

16. Українська громада в Італії [Електронний ресурс] // Посольство України в Італійській Республіці. — Режим доступу : <http://www.mfa.gov.ua/italy/ua/publication/content/40078.htm>.
17. Українські заробітчани у Європі [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://www.zarobitchany.org/legal/152/>
18. Ghosh Bimal. *The Global Economic Crisis and Migration. A synoptic notel "Migration and the Economic Crisis : Implications for Labour Market Policies in the European Union and the Post-2010"* / Bimal Ghosh. — Brussels, 2009. — P. 3.
19. European Commission policies and practices on migration and development: December 2009 : Eight coordination meeting on international migration European Commision. — New York, 2009. — P. 2, 5–7.

УДК 359.09

Смирнов І.Г., Просвірніна Є.М.

ЛОГІСТИКА ТА МІЖНАРОДНИЙ ТЕРОРИЗМ: ПЛОЩИНИ ПРОТИСТОЯННЯ

Розкрито проблему захисту від терористичних актів, що є нині важливим питанням у системі управління логістикою. Висвітлено сутність заходів, які були здійснені Адміністрацією з транспортної безпеки США (TSA) та Митної та прикордонної Агенції США (CBP) у межах новоствореного Федерального департаменту внутрішньої безпеки США (DHS) з метою протистояння загрозі міжнародного тероризму в період після 11.09.2001 р.

Ключові слова: терористичний акт, система управління логістикою, логістика.

Раскрыта проблема защиты от террористических актов, что является сейчас важным вопросом в системе управления логистикой. Освещена сущность мероприятий, осуществленных Администрацией транспортной безопасности США (TSA) и Таможенного и пограничного агентства США (CBP) в рамках вновь созданного Федерального департамента внутренней безопасности США (DHS) с целью противостояния угрозе международного терроризма в период после 11.09.2001 г.

Ключевые слова: террористический акт, система управления логистикой, логистика.

Reveals the problem of protection against terrorist acts, which is now an important issue in the system of logistics management. Clarifies the nature of the measures that were taken by the Administration of the USA human transport security (TSA) and Customs and Border Agency U.S. (SVR) within the newly created federal Department of Homeland Security USA (DHS) to counter the threat of international terrorism in the period after 11.09.2001.

Keywords: terrorist attack, the system of logistics, logistics.

Постановка наукової проблеми. Після теракту 11.09.2001 р. у США проблема міжнародного тероризму та боротьби з ним набула глобального виміру та такої ж актуальності. Нині загально визнано, що міжнародний тероризм не є традиційним злочином, а насамперед «соціальним і політичним явищем, що проявляє себе в конкретних злочинних акціях, таких як захоплення заручників, напади на урядові установи, викрадення літаків тощо, за які в національному законодавстві та в міжнародному праві настає кримінальна відповідальність. Від загально кримінальних

злочинів міжнародний тероризм відрізняється політичною мотивацією скоєння терористичних актів» [1]. В умовах нинішніх глобальних трансформувальних системи міжнародних відносин проблема тероризму набула загальносвітового значення і становить загрозу на національному, регіональному та глобальному рівнях безпеки людства. Виходячи із ступеню загроз і масштабів поширення, міжнародний тероризм від самого початку третього тисячоліття становить серйозний глобалізаційний виклик світовій спільноті і став однією з її найпекучіших проблем. Проблема протистояння тероризму, попередження терористичних актів знайшла відображення в міжнародному бізнесі, зокрема, це стосується як окремих його напрямків, так і конкретних країн. Першою державою світу, де були прийняті безпрецедентні за своїм розмахом та дієвістю заходи із захисту та попередження міжнародних терористичних актів були, зрозуміло, США, а важливими напрямками міжнародного бізнесу, які відчували на собі всі негативні наслідки «чорного вівторка» - 11.09.2001 р., стали міжнародна торгівельна та логістична діяльність. Отже, особливу цікавість викликають антитерористичні заходи, що були прийняті в США у транспортно-логістичній та міжнародно-торгівельній сферах після трагічних подій 11.09.2001 р., які мали високу ефективність і забезпечили надійний захист проти терактів протягом уже більше десяти років. На проблему боротьби з міжнародним тероризмом звертають увагу міжнародні організації такі, як ООН та НАТО. Зокрема, за сприяння Організації Об'єднаних Націй, уряди координують контртерористичну діяльність. Установи та програми Організації Об'єднаних Націй допомагають країнам здійснювати першу в історії глобальну стратегію боротьби з тероризмом, прийняту в центральних установах ООН у 2006 році, заохочуючи співробітництво і надаючи правову допомогу. ООН розробила міжнародну правову базу боротьби з тероризмом. Шістнадцять глобальних угод, укладених під егідою Організації Об'єднаних Націй, вирішують такі проблеми, як взяття заручників, захоплення повітряного судна, терористичні вибухи, виявлення пластичних вибухових речовин та захист ядерного матеріалу. Міжнародна конвенція про боротьбу з фінансуванням тероризму передбачає конфіскацію пов'язаних з тероризмом засобів, оголошує кримінально караним діянням фінансування терористичної діяльності і заохочує співпрацю поліцейських і судових органів [11].

