

УДК 346.7:656.1

Майборода Ю.В.

аспірант кафедри економіки підприємства
Харківського національного автомобільно-дорожнього університету

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ДОСВІД ЛІЦЕНЗУВАННЯ ГОСПОДАРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

У статті розглянуто процедуру ліцензування перевезень автомобільним транспортом в Україні. Проведено порівняльний аналіз умов ліцензування автомобільних перевезень України і країн ЄС. Визначено напрями удосконалення системи ліцензування перевезень на автомобільному транспорті з урахуванням досвіду країн ЄС.

Ключові слова: ліцензія, ліцензування, автомобільні перевезення, умови ліцензування.

Майборода Ю.В. ЕВРОПЕЙСКИЙ ОПЫТ ЛИЦЕНЗИРОВАНИЯ ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ

В статье рассмотрена процедура лицензирования перевозок автомобильным транспортом в Украине. Проведен сравнительный анализ лицензирования автомобильных перевозок Украины и стран ЕС. Определены направления усовершенствования системы лицензирования перевозок на автомобильном транспорте с учетом опыта стран ЕС.

Ключевые слова: лицензия, лицензирование, автомобильные перевозки, условия лицензирования.

Majboroda Y.V. THE EUROPEAN EXPERIENCE LICENSING OF ECONOMIC ACTIVITY IS ON MOTOR TRANSPORT

Procedure of licensing of transportations a motor transport in Ukraine is considered in the article. The comparative analysis of licensing of motor-car transportations of Ukraine and countries of European Union is conducted. Directions of improvement of the licensing of transportations system on a motor transport taking into account experience of countries EU are determined.

Keywords: license, licensing, motor-car transportations, terms of licensing.

Постановка проблеми. Основною концепцією дерегулювання підприємницької діяльності в Україні стає впровадження системи заходів, які дозволяють істотно спростити і створити сприятливі умови ведення бізнесу, а також значно знизити витрати підприємців. Запропонована концепція торкається широкого кола заходів, серед яких скасування ліцензій і дозволів, спрощення регламентів, скорочення перевірок, а також реорганізація системи державних регулюючих органів [1].

Згідно з дослідженнями фахівців Групи Всесвітнього банку, які оформлюються у вигляді рейтингу «DoingBusiness» країн світу за критеріями «легкості ведення бізнесу», Україна, поряд із Російською Федерацією, Філіппінами, Косово, Македонією, Гватемалою та низкою інших країн, увійшла до числа країн, які, починаючи з 2009 р., значно покращили свої результати у тих напрямках, за якими формується рейтинг [2].

Дані рейтингу, а також щорічного звіту «Введення бізнесу – 2014: Розуміння регулювання діяльності малих і середніх підприємств» свідчать про те, що у 2013 р. Україна стала одним із світових лідерів стосовно проведення реформ з дерегуляції підприємницької діяльності. Але, незважаючи на активну розробку і впровадження реформ, у тому ж 2013 році країна посідала лише 112 місце серед 189 країн у рейтингу сприятливості умов підприємницької діяльності.

У контексті інтеграції України до світового економічного простору, а також активних кроків щодо повноправної участі країни у ЄС актуальним стає досвід регулювання підприємницької сфери у провідних країнах світу.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання розвитку підприємницької діяльності в Україні приділяється значна увага. Незважаючи на значну кількість досліджень підприємницької діяльності, питання її дерегуляції, створення сприятливих умов, використання інструментів державного впливу і регулювання підприємницької діяльності, заходи з

активізації підприємницької діяльності лишаються у центрі уваги багатьох провідних українських вчених: Я. Бережного, Д. Богиня, А. Бутенка, З. Варналія, В. Геєця, І. Дмитрієва, С. Дриги, В. Кредісова та ін. [3-9].

Постановка завдання. Для розвитку сприятливих умов здійснення підприємницької діяльності на автомобільному транспорті, враховуючи євроінтеграційну спрямованість країни, необхідним стає подальше вдосконалення системи ліцензування перевезень. Актуальним питанням є можливість впровадження умов ліцензування автомобільних перевезень, які стали основою ліцензування у країнах ЄС. При подальших кроках країни до повноправного членства в ЄС виконання умов ліцензування, які застосовуються на його території, стане однією з можливостей виходу українських перевізників на міжнародні ринки.

Виклад основного матеріалу. На даний момент термін дії ліцензії в Україні складає п'ять років за деякими виключеннями. Таким виключенням є, наприклад, термін дії ліцензії на впровадження діяльності з випуску та проведення лотерей, який складає 13 років. Як для більшості видів господарської діяльності, які підпадають під режим ліцензування, плата за ліцензію на певні види перевезень пасажирів і вантажів складає одну мінімальну заробітну плату, яка встановлена на дату видачі ліцензії (табл. 1).

