

3. Dobrianska, N.A. and Nikiforchuk, A.A. (2013), "Impact of the economic and institutional environment for the activities of diversified corporate groups", *Visnyk KhNAU*, Kharkiv, no. 6, pp. 117–122.
4. Garazha, O.P. (2016), "Types and indicators of agricultural land using efficiency in land resources management of Ukraine", *Ekonomika i suspilstvo*, iss. 3, pp. 52-60.
5. Riasnianska, A.M. (2016), "The efficiency estimation of land use at agricultural enterprises", *Naukovyi visnyk Uzhhorodskoho natsionalnoho universytetu*: Serii: Mizhnarodni ekonomichni vidnosyny ta svitove hospodarstvo, iss. 8, pp. 65-69.
6. Dankevych, Ye. and Dankevych, V. (2016), "Benefits and risks overconcentration agro-industrial production and land resources, economic, environmental and social aspects", *Agricultural and Resource Economics: International Scientific E-Journal*, Vol. 2, no. 3, pp. 60–74.
7. Zinchuk, T.O. and Dankevych, V.Ye. (2016), "European experience of forming agricultural land market", *Ekonomika APK*, no. 12, pp. 84–92.
8. Cabinet of Ministers of Ukraine (2011), Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine "On approval of the Procedure for the development of land management projects that provide ecological and economic justification for crop rotation and landscaping" from November 2, 2011 № 1134, available at: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1134-2011-%D0%BF> (access date March 18, 2018).

Стаття надійшла до редакції 29.03.2018 р.

УДК 338.47 (656.613)
JEL Classification R400, P230

Липинська О.А.,
д-р екон. наук, с.н.с., пров.наук.співроб.
відділу ринку транспортних послуг
Познанська І.В.,
канд. екон. наук, с.н.с., с.н.с. відділу
ринку транспортних послуг
Інституту проблем ринку та
економіко-екологічних досліджень НАН України

ПРІОРИТЕТНІ ЗАХОДИ З ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ ІНТЕРМОДАЛЬНИХ ТА МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Lyrynska O.A.,
*dr.sc.(econ.), senior researcher, leading researcher
at the department of transport services market*
Poznanska I.V.,
*cand.sc.(econ), senior researcher, senior research fellow
at the department of transport services market
Institute of Market Problems and Economic &
Ecological Research NAS of Ukraine*

PRIORITY MEASURES FOR PROVIDING THE DEVELOPMENT OF INTERMODAL AND MULTIMODAL TRANSPORTATION

Постановка проблеми. Визнання України, як повноцінного учасника міжнародної торгівлі, використання потенціалу країни є пріоритетним завданням національної державної політики. Забезпечення безперешкодного переміщення товарів територією України своєю чергою є одним з інструментів реалізації цього завдання і перш за все повинно відповідати сучасній міжнародній практиці. Найбільш проблемним питанням для України в цьому контексті є розвиток водного транспорту, який повинен стати невід'ємною, найбільш розвинутою частиною системи забезпечення мультимодальних та інтермодальних перевезень. Наявність виходу у відкрите море та значної кількості річкових судноплавних шляхів створюють передумови для повноцінного використання

водного транспорту у формуванні ланцюга поставок. Значною проблемою для розвитку українського водного транспорту є відсутність у національній системі відпрацьованого механізму взаємодії та умов розвитку мультимодальних та інтермодальних перевезень.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Потреба у зниженні собівартості перевезень та скорочення втрат часу визначили значний науковий інтерес до розвитку мультимодальних та інтермодальних перевезень. Оптимізація процесу перевезення має динамічний характер та постійно зазнає значних змін правове поле, в якому повинні діяти учасники процесу перевезення. У зв'язку з швидко мінливою ситуацією на ринку інтермодальних і мультимодальних перевезень, а так само з різноманітністю і складністю завдань перевезень склалося неоднозначне ставлення фахівців до питань термінології і правового забезпечення відповідальності сторін процесу перевезення. Більшість авторів приділяють особливу увагу визначенню саме поняття цих перевезень [1, с. 114; 2, с. 54-56] та особливостям міжнародного та правового регулювання в цій сфері [3, с. 94-96; 4, с. 45-50; 5, с. 122-124]. Також багато дослідників присвячують свої роботи забезпеченню ефективності перевезень декількома видами транспорту [6, с. 65-66; 7, с. 124-128]. Деякі автори визначають напрями та перспективи розвитку мультимодальних перевезень в Україні [8]. На сьогоднішній день безперечно можна відмітити наступне, що втрачений позитивний імідж України можна відновити та поліпшити лише на виключно здорових міжнародних економічних відносинах. Використання транзитного потенціалу країни не можливе без відрегульованого механізму доставки товарів «від дверей до дверей», але бажання операторів мультимодальних перевезень працювати з українськими операторами залежить від наявності в країні відповідної системи економічних відносин, якої в даний час в Україні не існує, тому в цьому дослідженні автори намагаються виділити першочергові кроки на шляху створення в Україні дієвих умов розвитку мультимодальних та інтермодальних перевезень.

