

УДК 330.35 (656.025.4; 339.168.6; 339.13.017)

О. І. Платонов, президент Асоціації транспортно-експедиторських організацій України "Укрзовніштранс"

ОСНОВИ ЕФЕКТИВНОСТІ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Присвячено аналізу й визначенню сенсу категорії "економічна безпека ланцюга поставок" у системі мультимодальних перевезень вантажів. Під "економічною безпекою ланцюга поставок" автори пропонують розуміти загальний стан ланцюга поставок вантажів, який характеризується максимальним обмеженням впливу негативних факторів на його функціонування. Визначення економічної безпеки ланцюга поставок може бути започатковано шляхом установаження різновидів та характеру загроз таким перевезенням.

Посвящено анализу и определению смысла категории "экономическая безопасность цепи поставок" в системе мультимодальных перевозок грузов. Под "экономической безопасностью цепи поставок" авторы предлагают понимать общее состояние цепи поставок грузов, которая характеризуется максимальным ограничением влияния негативных факторов на ее функционирование. Определение экономической безопасности цепи поставок может быть начато путем установления видов и характера угроз таким перевозкам.

The article is devoted to analysis and determination of category "the supply chain in multimodal transport". Under the term "economic security of the supply chain" the authors propose to understand the overall supply chain of goods, which is characterized by maximum limitation of the negative factors' impact on its functioning. Determination of the economic security of the supply chain can start from specification of types and nature of threats for such transport.

Ключові слова. Ланцюг поставок, мультимодальні перевезення, економічна безпека ланцюга поставок.

Вступ. Низка дослідників, як вітчизняних так і зарубіжних, вивчає і досліджує мультимодальні перевезення з метою їх упровадження в діяльність. Одним із показників, який дозволяє сформулювати ідею про запровадження мультимодальних перевезень чи відмову від них у тій чи іншій країні, є оцінка ефективності таких перевезень. Оцінити їх ефективність таких перевезень можна за рахунок характеристики ефективності функціонування ланцюгів поставок товарів у мультимодальних перевезеннях.

Дослідженню логістичних операцій присвячено праці Д. Шапіро, А. Гаджинського, В. Никифорова, Джеймса Джонсона, Дональда Ф. Вуда, Деніела Л. Ворлоу, Поля Р. Мерфі, А. Канке, І. Кошевої, Алана Харрісона, Ремко Ван Хоука, Л. Баязітова, О. Єгорова, О. Платонова, О. Шейка, де автори досліджують аспекти моделювання ланцюгів поставок, процедури транспортної логістики та управління логістичними операціями. Зазначені науковці водночас не приділяють належної уваги такому фактору забезпечення ефективності мультимодальних перевезень, як економічна безпека ланцюга поставок. Тому в контексті пропонованого дослідження потрібно проаналізувати й визначити сенс даної категорії в системі мультимодальних перевезень вантажів.

Постановка завдання. Мета статті – аналіз та визначення економічної безпеки ланцюга поставок як основи забезпечення ефективності мультимодальних перевезень вантажів.

Результати дослідження. Основою ефективності міжнародного торговельного ланцюга поставок, що також стосується мультимодальних перевезень вантажів, виступає безпека, в тому числі економічна. Такої позиції дотримується, зокрема, Всесвітня митна організація (далі – ВМО). Забезпечення безпеки міжнародної торгівлі є викликом ХХІ ст. ВМО розробила Рамкові стандарти забезпечення безпеки і спрощення процедур міжнародної торгівлі [1], де зауважено,

© О. І. Платонов, 2013

що забезпечення безпеки міжнародного торговельного ланцюга поставок є одним зі способів протистояння викликам XXI ст. Рамкові стандарти визначають низку цілей щодо впровадження положень даної міжнародної угоди митними адміністраціями країн – учасниць ВМО, серед яких чільне місце посідає необхідність забезпечення у світовій торгівлі інтегрованого управління міжнародним торговельним ланцюгом поставок з використанням будь-якого виду транспорту.