Ліцензія, що надається автоперевізникам на здійснення міжнародних пасажирських перевезень і міжнародних перевезень небезпечних вантажів, надає право надавати автомобільному перевізнику дані послуги і на внутрішніх ринках. Орган ліцензування повинен протягом 30 календарних днів з дати надходження заяви про видачу ліцензії прийняти рішення про її надання або відмову в її видачі. Повідомлення про видачу ліцензії або відмову надається заявнику у письмовій формі особисто під підпис або надсилається поштою протягом трьох календарних днів після прийняття рішення.

Наразі при розгляді можливих варіантів вдосконалення процедури ліцензування господарської ді-

Таблиця 1

Плата за оформлення переоформлення і отримання копій ліцензій на певні види автотранспортних послуг

№ п/п	Вид платежу	Встановлений тариф	Розмір платежу, грн (на 01.01.2014)	Термін видачі (з дати надходження заяви)
1	Плата за отримання ліцензії	Мінімальна заробітна плата	1218,00	До 30 календарних днів (включно)
2	Плата за переоформлення ліцензії	П'ять неоподаткованих мінімумів громадян	85,00	Протягом 3 робочих днів
2.1	Плата за переоформлення ліцензії, що викликана наміром розширити свою діяльність і впровадити нові види діяльності	Мінімальна заробітна плата (використовуються порядок, що застосовується при отриманні ліцензії)	1218,00	До 30 календарних днів (включно)
3	Плата за видачу копії ліцензії	Один неоподаткований мінімум громадян	17,00	До 30 календарних днів (включно)
4	Плата за видачу дубліката пошкодженої або втраченої ліцензії	П'ять неоподаткованих мінімумів громадян	85,00	Протягом 3 робочих днів

яльності на автомобільному транспорті необхідно враховувати досвід країн ЄС. Активна інтеграція України у європейське співтовариство, яка від декларування намірів починає переходити до етапів законодавчого оформлення, потребує врегулювання нормативного поля автомобільних перевезень на всьому європейському просторі. Таким чином, реформуючи систему ліцензування в Україні, необхідно враховувати принципи і підходи, що застосовуються у країнах ЄС.

У ЄС принципи класифікації послуг визначено у статистичній сертифікації діяльності NACE (Statistical Classification of Economic Activities in the European Community). Відповідно до статистичної сертифікації діяльності послуги з перевезень автомобільних перевезень відносяться до групи виробничих послуг підгрупи «послуги мережі», до якої окрім транспорту віднесено водопостачання, електропостачання, газу, послуг комунікацій (NACE 40-41, 60-64) [10].

Країни ЄС і низка інших країн активно використовують поряд з економічними інструментами впливу на підприємницьку діяльність адміністративні методи, серед яких одним з основних лишається ліцензування господарської діяльності. Незважаючи на максимальну уніфікацію господарського господарства в країнах ЄС, єдиного підходу до використання адміністративних методів регулювання підприємницької діяльності все ще не існує.

Таблиця 2

Характеристика вимог ліцензування в країнах ЄС (на прикладі Литви)

№	Вимоги, що висуваються	Характеристика
1	Об'єкт ліцензування	Дорожньо-транспортна діяльність
2	Термін ліцензування	10 років, копії видаються до завершення строку її дії
3	Вимоги до репутації перевізника	Перевізник, керівник і транспортний менеджер повинні мати досконали репутацію
4	Вимоги до фінансового стану перевізника	існують
5	Вимоги до розташування	Повинен мати на правах власності або інших законних правах: місце асфальтоване (або з іншим твердим покриттям) для стоянки транспортних засобів поза межами житлових будинків і вулиць; центр управління перевезеннями

Складено автором за матеріалами [2; 3]

Основні принципи ЄС стосовно ліцензування перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом покладено у систему ліцензування даного виду господарської діяльності у Литві (табл. 2).

При проведенні ліцензування у Литві як об'єкт ліцензування застосовується термін «дорожньо-транспортної діяльності». Також у процедурі ліцензування визначають поняття «транспортного менеджера», яким є особа, що здійснює управління дорожньо-транспортною діяльністю. До транспортного менеджера висуваються ті ж вимоги щодо репутації, як і до перевізника і керівника підприємства.

