

Экономика/11. Логистика
Смирнов Г.И. д.геогр. наук, профессор
Киевского национального университета имени Тараса Шевченко,
Косарева Т.В. к.э.н.,
ст. науч. сотрудник ННЦ "Институт аграрной экономики"

Угрозы логистике со стороны международного терроризма и противостояние им

Раскрыта проблема защиты от террористических актов, которая является сейчас важным вопросом в системе управления логистикой. Освещена сущность мероприятий, осуществленных Администрацией транспортной безопасности (TSA) и Агентством по вопросам таможи и охраны границ (CBP) в рамках вновь созданного Федерального департамента внутренней безопасности США (DHS) с целью противостояния угрозам международного терроризма в период после 11.09.2001 г.

Постановка научной проблемы. После теракта 11.09.2001 г. в США проблема международного терроризма и борьбы с ним приобрела глобальное измерение и такую же актуальность. Сейчас общепризнано, что международный терроризм не является традиционным преступлением, а прежде всего «социальным и политическим явлением, которое проявляет себя в конкретных преступных акциях, таких как захват заложников, нападения на правительственные учреждения, угон самолетов и т.п., за которые в национальном законодательстве и международном праве предусмотрена уголовная ответственность. От остальных уголовных преступлений международный терроризм отличается политической мотивацией совершения террористических актов»[1]. В условиях нынешних глобальных трансформаций системы международных отношений проблема терроризма приобрела общемировое значение и представляет угрозу на национальном, региональном и глобальном уровнях безопасности человечества. Исходя из степени угроз и масштабов распространения, международный терроризм с самого начала третьего тысячелетия представляет серьезный глобализационный вызов мировому сообществу и

стал одной из ее жгучих проблем. Проблема противостояния терроризму, предупреждения террористических актов нашла отражение в международном бизнесе, в частности, это касается как отдельных его направлений, так и конкретных стран. Первым государством, мира, где были приняты беспрецедентные по своему масштабу и действенности меры защиты и предупреждения международных террористических актов были, разумеется, США. а важными направлениями международного бизнеса, которые почувствовали на себе все негативные последствия «черного вторника» - 11.09.2001 г., стали международная торговая и логистическая деятельность. Поэтому особый интерес вызывают антитеррористические меры, принятые в США в транспортно-логистической и международно-торговой сферах после трагических событий 11.09.2001 г., которые имели высокую эффективность и обеспечили надежную защиту против терактов на протяжении уже более десяти лет.

На проблему борьбы с терроризмом обращают внимание международные организации такие, как ООН и НАТО. В частности при содействии Организации Объединенных Наций, правительства координируют контртеррористическую деятельность. Учреждения и программы Организации Объединенных Наций помогают странам осуществлять первую в истории глобальную стратегию борьбы с терроризмом, принятую в Центральных учреждениях ООН в 2006 году, поощряя сотрудничество и предоставляя правовую помощь. ООН разработала международную правовую базу борьбы с терроризмом. Шестнадцать глобальных соглашений, заключенных под эгидой Организации Объединенных Наций, решают такие проблемы, как взятие заложников, захват воздушного судна, террористические взрывы, выявление пластических взрывчатых веществ и защиту ядерного материала. Международная конвенция по борьбе с финансированием терроризма предусматривает конфискацию связанных с терроризмом средств, объявляет уголовно наказуемым деянием

финансирование террористической деятельности и поощряет сотрудничество полицейских и судебных органов [11].

Литературные источники и публикации по теме статьи охватывают как украинские материалы по проблеме международного терроризма и его влияния на международную логистику [1, 2, 3, 4], так и разработки американских исследователей [5, 6, 7, 8].

Целью статьи является раскрыть сущность угроз логистике со стороны международного терроризма и наметить пути противостояния им (на примере США).

Изложение основного материала. Американские словари определяют терроризм как "применение насилия или его угрозы по отношению к населению, а также государственному и личному имуществу с целью запугивания или оказания давления на общество или государственные органы зачастую из-за идеологических и политических причин" [6]. Несмотря на то, что проблемы терроризма в основном рассматриваются под углом возможных политических или идеологических последствий, терроризм, несомненно, осуществляет важное влияние на международную торговлю и управление логистическими системами. Примером этого может быть террористическая атака в США 11.09.2001г., а также террористические акты в других странах (табл. 1, 2), что и было главной причиной привлечения внимания к влиянию международного терроризма на логистику. Эти трагические события обусловили в мировом масштабе соответствующие изменения логистической практики, процессов, процедур и действий, которым до этого не уделялось значительного внимания. Сегодня приведенные выше логистические категории рассматриваются совсем по-другому. Для примера рассмотрим проблему транспортировки и хранения опасных материалов. До 11.09.2001г. внимание по вопросам безопасности в указанных операциях, главным образом, концентрировалось на их экономном и безопасном осуществлении. Сейчас вышеуказанные риски также учитываются, однако, при этом на первый план выдвигается возможность

совершения террористического акта. Так, сейчас в США перевозки опасных материалов железнодорожным транспортом осуществляются на значительном расстоянии от крупных городов с большой концентрацией населения. Кроме того, не исключается, что танкеры, которые перевозят морским путем нефть, могут быть использованы террористами как движущиеся бомбы.

