведомственных приказов на постановления правительства растет политический вес этих документов. Это очень хорошо и правильно. Потому что для многих субъектов бизнеса, для многих предпринимателей ответственность перед министерством косвенна. Так что это просто поднятие уровня публичности, увеличение веса тех или иных решений. Нужно внимательно смотреть по тексту, но не думаю, что там будут принципиальные изменения контентного плана.

Как скажется на транспортной безопасности новая нормативная база?

М. Б.: Тот факт, что на эти вопросы обращает внимание правительство, — прекрасно, внимание правительства поднимает вес и политическое значение чего угодно. Но все, что касается транспортной безопасности, касается миллионов людей. Сдвиги здесь происходят крайне медленно. Правительство может установить какие угодно правила. Например, о том, какие речные суда можно допускать к перевозке пассажиров. Если мы посмотрим эти правила за любой год, там нет глупостей. Просто правила не соблюдаются. Как можно утонуть на тихой воде, как можно утопить круизный лайнер? Это происходит не потому, что правила эксплуатации водного транспорта плохие.

Я не говорю уже о том, что на подсознательном уровне у нас заложена очень низкая цена жизни. Представление о цене жизни — это важная вещь. Не с пафетической точки зрения, а с поведенческой. Любой человек,

Мы придумали контроль входа в «грязную зону», который вызывает полное недоумение у зарубежных коллег. Потому что, когда мы выстраиваем скопление людей у входа на вокзал или в аэропорт, то создаем идеальную среду для террористических актов

эксплуатирующее транспортное средство, прекрасно понимает риски, но, к сожалению, игнорирует их или недооценивает. Нужна перестройка психологии, все решает поведенческие особенности.

И здесь важно, какие тенденции задает элита, какой пример показывает. Я всегда вспоминаю такой факт. Испания 60-х годов по аварийности была худшей страной в Европе. Когда об этом доложили генералиссимусу Франко, он не стал разрабатывать программу транспортной безопасности. Он просто приказал своей челяди останавливаться на красный свет. И с тех пор это не менялось. Можете посмотреть современную статистику: Испания вошла в пятерку самых безопасных стран мира с точки зрения организации дорожного движения.

Стандарты задает элита. А у нашей элиты не очень хорошие стандарты. Это касается чего угодно, от задержки авиационных рейсов «по звонку» до поведения высокопоставленных чиновников и просто богатых людей на дорогах. Я много летаю по стране и регулярно вижу, что рейсы задерживают, когда звонит «уважаемый начальник» и сообщает о своем опоздании. Потеря времени здесь не самое страшное. Ведь несоблюдение расписания — это не только коммерческий вопрос, это вопрос безопасности. Все, начиная от графика движения регулярных рейсов до ежедневного поведения на улице, надо менять. Сколько времени на это потребуется? Не знаю.

В сентябре вышло постановление правительства № 969, которое утверждает требования к техническим средствам обеспечения безопасности на объектах транспорта и инфраструктуры, а также вводит их обязательную сертификацию. У вас уже сложилось мнение об этом документе?

М. Б.: Не готов сейчас высказаться на эту тему. Если требуется квалифицированная оценка, то нужно, чтобы документ рассмотрели специалисты по техническим средствам

безопасности. Я бы дал своим сотрудникам посмотреть, а если не хватило бы сотрудников — нанял бы юристов и инженеров. Хуже всего обсуждать технические регламенты в разговорном жанре.

По-вашему мнению, где будут сформированы центры сертификации?

М. Б.: Очень сложный вопрос. У нашей авиации есть любопытный кейс, когда сертификация была отдана органу — не резиденту Российской Федерации — Международному авиационному комитету (МАК). У него масса полномочий, и только в самые последние годы функции МАК начали переходить к национальному ведомству — Росавиации. Поэтому, как будут развиваться события, сказать сложно. Будет перетягивание каната, ведь сертификация — это и полномочия, и деньги, и влияние.

В связи с новыми постановлениями правительства вновь всплывает тема организаций по оценке уязвимостей объектов транспортной инфраструктуры. Как вы считаете, им нужна переаттестация?

