

В.В. Юхименко (Київський національний торговельно-економічний університет, Україна)

Ю.В. Коноваленко (Київський національний торговельно-економічний університет, Україна)

ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНЕ СПІВРОБІТНИЦТВО У СФЕРІ УБЕЗПЕЧЕННЯ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

У статті досліджено проблеми державно-приватного співробітництва у сфері забезпечення вантажних перевезень. Проаналізовано зарубіжний досвід співпраці у даному напрямку та визначено можливі напрямки запровадження державно-правового співробітництва в Україні. Запропоновано шляхи вдосконалення інформаційного забезпечення підприємств і державних установ у сфері забезпечення вантажних перевезень, розглянуто можливість підвищення рівня безпеки вантажних перевезень шляхом посилення конкуренції на ринку перевезень.

Ключові слова: державно-приватне співробітництво, вантажні перевезення, транспортний ризик, інформаційне забезпечення.

Рис. 1. Літ. 20.

В.В. Юхименко (Киевский национальный торгово-экономический университет, Украина)

Ю.В. Коноваленко (Киевский национальный торгово-экономический университет, Украина)

ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО У СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК

В статье исследуется вопрос государственно-частного сотрудничества в сфере обеспечения безопасности грузовых перевозок. Проанализирован зарубежный опыт сотрудничества в данном направлении и определены возможные направления внедрения государственно-частного сотрудничества в Украине. Предложены пути улучшения информационного обеспечения предприятий и государственных учреждений в сфере обеспечения безопасности грузовых перевозок, рассмотрена возможность повышения уровня безопасности грузовых перевозок путем усиления конкуренции на рынке перевозок.

Ключевые слова: государственно-частное сотрудничество, грузовые перевозки, транспортный риск, информационное обеспечение.

V.V. Yukhymenko (Kyiv National University of Trade and Economy, Ukraine)

Y.V. Konovalenko (Kyiv National University of Trade and Economy, Ukraine)

PUBLIC-PRIVATE COOPERATION IN SECURITY PROVISION FOR CARGO TRANSPORTATION

The article studies the issue of public-private cooperation in the field of security provision for cargo transportation. Foreign experience of such cooperation is analyzed and potential directions for implementation of public-private cooperation in Ukraine are determined. Ways to improve information support for enterprises and state institutions in the field of cargo transportation security are offered, and an opportunity to increase the security level in cargo transportation through intensification of competition at the cargo market is considered.

Keywords: public-private cooperation; cargo transportation; transport risk; information support.

Постановка проблеми. Проблема забезпечення вантажоперевезень, яка в принципі зводиться до практики управління транспортним ризиком, є широкою та не може бути вирішена лише на мікрорівні. Пояснюється це тим, що підприємства, задіяні в цьому процесі, не мають можливості безпосередньо

впливати на низку ендогенних чинників, які визначаються державною політикою. Це насамперед якість дорожнього покриття, регламентовані вимоги до характеристик транспортних засобів, нормативне закріплення відповідальності перевізника, рівень інформаційного забезпечення для ефективного прийняття господарських рішень тощо. Зарубіжний досвід вказує на позитивний ефект взаємодії держави у вигляді уповноважених установ і приватного сектору у сфері забезпечення вантажних перевезень [19]. В Україні така взаємодія практично відсутня, що робить актуальним дослідження проблеми її формування і практичного впровадження.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми державно-приватного співробітництва знайшли висвітлення в основному у зарубіжних дослідженнях, які стосуються переважно інформаційного забезпечення підприємств і короткострокових проектів двосторонньої співпраці. У коло інтересів науковців потрапляли оцінка результативності державних програм, що реалізувалися у тісній взаємодії з підприємствами торгівлі та перевізниками, пріоритетні напрямки співпраці державного й приватного сектору залежно від специфіки регіональної інфраструктури окремої країни та історії безпеки здійснення перевезень за таким регіоном. Серед зарубіжних дослідників у даному напрямку слід відмітити Д. Бургеса [13], Дж. Дертоузоса [17], М. Левінсона [18], П. Морелла [20].

Публікації з даної проблеми у наукових вітчизняних виданнях украї обмежені і в основному стосуються вирішення проблеми забезпечення вантажних перевезень, увага зосереджена на державних важелях впливу на стан інфраструктури країни чи на суто внутрішньофірмових проблемах. Питаннями забезпечення перевезень займалися такі вітчизняні дослідники, як П. Буланович [4], В. Государев [5], В. Золотов [7], Н. Ключарева [8], С. Петров [10].

Невирішені частини проблеми. Попри попередні різноаспектні дослідження в царині забезпечення вантажних перевезень і можливостей державно-приватного співробітництва невирішеною лишається ціла низка актуальних питань. Так, нез'ясованими лишаються питання довгострокового співробітництва держави та підприємств щодо попередження транспортного ризику, фактично недослідженим є питання передумов і можливих напрямків державно-приватного співробітництва саме в українських реаліях.

Мета дослідження: на основі узагальнення зарубіжного досвіду державно-приватного співробітництва у сфері забезпечення вантажних перевезень визначити напрямки та передумови державно-приватної співпраці в Україні у даній сфері на різних видах транспорту.