Визначення репутації перевізника, керівника і транспортного менеджера є достатньо новим для України і в українському законодавстві не застосовується. Так, для литовських перевізників бездоганна репутація – одна із основних вимог отримання ліцензії. Втрата бездоганної репутації перевізником, керівником підприємства, що здійснює перевезення, або транспортним менеджером передбачає:

- отримання адміністративного штрафу;
- наявність судимості за адміністративні або кримінальні злочини (у тому числі за аналогічні злочини в інших державах).

При визначенні «центра управління перевезеннями» зазначається, що це приміщення, планування і оснащення якого призначені для обслуговування клієнтів, введення і зберігання документів, які пов'язані з перевезенням пасажирів і вантажів. Подібна умова є також новою для перевізників України, до яких при ліцензуванні не висуваються вимоги до наявності та спеціального обладнання приміщень, які використовуються в адміністративних цілях.

Ще однією умовою отримання ліцензії у Литві (і більшості країн ЄС), яка не висувається до українських перевізників при отриманні ліцензії, це вимога до їх фінансового стану і фінансової спроможності.

Важливим моментом є впровадження більшого терміну дії ліцензії, ліцензія на дорожньо-транспортну діяльність, як і Транспортна ліцензія ЄС, видається на термін 10 років, на відміну від України, де, як зазначалося вище, ліцензія видається на термін 5 років.

Аналізуючи загальні тенденції ліцензування діяльності автомобільного транспорту, зазначимо, що використання даного інструменту спрямоване на створення соціально відповідального підприємства. На відміну від України, ліцензія на здійснення господарської діяльності не виконує не властивих їй функцій, серед яких регулювання технічних і технологічних умов автомобільних перевезень. Ліцензування автотранспортної діяльності у більшості країн

ЄС – це ліцензування саме діяльності і вимоги до технічного стану, кваліфікації водіїв, безпеки перевезень сприймаються як невід’ємна частина і окремо не оговорюється (рис. 1).

Бездоганна репутація як одна із вимог отримання ліцензії включає у себе не тільки зазначені вище вимоги до транспортного менеджера та центру управління, а також вимоги до дотримання водіями правил ЄС стосовно праці та відпочинку, їх кваліфікації, вимоги до технічного стану транспортних засобів

Недотримання вимог щодо репутації та приховування інформації є однією з основних причин відмов у видачі Транспортної ліцензії ЄС. Також найбільш розповсюдженими причинами відмови є незадовільний фінансовий стан.

Порівняно з вимогами ліцензування автотранспортних перевезень в Україні вимоги ЄС є більш жорсткими, але спрямованість їх на створення соціально відповідальних підприємців, які здійснюють перевезення, з бездоганною репутацією як підприємця, так і фірми-перевізника, а також відповідальність підприємця за фінансовий стан як умови отримання ліцензії, підвищує якість перевезень і довіру споживачів до підприємців на даному ринку послуг.

Спираючись на умови ліцензування у країнах ЄС, розглянемо напрями їх впровадження у практику ліцензування автотранспортних перевезень в Україні.

Детальний розгляд умов ліцензування, що існують, надає можливість визначити, що частина умов існуючої системи ліцензування тотожна умовам Транспортної ліцензії ЄС (табл. 3).

