

ПРОБЛЕМЫ ЗАЩИТЫ периметра российского аэропорта

Сегодня «террористом» может стать даже ребенок. Спешу успокоить: конечно же, не каждый ребенок и не в каждом аэропорту. Однако же, может.

САМОЛЕТЫ ЛЕГКОДОСТУПНЫ

Я веду речь о том, что любые объекты, включая самолеты, в большинстве наших аэропортов легкодоступны. Практически любой неподготовленный человек может легко попасть на летное поле, подойти к любому самолету не через здание аэропорта, а преодолев ограждение, так сказать, «с заднего крыльца». Тем более что часто это даже труда не составляет (фото 1).

Конечно, не все и не везде так плохо. Качественное ограждение территории уже имеют ряд центральных аэропортов. Где-то установлена периметральная сигнализация, ко-

торая работает не всегда удовлетворительно: с большим количеством ложных срабатываний и необнаружением реальных проникновений. На практике это означает, что сотрудники службы безопасности не относятся к поступающим от нее сигналам внимательно, игнорируют их, предпочитая оценивать обстановку на периметре с помощью ТВ-камер и тепловизоров (разумеется, если они есть). Даже такой ТВ-контроль, который есть не везде, не обеспечивает достаточную защиту территории аэ-

ропорта от несанкционированного проникновения.

Чтобы убедиться в том, что на территорию аэропортов регулярно проникают случайные посторонние люди, достаточно поговорить с сотрудниками САБ. Разумеется, публично они не афишируют подобные инциденты, а в прессу попадает очень небольшое число наиболее экзотических мотивов нарушений. Вот, например, некоторые последние из обнародованных:

22.08.2013, Иркутск: «...чтобы вблизи



Виктор КРЫЛОВ,
генеральный директор ЗАО «Пентакон»

Victor KRYLOV,
Director General, JSC "Pentakon"



ЗАО «Пентакон»

190000, г. Санкт-Петербург,
ул. Красного курсанта, 25, лит. Д
Тел.: (812) 633-04-33, факс: (812) 633-04-37
E-mail: office@cctv.ru
www.cctv.ru



Фото 1

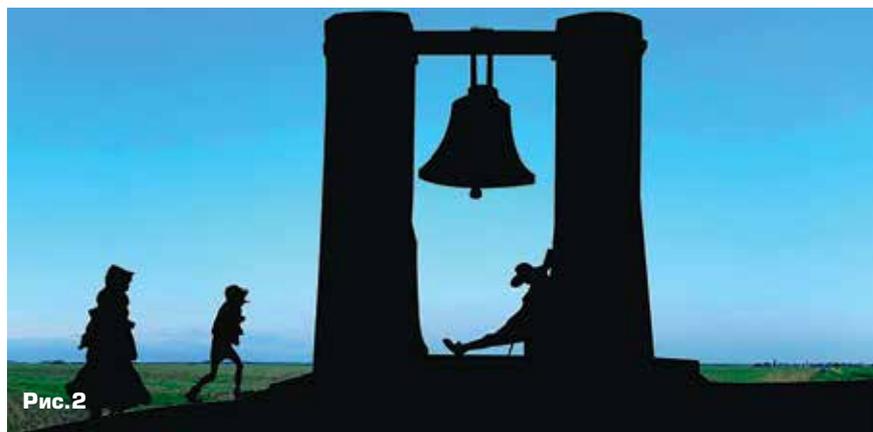


Рис.2

посмотреть на самолеты...»;

02.12.2013, Чебоксары: «...увидеть восход солнца...»;

04.05.2014, Богучаны: «...чтобы сократить путь...».

А ведь есть менее веселые случаи, которые своевременно не были обнаружены (опять же только некоторые из тех, о которых сообщила пресса):

10.08.2009, Владивосток: «...человек залез в шасси, обнаружен труп...»;

03.04.2014, Новокузнецк: «... на учениях «террорист» проник и подорвал себя...».

В то же время, как нам хорошо известно по собственному опыту, проникнуть на территорию через пассажирский терминал практически невозможно: два-три рубежа досмотрового оборудования, хорошо обученный и экипированный персонал, разветвленная сеть ТВ-камер и т.д. В итоге получается, что антитеррористическая защита аэропорта похожа на охрану Поля чудес из фильма «Приключения Буратино» (рис. 2). Если уточнить картину имеющимися средствами входного контроля, то законченный образ будет соответствовать рис. 3. Почему же так одновременно и грустно, и смешно?