Основні результати дослідження. Зарубіжний досвід інтеграції державних ініціатив у сфері підвищення якості та безпеки вантажних перевезень із тривалим досвідом і сформованими практичними потребами учасників ринку перевезень (підприємств торгівлі, транспортних і логістичних компаній) свідчить про позитивний вплив такої співпраці на результативність діяльності суб'єктів господарювання на мікрорівні, рівні держави та суспільства в цілому в результаті скорочення непрямих витрат й усунення негативних екстерналій [11].

Наприклад, у США Департаментом транспорту на початку XXI ст. була ініційована програма акумулювання даних щодо причин аварійності вантажних

транспортних засобів, що базувалася на співпраці перевізників і Департаменту щодо ґрунтового дослідження процесу перевезення. За 5 років був зібраний достатній масив даних для виокремлення специфічних для вантажівок чинників ризику та запропоновані відповідні модифікації виробникам транспортних засобів (щодо технічних характеристик). Співпраця Канадського центру з надзвичайних ситуацій на транспорті при Департаменті транспорту з приватними компаніями-перевізниками та розробниками програмного забезпечення і науковцями університету Альберти щодо оцінювання транспортного ризику за різними маршрутами державного та місцевого значення у Північній Америці уможливили створення необхідного для підприємств-перевізників програмного продукту "PC*HazRoute". Програма дає можливість прийняття рішення щодо вибору маршруту для здійснення вантажоперевезення, який максимально відповідає потребам суб'єктів господарювання. Позитивних результатів досягла ініціатива Американської автотранспортної асоціації США щодо створення онлайн Системи обробки даних щодо викрадення вантажу (CargoTIPS), яка базується на анонімному наданні даних щодо безпеки перевезень підприємствами торгівлі й перевізниками за певним маршрутом [12, 23].

Знаковим у даному напрямку є також досвід низки країн Європейського Союзу, де у сфері залізничних і повітряних перевезень через введення державою додаткової конкуренції як з боку приватних національних компаній (залізничні перевезення), так і приватних зарубіжних компаній (повітряні перевезення) вдалося досягти вибракування з ринку перевезень менш надійних операторів і забезпечити скорочення скарг клієнтів щодо нестачі, псування чи викрадення вантажу [19]. Прикладом також можуть бути так звані «Інтелектуальні транспортні системи», які зараз розробляються у скандинавських країнах для того, щоб забезпечити оптимізацію й убезпечення всіх видів перевезень. Концепція «Інтелектуальних транспортних систем» так само базується на тісній співпраці приватного сектору, що представлений підприємствами.

На сьогодні в Україні, на жаль, не повною мірою реалізується можливість спільного вирішення проблеми убезпечення внутрішніх і транзитних (транскордонних) перевезень. Заходи в цій сфері мають скоріше реактивний, аніж проактивний характер і диктуються змінами у зовнішньому середовищі (наприклад, адаптація законодавства у зв'язку з членством держави у міжнародних організаціях чи союзах), аніж усвідомленою потребою дії. Разом з тим, авторське опитування менеджерів 46 українських торговельних підприємств продемонструвало переважну готовність до співпраці з державою в цьому напрямі. Так, 78,26% респондентів проявили зацікавленість у такому співробітництві, лише 15,21% менеджерів скептично поставилися до такої ініціативи. Проте результати опитування в той же час засвідчують брак ініціативності представників державного сектору до партнерства. Менеджерами підприємств торгівлі було відмічено складність налагодження діалогу з державними структурами при здійсненні перевезень порівняно з приватним сектором, корумпованість і консерватизм у підходах до вирішення проблемних питань. Все ж беззаперечною залишається необхідність забезпечення співпраці держави з українськими підприємствами у сфері убезпечення вантажоперевезень на принципах відкритості, заохочення здорової конкуренції, превентивності та

інформаційного забезпечення, оскільки лише гармонізована й узгоджена діяльність у такому напрямку може гарантувати досягнення найкращого результату.

Державно-приватне співробітництво може реалізовуватися як за окремим видом транспорту, так і за кількома одразу в межах одного і того ж проекту забезпечення вантажних перевезень. Так, роботу у сфері вдосконалення технічної компоненти процесу перевезення доцільніше здійснювати за окремим видом перевезень, оскільки той чи інший вид транспорту характеризується певними особливостями, що визначаються конструкцією транспортних засобів, вимогами до кріплення вантажу, тоннажністю транспортного засобу тощо.

Наприклад, безпека автомобільних вантажних перевезень детермінується низкою чинників, на які можуть справляти вплив державні установи та приватні структури, а упередження транспортного ризику може виявитися можливим лише за умови взаємодії сторін у певних критичних сферах. Так, на безпеку вантажних перевезень автомобільним транспортом переважно впливають дії та рішення перевізника, вантажовласника, виробника вантажівок, відповідних органів влади (Кабінет Міністрів України, Міністерство інфраструктури України, ДАІ МВС, Укравтодор) через розробку, імплементацію та контроль за дотриманням вимог в даній сфері (рис. 1).

