

# ОПАСНЫЙ ПАССАЖИР

Анна Кулик возглавляет Научно-Исследовательский Центр Корпоративной Безопасности и знает о профайлинге все. В интервью Анна рассказала нам о профайлинге в контексте транспортной безопасности: как работают инспекторы в метро, вокзалах и аэропортах, а также о том, как стать профессиональным профайлером.



— Анна, насколько профайлинг распространен в России на данный момент? На каких объектах транспортной инфраструктуры он применяется?

— Стоит отделить профайлинг в сфере транспорта от других областей — корпоративной безопасности, политтехнологий и т.д. Распространение за последние 5 лет довольно плотное — о профайлинге упоминают все чаще. Многие связывают это направление с психологией, что не совсем корректно. На объектах транспортной инфраструктуры больше используют поведенческие аспекты — бихевиористику и выросшую из нее когнитивистику. Сейчас профайлинг не является профессией, поскольку в РФ пока нет соответствующих профессиональных стандартов — сейчас

мы как раз занимаемся их разработкой. Итог парадоксальный: профессии нет, а профайлеры есть... Из-за отсутствия регламента профайлерами часто называют себя и коучи, и следователи, и семейные консультанты — к настоящему, профессиональному профайлингу это не имеет никакого отношения. Сейчас профайлер — как криминолог, он занимается составлением поведенческого портрета, не психологического — важно понимать эту разницу. Аэропорты, ж/д вокзалы — профайлеры работают везде, в последнее время идет активная интеграция в метрополитен и на портовые территории.

— Специалисты работают только в крупных городах или в глубинке тоже?

— Если говорить про непрофессиональное распространение — ореол идет от центральных регионов в глубинку, распространяясь с условной «модой» на данную профессию. Концентрация же профессионального профайлинга максимальна на крупных транспортных узлах, поскольку именно они обычно «интересны» злоумышленникам, ведь именно с их помощью можно нанести большой урон или посеять панику.

— Различается ли работа специалистов-профайлеров на разных объектах — в аэропортах, в метро, на железной дороге? У профайлеров есть специализация по направлениям в зависимости от места будущей работы?

— Блок информации о поведенческом анализе един для всех направлений профайлинга. В него входит: прогнозирование поведения, отслеживание реакций, знания из областей социологии, когнитивистики, криминологии и других пластов прикладных наук, применимых «здесь и сейчас» без использования аппаратуры и тестов. Дальше, по аналогии с вузовской системой, идет выбор профессионального направления. Профайлер должен хорошо понимать законодательство в отношении объекта, на котором он работает. Профреподготовка помогает глубоко изучить и

понять законы, освоить металлоискатели, интроскопы и другие вспомогательные инструменты. Иными словами, важно, чтобы профайлер мог не только осуществлять поведенческий анализ, но и учитывать структуру подразделения и внешний контекст работы.

— Можно ли «вычислить» профайлера?

— Нередко сотрудники делятся на гласных и негласных инспекторов. Первых «вычислять» не имеет смысла, они и так все время на виду. А у вторых все зависит от уровня профессионализма. Например, если отправить профайлера из Домодедово работать в Шереметьево — ему потребуется время, чтобы освоиться, ведь во многом работа завязана именно на инфраструктуру территории, внутренние регламенты и особенности конкретного подразделения. Одним сотрудникам нужно быть незаметными и считывать скрытые реакции людей, другие же все время на виду — это переговорщики, люди в форме, они выявляют явные и открытые проявления человеческого поведения в процессе досмотра и проверки документов.

— Могут ли заменить профайлинг «аппаратные методы» — металлоискатели, интроскопы? Как эти направления совмещаются?

— Все методы так или иначе дополняют друг друга. Например, служебные собаки сейчас везде, и заменить их аппаратурой пока невозможно. Человека — тем более. Сейчас распространены нейронные сети, способные анализировать изменения на человеческом лице, отслеживать перепады температуры тела и многое другое, но с ними неизменно возникает ряд проблем — машина просто не распознает нюансы человеческих эмоций и не способна правильно интерпретировать их. Программный комплекс считывает лицо, прогоняет его по базам, потом на основе различных методик математического представления проявлений эмоций на лице (например, одна из них — FACS, разработанная П. Экманом и У. Фризенем, авторы таких книг,

как «Узнай лжеца по выражению лица» и других работ в области изучения внешне-го проявления эмоций — прим. авт.) выдается цифровой код. Проще говоря, машина находит в толпе тех, кто может быть потенциально опасен. Реальный случай: программа среагировала на мужчину в состоянии сильного гнева, а когда к нему подошли инспекторы, оказалось, что он едет с похорон отца и в целом находится в не самой лучшей жизненной ситуации... Машина такие моменты определить не может, только человек с его интуицией и опытом, профессиональной «чуйкой». Технический комплекс может не увидеть запрещенные вещества или предметы, профайлер «видит» их по поведению объекта наблюдения.