Постановка завдання. Метою дослідження є розробка методичних положень щодо усунення проблем розвитку інтермодальних та мультимодальних перевезень в Україні.

Виклад основного матеріалу дослідження. Сучасний розвиток транспортної галузі спрямовано на розширення можливостей кожного виду транспорту за рахунок їх налагодженої взаємодії, тому мультимодальні та інтермодальні перевезення уявляється майбутнім транспортної індустрії. Саме такий вид перевезень вимагає найбільшої синхронізації національного законодавства з міжнародними вимогами та створює особливі договірні відносини. Розвиток морського транспорту на сучасному етапі неможливий без урахування вимог до безпеки та охорони в морських перевезеннях. Останні зміни стосуються безпеки морських перевезень та мереж поставок, а також питання піратства на морі, небезпечного для життя, міграції по морю, кібербезпеки на морському транспорті та питання, що стосуються моряків. Рамкові стандарти безпеки та об'єднання світової торгівлі були прийняті в 2005 році та отримали широке розповсюдження як документ, який служить важливим орієнтиром як для митних служб, так і для учасників економічної діяльності і який з роками динамічно розвивається.

Продовжує розвиватися інститут Уповноважених економічних операторів (УЕО), в основному за рахунок укладання договорів на двосторонній основі на предмет визнання відповідних уповноважених економічних операторів, згідно з якими дві митні адміністрації погоджуються визнати сертифікацію УЕО, що виробляється в рамках відповідної програми кожної сторони, і надавати вигідні умови УЕО на взаємній основі. Такі двосторонні угоди повинні стати основним кроком для укладання багатосторонніх договорів на субрегіональному та регіональному рівнях. За останній час збільшилась кількість підписаних та розроблюваних договорів про взаємне визнання, що свідчить про все більш активну участь всіх відповідних зацікавлених сторін. Принцип взаємного визнання є основною та невід'ємною умовою функціонування УЕО, тому на даному етапі найбільш важливим кроком є підписання таких угод між операторами різних зацікавлених країн.

Митний кодекс Європейського союзу було прийнято ще 9 жовтня 2013 року з метою вдосконалення, спрощення та актуалізації митного законодавства, правил і процедур і підвищення визначеності, однаковості і прозорості правових рамок для підприємств і митних органів на всій території Європейського союзу. Він також покликаний сприяти остаточному переходу державних органів на безпаперовий і повністю електронний та функціонально сумісний документооборот і прискорити проходження митних процедур для відповідних пред'явлених вимог і надійних УЕО. Хоча більшість основних положень Митного кодексу Європейського Союзу вступили в силу 1 травня 2016 року, його повний вступ в силу має відбутися не пізніше 31 грудня 2020 року. Цей перехідний період, головним чином, передбачений для розробки та/або модернізації системи інформаційних технологій, необхідних для повного дотримання правових вимог.

Для забезпечення плавного і поступового переходу від існуючої системи до нового Митного кодексу Європейського Союзу розроблено детальні правила, які призначені та містяться у відповідному підзаконному акті перехідного періоду та робочій програмі, що стосується Митного кодексу. Їх практичне застосування здійснюється на підставі директивних документів, включаючи керівництво з питань УЕО, які були прийняті з метою забезпечення загальної розуміння та правильного й уніфікованого застосування правових положень, що стосуються УЕО.

У керівництві з питань УЕО містяться загальні відомості про програму УЕО Європейського Союзу:

- частина 1 – роз'яснюються вигоди, пов'язані з статусом УЕО та взаємним визнанням;
- частина 2 – описуються критерії отримання статусу УЕО та різні аспекти вимог щодо безпеки, зокрема безпеки ланцюгів поставок;
- частина 3 – викладено загальний процес прийняття рішень як для митних органів, так і для економічних операторів;
- частина 4 – описуються різні аспекти обміну інформацією між митними органами, включаючи консультації;
- частина 5 – викладені всі аспекти процедур, що стосуються вже наданого статусу, включаючи моніторинг, переоцінку, зміну, призупинення та анулювання статусу;
- частина 6 – порушуються питання взаємного визнання програм УЕО.