Особливої уваги від відповідальних державних органів потребує забезпечення двостороннього зв'язку з такими ключовими каталізаторами безпеки вантажних перевезень, як виробники вантажівок, перевізники (транспортні компанії чи торговельні підприємства) та клієнтами перевізників (підприємствами торгівлі, іншими суб'єктами господарювання у випадку аутсорсингу транспортної функції) через перманентний обмін інформацією щодо ідентифікованих «критичних точок» процесу вантажоперевезення. Співпраця державних органів з виробниками вантажних транспортних засобів має ґрунтуватися на інформаційній забезпеченості перших про причини випадків втрати, псування, пошкодження вантажу при перевезенні через недоліки конструкції вантажного засобу (якість освітлення, міцність каркасу, наявність приладів документування та передачі даних щодо здійснюваного маршруту перевезення, засоби попередження погіршення уваги тощо) та виробничій гнучкості других, що уможлиблюватиме динамічне підвищення рівня безпеки у модифікованих чи нових моделях транспортних засобів.

Співробітництво державних органів і перевізників має так само, як і в першому випадку, базуватися на інформаційній забезпеченості перших щодо чинників схоронності вантажу в дорозі, а також компетенціях розроблення регламентованих норм здійснення перевезень, що мають застосовуватися підприємствами-перевізниками. До таких регламентованих норм належать години роботи та відпочинку водія при здійсненні рейсів, технічні умови завантаження, розвантаження та кріплення вантажу (вантажів) при здійсненні перевезень, сертифікація приладів попередження виникнення втоми у водія та передачі даних про схоронність вантажу (автоматичні електронні пломби, прилади глобальної системи позиціонування), перелік рекомендованих місць для відпочинку водіїв, за якими, відповідно до статистичного спостереження, відмічено найменшу кількість викрадень вантажу та/або вантажівки.

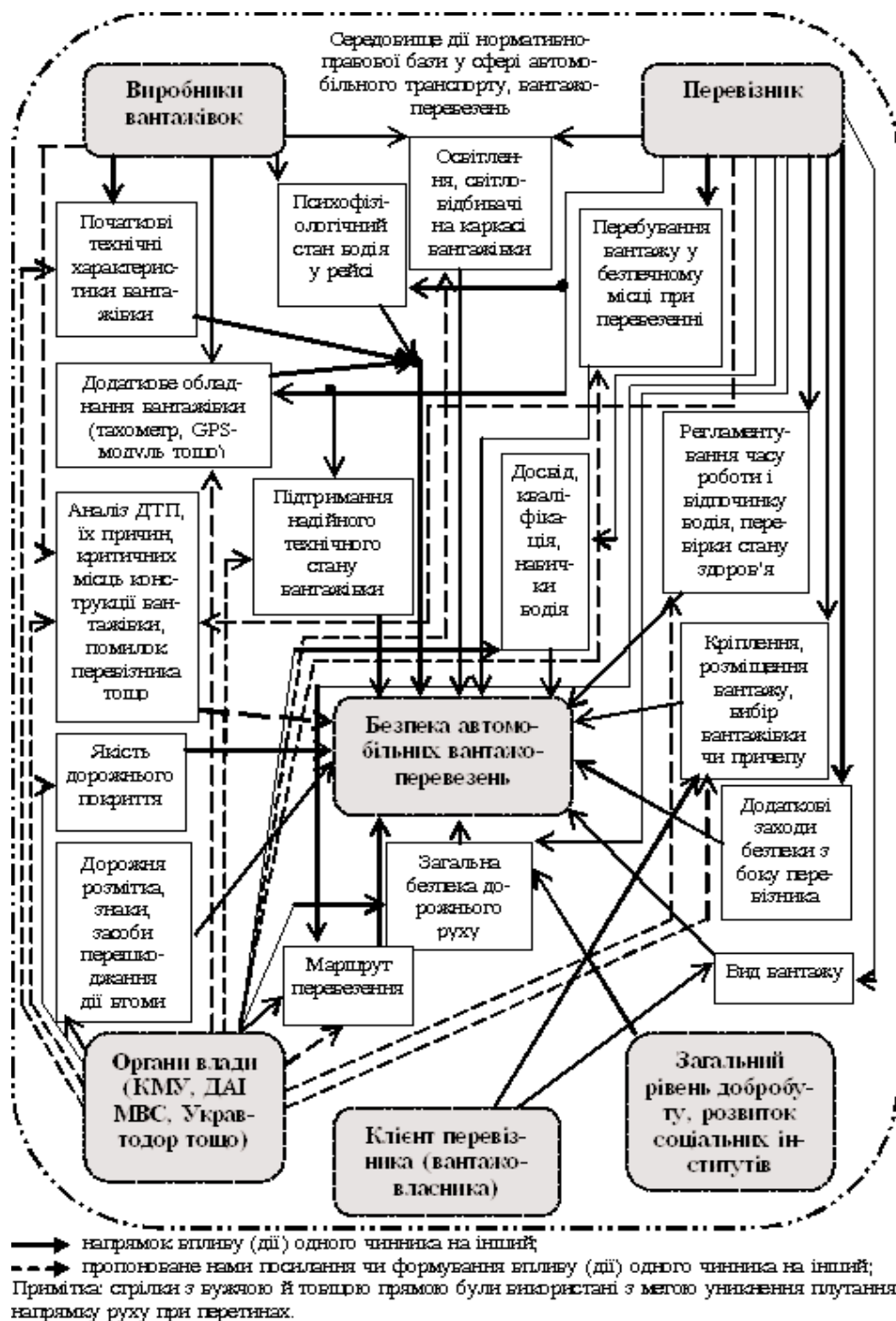


Рис 1. Схема державно-приватного співробітництва у сфері забезпечення автомобільних перевезень через систему чинників безпеки, авторська розробка

