

Платонов О. І., к.е.н., докторант МАУП, м. Київ

Platonov Oleg, Ph.D., Ph.D. student of the Interregional Academy of Personnel Management, Kyiv

МЕХАНІЗМ ДЕРЖАВНОГО ГАРАНТУВАННЯ МІНІМІЗАЦІЇ ЗАГРОЗ В МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ

THE MECHANISM OF STATE GUARANTEE OF MINIMIZATION OF THREATS IN MULTIMODAL TRANSPORTATIONS

Визначено основні вимоги до механізму державного гарантування мінімізації загроз в мультимодальних перевезеннях. Доведено, що цілісний механізм державного гарантування мінімізації загроз має включати елементи безпеки інформаційного потоку та фактичного переміщення вантажу. Встановлено сенс механізму державного гарантування мінімізації загроз ланцюгів поставок у мультимодальних перевезеннях вантажів. Визначено, що такі заходи забезпечують визначення ланок ланцюга поставок, які формуються на підставі визначених організаційно-правових актів, що регламентують процес мультимодальних перевезень та спрямовані на запобігання й нейтралізацію загроз ланкам ланцюга поставок під час здійснення мультимодальних перевезень вантажів.

Ключові слова: *загрози, заходи, механізм державного гарантування, мультимодальні перевезення, система мінімізації загроз.*

The basic requirements to the mechanism of state guarantee of minimization of threats in multimodal transportations are determined. It is proved that the integral mechanism of state guarantee of minimization of threats should include elements of safety of information flow and actual movement of cargo. The meaning of the mechanism of state guarantee of minimization of threats of supply chains in multimodal transport of goods is established. It is determined that such measures provide the definition of parts of the supply chain, which are formed on the basis of certain organizational and legal acts regulating the process of multimodal transport and aimed at preventing and neutralizing the threats to the supply chain links during the implementation of multimodal transport of goods.

Keywords: *threats, measures, state guarantee mechanism, multimodal transportation, threat minimization system.*

Постановка проблеми. Глобалізація та інтеграція економіки є загальною тенденцією всіх країн світу. Участь в євроінтеграційних процесах вимагає від України відкриття своїх ринків товарів і послуг, в тому числі транспортних,

що призводить до безперервного збільшення міжнародних матеріальних потоків та необхідності формування відповідного механізму державного регулювання. У зв'язку з цим, особливої актуальності набула проблема вдосконалення механізму державного гарантування мінімізації загроз в мультимодальних перевезеннях.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Вирішенню питань мінімізації загроз присвячені дослідження провідних науковців, зокрема Лекаря С.І. [1]), який за результатами аналізу здобутків Абалкіна Л.І., Авер'янова В.Б., Гейця В.М., Головченко О.М., Лисенко Ю.Г., Міщенко С.Г., Пастернак-Тарнушенко Г.А. та інших визначив сукупність завдань, які повинні вирішуватись механізмом мінімізації загроз, а саме: прогнозування можливих загроз; організація діяльності із запобігання можливим загрозам (превентивні заходи); аналіз та оцінювання реальних загроз; прийняття рішень та організація діяльності з реагуванням на виниклі загрози; постійне вдосконалення системи мінімізації загроз.

Постановка завдання. На підставі аналізу визначених вище завдань, з урахуванням особливостей державного гарантування мультимодальних перевезень, визначимо відповідний механізм мінімізації загроз.

Виклад основного матеріалу. На нашу думку, функціонування системи мінімізації загроз у мультимодальних перевезеннях має ґрунтуватися на аналізі та оцінці негативного впливу на перевезення, виявлених у процесі переміщення вантажів, а також визначенні відповідного механізму державного гарантування, мета якого виявити достатність та ефективність вжитих заходів.

