

УДК 346:351.82]:656

DOI <https://doi.org/10.32782/chern.v3.2024.9>*Е. М. Феделеш**кандидат юридичних наук, докторант**Державної установи «Інститут економіко-правових досліджень
імені В. К. Мамутова Національної академії наук України»**orcid.org/0009-0003-8612-840X*

ЗАСОБИ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ГОСПОДАРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ЛОГІСТИЧНИХ ОПЕРАТОРІВ

Предметом дослідження наукової статті є дослідження практичного застосування засобів державного регулювання до господарської діяльності логістичного оператора. Першочерговим питанням є визначення поняття засобів державного регулювання та аналіз існуючої системи засобів державного регулювання за національним законодавством.

Автором визначено найбільш сталий підхід до категоризації засобів державного регулювання, що існує у вітчизняній науці. З посиланням на ідеолога відповідної категоризації зазначено, що поділ засобів державного регулювання на економіко-правові засоби, організаційно-правові та юридичні є найбільш точним з точки зору відображення суті кожної конкретної групи.

Автором послідовно аналізується можливість застосування засобів державного регулювання з кожної групи до сфери господарської діяльності логістичного оператора.

Зазначається, що такі економіко-правові засоби як державне замовлення та державні закупівлі вкрай рідко можуть бути застосовані, адже логістичні оператори фокусують увагу на укладенні довгострокових угод з можливістю зміни умов договорів та тарифів, за якими надаються послуги, що, у випадку з державою, є важчим, ніж з юридичними особами приватного права. Регулювання ж цін та тарифів державою є засобом, який в сфері господарювання логістичного оператора може бути реалізований виключно через державні контракти. Щодо будь-яких пільг, які надаються державою, то у даному випадку, мова йде про сферу комерційної логістики вантажів, якій застосування пільг чи надання компенсацій не є притаманним.

Як зазначає автор, організаційно-правові засоби, такі як ліцензування та видача дозвільних документів відіграють основну роль в аспекті регулювання господарської діяльності логістичного оператора. Виходячи з бази нормативно-правового регулювання, задля отримання права на здійснення певних видів перевезень логістичний оператор повинен пройти процедуру ліцензування. Отримання права на провадження митної брокерської діяльності теж потребує отримання дозволу від контролюючих органів, які діють від імені держави.

Встановлено, що юридичні засоби державного регулювання можуть бути застосовані до будь-якого суб'єкта господарювання, але визначальними є конкретні умови та обставини, за яких такі засоби можуть бути застосовані.

Ключові слова: логістичний оператор, державне регулювання підприємництва, державна підтримка, методи державного регулювання, інструменти державного регулювання.

Fedelesh E. M. MEANS OF STATE REGULATION OF ECONOMIC ACTIVITIES OF LOGISTICS OPERATORS

The subject of the article is a study of the practical application of the state regulation means to the economic activities of a logistics operator. The primary issue is to define the concept of state regulation and analyse the existing system of state regulation under national legislation.

The author identifies the most sustainable approach to the categorisation of the means of state regulation which exists in the national science. With reference to the ideologue of the relevant categorisation, the author notes that the division of the state regulation means into economic and legal means, organisational and legal means, and legal means is the most accurate in terms of reflecting the essence of each particular group.

The author consistently analyses the possibility of applying the means of state regulation from each group to the sphere of economic activity of a logistics operator.

It is noted that such economic and legal means as the state order and public procurement can rarely be applied, since logistics operators focus on concluding long-term agreements with the possibility of changing the terms of contracts and tariffs under which services are provided, which is more difficult in the case of the state than with legal entities under private law. Regulation of prices and tariffs by the state is a means that can be implemented in the business of a logistics operator exclusively through state contracts. As for any benefits provided by the state, in this case, we are talking about the field of commercial cargo logistics, which does not have any benefits or compensation.