Спільна робота виробників колісних транспортних засобів, органів влади та перевізників у сфері здійснення аналізу небажаних подій при перевезенні, їх причин, визначення критичних точок конструкції вантажного транспортного засобу, формування загального статистичного банку даних щодо безпеки здійснення перевезення за окремим маршрутом, якістю дорожнього покриття, відповідністю конструкції вантажівки здійснення рейсу за маршрутом тощо сприятиме мінімізації можливих ризиків, на які наражається перевізник при здійсненні перевезення, позитивно вплине на взаємовідносини перевізника й клієнта (у випадку аутсорсингу транспортних функцій), динамізує плідну співпрацю учасників дорожньої мережі. Співпраця між клієнтом перевізника та державними органами має включати, проте не обмежуватися, поінформуванням про випадки псування, втрати, пошкодження вантажу за умов дії попередньо запропонованих рекомендації державних щодо убезпечення вантажних перевезень. Безперечно, інформаційне наповнення таких звернень буде включати сферу співпраці з самим перевізником, а не виробником вантажівок, тому, у випадку глибших причин ідентифікованих небажаних подій при перевезенні, що сягають виробника вантажних транспортних засобів, державними органами має активізуватися діалог саме з цими суб'єктами економічної діяльності.

Слід зазначити, що на даний час Міністерством інфраструктури України ведеться певний збір статистичної інформації (як складової пропонованої авторами співпраці), деталізація якої забезпечується власниками ліцензованих транспортних засобів, проте дана процедура вимагає вдосконалення та розширення вибірки. Як уже попередньо зазначалося, така практика вже реалізується у США та має якісний вплив на зміну характеристик транспортних засобів і процес організації перевезень вантажу [19].

У формах державного статистичного спостереження №31-авто (квартальна), №2-тр (річна), №51-зал (місячна) тощо не передбачені поля для зазначення будь-яких кількісних показників щодо безпеки перевезення вантажу [1–3]. При цьому, передбачається збір тільки загальних даних про тоннаж, кілометраж, наявність рухомого складу, що унеможливує здійснення аналізу за широкою вибіркою учасників ринку перевезень. Така ситуація склалася при здійсненні статистичних спостережень за всіма видами транспорту та, безперечно, потребує розширення кількості показників, за якими здійснюється збір даних, що має забезпечити формування відповідної статистичної бази як на рівні підприємства, так і держави.

Ще одним важливим елементом можливої співпраці держави та приватного сектору щодо планування маршруту перевезення є спільна робота Укравтодору та Укрзалізниці стосовно можливості перетину залізничного переїзду. Досягти цього можливо шляхом запуску та підтримання роботи веб-ресурсу, який в інтерактивній формі буде інформувати підприємство, що здійснює планування маршруту перевезення, щодо можливості руху транспортного засобу обраним шляхом. Авторське опитування менеджерів торговельних підприємств показало, що неможливість проїзду за запланованим маршрутом трапляється у понад 10% випадків (63,04% респондентів) перевезень, що при перевезенні швидкопсувного вантажу призводить до псування від 5% до 20% вантажу.

Вартість розробки інтегрованого у сайт Укравтодору чи Укрзалізниці веб-ресурсу на базі Flash чи HTML5, що являтиме собою інтерактивно масштабовану карту країни з позначенням шляхів, якими дозволено рух вантажних транспортних засобів, складатиме від 5000 до 10000 грн., залежно від умов подальшої підтримки та випуску оновлень. Тісна взаємодія підприємств, що здійснюють перевезення, та держаних органів в даному випадку полягатиме в динамічному оновленні наповнення веб-ресурсу в реальному часі. Уповноваженими державними органами буде надаватися та вноситися до застосунку інформація щодо можливості проїзду за визначеним маршрутом, підприємствами будуть надаватися оновлення, уточнення та коментарі щодо вже наявної інформації (конкретизація можливості проїзду певним шляхом, сповіщення про незазначене місце неможливого проїзду, інформування про непланову затримку дорожньо-ремонтних робіт за окремим напрямком, обговорення альтернативних маршрутів тощо), які відобразатимуться в реальному часі та підтверджуватимуться або стосовно яких вноситимуться роз'яснення чи уточнення представниками держаних органів після ознайомлення. Слід зазначити, що хоча й на сайті Укравтодору можна отримати певну інформацію щодо неможливості проїзду конкретним маршрутом (залежно від вантажопідйомності транспортного засобу, зокрема), така інформація є неповною, не завжди оновлюється і тому не задовольняє повною мірою потреби підприємств торгівлі та перевізників. Окрім цього, як самою Укрзалізницею не налагоджене оповіщення суб'єктів господарювання та громадян про ремонтні роботи на переїздах, так і Укравтодор не піклується про поінформування про такі випадки на власному сайті, що значною мірою ускладнює планування маршруту для підприємств.