У разі необхідності, за результатами такого аналізу та оцінки, система мінімізації загроз повинна сформулювати та забезпечити здійснення коригування додаткових заходів протидії негативному прояву загроз. Слід зазначити, що здійснення таких додаткових заходів протидії загрозам чи коригування раніше запроваджених також сприяє та забезпечує вдосконалення системи мінімізації загроз в мультимодальному перевезенні. Продовжуючи аналіз наукових здобутків щодо мінімізації загроз, доцільно розглянути результати дисертаційного дослідження Тимофєєвої Т.О., де досліджувались питання мінімізації загроз залізничного транспорту [2]. Зокрема зазначено, що першим кроком стосовно обґрунтування механізму мінімізації загроз залізничного комплексу має стати методика оцінки рівня мінімізації загроз залізничного транспорту. На підставі даної методики, з урахуванням визначених функціональних складових мінімізації загроз, можна визначити рівень мінімізації загроз за сукупним критерієм. Зазначена методика оцінки рівня мінімізації загроз, на нашу думку, містить окремі особливості, до яких можна віднести необхідність залучення експертів для визначення питомої ваги значущих функціональних складових мінімізації загроз та необхідність використання показників діяльності залізничного транспорту, що отримуються за результатами укладених звітів за певний період часу. Водночас, результати даної роботи свідчать, що ланцюг поставок під час мультимодальних переве-

зень вантажів не є сталим у часі.

Слід зазначити, що мінімізації загроз ланцюгів поставок під час мультимодальних перевезень вантажів є процедурою (сукупністю засобів, способів та форм) функціонування системи мінімізації загроз у мультимодальних перевезеннях вантажів. При цьому, така «процедура» характеризується взаємопов'язаною сукупністю дій, які підпорядковуються певним правилам, в системі мінімізації загроз такого складного процесу перевезення вантажів. З урахуванням викладеного, слід зазначити, що формування механізму державного гарантування мінімізації загроз ланцюгів поставок під час мультимодальних перевезень вантажів залежить від цілої низки факторів, які лежать в основі організації й здійснення таких перевезень та впливають на здійснення визначених процедур переміщення вантажів.

Сукупність міжнародних угод, що визначають договірні умови перевезень вантажів окремим видом транспорту, містять положення стосовно мінімізації загроз, які пройшли випробування часом. Наприклад, Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення (СМГС, рос.) [3] містить норми щодо відповідальності перевізника (залізниць) за вантажі, норми стосовно претензій за якість перевезення, фінансові питання щодо здійснення розрахунків між перевізниками (залізницями) тощо. Зазначені особливості процедур перевезення вантажів залізничним транспортом є елементами системи мінімізації загроз перевезення вантажів ланками ланцюга поставок під час перевезень залізничним видом транспорту. Аналогічні норми містять міжнародні угоди, які регламентують перевезення вантажів автомобільним, водним та повітряним видами транспорту. Особливість системи мінімізації загроз ланцюгів поставок у мультимодальних перевезеннях полягає в тому, що така система повинна здійснити органічне та системне поєднання процедур функціонування окремих підсистем мінімізації загроз ланок ланцюга поставок, де здійснюється перевезення різними видами транспорту, у єдину цілісну систему мінімізації загроз всього процесу мультимодального перевезення.

Розуміючи процедури переміщення вантажів у ланцюгах поставок під час мультимодальних перевезень як унікальний та короткотерміновий процес, доцільно визначити основні вимоги до механізму державного гарантування мінімізації загроз такого процесу. На нашу думку, основні вимоги можуть бути наступні: спроможність виявлення загроз у мультимодальних перевезеннях вантажів; прогнозування та аналіз ступеня впливу потенційних та явних загроз; визначення адекватних виявленим загрозам заходів мінімізації загроз; визначення упереджувальних (превентивних) заходів нейтралізації впливу потенційних загроз; визначення альтернативних заходів мінімізації загроз; постійний та оперативний контроль стану мінімізації загроз ланцюгів поставок під час здійснення мультимодальних перевезень вантажів.

Вищенаведені основні вимоги повинні бути реалізовані під час процесу функціонування механізму державного гарантування мінімізації загроз ланцюгів поставок у мультимодальних перевезеннях вантажів. Механізм

державного гарантування мінімізації загроз ланцюгів поставок у мультимодальних перевезеннях вантажів повинен забезпечувати функціонування двох взаємопов'язаних та взаємозалежних складових елементу системи мінімізації загроз, а саме: безпосередньо системи мінімізації загроз ланцюгів поставок у мультимодальних перевезеннях та елементу зворотного зв'язку, який спроможний забезпечити оцінку поточного стану мінімізації загроз та визначити сукупність заходів мінімізації загроз на всіх ланках ланцюга поставок у мультимодальних перевезеннях. Зазначені вимоги мають бути реалізовані під час процесу функціонування механізму державного гарантування мінімізації загроз ланцюгів поставок у мультимодальних перевезеннях вантажів.