According to the author, organisational and legal means, such as licensing and issuance of permits, play a major role in the regulation of the logistics operator's business activities. Based on the regulatory framework, in order to obtain the right to carry out certain types of transportation, a logistics operator must undergo a licensing procedure. Obtaining the right to carry out customs brokerage activities also requires obtaining a permit from the regulatory authorities acting on behalf of the state.

It is established that legal means of state regulation may be applied to any business entity, but the specific conditions and circumstances under which such means may be applied are decisive.

Key words: logistics operator, state regulation of entrepreneurship, state support, methods of state regulation, instruments of state regulation.

Постановка проблеми. Логістичний оператор є суб'єктом господарювання, сферою діяльності якого є надання комплексу логістичних послуг.

Господарська діяльність логістичного оператора є одним із різновидів діяльності, які разом утворюють економічну екосистему держави.

Відтак, господарська діяльність логістичного оператора підпадає під дію засобів державного регулювання, які передбачені чинним законодавством.

У той же час, поняття логістичного оператора як суб'єкта господарювання є відносно новим поняттям, адже національне законодавство не містить визначення та закріплює основні риси, які притаманні логістичному оператору.

Відтак, відкритим, в контексті державного регулювання господарської діяльності логістичного оператора, залишається питання якими ж засобами держава може здійснювати регулювання такої діяльності.

Дане дослідження буде присвячене визначенню можливості практичного застосування існуючої системи засобів державного регулювання до господарської діяльності логістичного оператора.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питанню дослідження засобів державного регулювання господарської діяльності присвячена значна кількість наукових праць. До найбільш відомих дослідників засобів державного регулювання господарської діяльності слід віднести В. С. Щербину, О. А. Беянович, Д. В. Задихайло та інші.

Однак, логістичний оператор як суб'єкт господарювання ще не був об'єктом комплексного дослідження, а відтак у вітчизняній науці відсутні дослідження можливості безпосереднього практичного застосування засобів державного регулювання саме до господарської діяльності логістичних операторів.

Метою статті є дослідження засобів державного регулювання, які застосовуються при регулюванні господарської діяльності логістичного оператора.

Виклад основного матеріалу. Основним нормативно-правовим актом, що регламентує засоби державного регулювання господарської діяльності є Господарський кодекс України. Так, відповідно до ч. 1 ст. 12 Господарського кодексу України, держава для реалізації економічної політики, виконання цільових економічних та інших програм і програм економічного і соціального розвитку застосовує різноманітні засоби і механізми регулювання господарської діяльності [1].

Частиною 2 ст. 12 Господарського кодексу України визначено, що основними засобами державного регулювання господарської діяльності є: державне замовлення; ліцензування, патентування і квотування; технічне регулювання; застосування нормативів та лімітів; регулювання цін і тарифів; надання інвестиційних, податкових та інших пільг; надання дотацій, компенсацій, цільових інновацій та субсидій [1].

Найбільш влучним та сталим є поділ засобів державного регулювання господарської діяль-

ності на групи запропонований В. С. Щербиною, а саме: на економіко-правові засоби (державне замовлення та державні закупівлі, регулювання цін та тарифів, надання дотацій, компенсацій, цільових інновацій, податкових пільг, субсидій); організаційно-правові (ліцензування, квотування, сертифікація та стандартизація, технічне регулювання, видача документів дозвільного характеру) та юридичні (штрафні та адміністративно-правові санкції, організаційно-господарські договори, типові та примірні договори) [2].

Господарська діяльність логістичного оператора в Україні теж підпадає під дію засобів державного регулювання, водночас, не усі з перерахованих засобів є такими, що можуть бути застосовані.

В даному дослідженні пропонується розглянути засоби державного регулювання господарської діяльності, що передбачені чинним законодавством та їх безпосереднє застосування до господарської діяльності логістичного оператора. Дослідження засобів державного регулювання буде проведено з застосуванням категоризації, запропонованої В. С. Щербиною.