— **Кто и как измеряет эффективность работы профайлера?**

— Каждый объект транспортной инфраструктуры разрабатывает собственный KPI (показатель эффективности — прим. авт.). Ключевой критерий один — чтобы вовремя были предотвращены все акты незаконного вмешательства. Можно вывести статистику работы, но в нее невозможно внести те моменты, когда благодаря профайлерам злоумышленник вовремя отзывается от своей затеи. Если потенциальные преступники видят высокий уровень организации систем безопасности — они сто раз задумаются, совершать злодеяние или нет, поэтому эффективность должна измеряться не столько фактами противодействия, сколько профилактикой.

— **Может ли самоучка стать хорошим профайлером? Нужен ли для этой профессии талант? Или же большую роль играет профессиональная подготовка?**

— Профайлер должен уметь входить в контакт, поэтому человеку с чисто техническим складом ума работать в этой сфере будет сложно. Это в кино героям-агентам все дается без труда, на практике нужно запоминать огромные массивы информации, цифр, моментов из законодательства, методик, тактик, техник. В купе с ин-

туицией нужен серьезный багаж знаний, причем зачастую не связанных с безопасностью напрямую. Например, «маски наций», особенности поведения людей из других стран. Нужна хорошая «оперативная память» и высокий EQ — эмоциональный интеллект, чтобы уметь поставить себя на место человека и понять — что он чувствует, что у него в голове. Плюс каждый специалист транспортной безопасности несколько раз в год должен проходить повышение квалификации, в том числе — в Минтрансе. Так что про самоучек — это скорее сказки и клише из кинематографа.

— **Кто обучает профайлеров? Профессия возникла сравнительно недавно — у кого новички черпают опыт?**

— Поскольку профайлинг находится на стыке наук, в нашем центре (Научно-Исследовательский Центр Корпоративной Безопасности — прим. авт.) преподают специалисты всех направлений — от интроспокопистов до криминологов. Этот комплекс методов и передается будущим профайлерам во время обучения. Практику они обязаны проходить на той территории, где им предстоит работать — в аэропортах, вокзалах и т.д., ведь взаимодействовать с пассажиропотоком необходимо в живой среде.

— **Тяжело ли работать профайлером? Сколько по времени без перерыва может работать профайлер?**

— В сфере транспортной безопасности рекомендуется работать в паре — напарники страхуют друг друга на посту, получается предельно продуктивный тандем. В активной фазе, когда необходимо постоянное наблюдение за пассажиропотоком, профайлер считается эффективным 4–5 часов, дальше «глаз замыливается» и необходим отдых.

— **С популяризацией профессии информация о профайлинге становится широко доступной. Открытые источники, например, публикации в СМИ или тематические блоги, — не облегчают ли они задачу для злоумышленников? Ведь та-**

**ким образом открываются ценные сведения об «изнанке» работы.**

В сети огромное количество информационного «мусора» по теме, и он в итоге работает, как шумовая завеса. Мы не раскрываем того, что может по-настоящему повредить работе. Профессиональная этика профайлеров обязывает держать в секрете методики и техники. Поэтому среди общедоступной информации злоумышленник при всем желании не сможет найти особо полезного. А открытые источники нужны для того, чтобы о профайлинге помнили и знали.

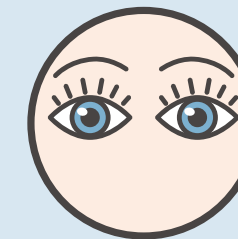
— **Израильскому аэропорту «Бен Гурион» потребовалось 40 лет, чтобы добиться максимального уровня безопасности с помощью профайлинга. Какие сроки у России?**

— В России другой менталитет, поэтому тут сравнивать будет некорректно. У среднестатистического пассажира при одном упоминании абстрактного аэропорта в Израиле идет ассоциация — «о, там нужно вести себя прилично!», иначе можно как минимум опоздать на рейс. В России все по-другому: от самих транспортных узлов до людей. За последние 5 лет Российская Федерация в плане транспортной безопасности очень сильно продвинулась, причем настолько, что сейчас наш опыт уже перенимают другие страны.

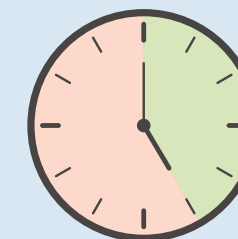
— **Известны ли вам примеры эффективной работы профайлеров за последнее время? Удавалось ли предотвратить действительно крупные атаки злоумышленников на объектах транспортной инфраструктуры?**

— Конечный результат работы профайлера, когда он вовремя отследил злоумышленников и передал информацию соответствующей силовой структуре, не всегда упоминается. А ведь служба безопасности транспортного узла сначала должна получить наводку на подозреваемого именно от инспектора. Цитируя девиз оперативных сотрудников: «Пока мы работаем нас не видно, но, если нас нет, это заметно».

## ПРОФАЙЛИНГ В ЦИФРАХ



ОКОЛО **80%** ИНФОРМАЦИИ  
ЧЕЛОВЕК ВОСПРИНИМАЕТ  
НЕВЕРБАЛЬНО



НЕ БОЛЕЕ **4-5** ЧАСОВ ПОДРЯД  
МОЖЕТ ЭФФЕКТИВНО РАБОТАТЬ  
ПРОФАЙЛЕР



В **2004** ГОДУ ПРОФАЙЛИНГ БЫЛ  
ВВЕДЕН В СЛУЖБЫ АВИАЦИОННОЙ  
БЕЗОПАСНОСТИ В РОССИИ