Безпосередньо цілісний механізм державного гарантування мінімізації загроз має включати елементи безпеки інформаційного потоку та фактичного переміщення вантажу. З урахуванням викладеного, сенс механізму державного гарантування мінімізації загроз ланцюгів поставок у мультимодальних перевезеннях вантажів, на нашу думку, полягає у системній сукупності організаційних й економічних заходів держави та оператора мультимодальних перевезень щодо досягнення мінімального рівня загроз. Такі заходи забезпечують визначення ланок ланцюга поставок, які формуються на підставі визначених організаційно-правових актів, що регламентують процес мультимодальних перевезень та спрямовані на запобігання й нейтралізацію загроз ланкам ланцюга поставок під час здійснення мультимодальних перевезень вантажів.

Зокрема, сукупність організаційних заходів, що здійснюються оператором мультимодальних перевезень, складається з планування, формування та функціонування двох взаємопов'язаних та взаємозалежних потоків: матеріального та інформаційного. Матеріальний потік, тобто переміщення вантажу, формується з ланок ланцюгів поставок, де здійснюється перевезення різними видами транспорту, та логістичних центрів, які є ланками на суходолі та поєднують ланки, де здійснюється перевезення, у єдиний ланцюг мультимодального перевезення вантажів. Слід зазначити, що процедури перевезення вантажів, зокрема наземними видами транспорту, з відповідними заходами мінімізації загроз, визначені, в основному, міжнародними угодами [3, 4-6]. Разом з тим, процедури функціонування логістичних центрів міжнародними угодами не визначено, проте, Конвенцією Організації Об'єднаних Націй визначена відповідальність операторів транспортних терміналів у міжнародній торгівлі [7], до компетенції якого входить обов'язок прийняти під свою відповідальність вантаж, що є об'єктом міжнародного перевезення, та надати транспортні послуги для подальшого переміщення вантажу. Разом з тим, згадана Конвенція не містить положень щодо необхідної та доцільної організаційної структури та облаштування транспортних терміналів та особливостей їх функціонування.

Одним з важливих аспектів, разом з іншими результатами даного дослідження, можна вважати те, що логістичний центр буде функціонувати ефективно, коли величина товарного потоку на вході буде відповідати вели-

чині такого потоку на виході. На нашу думку, це повинне бути використане у механізмі державного гарантування мінімізації загроз ланцюгів поставок у мультимодальних перевезеннях вантажів, при цьому, однією з умов такого системного неперервного руху вантажів у ланцюгах поставок є випереджаюче надходження до логістичного центру інформаційного потоку, сформованого оператором мультимодальних перевезень у електронному вигляді, відносно надходження вантажу. Випереджаюче надходження інформації до логістичного центру, де здійснюються процедури державного контролю за законністю переміщення товарів через митний кордон, дозволяє у логістичному центрі здійснювати, за мінімальний час перебування вантажу, заміну виду транспорту та скоротити витрати на зберігання вантажу на маршруті перевезення.

Окремим напрямом для дослідження, у контексті мінімізації загроз мультимодальних перевезень вантажів, виступають засоби та заходи контролю за переміщенням єдиної транспортної одиниці на всіх ланках ланцюга поставок. Такі засоби мають бути спроможні надавати контрольну інформацію про місце перебування вантажу та виявляти спроби несанкціонованого доступу у реальному масштабі часу. Такі електронні засоби проходили випробування в Україні та низці інших країн під час міжнародних перевезень єдиної транспортної одиниці (контейнера) двома видами транспорту й дозволили констатувати досягнення високого рівня фізичної безпеки перевезень.

Слід також зазначити та акцентувати увагу, що особисто на оператора мультимодальних перевезень покладається відповідальність за розробку та впровадження заходів мінімізації загроз під час мультимодального перевезення вантажів ланками ланцюга поставок. Визначаючи оператора мультимодальних перевезень відповідальним за мінімізацію загроз в мультимодальних перевезеннях вантажів, доцільно звернутись до положень Рамкових стандартів безпеки та полегшення світової торгівлі, які були розроблені у 2005 році експертами Всесвітньої митної організації. Визначаючи, що перевезення вантажів є однією з складових міжнародної торгівлі, положення даного документа Всесвітньої митної організації повністю повинні також розповсюджуватись на всіх учасників міжнародного переміщення товарів.