Відповідно до інформації Генерального директорату Європейської комісії з питань оподаткування та митної справи за станом на 10 червня 2016 року було подано загальну кількість 19 512 заяв із проханням видати посвідчення УЕО. До теперішнього часу Європейський Союз уклав шість договорів про взаємне визнання УЕО з третіми країнами, включаючи основних торговельних партнерів, і вже ведуться або будуть розпочаті в найближчому майбутньому переговори з іншими найважливішими торговельними партнерами.

Що стосується законодавчих змін в Сполучених Штатах Америки, які стосуються формування ланцюгів поставок, то слід відзначити законодавчу вимогу щодо 100-відсоткового сканування контейнерів, що були відправлені до Сполучених Штатів, яка була прийнята в рамках Закону про безпечні порти 2006 року і яка повинна була вступити в силу 2012 року. Однак в ході реалізації трирічного експериментального проекту було встановлено, що застосування такої вимоги призведе до збитків у сферах поставок і значних витратах. Тому Міністерство національної безпеки Сполучених Штатів у 2012 і 2014 роках прийняло рішення про перенесення терміну введення даної вимоги в дію кожні раз на два роки. 2 травня 2016 року в Конгрес було направлено запит на трете перенесення терміну введення вимоги в дію на травень 2018 року [9]. У травні 2016 року Міністерство внутрішньої безпеки звернулося із запитом з метою отримання інформації, що стосується нових програм, можливостей, моделей, стратегій та підходів, які могли б бути використані для досягнення прогресу у забезпеченні 100-відсоткового сканування як контейнерних, так і неконтейнерних вантажів, що відправляються морським транспортом в Сполучені Штати. Особливий інтерес представляють рішення, що використовуються в існуючих програмах, таких як торгово-митне партнерство в боротьбі з тероризмом, і забезпечення залучення ресурсів та досвіду приватного сектора. Ставиться завдання збільшити обсяг сканованих вантажів, направлених до Сполучених Штатів морським шляхом, покращити загальні можливості та умови проведення дозиметричного контролю та виявлення ядерних матеріалів і скоротити кількість ядерних та інших радіоактивних матеріалів, що не підпадають під нормативне регулювання у світових морських перевезеннях.

Продовжують здійснювати такі програми, як «Ініціатива забезпечення безпеки контейнерних перевезень» та «Митно-торгове партнерство по боротьбі з тероризмом» з метою підвищення безпеки ланцюгів поставок. На даний час Ініціатива забезпечення безпеки контейнерних перевезень охоплює 58 портів Північної Америки, Європи, Азії, Африки, Близького Сходу та Латинської та Центральної Америки, при цьому попереднє сканування проходить більш ніж 80% всіх контейнерних вантажів, що ввозяться в Сполучені Штати морським транспортом, а програма Митно-торгового партнерства по боротьбі з тероризмом в даний час налічує понад 10000 сертифікованих партнерів серед торгових кіл. Так само як і УЕО, учасники Митно-торгового партнерства у боротьбі з тероризмом розглядаються як компанії з низьким ризиком, і тому менша ймовірність того, що вони підлягають перевірці.

Перші домовленості про взаємне визнання з участю Торгово-митного партнерства по боротьбі з тероризмом було підписано в червні 2007 року, і з тих пір аналогічні угоди були підписані з дев'ятьма країнами/територіями та Європейським союзом.

3 червня 2002 року здійснюється також добровільна програма самооцінки імпортерів, котра надає зацікавленим імпортерам, які беруть участь в програмі Митно-торговельного партнерства по боротьбі з тероризмом, можливість взяти на себе перевірку своєї відповідності встановленим вимогам в обмін на отримання певних вигод. Крім того, програма надійних торговельних операторів, яка вже знаходиться на експериментальній стадії, покликана об'єднати існуючі програми митно-торгового партнерства по боротьбі з тероризмом та самооцінкою імпортерів з тим, щоб інтегрувати та оптимізувати процедури по забезпеченню безпеки перевезень і перевірки відповідності учасникам торгівлі представленими вимогами в рамках однієї програми партнерства. У зв'язку з цим слід відзначити ініціативу з безпеки в боротьбі з розповсюдженням зброї масового знищення, яка спрямована на запобігання незаконному обороту зброї масового знищення та пов'язаних з ним матеріалів і які до цього часу затверджені більш ніж 100 країнами у всьому світі.

