

Карманов М.В.

Кузин С.И.

ОСОБЕННОСТИ СТАТИСТИЧЕСКОЙ ХАРАКТЕРИСТИКИ ТЕРРОРИЗМА НА ТРАНСПОРТЕ

Аннотация. Терроризм на транспорте, как особый вид терроризма, реально превратился в многогранное и быстро распространяющееся явление современной общественной жизни, которое не может и не должно оставаться вне поля зрения статистической науки и практики. Статистическая оценка транспортного терроризма вряд ли может быть получена на основе одного или нескольких частных индикаторов. Для этого, скорее всего, потребуется система статистических показателей, где отдельные элементы занимают строго определенное место и последовательно дополняют друг друга. В этом случае в расчет должно приниматься число совершенных террористических актов в общественном транспорте за определенный период времени или за год, а также тот ущерб, который был нанесен обществу.

Ключевые слова: человеческие жертвы, социальные последствия, общественная безопасность, профилактика крупномасштабного террора, террористический акт, общественный протест, угроза обществу.

Karmanov Mikhail

Kuzin Sergey

THE FEATURES OF STATISTICAL CHARACTERISTICS TERRORISM ON TRANSPORT

Abstract. Terrorism in transport as a special type of terrorism has in fact become a multifaceted and rapidly spreading phenomenon of modern social life, which cannot and should not remain outside the field of statistical science and practice. It is unlikely that a statistical estimate of transport terrorism can be derived from one or more private indicators. This is likely to require a system of statistical indicators, where individual elements occupy a well-defined place and complement each other consistently. In this case, the number of terrorist acts committed in public transport, for a certain period of time or a year, as well as the damage caused to society should be taken into account.

Keywords: loss of life, social impact, public security, prevention of large-scale terror, terrorist attack, public outcry, a threat to society.

В текущем столетии терроризм на транспорте, как особый и достаточно своеобразный вид терроризма вообще, не только стал распространенным, но и превратился в многогранное и быстро распространяющееся явление современной общественной жизни, которое не может и не должно оставаться вне поля зрения статистической науки и практики [4].

Необходимость мониторинга и статистической оценки транспортного терроризма предопределяется целым рядом обстоятельств, среди которых, несомненно, находятся:

- общественный транспорт: является местом массового скопления людей, что приводит к широкомасштабным человеческим жертвам и материальным потерям в результате террористических актов;
- террористические акты на транспорте практически всегда вызывают возбуждение и систематическую поддержку антиправительственных настроений в обществе, то есть способствуют дестабилизации социальной обстановки [5];
- частота и последствия транспортных террористических актов наглядно отражают реальное состояние общественной безопасности и эффективность работы специальных служб, ориентированных на предотвращение событий подобного рода.

Перечисленные выше аргументы последовательно и целенаправленно подводят к выводу, сформулированному на популярном сайте Российского совета по международным делам, что количественное измерение параметров терроризма, в том числе и на транспорте, способно оказать заметную помощь в раскрытии природы и предотвращении террористических актов [12]. Подобная логика объективно вытекает из признания статистики, как инструмента познания тенденций и закономерностей общественных явлений вне зависимости от содержания и характера их развития.

Одновременно никогда не следует забывать, что среди всех практически возможных мест массового скопления людей наиболее частым террористическим актам подвергаются именно объекты транспортной инфраструктуры, где согласно существующей статистике происходит до 70 % всех нападений [13]. Подобная особенность предопределяет необходимость повышенного внимания к транспортному терроризму как наиболее распространенной форме столь неблагоприятной и предельно опасной общественной деятельности.

С другой стороны, терроризм на транспорте не стоит на месте, а постоянно совершенствуется в плане извращенности своих разрушительных действий. Смысл этого тренда заключается в систематической трансформации типов и форм использования транспортных средств для претворения в жизнь асоциальных намерений террористов [14]. В результате чего статистика транспортного терроризма приобретает особую и все возрастающую актуальность, как в научном, так и в прикладном аспектах.

Рассматривая транспортный терроризм как важный объект статистического учета, необходимо однозначно идентифицировать содержание рассматриваемого общественного явления, чтобы изначально предотвратить возможность возникновения проблемы сопоставимости используемых количественных индикаторов. В этом плане, если обратиться к признанным изданиям, то его можно определить как любые насильственные действия (взрывы, разрушения, нападения, отравления, диверсии, захват заложников и т. д.), осуществляемые на транспорте с целью устрашения, подавления политических противников [2].