Визначення сенсу словосполучення “економічна безпека” подається в Економічній енциклопедії (відп. ред. С. В. Мочерний, 2000), але виключно в контексті економічної безпеки підприємства, під якою розуміється “незалежність суб’єктів підприємницької діяльності від недоброякісної конкуренції підприємств-монополістів, непередбачуваних договорами дій підприємств-постачальників і торговельних організацій, від нерациональної економічної та правової політики держави й інших чинників, яка дає змогу привласнювати більшу частину законних прибутків”. Крім того, наведено визначення “економічної (валютно-фінансової) безпеки” та “економічної (науково-інформаційної) безпеки”, де наголошується на економічній безпеці держави. Поряд з наведеним доцільно звернутись до результатів досліджень О. В. Мірошниченко, присвячених визначальним функціям системи національної економічної безпеки. На підставі аналізу сенсу “економічної безпеки”, які проводили відомі вітчизняні та іноземні науковці, а саме О. Лепіхов, А. Городецький, Л. Абалкін, О. Черняк, М. Єрмошенко, В. Шлемко, Г. Пастернак-Таранушенко, Г. Задорожний, В. Мунтіян, О. Бандурко, Я. Жаліло, В. Горбулін та багато інших, автор робить висновок, що “проведення подальших досліджень теоретико-методологічних аспектів економічного складника національної безпеки, загроз національній економіці, їх джерел, сили й спрямованості, розробки заходів, прийомів і методів забезпечення національної економічної безпеки становить не тільки теоретичний, але й практичний інтерес...” [2]. Тобто автор наголошує на необхідності наукових досліджень аспектів економічної безпеки в напрямку практичного застосування результатів таких досліджень.

Слід також звернути увагу на наукову працю А. А. Садекова та Т. Б. Хлевицької [3], присвячену теоретико-методологічним засадам феномена безпеки, в одному з підсумків якої зазначено: “... узгодження системи з логікою природного саморозвитку здатне сформувати міцний фундамент забезпечення її стійкості і безпеки”. Таким чином, згадані науковці пишуть про необхідність визначати розвиток системи відповідно до нагальних потреб (логіки саморозвитку), що забезпечить формування стійкості такої системи та безпечність її функціонування. Іншими словами, система економічної безпеки має реагувати на виклики, що формуються з часом, і бути спроможною зменшити або нейтралізувати їх негативний вплив. Дослідження питань теоретичного та науково-методичного обґрунтування економічної безпеки як окремого напрямку економічної науки виконав О. С. Власюк [4]. Він зазначає, що категорію “економічна безпека” можна розглядати у функціонально-структурному аспекті, тобто як сукупність взаємопов’язаних систем безпеки, які відображають функціонування окремих “блоків” або сфер економічної системи держави”. Крім того, за результатами цього дослідження О. С. Власюк пише: “... Економічна безпека має розглядатись як складна поліструктурна наука, що, за аналогією з безпекою екологічних, біологічних, технічних систем тощо, є наукою про безпеку (точніше – “життєдіяльність”) соціально-економічних систем різних рівнів ієрархії (особи, домашнє господарство, галузь, регіон, сектор економіки, національна економіка, світове господарство)”. Тобто за результатами дослідження О. С. Власюка можна стверджувати, що інтегрована “економічна безпека” цілісної системи складається з показників економічної безпеки окремих взаємопов’язаних підсистем, які, у свою чергу, виступають складовими елементами цілісної системи.

Таким чином, економічна безпека ланцюга поставок, на нашу думку, може бути розглянута як економічна безпека певної цілісної системи, що у свою чергу складається з показників економічної безпеки певних взаємопов’язаних підсистем. У контексті даного дослідження однією з таких підсистем можна вважати процедуру мультимодальних перевезень вантажів у ланцюзі поставок.