Таблица 1. Рейтинг стран по количеству совершенных террористических актов (2000-2010 гг) [9]

Рейтинг (место страны)	Страна	Процент террористических актов от их общего количества во всех странах мира
1	Ирак	30,84
2	Западный берег реки Иордан	12,90
3	Колумбия	7,60
4	Испания	4,90
5	Тайланд	4,14
6	Афганистан	3,96
7	Индия	3,41
8	Пакистан	3,37
9	Турция	3,19
10	Израиль	3,10
11	Франция	2,99
12	Непал	2,54
13	Россия	1,90
14	Греция	1,54
15	Филиппины	1,43
16	Индонезия	1,32
17	Шри-Ланка	0,88
18	Италия	0,84
19	Бангладеш	0,74
20	Соединенные Штаты Америки	0,66

**Таблица 2. Страны, наиболее пострадавшие от терроризма
в 1994-2010 годах [10]**

Место	Страна	Число пострадавших в терактах на территории страны за 1994-2010 гг	Число погибших в терактах
1	США	3238	1105
2	Россия	2111	1454
3	Индия	1928	181
4	Израиль	1274	2193
5	Колумбия	1135	2682
6	Ирак	1122	4422
7	Алжир	869	2705
8	Пакистан	783	492
9	Уганда	471	1784
10	Шри-Ланка	409	2055

Ответом на террористические акты 11.09.2001 г. было создание в США нового федерального агентства - Департамента внутренней безопасности (Department of Homeland Security, DHS). Его главными целями были определены, во-первых, предотвращение террористических атак на территории США, а во-вторых, уменьшение уязвимости государства к их негативным последствиям. В состав DHS вошли 22 государственные структуры, из которых согласно значимости для логистики важнейшими являются (табл. 3):

- Администрация по безопасности на транспорте (Transportation Security Administration, TSA)
- Агентство по вопросам таможи и охраны границ (Customs and Border Protection, CBP).

**Таблица 3. Законы, государственные структуры и меры, принятые в
США с целью защиты логистической деятельности от угроз
международного терроризма^[11]**

№ з/п	Название англ. языке		Год принятия	Русский перевод
	полная	сокращ.		
1	Законы			
1.1	The Trade act	-	2002	Закон «О торговле»
2	Государственные структуры			
2.1	Department of Homeland Security	DHS	2001	Департамент внутренней безопасности
2.2	Transportation Security Administration	TSA	2001	Администрация по безопасности на транспорте
2.3	Customs and Border Protection	CBP	2001	Агентство по вопросам таможи и охраны границ
3	Мероприятия			
3.1	Transportation Worker Identification Card	TWIC	2009	Внедрение карты-идентификатора транспортного работника
3.2	Container Security Initiative	CSI	2002	Инициатива по усилению безопасности контейнеров
3.3	Free and Secure Trade	FAST	2002	Программа «Свободная и безопасная торговля» (автомобильный транспорт)
3.4	Customs-Trade Partnership Against Terrorism	C-TPAT	2009	Программа партнерства торговли и таможенной деятельности против терроризма
3.5	Importer Security Filing	ISF	2009	Требование предоставления информации о безопасности импортера
3.6	Requirements “10+2”	10+2	2012 ^{2[2]}	Требование «10 +2»

Первая структура - TSA - отвечает за безопасность американской транспортной системы. Она осуществляет контроль пассажиров в американских аэропортах, отвечает за безопасность перевозки грузов самолетами, в частности такой контроль осуществляется с помощью

специально тренированных собак. Кроме того, TSA отвечала за подготовку специальной карты-идентификатора транспортного работника (Transportation Worker Identification Card, TWIC), которая сейчас применяется на всех видах транспорта в США для идентификации соответствующих работников. Одной из главных целей TWIC является то, что идентификационная карточка работника транспорта США включает как его личные данные, так и биометрические. Последние используются для ограничения доступа в запрещенные территории в аэропортах и морских портах определенным категориям работников. Программа внедрения TWIC была начата в 2009 году. Несмотря на то, что ее первоначальное внедрение прошло достаточно гладко, сейчас возникли определенные проблемы, например, длительное время подготовки соответствующих документов.