Стандарти серії ІСО 28000 «Система менеджменту безпеки ланцюга поставок» спрямовані на допомогу підприємцям у зменшенні ризиків у ланцюзі постачання. Базовим стандартом в цій серії є стандарт ІСО 28000:2007 «Технічні умови для систем менеджменту безпеки ланцюга поставок», який служить свого роду «зонтичною» системою менеджменту, що дозволяє підвищити безпеку у всіх аспектах: оцінка ризику, готовність до надзвичайних подій, безперервність операцій, стійкість, відновлення, резистентність і/або управління в критичних ситуаціях, будь то тероризм, піратство, крадіжка вантажу, шахрайство і багато інших проблем безпеки. Даний стандарт служить також основою для сертифікації УЕО і організацій в рамках програми Митно-торгового партнерства по боротьбі з тероризмом. Впроваджуючи такі стандарти, різні організації можуть розробляти конкретні підходи, сумісні з існуючими у них операційними системами.

У зв'язку з підписанням Угоди між Україною та ЄС перед нашою країною були поставлені завдання щодо спрощення процедур торгівлі та в рамках цього питання було розроблено проект концепції функціонування системи УЕО. З 2012 року у Митному Кодексі України існує глава, яка визначає особливості надання статусу УЕО та переваги, які отримує підприємство від спеціальних спрощень [10]. Механізм надання статусу УЕО мав запровадити ще у 2016 році, на підставі обов'язків України перед МВФ, але Уряд не ухвалив законопроект. Причиною такої ситуації є невідповідність вітчизняного варіанту законопроект до нормативів та цілей, які були покладені в основу ідеї створення Уповноваженого економічного оператора в ЄС. Згідно з Угодою про поглиблену зону вільної торгівлі між Україною та ЄС, митні прототипи ЄС повинні стати керівними для нашої країни у разі доцільності. За українським Митним кодексом, підприємства, які мають добросовісну репутацію можуть отримати сертифікати щодо відповідності своєї діяльності вимогам надійності та безпеки та/або на спрощення митних процедур. Отримання подібної репутації можливе за умови забезпечення практичних стандартів професійної кваліфікації, надійності й безпеки, мати бездоганну ділову репутацію та фінансову стабільність, історію виконання зобов'язань тощо. Підприємства, які отримують статус УЕО можуть стати повноцінними учасниками міжнародного безпечного ланцюга поставок, що надасть поштовх до підвищенню конкурентоспроможності українських підприємств на національному та міжнародному рівнях. Але на сьогодні немає зрушень в напрямку реалізації цього проекту, який залишається лише на папері. Одним з необхідних умов функціонування такої концепції є принцип взаємного визнання, який не може бути реалізований по причині не визнання за українським законодавством УЕО підприємств, що не зареєстровані в Україні. Цей факт створює законодавчу колізію, яка не дасть змогу запровадити інституту УЕО в Україні.

Висновки з проведеного дослідження. Однією з найбільших проблем в регулюванні змішаних перевезень є значна правова невизначеність та непередбаченість, відсутність єдиних правил відповідальності, що стає перешкодою у виборі промисловістю такого виду перевезень. Визначено, що останні заходи щодо оптимізації мультимодальних та інтермодальних перевезень, як на міжнародному, так і національних рівнях, спрямовані на забезпечення безпеки ланцюга поставок. Забезпечення транспортної галузі прозорим режимом відповідальності є одним з засобів стимулювання розвитку таких видів перевезень. Обґрунтовано, що одним з інструментів реалізації забезпечення є механізм функціонування УЕО в Україні. Визначено принципи, яких потрібно дотримуватися при формуванні цього механізму: доцільності; взаємного визнання; відкритості (доступності інформації); відповідності правовим нормам; безпечності ланцюга поставок. Недотримання цих принципів призвело до фактичної відсутності зиску від створення УЕО та перетворення таких операторів на звичайних митних брокерів, які здійснюють підтримку при оформленні митних документів. Відсутність дієвого механізму функціонування УЕО створює значні перешкоди при формуванні безперебійних ланцюгів поставок, знижує конкурентоспроможність українських перевізників, що перешкоджає розвитку мультимодальних та інтермодальних перевезень в Україні.