При этом целесообразно не торопиться и уделить должное внимание самому понятию транспорта. С нашей точки зрения, транспорт может быть рассмотрен, как в узком, так и в широком смыслах слова. В первом случае случает он подразумевает собственно транспортные средства – автомобили, поезда, суда, самолеты и т. д., то есть конкретные технические средства, которые осуществляют перевозку людей и грузов. Во втором случае во внимание принимается вся транспортная инфраструктура, то есть сети, остановки, вокзалы, порты, аэропорты и прочие места пребывания, ожидания, пересадки пассажиров и нахождения грузов. Иными словами, практически все, что так или иначе связано с нормальным функционированием современного транспорта.

Кроме того отметим, что широкий подход к определению транспорта целесообразно применять в разрезе не только пассажирских, но и грузовых перевозок. В этой области сложился определенный стереотип, связанный с тем, что веский акцент в терроризме на транспорте чаще всего делается на его пассажирскую составляющую. Это вполне объяснимо и вызвано тем, что террористы, как правило, направляют свой главный удар именно в сторону людей, чтобы максимально возможные человеческие жертвы формировали условия для паники, страха и недовольства действующей властью. Однако здесь не стоит забывать, что террористические акты на грузовом транспорте, особенно если это касается перевозки нефтепродуктов, химических соединений и т. п., могут иметь не менее серьезные последствия и вызывать большой социальный резонанс.

Статистическая характеристика транспортного терроризма вряд ли возможна без попытки классификации его разновидностей. Для реализации этой цели возможно использование уже имеющихся подходов с их последующим дополнением и учетом всей специфики рассматриваемого общественного явления. Так, терроризм на транспорте вполне классифицируется по следующим важнейшим и общепринятым признакам [10]:

- 1) по отношению к жертвам: массовый, групповой, одиночный;
- 2) по материальному ущербу: особо крупный, катастрофогенный, локальный;
- 3) по моральному вреду: вызвавший панику, вызвавший запуганность населения, вызвавший недоверие к власти;
- 4) по использованному оружию: с применением оружия массового уничтожения, группового поражения, автоматического стрелкового оружия, оружия ближнего боя, холодного оружия, нелетального оружия и спецсредств и др.;
- 5) по использованным средствам: с применением взрывчатки, биологических вирусов, информации и ее носителей и др.;
- 6) Дополнение указанных направлений возможно за счет таких классификационных признаков террористических актов, как:
 - по отдельным видам общественного транспорта: на автомобильном, железнодорожном, авиационном, речном, морском, фуникулерном транспорте, метро и т. д.;
 - по направлениям транспортной деятельности: на пассажирском и грузовом транспорте;

- по месту осуществления: на самих транспортных средствах, в транспортных сетях, на транспортной инфраструктуре и т. п.;
- по времени осуществления: в утреннее, обеденное, вечернее время, в час-пик и т. п.;
- по последствиям: без погибших, с погибшими (с человеческими жертвами).

При желании, в целях углубленного статистического анализа могут быть привлечены и другие признаки классификации терроризма на транспорте (например, уровень реализации терактов, метод воздействия, религиозная направленность, расовые и национальные мотивы и другие формы и виды мотивации) [8].

Однако уже перечисленные основания для выделения важнейших разновидностей транспортного терроризма, с нашей точки зрения, позволяют получить достаточно полное и подробное представление о структурных особенностях объекта познания, а также при помощи специальных индикаторов оценить структурные подвижки, происходящие в составе исследуемой совокупности [9].

Особо важно остановиться на той черте терроризма на транспорте, что он в последнее время все чаще и чаще реализуется в индивидуальном порядке (например, наезд на автомобилях на пешеходов на улицах целого ряда европейских городов), который носит подчиненный характер (относительно группового и массового вариантов), так как его исходный посыл формируется под влиянием идейной пропаганды, активно распространяемой широко известными и реально действующими террористическими организациями. В результате складывается такая ситуация, когда статистика не может не учитывать не только непредсказуемость, но и повышенную опасность индивидуального терроризма на транспорте, имеющего низкую предварительную раскрываемость (профилактическую эффективность) и, как следствие, существенные материальные и человеческие потери.