В подальшому робота в напрямку використання веб-ресурсу може бути спрямована на інтеграцію останнього у прилади системи глобального позиціонування підприємств торгівлі та перевізників за відповідну плату. Можливість інтерактивної комунікації підприємств-перевізників і держаних органів через веб-ресурс створить нове вікно діалогу держаних органів з приватним сектором, що призведе до зрушень бодай стосовно інформаційного забезпечення прийняття господарських рішень. Пропозиції щодо можливостей державно-приватного співробітництва при перевезенні вантажів автомобільним транспортом наведено в розробленій авторами схемі (рис. 1).

Певні зміни мають торкнутися безпосередньо перевезень залізничним транспортом. О.І. Панченком та Н.І. Богомоловою [9] відмічається погіршення безпеки вантажних перевезень на залізниці через розкрадання вантажів, що переросло в соціально-економічну проблему національного масштабу, оскільки відбувається розкрадання не лише масових, а й цінних вантажів, а також розкомплектація обладнання й техніки, які перевозяться. Також спостерігається стійка тенденція до зростання виплат за позовами й претензіями вантажовласників, що значною мірою збільшує збитки залізничного транспорту і погіршує його фінансовий стан.

Додатковим джерелом транспортного ризику для підприємств торгівлі є непередбачувана зміна цінової політики Укрзалізниці, що унеможлиблює планування перевезень на середньострокову й довгострокову перспективу і призводить до понесення незапланованих витрат чи пошуку альтернативних шля-

хів перевезення. Так, починаючи з 2007 р. тарифи на залізничні перевезення зростали в Україні досить швидко – в середньому на 20% за рік, тоді як у сусідній Росії за 2007–2008 рр. підвищення тарифів склало 12–18% [11, 25].

Крім цього, досить непрозорою та часомісткою є процедура резервування вагонного парку Укрзалізниці на здійснення перевезень. Так, вантажовласник повинен повідомити Укрзалізницю про свій графік запланованих перевезень на повний наступний місяць до 15 числа поточного місяця. Повідомлення має містити інформацію щодо дат, пунктів відправлення вантажу та його призначення, розмір і вагу вантажу, його вид, а також типи вагонів, які необхідні для перевезення вантажу. Така заявка має надсилатися у письмовому вигляді поштою, оскільки жодної електронної чи онлайн системи на даний час для цього не існує. Після отримання заявки Укрзалізниця повідомляє до кінця місяця вантажовласника про наявність вагонів і можливість повного чи часткового обслуговування його заявки. У випадку часткового виконання Укрзалізницею заявки вантажовласник просто може не виконати свої зобов'язання перед клієнтами з приводу поставки продукції та буде вимушений сплатити значні комерційні штрафи. Така процедура породжує невизначеність у діяльності підприємства та збільшує транспортний ризик, оскільки підприємство не матиме змогу знайти достатню кількість альтернативного рухомого парку для здійснення перевезення, що так само призведе до псування чи принаймні втрати цінності вантажу.

Ситуацію у сфері залізничних перевезень можна покращити шляхом впровадження державно-приватного співробітництва власника інфраструктури (Державна адміністрація залізничного транспорту України) та приватних перевізників з наявним власним чи орендованим рухомим складом (користувачі інфраструктури) щодо спільного використання залізничних шляхів, вокзалів, депо на рівних недискримінаційних умовах. Такий принцип вже запроваджений в країнах-членах ЄС Директивою Ради № 91/440/ЄЕС від 29 липня 1991 р. про розвиток залізниць Співтовариства [16]. Дещо пізніше Директивою № 2007/58/ЄС Європейського Парламенту і Європейської Ради від 23 жовтня 2007 р. про внесення змін до Директиви Ради № 91/440/ЄЕС про розвиток залізниць Співтовариства і Директиви № 2001/14/ЄС про розподіл потужностей залізничної інфраструктури та стягування плати за використання залізничної інфраструктури було остаточно закріплене партнерство [14; 15].

Здорова конкуренція у цьому монополізованому виді перевезень має сприяти співпраці між перевізником і вантажовласником (і вантажоотримувачем), призведе до підвищення рівня безпеки вантажних перевезень і посилення відповідальності перевізника через посилення конкуренції та, як результат, можливості вибору більш надійного перевізника. Техніко-організаційні моменти здійснення залізничних перевезень приватними перевізниками мають сприяти появі та поширенню більш адаптованих до потреб вантажовласників умов перевезення порівняно з підходом Укрзалізниці, який встановлює однакові умови для різних вантажовласників.

Спільне використання залізничної мережі в майбутньому має мотивувати Державну адміністрацію залізничного транспорту України до перегляду та

вдосконалення процесу перевезення вантажу, адаптації технічних умов до завантаження та перевезення вантажу, що були впровадженими ще у 80-х рр. минулого століття, запозичення передових практик інших успішних перевізників залізничної мережі. Окрім цього, додаткові заходи у партнерстві з Держфінпослуг мають здійснитися щодо вдосконалення правового регулювання страхування відповідальності залізничного транспорту за перевезення вантажів, оскільки статут залізниць України не містить норм, які стосуються укладення договорів страхування відповідальності перевізника (передбачається лише добровільне страхування вантажу вантажовідправником).