Літературні джерела та публікації з теми статті охоплюють як українські матеріали з проблеми міжнародного тероризму та його впливу на міжнародну логістику [1; 2; 3; 4], так і розробки американських дослідників [5; 6; 7; 8].

Метою статті є розкрити сутність загроз логістиці з боку міжнародного тероризму та окреслити шляхи протистояння їм (на прикладі США).

Виклад основного матеріалу. Американські словники визначають тероризм як «застосування насильства або його загрозу по відношенню до населення та державного й особистого майна з метою залякування або

здійснення тиску на суспільство або державні органи найчастіше з ідеологічних та політичних причин» [6]. Незважаючи на те, що проблеми тероризму, в основному розглядаються під кутом можливих політичних або ідеологічних наслідків, тероризм, без сумніву, здійснює важливий вплив на міжнародну торгівлю та управління логістичними системами. Прикладом цього може бути терористична атака в США 11.09.2001р., а також терористичні акти в інших країнах (табл. 1, 2), що й було головною причиною привертання уваги щодо впливу міжнародного тероризму на логістику.

Таблиця 1. Рейтинг країн за кількістю здійснених терористичних актів (2000-2010 рр.) [9]

Рейтинг (місце країни)	Країна	Відсоток терористичних актів від загальної кількості в усіх країнах світу
1	Ірак	30,84
2	Західний берег річки Йордан	12,90
3	Колумбія	7,60
4	Іспанія	4,90
5	Тайланд	4,14
6	Афганістан	3,96
7	Індія	3,41
8	Пакістан	3,37
9	Туреччина	3,19
10	Ізраїль	3,10
11	Франція	2,99
12	Непал	2,54
13	Росія	1,90
14	Греція	1,54
15	Філіппіни	1,43
16	Індонезія	1,32
17	Шрі-Ланка	0,88
18	Італія	0,84
19	Бангладеш	0,74
20	США	0,66

Ця трагічна подія зумовила у світовому масштабі відповідні зміни логістичної практики, процесів, процедур і дій, яким до цього не приділялося значної уваги. Сьогодні наведені логістичні категорії розглядаються зовсім по-іншому. Для прикладу розглянемо транспортування та зберігання небезпечних матеріалів. До 11.09.2001р. увага щодо питань безпеки в зазначених операціях головним чином концентрувалася на їх економному та безпечному здійсненні. Нині

вищевказаний ризик також розглядається, проте при цьому на перший план висувається можливість здійснення терористичного акту. Так, нині у США перевезення небезпечних матеріалів залізничним транспортом здійснюється на значній відстані від найбільших міст з великою концентрацією населення. Крім того, не виключається, що танкери, які перевозять морським транспортом нафту, можуть бути використані терористами як рухомі бомби.

Таблиця 2. Країни найбільш постраждалі від тероризму у 1994-2010 рр.[10]

Місце	Країна	Число постраждалих в терактах на території країни в 1994-2010 рр.	Число загиблих в терактах
1	США	3238	1105
2	Росія	2111	1454
3	Індія	1928	181
4	Ізраїль	1274	2193
5	Колумбія	1135	2682
6	Ірак	1122	4422
7	Алжир	869	2705
8	Пакистан	783	492
9	Уганда	471	1784
10	Шрі-Ланка	409	2055

Відповіддю на терористичні акти 11.09.2001 р. було створення в США нової федеральної агенції – Департаменту внутрішньої безпеки (Department of Homeland Security, DHS). Її головними цілями були визначені, по-перше, запобігання терористичним атакам на території США, а по-друге, зменшення вразливості держави щодо їхніх негативних наслідків. До складу DHS увійшли 22 державні структури, з яких відповідно до вагомості щодо логістики найважливішими є (табл. 3):

- Адміністрація з безпеки на транспорті (Transportation Security Administration, TSA);
- Агенція з питань мита і охорони кордонів (Customs and Border Protection, CBP).