ТРЕБОВАНИЯ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

Имеющаяся законодательная база уделяет крайне незначительное и поверхностное внимание проблеме защиты периметра транспортных объектов вообще и аэропортов в частности. Например, Приказ Минтранса № 42 от 01.02.2011 п. 6 звучит даже поэтически: периметр «...оборудуется инженерно-техническими системами, обеспечивающими воспрепятствование несанкционированному проникновению». Этому требованию удовлетворяют «системы», изображенные как на рис. 1, так и на рис. 4. Последняя, правда, не соответствует п. 23 Приказа № 142 от 28.01.2005, требующего, чтобы ограждение было «...высотой 2,13–2,44 м...». Для тех, кто не в курсе, сообщаю, что если ограждение на 1–2 см (!) выше, то очередная прокурорская проверка выпишет штраф или иным образом «защитит» интересы государства.

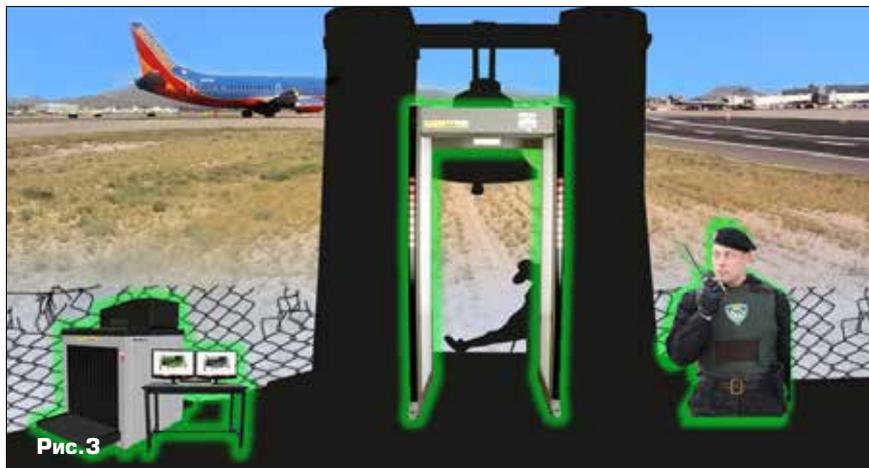
В этой связи напомним исторический факт. Академик А.Н. Крылов, начав в конце XIX века работать на Балтийском кораблестроительном заводе (это было казенное предприятие), подал в суд на чиновников, которые требовали рассчитывать детали корпусов судов длиной до 20–30 м с избыточной точностью 0,1 мм. Поскольку компьютеров в то время не было, то такие



расчеты весьма дорого обходились казне. И он выиграл этот суд, тем самым по существу, а не формально защитив интересы российского государства. Он выиграл суд на основе разработанной им математической теории приближенных вычислений.

Жаль, что за почти 10 лет существования Приказа № 142 не нашлось ни одного государственно мыслящего человека, который, подобно академику А.Н. Крылову, покончил бы с этим, скажем так, не совсем умным требованием. Причем сделать это можно, не создавая научных теорий, а всего лишь сознавая свой служебный долг.

Словом, законодательная база, на которой и должна строиться антитеррористическая защита аэропорта, слаба и неконкретна. Ее надо развивать. Это во-первых. Во-вторых – и на это хочу обратить пристальное внимание – необходимо привлекать для формирования технических требований действующих профессионалов, а не чиновников. Особенно это касается разделов, связанных с защитой периметра, да и в целом с электронными средствами защиты. Следует понимать, что защита периметра – самый сложный в реализации раздел комплексной системы безопасности.



Подкапывать у забора ямки или подсыпать где надо песочка, чтобы вписаться по высоте в предписанный диапазон, оказывается проще. А еще, конечно, совсем просто заплатить – как говорил персонаж А.И. Райкина: «Не из моего же кармана!»

В целом, если сопоставить прописанные в приказах требования к техническим средствам охраны, к средствам охраны периметра для объектов Минтранса и ТЭКа, то легко приходишь к выводу, что они соотносятся так же, как учебники по арифметике и высшей математике. Об этом свидетельствует и статистический анализ приказов соответствующих ведомств (рис. 5).