При этом нельзя оставлять без должного внимания такие стороны рассматриваемой разновидности транспортного терроризма, как сознательное насилие индивидуума по отношению к другим членам общества и как террористическая деятельность, осуществляемая самостоятельно, вне любых организационных структур [11; 1].

Одновременно необходимо осознавать, что прикладной статистический анализ индивидуального терроризма на транспорте объективно сталкивается с четким и однозначным разграничением всех стадий террористической деятельности. Ведь на практике человек, совершающий акт терроризма с использованием транспортных средств, транспортных сетей или иной транспортной инфраструктуры, вполне мог прорабатывать сценарий своих действий, начиная от идеи и, заканчивая воплощением в жизнь, с другими членами общества. По этой причине крайне сложно, а временами и просто невозможно выделить абсолютно «чистый» индивидуальный террористический акт на транспорте, что, естественно, ставит под сомнение рассматриваемый и потенциально возможный объект статистического наблюдения.

Статистическая оценка транспортного терроризма вряд ли может быть получена на основе одного или нескольких частных индикаторов. Для этого, скорее всего, потребуется система показателей, где отдельные элементы занимают строго определенное место и последовательно дополняют друг друга. С нашей точки зрения система показателей статистики терроризма на транспорте обязательно должна включать следующие основополагающие разделы:

- 1) показатели количества, структуры и динамики террористических актов на транспорте;
- 2) показатели частоты и распространенности террористических актов на транспорте;
- 3) показатели последствий террористических актов на транспорте:
 - показатели материального ущерба в результате транспортных терактов;
 - показатели человеческих жертв в результате транспортных терактов.

Логика приведенной выше конструкции сводится к соблюдению целого ряда принципов или теоретических посылов. К ним относятся:

- попытка количественной характеристики ключевых аспектов транспортного терроризма;
- трехзвенная цепочка разделов с ориентацией на последовательность: масштабы – особенности – результаты;
- последовательное движение от размеров и структуры явления к специфике частоты и распространенности с выходом на разнообразные социально-экономические результаты;
- сознательное разграничение материальных и человеческих потерь от террористических актов на транспорте.

Если говорить о конкретном наполнении каждого из выше обозначенных разделов статистики транспортного терроризма, то можно констатировать, что даже в рамках определенного и конкретно заданного направления количественного измерения все равно имеются возможности некоторого «люфта». В этой связи приходится гово-

речь о принципиально возможном содержании наиболее важных блоков системы индикаторов террористической деятельности применительно к транспорту [6].

Показатели количества, структуры и динамики террористических актов на транспорте призваны давать статистическую характеристику собственно размеров, масштабов исследуемого общественного явления в абсолютном и относительном выражениях, а также с позиций его структурных особенностей и трансформации во времени. К ним вполне могут быть отнесены:

- число террористических актов, совершенных на транспорте в течение отчетного периода времени (например, за год);
- удельный вес террористических актов, совершенных на транспорте, в общем количестве всех терактов за определенный период времени (например, за год);
- распределение террористических актов, совершенных на транспорте, по территории (федеральным округам, областям, городам и т. п.);
- распределение террористических актов, совершенных на транспорте, в зависимости от отношения к жертвам, материального ущерба, морального вреда, использованного оружия и специальных средств, видам и направлениям деятельности общественного транспорта, времени совершения и другим признакам, используемым для классификации терактов;
- величина структурных сдвигов в распределении террористических актов, совершенных на транспорте, в зависимости от самых различных признаков, используемых для классификации терактов;
- динамика показателей количества и структуры террористических актов, совершаемых на транспорте и др.

Показатели частоты и распространенности террористических актов на транспорте ориентированы на оценку того, насколько часто встречаются или насколько широко распространены противоправные действия террористов в такой сфере общественной деятельности, как транспортные перевозки. Среди них, на наш взгляд, целесообразно расположить следующие индикаторы:

- число террористических актов, совершенных на транспорте, в среднем за тот или иной отрезок времени внутри года (например, в месяц);
- число террористических актов, совершенных на транспорте, в расчете на 100 000 жителей;
- число террористических актов, совершенных на транспорте, в расчете на 100 кв. км территории;
- число террористических актов, совершенных на транспорте, в расчете на 100 километров протяженности транспортных сетей (автомобильных, железных дорог; речного, морского, воздушного пути и т. п.);
- динамика показателей частоты и распространенности террористических актов, совершаемых на транспорте и др.