Впровадження державно-приватного співробітництва на залізничному транспорті України обумовлене низкою об'єктивних чинників, основними з яких є такі:

- напруженість у використанні інфраструктури (кількість потягів, що проходять окремою ділянкою за певний період часу) має дуже неоднорідний характер: майже 90% усіх обсягів перевезень залізничним транспортом здійснюються на 45% усієї експлуатаційної довжини залізничної інфраструктури (близько 85% стратегічної залізничної мережі) [11, 26–27]. Передача об'єктів залізничної мережі для використання приватними компаніями є доцільною і за умови необхідності оптимізації залізничної структури;

- зараз у приватній власності (вагони орендуються Укрзалізницею) знаходиться парк піввагонів (найбільш популярних для перевезень) у кількості від 30 до 40 тис. одиниць порівняно з 38 тис. одиниць, які знаходяться у власності Укрзалізниці [11, 30–31], що свідчить про достатні приватні ресурси для організації залізничних перевезень;

- Україна зосереджена на поступовій адаптації та гармонізації власного законодавства із законодавством ЄС, де практика державно-приватного співробітництва у сфері залізничних перевезень є звичною. Таким чином, крок у даному напрямку в будь-якому випадку рано чи пізно має стати переломною зміною у сфері залізничних перевезень в Україні.

Сфера повітряних перевезень так само вимагає виважених заходів щодо державно-приватного співробітництва. Проте на початковому етапі забезпечення вантажних перевезень може здійснюватися за рахунок спільної ініціативи перевізника та вантажовласника щодо практики максимального дотримання добросовісного й безпечного виконання перевезення.

Аналіз засвідчує, що в Україні практично кожна авіакомпанія має власні внутрішні правила перевезення вантажу; хоча ці правила і ґрунтуються на нормативних актах, у зв'язку з відсутністю впорядкованої системи останніх спостерігається розрізненість внутрішніх правил вантажоперевезень авіакомпаній [6, 7]. Авторське опитування менеджерів торговельних підприємств так само вказує на складність пристосуватися до різних правил, що регулюють повітряні вантажоперевезення (45,65% респондентів). Як результат, така розбіжність в організації перевезень може призводити до послаблення рівня безпеки в окремих авіакомпаніях. Так, у 2008 р. до чорного списку, який сформувався ЄС та постійно ним оновлюється з включенням до нього авіаційних перевізників, які не допускаються до виконання польотів до країн ЄС, ввійшли три українські авіакомпанії: Українська авіаційна транспортна компанія

(Ukraine Cargo Airways), Українські середземноморські авіалінії (Ukrainian Mediterranean Airlines) та Українська вантажна авіакомпанія (Volare Aviation Entreprise). Крім того, в 2006 р. Федеральна авіаційна адміністрація США (U.S. Federal Aviation Administration – FAA) наклала обмеження на авіаперевізників з 21 країни, серед яких і всі українські. Заборона FAA базується на оцінці авіаційної влади країни (тобто Державіадміністрації) щодо її неспроможності здійснювати належним чином на міжнародному рівні нагляд за авіаційною безпекою відповідно до мінімально обов'язкових стандартів, затверджених Міжнародною організацією цивільної авіації (International Civil Aviation Organization – ICAO) [11, 65].

З метою виправлення ситуації, що склалася, пропонується при укладанні договору між перевізником і підприємством торгівлі окремим пунктом виділити намір кожної зі сторін щодо максимального дотримання норм безпеки перевезення вантажу. З боку підприємства торгівлі це проявлятиметься у відео- та фотодокументуванні вигляду (стану) вантажу, його завантаження (у випадку, якщо це здійснюється підприємством чи уповноваженою ним стороною) для гарантування полегшеного виявлення винної сторони у псуванні чи знищенні вантажу під час перевезення. Такі доказові матеріали мають зберігатися до моменту отримання вантажу вантажоотримувачем та сповіщення вантажовідправника про схоронність вантажу. З боку підприємств така практика може поширюватися і на інші види перевезень, за якими спостерігається значна частка пошкоджень чи псування, оскільки це знімає можливість висування хибних припущень щодо вини вантажовідправника через неповну комплектацію чи пошкодження вантажу. З боку перевізника це має проявлятися у моніторингу тих періодів чи пунктів перевезення, коли чи де могло статися пошкодження або викрадення вантажу, з метою визначення добросовісності роботи власного персоналу та дослідження можливостей забезпечення вантажоперевезень і, як результат, скорочення збитків унаслідок відшкодування витрат вантажовласникам.

Результати авторського анкетування менеджерів українських торговельних підприємств вказують на те, що якщо при авіаперевезенні вантажу і сталося псування, пошкодження чи втрата вантажу, то найчастіше це траплялося з вини персоналу аеропорту. На це вказують 54,34% респондентів. Таким чином, здійснення відеонагляду за процесом роботи розвантажувальників, дотримання ними правил поведінки з вантажем має мінімізувати кількість небажаних випадків при виконанні обов'язків працівниками та провести оцінювання їх роботи.