Не розглядаючи та не аналізуючи всі положення даного документу, зосередимо увагу, що спрямування Рамкових стандартів визначають, у разі практичної реалізації їх положень, серед інших, можливість «забезпечення комплексного управління міжнародними ланцюгами поставок для всіх видів транспорту», «установлення стандартів підвищеної безпеки та полегшення функціонування міжнародного ланцюга поставки товарів» та «сприяння безперервному руху вантажів по всьому безпечному міжнародному ланцюгу поставок товарів». Всі ці положення Рамкових стандартів можуть бути реалізовані представниками бізнесу шляхом дотримання сукупності вимог та отримання статусу «уповноваженого економічного оператора». Вищенаведені положення Рамкових стандартів входять до повноважень оператора мультимодальних перевезень вантажів ланками ланцюга поставок, у тому числі на

міжнародному ланцюгу поставок товарів.

Таким чином, питання мінімізації безпеки може розглядатись оператором мультимодального перевезення під кутом зору виконання певних вимог, які дозволяють отримати статус уповноваженого оператора. Положеннями діючої з 2012 року редакції Митного кодексу України (статті 12-18) визначені особливості отримання статусу уповноваженого оператора для представників вітчизняного бізнесу [8]. При цьому, представник бізнесу може претендувати на отримання одного з визначених даним законом статусів, які підтверджувались сертифікатом: «на спрощення митних процедур», «щодо надійності і безпеки» та «на спрощення митних процедур та щодо надійності і безпеки». З причин та обставин, які не зрозумілі представникам національного бізнес-середовища, статус «уповноваженого оператора» станом на теперішній час не отримав жоден національний представник бізнесу.

Разом з тим, у контексті мінімізації загроз під час мультимодальних перевезень вантажів, у тому числі міжнародних, доцільно звернути увагу на відсутність у Рамкових стандартах безпеки та полегшення світової торгівлі та Митному кодексі України тлумачення ключових категорій, а саме «надійність» та «безпека». Водночас, на нашу думку, дані категорії мають бути чітко визначені тлумаченнями, які мають містити характеристики та ознаки таких категорій для двох сторін процедур міжнародної торгівлі, а саме: для держави та бізнесу. Відсутність таких тлумачень не дозволяє оцінити стан «надійності» та «безпеки» учасників кожної окремої торгівельної операції представникам держави та бізнесу, у тому числі відсутня така можливість у потенційних операторів мультимодального перевезення вантажів. Виходячи з викладеного, доцільно провести окреме дослідження стосовно сенсу та тлумачень категорій «надійності» та «безпеки» з метою визначення характерних ознак та показників, за якими буде оцінюватись стан надійності та безпеки представниками держави (контролює торгівельні операції) та бізнесу (здійснює торгівельні операції). При цьому не треба виключати, що окремі ознаки категорій «надійність» та «безпека» будуть притаманні повноважним представникам держави та бізнесу одночасно. Під кутом зору здійснення процедур митного контролю національними митними органами, необхідно чітко визначити граничні межі «ланцюга поставок» (ланки загального ланцюга), де національні митні органи мають право та повноваження, відповідно до положень Рамкових стандартів, вимагати від оператора дотримання положень щодо безпеки під час мультимодального перевезення вантажів.

Висновки. Таким чином, питання мінімізації загроз мультимодальних перевезень вантажів залежить від спроможності та готовності оператора мультимодального перевезення визначати сукупність заходів мінімізації загроз переміщення вантажів на всіх ланках ланцюга поставок. Окрім того, стан мінімізації загроз залежить від спроможності держави (митної чи фіскальної служб) практично запровадити положення щодо можливості отримання статусу уповноваженого оператора, а оператору мультимодального

перевезення виконати всі належні вимоги та отримати такий статус, що забезпечує найвищий рівень мінімізації загроз мультимодальних перевезень вантажів усіма ланками ланцюга поставок. Отримання статусу уповноваженого оператора у національному полі повинно стати першим кроком визнання оператора мультимодального перевезення під час здійснення міжнародних мультимодальних перевезень вантажів, що дозволить підвищити ефективність заходів мінімізації загроз торгівельних операцій.