Показатели последствий террористических актов, совершаемых на транспорте, подразумевают выделение результатов, нацеленных на статистическое измерение не только материального ущерба, но и человеческих жертв как самой крайней формы проявления итогов рассматриваемого общественного явления. В их составе, видимо, должны находиться:

- размер нанесенного материального ущерба в натуральном выражении (число поврежденных транспортных средств, элементов транспортной инфраструктуры и прочего имущества);
- размер нанесенного материального ущерба в стоимостном выражении (число поврежденных транспортных средств, элементов транспортной инфраструктуры и прочего имущества);
- размер выплаченных страховых премий, вследствие террористических актов, совершенных на транспорте;
- численность раненных в результате террористических актов, совершенных на транспорте за определенный период времени (например, за год);
- численность убитых в результате террористических актов, совершенных на транспорте за определенный период времени (например, за год);
- численность пострадавших в результате террористических актов, совершенных на транспорте, в расчете 100 000 человек населения;
- численность осужденных в результате террористических актов, совершенных на транспорте;
- динамика показателей материального ущерба и человеческих жертв в результате террористических актов, совершенных на транспорте и др.

Совместное применение разносторонних индикаторов, по нашему мнению, открывает широкие возможности

именно для комплексной статистической характеристики транспортного терроризма, как явления общественной жизни, получающего все более и более широкое практическое распространение и затрагивающего различные социально-демографические группы населения, в том числе и слабо защищенные социальные слои населения (дети, женщины, пенсионеры) [7].

В заключение крайне важно подчеркнуть, что террористические акты, совершаемые на транспорте, в силу своего нахождения в фокусе социального внимания по определению не могут оставаться вне поля зрения статистики, которая систематически обязана совершенствовать теоретические подходы и методологию статистического учета и количественного измерения всей совокупности событий, связанных с распространением губительных и неконструктивных идей преобразования мира силовым путем, ориентированных на насильственные действия против власти, правопорядка и широких слоев населения [3].

Библиографический список

1. Арас, Дж. Терроризм вчера, сегодня и навеки. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.gumer.info/bibliotek_Buks/Polit/Aras/31.php (дата обращения: 08.02.2018).
2. Большой энциклопедический словарь под ред. А. М. Прохорова, издание 2-е, переработанное и дополненное. — М.: Большая Российская Энциклопедия, 1998. 1 456 с.
3. Галахов, С. С. Терроризм – угроза государственности России в XXI в. (исторические, правовые, праксеологические проблемы) / С. С. Галахов, К. М. Тарсуков. Правовая наука на рубеже XXI столетия: Сб. науч. трудов. Омск, 2000, 59 с.
4. Горбунов, Ю. С. Журнал российского права [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://juristlib.ru> (дата обращения: 03.02.2018).
5. Кийко, И. С. Особенности терроризма в современных условиях [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.rusnauka.com/7_DN_2007/Psihologia/20785.doc.htm (дата обращения: 03.02.2018).
6. Кузин, С. И. Статистика как инструмент противодействия индивидуальному терроризму / С. И. Кузин, М. В. Карманов, В. И. Кузнецов // Вестник Университета (Государственный Университет Управления). – 2017. – № 9. – С. 119-123.
7. Кузин, С. И. Статистика социально-демографических групп населения. Учебное пособие / С. И. Кузин, С. И. Карманов, А. А. Романов. – М.: МЭСИ, 1989. – 36 с.
8. Карманов, М. В. Актуальные вопросы интегральной оценки, моделирования и прогнозирования демографической экспансии / М. В. Карманов, М. В. Кузин // Вестник Государственного торгово-экономического университета. – 2014. – № 1 (81). – С. 23-30.
9. Леонов, М. И. Террор и русское общество (начало XX в.). [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.memo.ru/history/terror/leonow.htm> (дата обращения: 06.02.2018).
10. Лутовинов, В. Терроризм – угроза обществу и каждому человеку / В. Лутовинов, Ю. Морозов. // ОБЖ. – 2000. – № 9. – С. 40-45.
11. Мелентьева, Н. Индивидуальный террор / «Элементы», № 7 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.arcto.ru/article/499> (дата обращения: 08.02.2018).
12. Сайт Российского совета по международным делам [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://russiancouncil.ru> (дата обращения: 01.02.2018).
13. Титова, Л. Ю. Терроризм на транспорте как угроза современному обществу. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://teoria-practica.ru/rus/files/arhiv_zhurnala/2014/12/yurisprudentsiya/taova.pdf (дата обращения: 05.02.2018).
14. Хиршман, К. Изменения глобального терроризма // *Europeische Sicherheit*. – 2000. – № 5. М.: ВУ НИГ ОНИ ПО. – 2002. – № 2 936. – 10 с.