Перша – TSA – відповідає за безпеку американської транспортної системи. Вона здійснює контроль пасажирів на американських літаках, відповідає за безпеку вантажів, що перевозяться літаками, зокрема такий контроль здійснюється за допомогою спеціально тренуваних собак. Крім того, TSA відповідала за підготовку спеціальної картки-ідентифікатора транспортного працівника (Transportation Worker Identification Card,

TWIC), який нині застосовується на всіх видах транспорту в США для ідентифікації відповідних працівників.

Таблиця 3. Закони, державні структури та заходи, прийняті в США з метою захисту логістичної діяльності від загроз міжнародного тероризму

№ з/п	Назва англ. мовою		Рік прийняття	Український переклад
	повна	скороч.		
1	Закони			
1.1	The Trade act	-	2002	Закон «Про торгівлю»
2	Державні структури			
2.1	Department of Homeland Security	DHS	2001	Департамент внутрішньої безпеки
2.2	Transportation Security Administration	TSA	2001	Адміністрація з безпеки на транспорті
2.3	Customs and Border Protection	CBP	2001	Агенція з питань мита і охорони кордонів
3	Заходи			
3.1	Transportation Worker Identification Card	TWIC	2009	Запровадження картки-ідентифікатора транспортного працівника
3.2	Container Security Initiative	CSI	2002	Ініціатива з посилення безпеки контейнерів
3.3	Free and Secure Trade	FAST	2002	Програма «Вільна і безпечна торгівля» (автомобільний транспорт)
3.4	Customs-Trade Partnership Against Terrorism	C-TPAT	2009	Програма партнерства в торгівлі та митній діяльності проти тероризму
3.5	Importer Security Filing	ISF	2009	Вимоги надання інформації про безпеку імпортера
3.6	Requirements “10+2”	10+2	2012 Рік запроваджен ня	Вимоги «10+2»

Авторська розробка за [5; 6; 7; 8]

Однією з головних цілей TWIC є те, що ідентифікаційна картка працівника транспорту США містить як його особисті дані, так і біометричні. Останні використовуються для обмеження доступу до заборонених територій в аеропортах та морських портах певним категоріям працівників. Програма запровадження TWIC була розпочата в 2009 році. Незважаючи на те, що її початкове впровадження пройшло досить справно, нині виявилися певні проблеми, наприклад, довгий час підготовки відповідних документів.

Агенція з питань мита і охорони кордонів (СВР) відповідає за безпеку державних кордонів США і охорону американського населення та господарства. Одним із головних завдань СВР є контроль руху товарів. Тому окремі важливі ініціативи СВР мали вагомий вплив на управління логістичними системами. Метою прийнятого в 2002 р. Закону «Про торгівлю» (The Trade Act), який запровадив обов'язкове попереднє електронне повідомлення для кожного вивезеного або завезеного до США вантажу, також була ідентифікація вантажів з підвищеним ризиком, що можуть становити загрозу для безпеки США. В табл. 4 наведено час, який вимагається для надання інформації про товари, що завозяться та вивозяться з території США автомобільним, залізничним, повітряним і морським транспортом.

Таблиця 4. Часове випередження, яке вимагається для представлення інформації про вантажі, що завозяться або вивозяться з території США [7]

Вид транспорту	Час
<i>Завезення</i>	
Повітряний та кур'єрська доставка	Чотири години або відразу по виліту у випадку деяких близьких летовищ
Залізничний	2 години до прибуття на кордон
Морський	24 години до завантаження в закордонному порту
Автомобільний	А. Вантажі, охоплені програмою Вільна та безпечна торгівля (Free and Secure Trade, FAST) – 30хвилин перед прибуттям до США. В. Інші вантажі – година перед прибуттям до США.
<i>Вивезення</i>	
Повітряний та кур'єрська доставка	2 години перед запланованим вилітом із США
Залізничний	2 години до прибуття потягу на кордон
Морський	24 години до відплиття з порту, де завантажувався вантаж
Автомобільний	1 година до прибуття автопотягу на кордон

Так, контейнери, що транспортуються морським транспортом нині підлягають значно детальнішому контролю, ніж це мало місце до 11.09.2001 р. Після зазначеної дати було виявлене, що дуже незначний відсоток контейнерів, що завозилися до американських портів, підлягав фактичному контролю для з'ясування їхнього вмісту. Такий стан викликав тривогу американських фахівців-логістів, що мало результатом підготовку серії проектів, кульмінацією яких стало прийняття закону, який вимагає, щоб, починаючи з 2012 р., рентген-контролю підлягало 100% контейнерів,