Список використаних джерел:

1. Лекарь С.І. Механізм економічної безпеки в Україні [Електронний ресурс] / С.І. Лекарь. – Режим доступу: http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/vkhnuvs/2012_57/57/17.pdf.

2. Тимофеева Т.О. Розробка механізму щодо забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту: автореферат дис. ... к.е.н. / Т.О. Тимофеева; Українська державна академія залізничного транспорту. – Х., 2009. – 20 с.

3. Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении. – К.: ТОВ «Інпрес», 2010. – 358 с.

4. Конвенція про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів (КДПВ), 1956 рік [Електронний ресурс]. – Режим доступу: search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/.../MU_56K02U.html.

5. Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) від 9.05.1980 рік [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://zakon.nau.ua>.

6. Европейская экономическая комиссия. Рабочая группа по железнодорожному транспорту. Доклад группы экспертов о работе ее третьей сессии. - Женева, 14.08.2012 рік [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.unecsc.org/trans/main/sc2/sc2.html>.

7. Конвенция Организации Объединенных Наций об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.uncitral.org/uncitral/ru/uncitral_texts/transport_goods/1991Convention_operators.html/.

8. Митний кодекс України від 13 березня 2012 року № 4495-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2012. – № 44–48, ст. 552.

References:

1. Lekar', S.I. *Mechanism of economic security in Ukraine*. Available to: http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/vkhnuvs/2012_57/57/17.pdf. Accessed: 31 July 2018.

2. Tymofeeva, T.O. "Development of a mechanism for ensuring economic safety of rail transport". Abstract. Dis ... PhD Economy: Ukrainian State Academy of Railway Transport. Kharkiv, (2009): 20. Print.

3. *Agreement on international railway cargo traffic*. Kyiv: TOV «Inpres», 2010. Print.

4. *Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CEDAW), 1956*. Available to: search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/.../MU_56K02U.html. Accessed: 31 July 2018.

5. *Convention on International Carriage by Rail (COTIF) of 9.05.1980*. Available to: <http://zakon.nau.ua>. Accessed: 31 July 2018.

6. *Economic Commission for Europe. Working group on railway transport. Report of the expert group on its third session, Geneva, 14.08.2012.* Available to: <http://www.unece.org/trans/main/sc2/sc2.html>. Accessed: 31 July 2018.

7. *The United Nations Convention on the Liability of Operators of Transport Terminals in International Trade.* Available to: http://www.uncitral.org/uncitral/ru/uncitral_texts/transport_goods/. Accessed: 31 July 2018.

8. Customs Code of Ukraine of March 13, 2012 № 4495-VI. *Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy* 44–48 (2012): 552. Print.

DOI: 10.5281/zenodo.1492099

UDC 338.465.2

Savchenko I., Ph.D. in Public Administration, Assoc. Prof., Associate Professor of the Management and Public Administration Department KITE KNUTE, Kharkiv, Chumak O., Ph.D. in Economics, Assoc. Prof., Chief Scientist of State Scientific Institution «Institute of Educational Analytics», Kyiv

PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP IN THE SOCIAL PROTECTION SPHERE

The article analyzes the current state of the social state sphere. The influence of public-private partnership on the social protection sphere in Ukraine has been researched. There are also difficulties in improving public private partnerships. A number of measures have been identified to improve the development of public private partnership in the social protection sphere. A new procedure for the implementation of public private partnership has been proposed.

Keywords: *public-private partnership, social protection, social projects, mechanisms of development, improvement.*

Problem setting. As soon as Ukraine became independent, it got focused on the formation of a socially-oriented market economy, which involves the social sphere as one of the basic component. The current state of the social sphere in Ukraine is characterized by the presence of a number of painful problems that have not been solved for years, in particular: the disorder of property relations towards establishments of social infrastructure; insufficient budget funds for the development of appropriate establishment and lack of effective incentives to raise funds from other sources; the abovementioned establishments provide services to the population with low quality, etc. The current state of the social protection sphere of citizens at the local level requires further improvement. Existing problems result not only in