Агентство по вопросам таможи и охраны границ (CBP) отвечает за безопасность государственных границ США и защиту американского населения и хозяйства. Одной из главных задач CBP является контроль движения товаров. Поэтому некоторые важные инициативы CBP имели существенное влияние на управление логистическими системами. Так целью принятого в 2002 году Закона "О торговле" (The Trade Act), который сделал обязательным предварительное электронное сообщение для каждого вывезенного или ввезенного в США груза, также была идентификация грузов с повышенным риском, которые могут представлять угрозу для безопасности государства. В табл. 3 приведено время, которое требуется для предоставления информации о товарах, ввозимых и вывозимых с территории США автомобильным, железнодорожным, воздушным и морским транспортом.

Таблица 3. Временное опережение, требуемое для предоставления информации о грузах, ввозимых или вывозимых с территории США [7]

Вид транспорта	Время
Ввоз	
Воздушный и курьерская	Четыре часа или сразу после вылета в случае некоторых

доставка	близких аэропортов
Железнодорожный	2 часа перед прибытием на границу
Морской	24 часа перед погрузкой в заграничном порту
Автомобильный	А. Грузы, охваченные программой «Свободная и безопасная торговля» (Free and Secure Trade, FAST) - 30 минут перед прибытием в США. В. Прочие грузы - один час перед прибытием в США.
Вывоз	
Воздушный и курьерская доставка	2 часа перед планируемыми вылетом из США
Железнодорожный	2 часа до прибытия на границу
Морской	24 часа до отплытия из порта, где загружался груз
Автомобильный	1 час до прибытия автопоезда на границу

К примеру, контейнеры, которые транспортируются морским транспортом сейчас подлежат значительно более детальному контролю, чем это имело место до 11.09.2001 г. После указанной даты было обнаружено, что очень незначительный процент контейнеров, завозимых в американские порты, подлежал фактическому контролю с целью выяснения их содержимого. Такое положение вызвало тревогу американских специалистов-логистов, что имело результатом подготовку серии проектов, кульминацией которых стало принятие закона, который требует, чтобы, начиная с 2012 года, рентген-контролю подлежало 100% контейнеров, поступающих в порты США.

Необходимость контроля содержимого контейнера путем сканирования, что сейчас является обязательным требованием перед загрузкой контейнера на корабль в заграничном порту, может иметь потенциально негативное влияние на международную торговлю, поскольку в настоящее время немного таких портов оснащены соответствующим оборудованием для осуществления электронного сканирования содержимого контейнеров. Всем другим зарубежным портам необходимо закупить и установить

соответствующее оборудование или приостановить движение контейнеров в США. Альтернативный вариант - направлять контейнеры в те порты, которые имеют соответствующее оборудование. По признанию секретаря DHS Дж. Наполитано, к 2012 году соответствующие требования контроля грузов не удастся выполнить, в частности, из-за трудностей в установке такого оборудования во всех иностранных портах, имеющих контейнерное сообщение с США [7].

Еще одним примером внимания, которое СВР обращает на необходимость обязательного контроля контейнерных грузов, является «Инициатива по усилению их безопасности» (Container Security Initiative, CSI). Это соглашение, согласно которому некоторые зарубежные порты могут разрешить американским таможенникам проведение идентификации и инспекции контейнеров с повышенным риском, предназначенных для ввоза в США, перед их загрузкой на корабль. Сейчас в этом соглашении задействовано около 60-ти крупнейших международных портов, в том числе Гонконг, Сингапур, Шанхай, Роттердам и т.д.

Одной из самых известных программ СВР, принятых после 11.09.2001 года, является «Программа партнерства торговых и таможенных организаций против терроризма» (Customs - Trade Partnership Against Terrorism - C-TPAT), в рамках которой государственные (СВР) и частные организации обязаны сотрудничать с целью предупреждения террористических покушений на США, которые могут нарушить процессы импорта товара и их транспортировки. Частные фирмы, чтобы получить сертификат C-TPAT, должны уплатить определенную сумму Агентству по таможене и охране границ (СВР). С целью получения указанного сертификата фирма должна обеспечить улучшение безопасности грузов, перевозимых в контейнерах, а также возможность мониторинга лиц, имеющих доступ к этим контейнерам. Соответственно фирмы - владельцы сертификата C-TPAT получают от государства определенные льготы, например, уменьшение количества контрольных проверок перевозимых контейнеров, а также более быстрое

прохождение таможенных процедур. Многие американские транспортно-логистические фирм также обнаружили, что внедрение процедур, необходимых для получения сертификата, С-ТРАТ имело результатом уменьшение количества случаев краж и потерь перевозимых товаров.