які надходять до портів США. Необхідність контролю вмісту контейнера шляхом сканування, що нині є обов'язковою вимогою перед завантаженням контейнера на корабель в закордонному порту, може мати потенційно негативний вплив на міжнародну торгівлю, оскільки небагато таких портів оснащено відповідним устаткуванням для здійснення електронного сканування вмісту контейнера. Іншим закордонним портам необхідно закупити та встановити відповідне устаткування або зупинити рух контейнерів до США. Інший варіант – направляти контейнери до портів, що мають відповідне устаткування. За визнанням секретаря DHS J. Napolitano, до 2012 року відповідні вимоги щодо контролю вантажів не вдасться виконати, зокрема через труднощі у встановленні такого устаткування у всіх закордонних портах, що мають контейнерне сполучення з США [7]. Ще одним прикладом уваги, яку СВР надає контролю контейнерних вантажів, є «Ініціатива з посилення їхньої безпеки» (Container Security Initiative, CSI). Це є угода, за якою деякі закордонні порти можуть дозволити американським митникам ідентифікацію та інспекцію контейнерів з підвищеним ризиком, які призначені для завезення до США, перед їхнім завантаженням на корабель. Нині в цій угоді задіяно біля 60-ти найбільших міжнародних портів, у тому числі Гонконг, Сінгапур, Шанхай, Роттердам тощо. Однією з найвідоміших програм СВР прийнятих після 11.09.2001 року є «Програма партнерства торговельних та митних організацій проти тероризму» (Customs – Trade Partnership Against Terrorism – C-TPAT), в межах якої державні (СВР) та приватні організації повинні співпрацювати з метою попередження терористичних замахів на США, які можуть зруйнувати процеси імпорту та транспортування. Приватні фірми, щоб отримати сертифікат C-TPAT, повинні сплатити певну суму Агенції з питань мита і охорони кордонів (СВР). З метою отримання зазначеного сертифікату фірма повинна забезпечити поліпшення безпеки вантажів, що перевозяться в контейнерах, а також можливість моніторингу осіб, що мають доступ до цих контейнерів. Відповідно фірми – власники сертифікату C-TPAT отримують від держави певні пільги, наприклад, зменшену кількість контрольних інспекцій щодо контейнерів, які перевозяться, а також швидше проходження митних процедур. Багато американських транспортно-логістичних фірм також виявили, що запровадження процедур, які необхідні для отримання сертифікату, мало результатом зменшення кількості випадків крадіжок та втрат товарів, що перевозилися. Отже, такі ініціативи як TWIC, CSI, C-TPAT та інші, що мають метою боротьбу з тероризмом, повинні бути обов'язковими для ознайомлення та виконання для осіб та організацій США, які займаються міжнародними логістичними операціями. Водночас, Агенція з питань мита та охорони кордонів (СВР) відповідає за впровадження та виконання вимоги ISF (Importer Security Filing) – надання інформації про безпеку імпортера, що детально визначає, яку інформацію з метою забезпечення безпеки має подати імпортер товару, який завозитиметься до США.

Зазначені вимоги, відомі також під назвою «10+2» були запроваджені, як обов'язкові в США на початку 2009 року. Назва «10+2» пояснюється тим, що перед завантаженням товару в закордонному морському порту імпортер бере на себе зобов'язання подати 10 видів інформації про свій товар, а обов'язком перевізника є надання ще 2 додаткових видів інформації. В табл. 5 наведено види інформації, наявність яких необхідна за вимогою «10+2».

Таблиця 5. Інформація відповідно до вимоги ISF «10+2», що вимагається від імпортера та перевізника товарів при їхньому ввезенні до США [8]

<i>Імпортер</i>	
1.	Назва і адреса виробника
2.	Назва і адреса продавця
3.	Назва і адреса покупця
4.	Назва і адреса місця доставки
5.	Заплановане місце завантаження товару до контейнера
6.	Назва і адреса консолідатора вантажів
7.	Назва імпортера, що відповідає за вантаж
8.	Ідентифікаційний номер отримувача
9.	Країна походження вантажу
10.	Номер, що наданий вантажу за Гармонізованим американським митним тарифом (щонайменше 6 цифр)
<i>Перевізник</i>	
1.	План завантаження корабля
2.	Інформація про статус контейнера

Перші результати після впровадження вимоги «10+2» показали, що незважаючи на те, що кількість помилок при заповненні документів на імпорт до США зменшилася з 30 до 5%, деякі імпортери мали проблеми з своєчасним знаходженням всієї необхідної інформації. Також імпортери занепокоєні додатковими витратами, пов'язаними з пристосуванням до вимог «10+2», до складу яких входять витрати на модернізацію інформаційних систем, фактичні кошти отримання 10 видів інформації, що вимагаються, а також можливі грошові витрати, пов'язані з недостатньою або помилковою інформацією чи неподанням 10 видів інформації у встановлений термін.