Отже, враховуючи висновки О. С. Власюка [4], можна стверджувати, що ефективність, у тому числі економічна, мультимодальних перевезень вантажів залежить від стану економічної безпеки всього ланцюга поставок. Економічна безпека ланцюга поставок – це основа безперервного руху вантажів під час мультимодальних перевезень, чим забезпечується ефективність таких перевезень. Економічна безпека ланцюга поставок як самостійної системи має бути стійкою до викликів та самоналагоджуваною системою, що є основою ефективності мультимодальних перевезень вантажів. Водночас, на нашу думку, економічна безпека ланцюга поставок суттєво залежить від безпечної економічної активності внутрішнього ринку країн, через які проходить маршрут мультимодальних перевезень вантажів.

Аналізуючи результати досліджень Ж. В. Павловської та А. М. Лиманського, слід звернути увагу, що автори дають визначення стратегічної безпеки, під якою розуміється “загальний стан підприємства, що характеризується максимальним обмеженням впливу негативних факторів на його функціонування” [5]. Таким чином, обираючи за зразок вищезазначене формулювання, у контексті даного дослідження можна сформулювати таке визначення: під “економічною безпекою ланцюга поставок” можна розуміти загальний стан ланцюга поставок вантажів, що характеризується максимальним обмеженням впливу негативних факторів на його функціонування.

Економічна безпека на транспорті, як зазначає у своєму дослідженні М. Л. Шелухін, характеризується специфікою діяльності транспортного комплексу та його завдань, розміщеною транспортної інфраструктури тощо. Крім того, автор зауважує, що “забезпечення економічної безпеки на транспорті досягається за умови здійснення єдиної державної політики в цій сфері, системою заходів економічного, політичного, організаційного та іншого характеру, адекватності загрози щодо життєво важливих інтересів особи, суспільства й держави в транспортній сфері” [6]. Поряд з наведеним М. Л. Шелухін стверджує, що вид і характер загроз економічній безпеці визначає напрямки зосередження зусиль на їх запобігання, нейтралізацію та усунення на стратегічному й тактичному рівнях. Отже, на нашу думку, визначення економічної безпеки ланцюга поставок як основи забезпечення ефективності мультимодальних перевезень може бути започатковано через визначення видів та характеру загроз таким перевезенням.

Визначенню й дослідженню складових економічної безпеки залізничного транспорту присвячено наукову працю С. І. Пилипенко [7], де автор наводить складові економічної безпеки залізничного транспорту, серед них такі: юридична, кримінологічна, транспортно-технічна й соціальна. Водночас до основи такого дослідження, ймовірно, покладено фіксований стан залізничного транспорту, який не передбачає можливості оцінки економічної безпеки під час упровадження новітніх технологій перевезення вантажів. Крім того, С. І. Пилипенко не здійснила оцінки стану економічної безпеки перевезень. На протипагу результатам досліджень С. І. Пилипенко, С. П. Міщенко [8] одним із напрямків забезпечення економічної безпеки вважає розвиток прогресивних технологій транспортування. До таких технологій С. П. Міщенко зараховує комбіновані перевезення, які під кутом зору забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту дозволяють поєднати переваги автомобільного та залізничного видів транспорту. Автор також робить висновок, що забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту пов'язано з розвитком міжнародних транспортних коридорів, упровадженням прогресивних технологій транспортування та організації швидкісного руху залізничного транспорту. Вищезазначені заходи, на думку науковця, водночас позитивно вплинуть на якість послуг перевезень вантажів залізничним транспортом, що відповідатиме сучасним потребам вантажовласників та європейським стандартам транспортування, забезпечить конкурентоспроможність залізничного транспорту на вітчизняному й міжнародному ринках перевезень.

Дослідження А. В. Толстової [9] присвячено визначенню ролі залізничного транспорту в економічній безпеці України. При цьому автор зазначає, що “забезпечення та управління економічною безпекою як кожного сектора економіки країни, так і окремого підприємства стає одним із

найважливіших завдань їх ефективного функціонування та подальшого розвитку”. За результатами дослідження, присвяченого аналізу напрямків реформування залізничного транспорту, А. В. Толстова робить такий висновок: “... однією з найважливіших складових економічної безпеки країни є ефективне функціонування й розвиток залізничного комплексу країни”.