Додатковим заходом, подібним до того, що пропонується здійснити у сфері залізничних перевезень з метою введення здорової конкуренції на ринок перевезень, є приєднання України до системи єдиного європейського неба, що передбачає відкриття неба всім операторам країн, які долучилися до системи. Це у довгостроковій перспективі має позитивно позначитися на безпеці вантажоперевезень та якості послуг через посилення конкуренції та вибракування з ринку ненадійних перевізників.

У сфері морських перевезень важливим і пріоритетним залишається питання уніфікації вимог безпеки контейнерних перевезень. Поширення прак-

тики використання за вимогою вантажовласників простих електронних пломб та електронних пломб з автономним джерелом живлення для контейнерів, в яких перевозяться більш цінні вантажі вимагає впровадження уніфікованих частот передачі даних щодо схоронності вантажу в дорозі. Можливість моніторингу руху вантажу через прилади GPS та пристрої стільникового зв'язку забезпечує підприємство інформацією тільки про рух частини вантажу. Електронні пломби надають змогу динамічного отримання інформації щодо факту пошкодження тари вантажу та проникнення з метою викрадення, підміни, навмисного пошкодження тощо.

Попри поширеність використання частоти передачі протоколів даних щодо схоронності вантажу 2,44 МГц серед деяких перевізників, низка інших перевізників і підприємств-вантажовласників мають у розпорядженні обладнання, що здійснює передачу даних на інших частотах, що унеможливує обмін інформацією при здійсненні перевезення окремою групою морських перевізників і підприємств. Необхідною в даному випадку є взаємодія підприємств торгівлі з морськими перевізниками щодо отримання інформації про рекомендоване обладнання для підтримки комунікацій з перевізником (у випадку, коли підприємством не було придбане таке обладнання) або пошук підприємствами перевізника з технічним обладнанням, що відповідає стандартом протоколів передачі даних, які характерні для придбаного обладнання.

Викладений матеріал дозволяє зробити такі **висновки**:

1. Світовий досвід, що свідчить про позитивні результати державно-приватної співпраці у сфері забезпечення вантажних перевезень, має бути запозиченим Україною з метою покращення інформаційного забезпечення підприємств торгівлі та перевізників при прийнятті рішень щодо організації здійснення перевезення вантажу.

2. Вирішення проблеми забезпечення вантажних перевезень, що залежить не лише від організованої діяльності суб'єктів господарювання на рівні підприємства, має виходити за межі заходів, що підлягають реалізації виключно на мікрорівні з метою забезпечення результативності управління транспортним ризиком. Держава може забезпечити надійну платформу реалізації кожним окремим підприємством власної політики управління транспортним ризиком залежно від специфіки здійснюваної діяльності шляхом підвищення рівня інформаційного забезпечення з метою прийняття рішень з меншою мірою невизначеності чи неоднозначності, забезпечення відкритості та готовності до співпраці державних установ з підприємствами, що полягає у вдосконаленні й адаптації практики здійснення перевезень, норм і правил їх організації з метою наближення до вимог практики й упередження ризику, на який наражаються вантажовласники та перевізники при транспортуванні вантажу.

3. Забезпечення вантажних перевезень має здійснюватися шляхом гарантування допущення на ринок перевезень приватних перевізників і вдосконалення технічних вимог щодо організації перевезень, зокрема їх безпеки (залізничні й авіаційні перевезення), розширення взаємодії між перевізниками, власниками вантажу, виробниками вантажівок та органами влади. Це повинно стосуватися визначення «критичних точок» процесу перевезення, зокрема технічного й організаційного аспектів, а також вдосконалення інформаційно-

го забезпечення як самих підприємств, так і відповідних державних структур через внесення змін до форм державного статистичного спостереження (автомобільний вид транспорту), сприяння діалогу перевізників і вантажовласників щодо адаптації поширеної конфігурації передачі даних суднами при здійсненні вантажних перевезень (морські перевезення).

4. Подальші зрушення у сфері державно-приватного співробітництва мають відбуватися з урахуванням євроінтеграційних процесів та досвіду країн ЄС, зважаючи на необхідність уніфікації нормативної бази та запозичення передових практик ведення бізнесу.

Подальші дослідження в даному напрямку мають спрямовуватися на координацію повноважень та форм участі у програмах і проектах державно-приватного співробітництва представників міrorівня та державних установ, а також оцінювання ефективності та результативності співпраці у сфері убезпечення вантажних перевезень. Актуальними і надалі залишаться питання визначення пріоритетності сфер державно-приватного співробітництва через постійні зміни загальноекономічного клімату та деталізація конкретних заходів за окремими видами транспорту.

1. Про затвердження форми державного статистичного спостереження №2-тр (річна) «Звіт про роботу автотранспорту»: Наказ Державного комітету статистики України від 28.03.2011 №68 // ukrstat.org

2. Про затвердження форми державного статистичного спостереження №31-авто (квартальна) «Звіт про перевезення автомобільним транспортом вантажів за видами вантажів та пасажирів за видами сполучення»: Наказ Державного комітету статистики України від 16.06.2010 №226 // ukrstat.org.