Висновки. Захист від терористичних актів є нині важливим питанням в системі управління логістикою в світовому масштабі. Терористичні атаки 11.09.2001 року в США сильно вплинули на управління логістичними системами. Зокрема, це стосується США та відповідних заходів, які були прийняті Адміністрацією з справ транспортної безпеки США (TSA) та Митної та прикордонної агенції США (CBP) у зв'язку з загрозами тероризму в межах новоствореного Федерального департаменту

внутрішньої безпеки США (DHS) в період після 11.09.2001 р. Сутність та висока ефективність цих заходів викликають підвищену цікавість з боку фахівців-логістів. Ознайомлення з ними буде вельми корисним і в сучасних реаліях незалежної України.

1. Телешун С.О. Сучасний тероризм – української реалії / С.О. Телешун // Політичний менеджмент. – 2005. - № 1. – С. 166.
2. Вознюк В.С. Міжнародний тероризм як глобалізаційний виклик / В.С. Вознюк // Актуальні проблеми міжнародних відносин і зовнішньої політики країн світу: матеріали Міжнарод. наук.-практ. конф. – Луцьк: Волин. нац. ун-т ім. Лесі Українки, 2011. – С. 9-12.
3. Федонюк О.С. Вплив ліквідації О. Бін Ладена на загрозу тероризму / О.С. Федонюк // Актуальні проблеми міжнародних відносин і зовнішньої політики країн світу: матеріали Міжнарод. наук.-практ. конф. – Луцьк: Волин. нац. ун-т ім. Лесі Українки, 2011. – С. 52-57.
4. Олійник Я.Б. Міжнародна логістика: навч. пос. / Я.Б. Олійник, І.Г. Смирнов. – К.: Обрії, 2011. – 544 с.
5. Murphy P.R. Jr. Nowoczesna logistyka / Paul R. Murphy Jr., Donald F Wood. Wydanie X. – Gliwice: Helion SA, 2011. – 432 s.
6. The American Heritage Dictionary of the English Language. 4-th edition // <http://dictionary.reference.com/browse/terrorism>.
7. Byrd E. Rules for Improving Cargo Security / E. Byrd // Customs and Border Protection Today. – 2004, march. – p. 5-10.
8. Edmonson R.G. 10+2 now / R.G. Edmonson // Journal of Commerce. – 2009. – June. – P.13.
9. www.mipt.org/-Terrorism Knowledge Base
10. www.sbiblio.com/biblio/archive/vishjakov_osnovi/00.aspx
11. Организация Объединенных Наций изменяет мир к лучшему. Календарь на 2012 год. – 26 с.

УДК 911.3:502.7

Новикова В.І.

КРАЇНОЗНАВСТВО ДЛЯ ПОТРЕБ ТУРИЗМУ І ТУРИСТСЬКЕ КРАЇНОЗНАВСТВО: РІЗНІ ПІДХОДИ ДО ВИВЧЕННЯ ДИСЦИПЛІН

Сформульовані цілі вивчення дисциплін «Країнознавство» і «Туристське країнознавство». Запропоновані тематичні плани викладання цих дисциплін, які суттєво різняться між собою, що доводить необхідність вивчення їх обох студентами напряму підготовки «Туризм». У контексті розгляду кожного із цих двох курсів паралельно наводяться плани відповідно країнознавчої та туристсько-країнознавчої характеристики країни, кожен пункт якої розлого деталізується.

Ключові слова: країнознавство, країнознавство для потреб туризму, туристське країнознавство.

Сформулированы цели изучения дисциплин «Страноведение» и «Туристское страноведение». Предложены тематические планы преподавания этих дисциплин, которые существенно отличаются друг от друга, что доказывает необходимость изучения их обоих студентами направления подготовки «Туризм». В контексте рассмотрения каждого из этих двух курсов параллельно приведены планы соответственно страноведческой и туристско-страноведческой характеристики страны, каждый пункт которой широко детализуется.

Ключевые слова: страноведение, страноведение для нужд туризма, туристское страноведение.

The goals of studying «Country studies» and «Tourist country studies» disciplines are considered. The plans of the disciplines teaching are proposed. They substantially differ one