Следовательно, такие инициативы как TWIC, CSI, С-ТРАТ и другие, имеющие целью борьбу с терроризмом, являются обязательными для ознакомления и выполнения лицами и организациями США, которые осуществляют международные логистические операции. Вместе с тем, Агентство по вопросам таможни и охраны границ (CBP) отвечает за внедрение и выполнение требования ISF (Importer Security Filing), (то есть предоставления информации о безопасности импортера), которое подробно определяет, какую информацию с целью обеспечения безопасности должен представить импортер товара, который будет завозиться в США . Указанные требования, известные также под названием "10 +2" были введены, как обязательные в США в начале 2009 года. Название "10 +2" объясняется тем, что перед загрузкой товара в зарубежном морском порту, импортер обязуется предоставить 10 видов информации о своем товаре, а обязанностью перевозчика является предоставление еще 2 дополнительных видов информации. В табл. 4 приведены виды информации, наличие которых необходимо согласно требованию "10 +2".

Таблица 4. Информация согласно требованию ISF "10 +2", которая требуется от импортера и перевозчика товаров при их ввозе в США [8]

Импортер	
1.	Название и адрес производителя
2.	Название и адрес продавца
3.	Название и адрес покупателя
4.	Название и адрес места доставки
5.	Планируемое место загрузки товара в контейнер
6.	Название и адрес консолидатора грузов
7.	Название импортера, который отвечает за груз
8.	Идентификационный номер получателя

9.	Страна происхождения груза
10.	Номер, присвоенный грузу за Гармонизированным американским таможенным тарифом (не менее 6 цифр)
Перевозчик	
1.	План загрузки корабля
2.	Информация о статусе контейнера

Первые результаты после внедрения требования "10 +2" показали, что несмотря на то, что количество ошибок при заполнении документов на импорт в США уменьшилось с 30 до 5%, некоторые импортеры имели проблемы со своевременным сбором всей необходимой информации. Также импортеры обеспокоены дополнительными издержками, связанными с приспособлением к требованиям "10 +2", в состав которых, в частности, входят расходы на модернизацию информационных систем, фактические затраты на получение 10 видов информации, которые требуются, а также возможные денежные расходы, связанные с недостаточной или ложной информацией или непредоставлением 10 видов информацией в установленный срок.

Выводы. Защита от террористических актов является сейчас важной проблемой в системе управления логистикой в мировом масштабе. Террористические акты 11.09.2001 года в США сильно повлияли на управление логистическими системами. В частности, это касается США и соответствующих мероприятий, которые были приняты Администрацией по безопасности на транспорте (TSA) и Агенством по вопросам таможни и охраны границ (CBP) в связи с угрозами международного терроризма в рамках вновь созданного Федерального департамента внутренней безопасности США (DHS) в период после 11.09.2001 г. Сущность и высокая эффективность этих мер закономерно вызывают повышенный интерес со стороны специалистов-логистов. Знакомство с ними будет весьма полезным и в современных реалиях независимой Украины.

Литература

1. Телешун С.О. Сучасний тероризм – українські реалії / С.О. Телешун // Політичний менеджмент. – 2005. - № 1. – С. 166.
2. Вознюк В.С. Міжнародний тероризм як глобалізаційний виклик / В.С. Вознюк // Актуальні проблеми міжнародних відносин і зовнішньої політики країн світу: матеріали Міжнарод. наук.-практ. конф. – Луцьк: Волин. нац. ун-т ім. Лесі Українки, 2011. – С. 9-12.
3. Федонюк О.С. Вплив ліквідації О. Бін Ладена на загрозу тероризму / О.С. Федонюк // Актуальні проблеми міжнародних відносин і зовнішньої політики країн світу: матеріали Міжнарод. наук.-практ. конф. – Луцьк: Волин. нац. ун-т ім. Лесі Українки, 2011. – С. 52-57.
4. Олійник Я.Б. Міжнародна логістика: навч. пос. / Я.Б. Олійник, І.Г. Смирнов. – К.: Обрії, 2011. – 544 с.
5. Murphy P.R. Jr. Nowoczesna logistyka / Paul R. Murphy Jr., Donald F Wood. Wydanie X. – Gliwice: Helion SA, 2011. – 432 s.
6. The American Heritage Dictionary of the English Language. 4-th edition // <http://dictionary.reference.com/browse/terrorism>.
7. Byrd E. Rules for Improving Cargo Security / E. Byrd // Customs and Border Protection Today. – 2004, March. – P. 5-10.
8. Edmonson R.G. 10+2 now / R.G. Edmonson // Journal of Commerce. – 2009. – June. – P.13.
9. www.mipt.org.-Terrorism Knowledge Base
10. www.sbiblio.com/biblio/archive/vishjakov_osnovi/00.aspx
11. Организация Объединенных Наций изменяет мир к лучшему. Календарь на 2012 год. – 26 с.