3. Про затвердження форми державного статистичного спостереження №51-зал (місячна) «Звіт про обсяги вантажних та пасажирських перевезень залізничним транспортом загального користування»: Наказ Державного комітету статистики України від 06.08.2009 №300 // ukrstat.org

4. Буланович П.Г. Організаційно-економічне забезпечення екологічної безпеки транзиту вантажів територією України: Дис... канд. екон. наук: 08.08.01 / НАН України; Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень. – О., 2004. – 202 с.

5. Государев В.М. Управление экономическими рисками в международных транспортных коридорах: Дис... канд. екон. наук: 08.00.05 / Волжская государственная инженерно-педагогическая академия. – Нижний Новгород, 2005. – 190 с.

6. Гриценко С., Строй І. Відповідальність авіаперевізника // Правовий тиждень. – 2009. – №25. – С. 7–8.

7. Золотов В.А. Экономические методы управления рисками при транспортном обслуживании: Дис... канд. екон. наук: 08.00.05 / Московский государственный университет путей сообщения (МИИТ). – М., 2002. – 155 с.

8. Ключарева Н.Б. Экономическая оценка факторов риска при бизнес планировании транспортно-экспедиторских компаний: Дис... канд. екон. наук: 08.00.05 / Государственное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Московский государственный университет путей сообщения Министерства путей сообщения Российской Федерации» (МИИТ). – М., 2004. – 107 с.

9. Панченко О.І., Богомолова Н.І. Особливості організації страхового захисту вантажних перевезень на залізничному транспорті // Вісник Чернігівського державного технологічного університету. – Серія: Економічні науки. – 2010. – №41 // www.nbu.gov.ua.

10. Петров С.В. Совершенствование методов оценки и управления аварийным риском в чрезвычайных ситуациях при перевозке нефтепродуктов на железнодорожном транспорте: Дис... канд. техн. наук: 05.26.02 / Моск. гос. ун-т путей сообщ. (МИИТ) МПС РФ. – М., 2009. – 142 с.

11. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу / Т. Сирійчик, А. Фургальські, Ч. Клімкевич, М. Камола та ін.; За ред. М. Свенціцькі. – К.: Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки, 2010. – 102 с.

12. American Society for Industrial Security (1996). The truck stops here (American Trucking Association's Cargo Theft Information System). Security Management, 40(9): 23.
13. *Burges, D.* (2012). Cargo Theft, Loss Prevention, and Supply Chain Security. Butterworth-Heinemann. – 400 p.
14. Council Directive №2001/14/EC // eur-lex.europa.eu.
15. Council Directive №2007/58/EC // eur-lex.europa.eu.
16. Council Directive №91/440/EEC // eur-lex.europa.eu.
17. *Dertouzos, J.N., Larson, E.V., Ebener, P.A.* (1999). The Economic Costs and Implications of High-Technology Hardware Theft. RAND. 63 p.
18. *Levinson, M.* (2008). The Box: How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger. Princeton University Press. 400 p.
19. *Lovegrove, G., Litman, T.* (2008). Macrolevel Collision Prediction Models to Evaluate Road Safety Effects of Mobility Management Strategies: New Empirical Tools to Promote Sustainable Development. In: Transportation Research Board 87th Annual Meeting, 2008.
20. *Morrell, P.S.* (2011). Moving Boxes by Air: The Economics of International Air Cargo. Ashtage Pub Co. 332 p.

Стаття надійшла до редакції 5.06.2012.

КНИЖКОВИЙ СВІТ



СУЧАСНА ЕКОНОМІЧНА ТА ЮРИДИЧНА ОСВІТА
ПРЕСТИЖНИЙ ВИЩИЙ НАВЧАЛЬНИЙ ЗАКЛАД
НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ УПРАВЛІННЯ

Україна, 01011, м. Київ, вул. Панаса Мирного, 26
E-mail: book@nam.kiev.ua
тел./факс 288-94-98, 280-80-56



Менеджмент: Підручник / За заг. ред. д.е.н., проф. М.М. Єрмошенка. – К.: Національна академія управління, 2011. – 656 с. Ціна без доставки – 130 грн.

Авторський колектив: **М.М. Єрмошенко, С.А. Єрохін, М.П. Денисенко, О.А. Кириченко, О.І. Соскін.**

Має гриф підручника від МОН України.

У даному підручнику викладено матеріал, який дає системне уявлення щодо менеджменту. Комплекс представлених навчальних матеріалів стосується відносин управління на макро- та мікрорівні економічної системи, що дозволяє сформувати сутнісне бачення щодо менеджмент-взаємозв'язків різноманітних видів діяльності. У цілому викладений матеріал суттєво поширює

теоретичні і методичні уявлення щодо менеджменту.

Підручник включає теоретичні засади менеджменту, історію його виникнення і розвитку, форми і методи документообороту при здійсненні управлінської діяльності, основи операційного менеджменту, розкриває нові тенденції у розвитку стратегічного менеджменту. Містить також менеджмент-практикум щодо основних засад управління.

Призначений для студентів вищих навчальних закладів, викладачів, аспірантів, а також всіх тих, хто цікавиться питаннями управління.