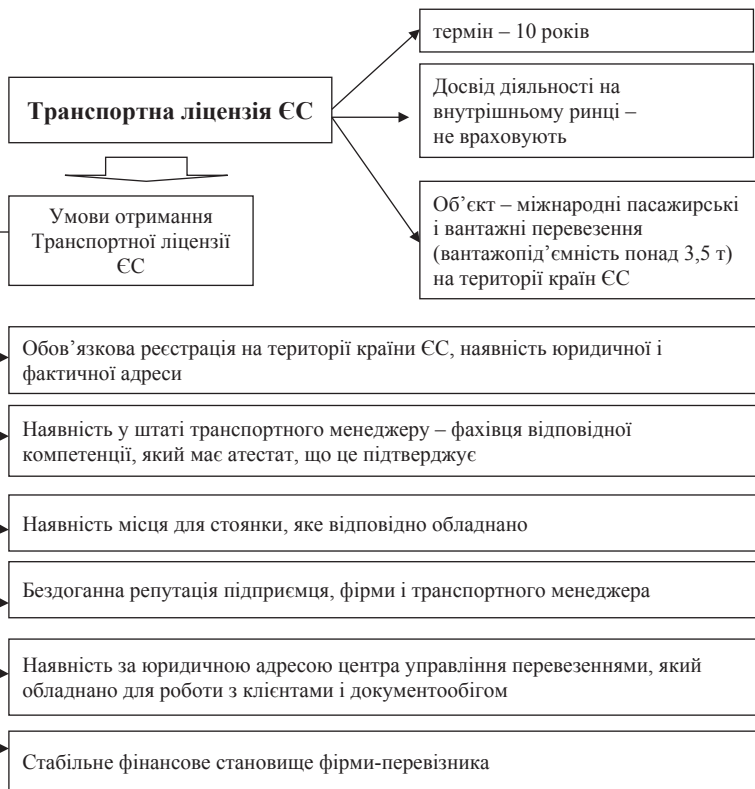


Рис. 1. Транспортна ліцензія ЄС

технічного стану і ремонту автотранспортного засобу (з обов’язковим зазначення у пакеті документів, що подаються для отримання ліцензії), а також визначення місця і умов зберігання транспортних засобів.

Стосовно бездоганної репутації перевізника, яка є основою отримання Транспортної ліцензії ЄС, в Україні є тотожні вимоги, які стосуються репутації фірми (підприємця), зокрема вимоги до кваліфікації і компетентності водіїв, проведення медичних оглядів.

Але такі умови Транспортної ліцензії ЄС, як фінансова стабільність перевізника і умови, які безпосередньо висуваються до власника або транспортного менеджера, в Україні тотожних їм умов не мають. Не існує в Україні також практики в обов’язковому порядку наявності кваліфікованого фахівця – транспортного менеджера – як умови отримання ліцензії.

Висновки. Таким чином, на нашу думку, ряд умов ліцензування перевезень автомобільним транспортом пасажирів і небезпечних вантажів можуть стати основою для створення можливостей інтеграції українських перевізників у європейську систему. Одним із напрямів активізації підприємницької діяльності на ринку автомобільних перевезень в умовах євроінтеграційних процесів у Україні є впровадження елементів ліцензійних умов Транспортної ліцензії ЄС. Зазначимо, що умови, які є основою ліцензування транспортної діяльності у країнах ЄС, необхідно на початковому етапі запроваджувати для перевізників України, які здійснюють міжнародні перевезення.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Державна служба України з питань регуляторної політики та розвитку підприємництва: офіційний сайт [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.dkrp.gov.ua/info/3798>.
2. Ведение бизнеса – 2014: Понимание регулирования деятельности малых и средних предприятий [Электронный ресурс] Режим доступу : russian.doingbusiness.org/~media/GIAWB/

Таблиця 3

Тотожність умов існуючої в Україні системи ліцензування автомобільних перевезень і Транспортної ліцензії ЄС

№ п/п	Умова Транспортної ліцензії ЄС	Умови ліцензування автоперевезень в Україні
1	Наявність місця для стоянки, яке відповідно обладнано	Відомості про матеріально-технічну базу: пункт «Відомості про зберігання автотранспортних засобів» (з зазначенням адреси и стислого опису); пункт «Відомості про проведення технічного обслуговування автотранспортних засобів» (місце проведення, стислий опис споруд та обладнання); пункт «Відомості про проведення ремонтів» (з зазначенням місця, стислого опису споруд і обладнання).
2	Бездоганна репутація підприємця, фірми і транспортного менеджера	Відомості про матеріально-технічну базу: пункт «Відомості про проведення медичних оглядів»; ліцензійні вимоги до рівні підготовки, кваліфікації та компетентності водіїв.

Тотожними умовам Транспортної ліцензії ЄС є визначені умови наявності місця проведення перевірки

- Doing%20Business/Documents/Annual-Reports/Foreign/DB14-miniobook-russian.pdf. – Название с титул. экрана.
3. Бережний Я. В. Щодо стимулювання розвитку підприємництва шляхом удосконалення механізму державних закупівель. Аналітична записка [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.niss.gov.ua/articles/1287/>.
 4. Богиня Д. Комплексное исследование проблем малого предпринимательства / Д. Богиня // Економіка. Фінанси. Право: Щомісячний інформаційно-аналітичний журнал. – 01/2003. – № 1. – С.10-12.
 5. Бутенко А. І. Потенціал малого підприємництва в парадигмі сталого розвитку [Текст] : [монографія] / А. І. Бутенко, Є. В. Лазарева, Н. Л. Шлафман ; Нац. акад. наук України, Ін-т пробл. ринку та екон.-екол. досліджень. – О. : Інтерпрінт, 2012. – 108 с.
 6. Дмитрієв І. А. Соціально-економічні аспекти підприємницької діяльності : [монографія] / І. А. Дмитрієв. – Х. : ВД «Інжек», 2007. – 200 с.
 7. Дрига С. Г. Мале підприємництво України: становлення, механізми управління та підтримки : [монографія] / С. Г. Дрига. – К. : ТОВ «ДКС центр», 2009. – 362 с.
 8. Кредісов, В. А. Умови та особливості відтворення підприємництва / В. А. Кредісов // Теорії мікро-макроекономіки : зб. наук. праць – К., 2004. – С. 162-169.
 9. Про стан та перспективи розвитку підприємництва в Україні: Національна доповідь / К. О. Ващенко, З. С. Варналій, В. Є. Воротін, В. М. Геєць, Е. М. Лібанова та ін. – К. : Держком-підприємництва, 2010. – 219 с.
 10. Statistical Classification of Economic Activities in the European Community (NACE) / Rev.1.1 (2002).
 11. Право™: Информационно-аналитический сайт [Электронный ресурс]. Режим доступу : <http://docs.pravo.ru/>.
 12. CargoNEWS: Информационно-аналитический транспортный портал [Электронный ресурс]. Режим доступу : <http://www.cargolt.by/ru>.