Таким чином, узагальнюючи результати досліджень С. П. Міщенко і А. В. Толстової, можна стверджувати, що економічна безпека країни залежить від ефективного функціонування залізничного транспорту, якого можна досягти шляхом упровадження прогресивних технологій транспортування, С. П. Міщенко вважає, що економічна безпека ланцюга поставок залежна від ефективності перевезень вантажів залізничним транспортом, проте, на нашу думку, безпосередньо “економічна безпека ланцюга поставок” – це первинна умова, що створює передумови забезпечення ефективності міжнародних перевезень вантажів, у тому числі шляхом використання мультимодальних перевезень. Таким чином, *економічна безпека міжнародних перевезень вантажів є первинною основою, що забезпечує ефективність мультимодальних перевезень.*

Слід також наголосити на тому, що транзит за своєю суттю є експортом транспортних послуг, обсяг якого, за результатами дослідження О. Б. Пікулика [10], для залізничного транспорту у 2006 р. становив близько 11 % загального експорту послуг нашої країни. Дослідження тенденцій розвитку міжнародної торгівлі послугами України у 2000–2009 рр., які провів Т. Г. Шеремет [11], дозволили також визначити лідерську позицію транспортних послуг у загальній сукупності українського експорту послуг.

За своїм внеском у ВВП України транспортна галузь посідає перше місце серед галузей сфери послуг за доходами державного бюджету від експорту. За даними науковців Національного інституту стратегічних досліджень [12], експорт транспортних послуг 2010 р. становили послуги наземного транспорту – автомобільного, залізничного, трубопровідного (54%); послуги авіаційного (11%), водного транспорту (2%), інші послуги (послуги туристичних агентств, транспортних агентів, експедиторів, митних брокерів та інші послуги під час перевезень – 33%). Крім того, Д. К. Прейгер, О. В. Собкевич, О. Ю. Ємельянова [12] зазначають, що “у структурі експортованих послуг наземного транспорту (без трубопровідного) пріоритет належить залізничному транспорту, частка якого становить понад 82%. Залізничний транспорт України залишиться на тривалу перспективу головним видом транспорту, зокрема на європейському напрямку, для перевезень вантажів”. Чільне місце у згаданому науковому дослідженні [12] належить аналізу напрямків розвитку мультимодальних (комбінованих) перевезень в Україні, при цьому науковці зауважують, що “раціональне поєднання різних видів транспорту дозволяє доставляти вантаж практично в будь-який пункт отримання, суттєво зменшує загальну вартість і час перевезень, ефективно використовувати схеми “від порту до дверей”, “від станції до дверей”, “від дверей до дверей”. Результати дослідження О. Е. Соколової свідчать, що використання логістичних систем дозволяють зменшити загальні логістичні витрати на 12–35%, транспортні витрати на 7–20%, а витрати на навантажувально-розвантажувальні роботи і збереження матеріального потоку – на 15–30%, а також прискорити швидкість обігу матеріальних ресурсів на 20–40% та скоротити їх запаси на 50–200% [13]. Тобто можна зробити висновок, що економічна безпека ланцюга поставок залежить, у першу чергу, від витратної частини перевезень вантажів, які складаються в загальному плані з транспортних витрат, витрат на навантажувально-розвантажувальні роботи, терміну перевезень та своєчасності доставки вантажу за призначенням.

Досліджуючи питання митної безпеки, П. В. Пашко на підставі аналізу визначень категорії “безпека”, що їх давали В. Даль, С. І. Ожегов, Б. А. Райзберг, Л. Ш. Лозовський, Є. Б. Стародубцев, Ю. Д. Кунєв, Л. Коженковський, визначив сенс поняття “безпека”, яке полягає в можливості або здатності протистояти різноманітним небезпекам, загрозам, викликам, впливам та ризикам [14]. З урахуванням наведеного сенсу поняття “безпека” в широкому розумінні виникає потреба у формулюванні змісту супутніх “економічній безпеці ланцюга поставок” понять та

визначень. Зокрема, на нашу думку, об'єктом економічної безпеки ланцюга поставок є такий стан ланцюга поставок, який з боку користувачів логістичної системи необхідно зберігати або розвивати з урахуванням перспективних технологій та викликів часу.