References

1. Aras J. Terrorism vchera, segodnya i naveki [*Terrorism yesterday, today and forever*]. Available at: http://www.gumer.info/bibliotek_Buks/Polit/Aras/31.php (accessed 08.02.2018).
2. Bol'shoy entsiklopedicheskiy slovar' pod red. A. M. Prokhorova, izdanie 2-e, pererabotannoe i dopolnennoe [*Big encyclopaedic dictionary under the editorship of A. M. Prokhorov, 2nd edition, revised and enlarged*]. М.: Great Russian encyclopedia, 1998, p. 1 456.
3. Galakhov, S. S., Tarsukov, K. M. Terrorism – ugroza gosudarstvennosti Rossii v XXI v. (istoricheskie, pravovye, prakseologicheskie problemy). Pravovaya nauka na rubezhe XXI stoletiya: Sb. nauch. trudov. [*Tarskov terrorism – a threat to Russian*

- statehood in the twenty-first century (historical, legal, and praxiological problems). Legal science at the turn of the XXI century: Sat. science. labours*']. Omsk, 2000. 59 p.
4. Gorbunov Y. S. Zhurnal rossiyskogo prava [*Journal of Russian law*]. Available at: <http://juristlib.EN> (accessed 03.02.2018).
 5. Kiyko I. S. Osobennosti terrorizma v sovremennykh usloviyakh [*Peculiarities of terrorism in the modern world*]. Available at: http://www.rusnauka.com/7._DN_2007/Psihologia/20785.doc.htm (accessed 03.02.2018).
 6. Kuzin S. I., Karmanov M. V., Kuznetsov V. I.. Statistika kak instrument protivodeystviya individual'nomu terrorizmu [*Statistics as a tool of counter-terrorism individual*] // Bulletin of the University (GUU). 2017, I. 9, pp. 119-123.
 7. Kuzin S. I., Karmanov M. V., Romanov A. A. Statistika sotsial'no-demograficheskikh grupp naseleniya. Uchebnoe posobie [*Statistics of socio-demographic groups of the population. Study guide*], Moscow, MESI, 1989. p. 36.
 8. Karmanov M. V., Kuzin S. I. Aktual'nye voprosy integral'noy otsenki, modelirovaniya i prognozirovaniya demograficheskoy ekspansii [*Topical issues of integral estimation, modeling and forecasting of demographic expansion*]. Bulletin of state trade-economic University (rgteu), 2014, I. 1 (81), pp. 2330.
 9. Leonov M. I. Terror i russkoe obshchestvo (nachalo XXI v.) [*Terror and Russian society (beginning of XX century)*]. Available at: <http://www.memo.ru/history/terror/leonow.htm> (accessed 06.02.2018).
 10. Lutovinov V., Morozov Y. Terrorizm – ugroza obshchestvu i kazhdomu cheloveku [*Terrorism – threat to society and every person*]. Life safety. 2000, I. 9, pp. 40-45.
 11. Melentyeva N. Individual'nyy terror. [*Individual terror. Elements*]. «Elementy», I. 7 Available at: <http://www.arcto.ru/article/499> (accessed 08.02.2018).
 12. Sayt Rossiyskogo soveta po mezhdunarodnym delam [*The website of the Russian Council on international Affairs*]. Available at: <http://russiancouncil.ru> (accessed 01.02.2018).
 13. Titova L. Yu. Terrorizm na transporte kak ugroza sovremennomu obshchestvu [*Terrorism in transport as a threat to modern society*]. Available at: http://teoria-practica.ru/rus/files/arhiv_zhurnala/2014/12/yurisprudentsiya/taova.pdf (accessed 05.02.2018).
 14. Hirschman K. Izmeneniya global'nogo terrorizma [*Changes in global terrorism*] // Europeishce Sicherheit. 2000, I. 5, M., WU NIG THEY, 2002, I. 2 936. 10 p.