Як вже було зазначено вище, до першої групи належать державне замовлення та державні закупівлі, регулювання цін та тарифів, надання дотацій, компенсацій, цільових інновацій, податкових пільг та субсидій.

Державне замовлення та державні закупівлі як засоби державного регулювання господарської діяльності є пов'язаними та повинні розглядатися в комплексі.

Так, відповідно до частини 1 статті 13 Господарського кодексу України, державне замовлення є засобом державного регулювання економіки шляхом формування на договірній (контрактній) основі складу та обсягів продукції (робіт, послуг), необхідної для пріоритетних державних потреб, розміщення державних контрактів на поставку (закупівлю) цієї продукції (виконання робіт, надання послуг) серед суб'єктів господарювання, незалежно від їх форми власності [1].

Частиною ж 2 статті 13 Господарського кодексу України, визначено, що державний контракт – це договір, укладений державним замовником від імені держави з суб'єктом господарювання – виконавцем державного замовлення, в якому визначаються економічні та правові зобов'язання сторін і регулюються їх господарські відносини [1].

У той же час, п. 6 ч. 1 ст. 1 Закону України «Про публічні закупівлі» визначено, що договір про закупівлю – це господарський договір, що укладається між замовником і учасником за результатами проведення процедури закупівлі/спрощеної закупівлі та передбачає платне надання послуг, виконання робіт або придбання товару [3].

Тобто, державне замовлення як форма прояву попиту та державна закупівля як гарантія задо-

волення попиту спрямовані на безперешкодне та стабільне функціонування механізму задоволення потреб держави, у тому числі, й в сфері логістичних послуг.

Щодо практичного впливу таких засобів державного регулювання на діяльність логістичного оператора, то зауважимо, що такий вплив є незначним, адже господарська діяльність логістичного оператора спрямована, в першу чергу, на отримання прибутку з мінімальними ризиками.

Специфіка ж співпраці з державою в особі тих чи інших органів ускладнена вимогами, що передбачені чинним законодавством, зокрема, Законом України «Про публічні закупівлі».

Логістичний оператор як суб'єкт господарювання спеціалізується на наданні комплексних логістичних послуг та зацікавлений в укладенні довгострокових договорів, спрямованих на наданні широкого спектру послуг з можливістю індексації тарифів в залежності від зміни кон'юнктури ринку.

Відтак, основними контрагентами логістичних операторів традиційно виступають комерційні підприємства, укладення договорів з якими є простішим та ґрунтується на рівності сторін з можливістю врегулювання спірних ситуацій шляхом переговорів з відшкодування завданих логістичного оператору збитків чи додаткових витрат, у той час, коли державні контракти містять елемент нерівності сторін.

Таким чином, зважаючи на стратегію масштабування господарської діяльності логістичного оператора, то останній, зазвичай, не проявляє значного інтересу до державних замовлень та державних закупівель.

Щодо таких засобів державного регулювання як регулювання цін та тарифів, то зазначимо, що такі засоби до логістичних операторів не застосовуються з огляду на свободу підприємницької діяльності та можливість вільного вибору контрагентів, ринків збуту послуг та формування цінових пропозицій. Ціноутворення у сфері господарської діяльності логістичних операторів є ліберальним, адже жодний з логістичних операторів не займає монопольне становище, відтак втручання держави не є необхідним.

Натомість при укладенні державних контрактів застосування такого засобу як регулювання цін та тарифів матиме місце, хоч й не матиме публічного зовнішнього прояву.

Надання дотацій, компенсацій, цільових інновацій, податкових пільг та субсидій як засіб державного регулювання господарської діяльності нерозривно пов'язаний з запровадженням певних програм або ініціатив. Сфера ж логістики, де провадить свою діяльність логістичний оператор, є сферою послуг, якій не притаманне таке явище як дотації, компенсації, цільові інновації, податкові пільги чи субсидії.