М. Б.: Вы знаете, я настороженно отношусь к таким организациям. В мировой практике оценка рисков — сугубо репутационное дело. Компании отвечают за оценку своей репутацией. А их репутация формируется 100 лет и более. Когда я отвечаю репутацией, ее ущерб не покроют никакие деньги за

При дефиците средств единственное, на чем нельзя экономить, — это процедуры, связанные с контролем технического состояния и технического обслуживания транспортного средства

заказную оценку. Поскольку у нас такие организации еще очень молоды, то хороший заказ стоит гораздо больше всей их репутации за все время существования. Никого не хочу обидеть. Но нашим оценщикам рисков предстоит еще длинный путь.

Не секрет, что мы находимся в ситуации финансового кризиса, бюджеты сокращаются. В этих условиях куда бы вы рекомендовали владельцам объектов транспорт-

ной инфраструктуры направить средства в первую очередь для обеспечения транспортной безопасности?

М. Б.: При дефиците средств единственное, на чем нельзя экономить, — это процедуры, связанные с контролем технического состояния и технического обслуживания. То есть регламентные работы, связанные с безопасностью плавания, полетов, движения. Потому что для любого транспортного средства существуют инженерные правила. Кстати, по элементам инфраструктуры тоже, и их нужно соблюдать. Если у меня нет денег, я соблюдаю регламентные работы, если у меня нет денег и на это, то я должен сворачивать перевозки вообще.

Если говорить о мерах антитеррористической защиты — какие из них первостепенны?

М. Б.: Проблема в том, что по международному опыту обеспечение антитеррористической защиты — это не дело транспортной компании. В транспортной компании у меня нет специалистов по антитеррористической безопасности, это вопрос спецслужб. Государство вольно говорить: соблюдайте регламенты. Я готов соблюдать. Но любые меры в этом направлении, агентурная работа, фейс-контроль, профайлинг — удел спецслужб. Таких компетенций у транспортной компании нет и быть не может.

Трагикомически выглядят претензии к владельцу или к топ-менеджеру аэропорта, когда происходит теракт. По-моему, владельцы транспорта вправе ответить в этом случае: «Это не у меня произошла катастрофа, это у вас она произошла, причем по вашему недосмотру».

Но после теракта в «Домодедово» появилась тенденция усиления ответственности субъектов транспорта, вплоть до ответственности собственника.

М. Б.: По-моему, это в корне неверно! Не то чтобы мне было жалко собственников. Они состоятельные люди, путь тратятся. Просто для меня как обывателя, который не хочет погибнуть в аэропорту, — это сугубо непрактично. Чтобы обеспечить мою, обывателя, безопасность, нужны усилия спецслужб. Если у нас каждое транспортное предприятие заведет собственную спецслужбу, боюсь, что обычным пассажирам не станет лучше.

Но к этому все и идет, увеличивается ответственность субъектов, они сейчас уже должны очень многое сделать.

М. Б.: На самом деле нужно смотреть на мировой опыт. Когда в аэропорту Парижа или Брюсселя что-то случается, никого из соб-

ственников или топ-менеджеров этих аэропортов не привлекают к ответственности. Богу — богово, кесарю — кесарево. Антитеррористический сегмент транспортной безопасности — компетенция спецслужб. Вот я, ученый, в этом не разбираюсь, и точно так же на сотрудников или собственников транспортных компаний бесполезно навешивать антитеррор. Это вызывает у меня серьезные разногласия с мейнстримом.



Стандарты задает элита. А у нашей элиты не очень хорошие стандарты

А как вы относитесь к американскому опыту после 11 сентября?

М. Б.: После 11 сентября в США прошла большая реформа спецслужб, Министерство транспорта там осталось. Ни в американском, ни в немецком, ни в бельгийском опыте нет смешения транспортного бизнеса и транспортного госуправления, как нет и смешения бизнеса и компетенций спецслужб.

Каковы ваши прогнозы по российскому сегменту транспортной безопасности?

М. Б.: Постепенно все придет в норму, мы ничуть не хуже прочего мира. Вот у меня лежит на столе книга «Городские дороги большой скорости» 1900 года издания, написанная русским гражданским инженером Генрихом Антоновичем Гиршсоном, большим энтузиастом российского метро-строительства. Это очень грамотный обзор транспортных сетей и сооружений европейских столиц, который был в дальнейшем использован при строительстве метро в Санкт-Петербурге и Москве. Так что инженерная культура имеет у нас длительную историю. В чем-то мы отстали, но надо просто систематически работать. Ничего веселого, но и ничего особо трагического в развитии отечественного транспорта не происходит.