ФИНАНСИРОВАНИЕ

Другой важной причиной плохой защиты периметра называют отсутствие финансирования. Это верно лишь отчасти. Если бы описанные выше риски безопасности были бы оценены должным образом руководителями, начиная от уровня САБ аэропортов и заканчивая чинами в Минтрансе, причем до наступления возможных печальных событий, то финансирование, несомненно, было бы выделено. Конечно, деньги большие, но и не фантастические. Например, стоимость оборудования периметральной сигнализации для 5–10 км равняется стоимости одного интроскопа, коих сегодня в наших крупных аэропортах



Рис.5. Законодательство в области технических средств

десятки, если не сотни. Не вызывает, на мой взгляд, сомнений, что надежно защищенный периметр объективно важнее нескольких дополнительных интроскопов и удобств, связанных с их использованием.

Мне могут возразить, что сегодня уже заметны положительные сдвиги в этом направлении. Действительно, в течение последних трех лет в полутора десятках российских аэропортов завершены или проводятся работы по созданию современных систем защиты, т.е. в год оснащается всего 1,5% российских аэропортов! Сомнительно, что реальные террористы в ближайшие 60-70 лет так и не обнаружат «дыры в заборе» такого масштаба.

ПРОФЕССИОНАЛИЗМ И ЗНАНИЯ

Слабое законодательство и плохое финансирование систем защиты периметра еще не исчерпывает всех проблем. Уже говорилось выше, что система защиты периметра, особенно периметра большой длины, наиболее сложная в осуществлении часть комплексной системы безопасности. Из-за отсутствия специалистов по периметральной сигнализации как у заказчика, так и в ряде проектных институтов сегодня чаще, чем хотелось бы, в проекты закладываются системы, не приспособленные работать в условиях больших длин периметров российских аэропортов. Дело усугубляется неправильным выбором монтажной организации (побеждает обычно, как мы знаем, не профессиональная, а дешевая местная фирма). Ну, и довершает этот отрицательный тренд, конечно, лоббирование. Противостоять ему, как и непрофессиональным фирмам, опять-таки возможно только на основе хороших про-

фессиональных знаний у заказчика и проектировщика.

Как эти знания получить? Можно пойти путем самообразования, но он реально труден в осуществлении, тем более что принимающему решению руководителю (в САБ, в министерстве, в проектном институте и др.) не требуются детальные знания множества существующих технических средств периметральной охраны. Да и хороших учебников по этой теме сегодня, к сожалению, нет. Руководителям, принимающим решения, необходим аргументированный, широкий и полный взгляд на проблему. Свободный от благосклонности к какому-то одному решению, к одной торговой марке. Руководителю и проектировщику, принимающим решения о выборе периметральной охраны и структуре технических средств, необходима консультация у своего рода «хорошего портного», который помог бы выбрать и «хорошую ткань», и «негнилые нитки» и т.д.

С этой целью компания «Пентакон» приглашает на однодневные семина-

ры руководителей, принимающих решения, и проектировщиков (www.cctv.ru; stratum.prf). На них мы рассказываем, какими критериями следует руководствоваться при выборе систем, проводим объективный и сравнительный анализ характеристик, представленных на российском рынке периметральных систем, и т.д. Словом, образно говоря, высказываем мнение этого самого «хорошего портного», который рекомендует заказчику, что надо сделать, чтобы «костюмчик сидел». При этом выбор все равно остается за заказчиком, а не за «портным». Тем более что заказчик при желании всегда может получить увлекательную, а подчас и сказочную информацию непосредственно у каждого производителя – были бы время и желание.

ИТОГИ

Если и дальше не обращать внимания на то, что периметр любого аэропорта должен быть надежно защищен, о чем написано выше, то может наступить беда (рис. 6). Предлагаю тем людям, которые сегодня могут и должны предотвратить такие случаи, ответить на следующие вопросы. Помогут ли вам тогда разговоры о том, что вы точно исполняли существующие требования закона? Что существующие приказы не требуют от вас должной защиты периметра? Что кто-то не выделил вам денег? Что с вашей помощью «выигравшая» конкурс фирма не в состоянии выполнить работу? Мы же все отлично понимаем, что ответственный в случившемся все равно будет среди Вас найден или «назначен». Что требуемое финансирование потом будет получено. Что необходимые работы потом все равно будут сделаны. Правда, потом. Когда, не дай бог, могут погибнуть люди.



Рис.6