У контексті дослідження економічної безпеки ланцюга поставок привертають увагу такі категорії, як “небезпека” та “виклик”, або “загроза”.

Термін “небезпека” ланцюга поставок характеризується можливістю появи загроз технічного, природного, економічного, інформаційного характеру, які негативно впливають на перевезення вантажів. Загрозами економічній безпеці ланцюга поставок слід вважати наявні чи потенційні дії, що ускладнюють або унеможливають отримання економічних переваг і створюють небезпеку щодо доставки вантажу в певний термін та певне місце. Поняття “економічна безпека” в загальному плані характеризується сукупністю її складових елементів, які мають утворювати певну систему, а на думку І. П. Мігус та С. М. Лаптева, “загрози” вступають у суперечливі зв'язки з іншими елементами системи економічної безпеки [15]. За результатами дослідження наукових здобутків щодо сенсу і тлумачень категорії “загрози” І. П. Мігус і С. М. Лаптев роблять висновок: “загроза” являє собою певну подію, що впливає на діяльність підприємства, а “ризик” є результатом впливу загроз на діяльність підприємства. За результатами дослідження економічної безпеки в системі наук про економіку О. С. Власюк зазначає [4], що в контексті економічної безпеки країни “загрози” – це негативні зміни у зовнішньому політичному, економічному або природному середовищі, а також негативні зміни в аналогічних процесах і сферах всередині країни. Загрози поділяються на внутрішні та зовнішні, на реальні й потенційні, на цілеспрямовано створені будь-яким суб'єктом або такі, що виникають стихійно, на безпосередні та опосередковані тощо.

Категорія “виклик” у контексті дослідження економічної безпеки ланцюга поставок має сенс, на нашу думку, у вияві загрози, яка потребує вжиття заходів для запобігання або зниження її можливого негативного впливу під час організації та здійснення перевезень вантажу. О. С. Власюк вважає, що економічна безпека характеризується також поняттям “збитки”, під яким розуміють небажані зміни і втрати різноманітних складових частин об'єкта економічної безпеки [4]. Оцінка загроз та збитків має здійснюватися шляхом використання якісних і кількісних критеріїв та показників економічної безпеки.

Таким чином, за результатами аналізу досліджень О. С. Власюка, О. В. Мірошниченко, А. А. Садекова, О. Б. Пікулика, Ж. В. Поплавської, М. Л. Шелухіна, С. П. Міщенко, А. В. Толстової, Д. К. Прейгера, О. Ю. Ємельянової та багатьох інших можна зазначити, що оцінка економічної безпеки ланцюга поставок має здійснюватись із використанням сукупності показників, параметрів, критеріїв та індикаторів, які визначають потенційний і поточний стан економічної безпеки ланцюга поставок як основи забезпечення ефективності міжнародних перевезень вантажів. Водночас, на нашу думку, ефективність мультимодальних перевезень вантажів залежить від економічної безпеки ланцюга поставок, яка, у свою чергу, має характеризуватись якісними й кількісними показниками, параметрами, критеріями та індикаторами загроз і збитків.

Висновки. На основі проведеного дослідження можна зробити такі висновки.

1. Економічна безпека ланцюга поставок може розглядатись як економічна безпека певної цілісної системи, що, у свою чергу, складається з показників економічної безпеки взаємопов'язаних підсистем. У контексті даного дослідження однією з таких підсистем можна вважати ланцюг поставок у мультимодальних перевезеннях вантажів. Економічна безпека ланцюга поставок суттєво залежить, на нашу думку, від безпечної активності внутрішнього ринку країн, через які проходить маршрут мультимодальних перевезень вантажів.