УДК 332.15+656.071.4 (477)

Мінаков В.М.

*кандидат економічних наук
Інституту проблем ринку та економіко-екологічних досліджень
Національної академії наук України*

ЕКОНОМІКО-ЕКОЛОГІЧНІ АСПЕКТИ ФУНКЦІОНУВАННЯ ПОРТОВОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

У статті визначено економіко-екологічні аспекти функціонування портової галузі України. Доведено, що в процесі здійснення портовим транспортним комплексом своєї діяльності, виникають загрози погіршення портового середовища. Встановлено, що вплив портів на навколишнє середовище може бути як прямий, через безпосередню діяльність у самій портовій зоні, та опосередкований, як результат переміщення суден або використання різних транспортних засобів в інтермодальному транспортному ланцюзі.

Ключові слова: портовий сектор, морський комплекс, вантажна база.

Мінаков В.М. ЭКОНОМИКО-ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ПОРТОВОЙ ОТРАСЛИ УКРАИНЫ

В статье определены экономико-экологические аспекты функционирования портовой отрасли Украины. Доказано, что в процессе осуществления портовым транспортным комплексом своей деятельности, возникают угрозы ухудшения портовой среды. Установлено, что влияние портов на окружающую среду может быть как прямой, через непосредственную деятельность в самой портовой зоне, и опосредованный, в итоге перемещения судов или использования различных транспортных средств в интермодальной транспортной цепи.

Ключевые слова: портовый сектор, морской комплекс, грузовая база.

Minakov V.M. ECONOMIC AND ENVIRONMENTAL ASPECTS OF THE FUNCTIONING OF PORT INDUSTRY IN UKRAINE

The article outlines the economic and environmental aspects of port industry in Ukraine. It is proved that in the process of activity of port transport complex, there are threats to deterioration of the port environment. It is established that the impact of ports on the environment can be either direct, through direct activity inside the port area, or indirect as a result of the movement of vehicles or application of different vehicles in the intermodal transport chain.

Keywords: port sector, marine complex, cargo base.

Постановка проблеми. У процесі здійснення портовим транспортним комплексом своєї діяльності, виникають загрози погіршення портового середовища. Вплив портів на навколишнє середовище може бути як прямий, через безпосередню діяльність у самій портовій зоні, та опосередкований, як результат переміщення суден або використання різних транспортних засобів в інтермодальному транспортному ланцюзі.

Огляд (аналіз) останніх досліджень і публікацій. Проблеми виробничо-господарської діяльності в портовому господарстві досліджувались зарубіжними та вітчизняними вченими, серед яких Б. Буркинський, В. Винников, С. Винников, С. Ільченко, І. Іртицева, М. Міусов, Н. Примачев, В. Прокоп'єв, Ю. Станков та інші.

Формулювання завдання дослідження. Метою нашого дослідження є визначення економіко-екологічних аспектів функціонування портової галузі України.

Виклад основного матеріалу. Судноплавство є одним з переважних видів вантажного транспортування. Майже 90% обсягів (у тонно-км) світових перевезень припадає на нього. Крім того, судноплавство в деяких країнах є важливим внутрішнім перевізником вантажів і пасажирів. Комерційне судноплавство можливо поділити на чотири категорії:

- глибоководне міжнародне судноплавство, зазвичай між континентами;
- прибережні або фідерні перевезення (маршрути у прилеглих моря або вздовж берегів);
- паромні перевезення;
- круїзне судноплавство.

В ідеальних умовах морський транспорт ефективний і найбільш чистий вид транспорту. Проте, незважаючи на цей факт, велика частка глобального флоту комерційних суден дуже далека від енергоефективності. Згоряння в морі й у порту близько