



FORUM 2009 • 26-29 May • Leipzig

TRANSPORT FOR A GLOBAL ECONOMY

*Challenges and Opportunities
in the Downturn*

ВЫВОДЫ МАСТЕРСКОЙ № 4 **Обеспечение безопасности глобальной транспортной системы**

Среда 27 мая 2009 г.

Фон

Правительства и участники транспортного процесса, в том числе фирмы и пассажиры, совместно заинтересованы в реализации эффективных мер политики, которые обеспечивают осуществление перевозок в безопасных условиях. Такие меры должны быть действенными и разумно использовать имеющиеся недостаточные средства.

К политике безопасности, основанной на оценке рисков

Не все действующие меры безопасности эффективны. Часто они носят негибкий, статичный характер, тогда как источники ненадежности изменчивы и динамичны. Проводимый курс рассчитан в основном на закрепляющуюся цель, но он неэффективен в открытых обществах, изобилующих целями. Чтобы усилить безопасность при скудных средствах, необходимо основательно переосмыслить ключевые принципы политики безопасности.

Нынешние меры реагирования исходили из необходимости демонстрировать активность и убеждать общественность в том, что безопасность гарантирована. Это привело к осуществлению жестких и зримых шагов, которые, возможно, хорошо защищают от нападений в том виде, как они случались прежде, но с большими затратами и без достаточной адаптации к меняющимся угрозам. Регламентация часто фокусируется на процессе, а не результатах, еще больше ограничивая гибкость тех, кто отвечает за безопасность, в реагировании на меняющиеся угрозы или новые сведения.

Готовность людей принять новейшие подходы, например сканирование самого пассажира, невелика, - по-видимому, отчасти из-за упора СМИ на их недостатки вместо их потенциала в обеспечении более отлаженных услуг по безопасности.

Ключевая идея – продвигаться к мерам безопасности, основанным на оценке рисков. Она предполагает отказ от иллюзии, будто при всеобъемлющем подходе безопасность обеспечивается на 100%, и вместо этого – опору на оценку рисков, чтобы концентрировать усилия в наиболее нужных местах. Здесь требуется открытая коммуникация с общественностью, которая показывает, что подходы, основанные на риске, эффективны, но и признает, что они не устраняют полностью риски для безопасности. Разрыв между безопасностью и тем, как она видится, должен сужаться.

Зарегистрированные авиапассажиры добровольно предоставляют сведения, которые позволяют располагать фоновой информацией и облегчают опознание; к ним можно было бы применять упрощенные процедуры безопасности, высвобождая силы для направлений с повышенными рисками. Более селективная политика безопасности способствует также внедрению таких эффективных, но пока непопулярных методов обнаружения, как сканирование пассажиров, так как не будет распространяться на всех.

На морском транспорте стремление сканировать все контейнеры, даже если оно окажется экономически приемлемым, способно фактически понизить общий уровень безопасности, поскольку отвлекает ресурсы от участков с более серьезными рисками. Такие инициативы, как программа Всемирной таможенной организации (ВТО) «Уполномоченный экономический оператор», содействуют проведению политики, основанной на оценке риска, и заслуживают поддержки. Хотя сигналы о чем-то статусе невысокого риска, как правило, не ведут к его освобождению от применения остальных программ обеспечения безопасности, так как различные слои системы безопасности нацелены на разные аспекты риска, многослойные и исходящие из оценки риска системы – весьма хорошая замена таких крайних мер, как сканирование 100% контейнеров.

Курс на многосторонний подход

Безопасность – проблема глобальная, и в идеале она требует глобального подхода. На деле же налицо множество слабо согласованных и параллельных инициатив обеспечения безопасности, которым фирмы и страны, не имея особого выбора, вынуждены подчиняться с большими издержками для себя, своих клиентов или граждан.

Взаимное признание или более всеобъемлющий многосторонний подход могли бы снизить затраты на соответствующие процедуры, а также суммарные издержки обеспечения безопасности. Такие инициативы, как выдвигаемые ВТО или Группой координации транспортной безопасности ЕС-США, – это шаги в направлении многостороннего подхода. Однако идеал глобальной системы «с одной остановкой» недостижим в среднесрочной перспективе. Например, у стран имеются расходящиеся трактовки руководств ВТО, – проблема, которую трудно решить в такой чувствительной сфере, как безопасность.

Кто платит, и кто должен платить?

Механизмы финансирования безопасности воздушного транспорта разнообразны, в США – с упором больше на ассигнования из общих налогов, а в ЕС – на сборы с пользователей. Финансирование безопасности цепочек снабжения не очень прозрачно, но тенденция состоит в том, что затраты по соблюдению соответствующих мер несут операторы этих цепочек и их клиенты, а также правительства.

Поскольку выгоды от обеспечения безопасности получает население в целом, а также пассажиры либо конечные пользователи операций на цепочках снабжения, можно отстаивать смешанный подход. Однако подход, ориентирующийся на оплату пользователем, содержит большой потенциал для стимулирования снижения издержек и эффективного расходования поступлений.

Соблюдение требований безопасности может быть сопряжено с большими постоянными затратами, которые труднее нести менее крупным фирмам или странам, и может ослаблять их конкурентные позиции.

Стимулы для обеспечения безопасности

Цепочки снабжения отличаются сложностью и быстро эволюционируют. Безопасность нужно встраивать в их функционирование и рассматривать как добавленную стоимость. Процедуры должны быть эластичными и гибкими, а это предполагает, что регламентация не может сводиться к жестким предписаниям.

Операторы цепочек снабжения заинтересованы в ясных регламентах, помогающих им решать вопрос, как инвестировать средства и содействовать эффективному обеспечению безопасности. Четкое и общее для всех требование регулирования позволяет также избегать конкуренции по проблемам безопасности и облегчает работу партнеров по объединениям.

Участники:

- Ведущий: **Аксель Гёр**, Директор департамента политики в области воздушного транспорта, Федеральное Министерство транспорта, строительства и городского хозяйства Германии
- **Роберт Пул**, «Ризон Фаундейшн», США
- **Дэвид Уиддоусон**, Центр таможен и акцизов, Университет Канберры, Австралия
- **Марк Миллер**, «КОТЕКНА»
- **Эрл Эгрон**, Вице-президент по безопасности и экологии, АО «Америкен Пасифик Лайнз»
- **Сабина Видеман**, «Дойче Пост DHL»
- **Влад Олтяну**, Европейское отделение Международного совета аэропортов