2. Економічна безпека міжнародних перевезень вантажів є первинною основою, що забезпечує ефективність мультимодальних перевезень. При цьому аналіз економічної безпеки ланцюга поставок має здійснюватись із використанням певної сукупності показників, параметрів, критеріїв та індикаторів. Оцінка потенційного й поточного стану економічної безпеки ланцюга поставок слугуватиме основою забезпечення ефективності міжнародних мультимодальних перевезень вантажів.

Література

1. Рамкові стандарти забезпечення безпеки і спрощення процедур міжнародної торгівлі [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://ambu.org.ua/files/ram_standart.html.
2. Мірошніченко О. В. Визначальні функції системи національної економічної безпеки / О. В. Мірошніченко // Науковий вісник Волинського державного університету імені Лесі Українки (Серія “Економічна теорія”). – 2007. – № 12. – С. 8–11.
3. Садеков А. А. Теоретико-методологічні засади феномена безпеки / А. А. Садеков, Т. Б. Хлевицька // Вісник економічної науки України. – 2010. – № 2. – С. 125–128.
4. Власюк О. С. Теорія і практика економічної безпеки в системі науки про економіку / О. С. Власюк / Нац. ін.-т. пробл. міжнар. безпеки при Раді нац. безпеки і оборони України. – К., 2008. – 48 с.
5. Павловська Ж. В. Безпека як стратегічний вимір / Ж. В. Павловська, А. М. Ліманський // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2012. – № 38. – С. 115–118.
6. Шелухін М. Л. Загрози економічній безпеці в транспортній сфері: визначення та класифікація [Електронний ресурс] / М. Л. Шелухін // Часопис Академії адвокатури України (Електронне наукове фахове видання). – 2011. – № 12 (3). – С. 1–6. – Режим доступу : <http://www.nbu.gov.ua/e-journals/Chaau/2011-3/11smlvtk.pdf>.
7. Пилипенко С. І. Про зміст складових економічної безпеки на залізничному транспорті [Електронний ресурс] / С. І. Пилипенко // Часопис Академії адвокатури України (Електронне наукове фахове видання). – 2011. – № 12 (3). – С. 1–6. – Режим доступу : www.nbu.gov.ua/e-journals/Chaau/index.html.
8. Міщенко С. П. Напрямки забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту / С. П. Міщенко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2011. – № 34. – С. 206–209.
9. Толстова А. В. Залізничний комплекс України як основа економічної безпеки країни / А. В. Толстова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2012. – № 37. – С. 75–78.
10. Пікулик О. Б. Україна на міжнародному ринку транспортних послуг / О. Б. Пікулик // Науковий вісник Волинського національного університету імені Лесі Українки. – 2008. – № 6. – С. 103–108.
11. Шеремет Т. Г. Тенденції міжнародних торговельних процесів у сфері послуг [Електронний ресурс] / Т. Г. Шеремет. – Режим доступу : economy.kpi.ua/files/files/27_kpi_2011.doc.
12. Прейгер Д. К. Стратегічні напрями транспортної галузі України у післякризовий період (аналітична доповідь) / Д. К. Прейгер, О. В. Собкевич, О. Ю. Ємельянова ; за редакцією Я. А. Жаліла. – К. : НІСД, 2011. – 48 с.
13. Соколова О. Є. Теоретико-методологічні основи формування транспортно-логістичної системи України [Електронний ресурс] / О. Є. Соколова // Збірник наукових праць: Випуск 27. – К. : НАУ, 2010. – 258 с. – Режим доступу : http://www.lib.nau.edu/Journals/3_27_2010/Index.html.
14. Пашко П. В. Митна безпека (теорія, методологія та практичні рекомендації) : монографія / П. В. Пашко. – Одеса : ПЛАСКЕ, 2009. – 628 с.
15. Мігус І. П. Необхідність розмежування понять “загроза” та “ризик” при діагностиці економічної безпеки суб’єктів господарювання [Електронний ресурс] / І. П. Мігус, С. М. Лаптев // Електронне наукове видання “Ефективна економіка”. – Режим доступу : www.economy.nayka.com.ua/index.php?operation=1&iid=821.