Література

1. Соколова О. Є. Концептуальні засади формування мультимодальної системи перевезення вантажів. *Наукоємні технології*. 2014. № 1. С. 114-118.
2. Лимонов Э. Л. Внешнеторговые операции морского транспорта и мультимодальные перевозки. Санкт-Петербург: Выбор, 2000. 416 с.
3. Каспрук О. С. Проблеми правового регулювання міжнародних мультимодальних перевезень. *Актуальні проблеми міжнародних відносин*. Київ, 2015. Вип. 126 (част.І). С. 93-100.
4. Калпін А. Г. Конвенція ООН о договорах полностью или частично морской перевозке грузов (Роттердамские правила). *Право*. 2010. № 4. С. 40-57.
5. Minakova S. M., Lypynska O. A., Minakov V. M. Ukraine in the system of international transportation. *Management of modern socio-economic systems: collective monograph / edited by K. Shaposhnykov*. Vol.1. Lithuania: Izdevnieciba "Baltija Publishing", 2017. p. 120-133.

6. Демин Ю. В. Економіко-організаційні та соціальні аспекти ефективності інтермодальних перевезень. *Транспортні системи та технології перевезень*. Дніпропетровськ, 2005. Вип. 36. С. 65-68.

7. Пасічник В. І., Грисюк Ю. С., Пацьора О. В. Ефективність інтермодальних перевезень як елемент забезпечення високої якості транспортних послуг. *Управління проектами, системний аналіз і логістика*. Київ, 2013. Вип. 12. С. 123-130.

8. Собкевич О., Ємельянова О. Щодо шляхів розвитку мультимодальних (комбінованих) перевезень в Україні. Аналітична записка: веб-сайт. URL: <http://www.niss.gov.ua/articles/599> (дата звернення: 19.03.2018).

9. United States seeks "quick wins" towards 100 per cent container scanning: web site. URL: <http://fairplay.ihs.com/safety-regulation/article/4268041/us-seeks-%E2%80%9Cquick-wins%E2%80%9D-towards-100-container-scanning> (дата звернення: 20.03.2018).

10. Митний кодекс України / Державна фіскальна служба України. URL: <http://sfs.gov.ua/mk/rozdil-1/glava-2/> (дата звернення 19.03.2018).

References

1. Sokolova, O.Ye. (2014), "Conceptual basis of multimodal freight transportation system formation", *Naukoiemni tekhnolohii*, no. 1, pp. 114-118.

2. Limonov, E.L. (2000), *Vneshnetorgovyie operatsii morskogo transporta i multimodalnyie perezovzki* [Foreign trade operations of sea transport and multimodal transportation], Vybor, St. Petersburg, Russia, 416 p.

3. Kaspruk, O.S. (2015), "Problems of legal regulation of international multimodal transport", *Aktualni problemy mizhnarodnykh vidnosyn*, iss. 126 (part I), pp. 93-100.

4. Kalpin, A.G. (2010), "The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (Rotterdam Rules)", *Pravo*, no. 4, pp. 40-57.

5. Minakova, S.M., Lypynska, O.A., and Minakov, V.M. (2017), "Ukraine in the system of international transportation" in collective monograph [Management of modern socio-economic systems], edited by K. Shaposhnykov, Vol.1, Baltija Publishing, Kaunas, Lithuania, pp. 120-133.

6. Demyn, Yu.V. (2005), "Organizational and social aspects of the efficiency of intermodal transport", *Upravlinnia proektamy, systemnyi analiz i lohistyka*, no. 36, pp. 65-68.

7. Pasichnyk, V.I., Hrysiuk, Yu.S. and Patsora, O.V. (2013), "The efficiency of intermodal transport as part of providing high quality transportation services", *Upravlinnia proektamy, systemnyi analiz i lohistyka*, vol. 12, pp. 123-130.

8. Sobkevych, O. and Yemelianova, O. (2011), "As for ways to develop multimodal (combined) transport in Ukraine. Analytical note", available at: <http://www.niss.gov.ua/articles/599> (access date March 19, 2018).

9. Fairplay (2016), "United States seeks "quick wins" towards 100 per cent container scanning", available at: <http://fairplay.ihs.com/safety-regulation/article/4268041/us-seeks-%E2%80%9Cquick-wins%E2%80%9D-towards-100-container-scanning> (access date March 20, 2018).

10. State Fiscal Service of Ukraine (2018), Customs Code of Ukraine, available at: <http://sfs.gov.ua/mk/rozdil-1/glava-2/> (access date March 19, 2018).

Стаття надійшла до редакції 27.03.2018 р.