Отже, економіко-правові засоби державного регулювання фактично не беруть участі у державному регулюванні господарської діяльності логістичних операторів з огляду на галузь, де провадиться господарська діяльність та право вибору контрагента для надання послуг.

Наступною групою засобів державного регулювання господарської діяльності логістичного оператора є організаційно-правові засоби такі як ліцензування, квотування, сертифікація та стандартизація, технічне регулювання, видача документів дозвільного характеру.

Відповідно до ст. 14 Господарського кодексу України, ліцензування, патентування та квотування спрямовані на захист економічних і соціальних інтересів держави, суспільства та окремих споживачів [1].

Ліцензування передбачає отримання спеціального дозволу – ліцензії на здійснення певних видів господарської діяльності. Законом України від «Про ліцензування видів господарської діяльності», передбачено вичерпний перелік видів діяльності, що потребують ліцензування, порядок отримання та анулювання ліцензій, а також повноваження державних органів та відповідальність за порушення у сфері ліцензування.

В контексті господарської діяльності логістичного оператора ліцензування відіграє вагомий роль при переході логістичного оператора з національного на міжнародний рівень.

Так, відповідно до пункту 24 частини 1 статті 7 Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності», ліцензуванню підлягають перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів внутрішнім водним, морським, автомобільним, залізничним та повітряним транспортом, міжнародні перевезення пасажирів та вантажів автомобільним транспортом [4].

Зважаючи на різноманітність видів транспорту, якими може здійснюватися перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів, національне законодавство містить значний масив нормативно-правових актів, що регулюють порядок отримання відповідної ліцензії:

Постанова Кабінету Міністрів України від 23 грудня 2015 р. № 1186 «Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів внутрішнім водним, морським транспортом» [5];

Постанова Кабінету Міністрів України від 02 грудня 2015 р. № 1001 «Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом» [6];

Постанова Кабінету Міністрів України від 09 грудня 2015 р. № 1168 «Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів залізничним транспортом» [7];

Постанова Кабінету Міністрів України від 10 березня 2017 р. № 134 «Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів повітряним транспортом» [8].

Слід зауважити, що з початком повномасштабної військової агресії про Україну та запровадженням воєнного стану до Постанови Кабінету Міністрів України від 02 грудня 2015 р. № 1001 «Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом» було внесено зміни, якими запроваджено спрощення в частині отримання на період дії воєнного стану в Україні та протягом 90 календарних днів, наступних за днем його припинення або скасування [9].

Щодо патентування та квотування, то такі засоби державного регулювання не притаманні сфері господарської діяльності логістичних операторів.

Водночас, квотування стосувалося господарської діяльності логістичних операторів лише в контексті здійснення міжнародних перевезень, зокрема, необхідним було взяти участь у конкурсі щодо розподілу обмеженої кількості дозволів держав-членів Європейського Союзу та відповідно отримати квоту на здійснення транзитних та міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом до території держав-членів Європейського Союзу та/або через територію Європейського Союзу.

Проте, через вже згадану повномасштабну військову агресію проти України, між Україною та Європейським Союзом було укладено Угоду про вантажні перевезення автомобільним транспортом, затв. Указом Президента № 654/2022 від 16.09.2022, яка нівелювала потребу в одержанні дозволів та квот та врегулювала відносини сторін в аспекті транзитних та міжнародних перевезень [10].

Технічне регулювання, як засіб державного регулювання, отримав свій прояв у Технічному регламенті безпеки інфраструктури залізничного транспорту, затв. Постановою Кабінету Міністрів України № 494 від 11.07.2013 року та Технічний регламент безпеки рухомого складу залізничного транспорту, затв. Постановою Кабінету Міністрів України № 1194 від 30.12.2015 року [11; 12].

Однак, серед національних логістичних операторів відсутні суб'єкти господарювання, які підпадають під дію технічних регламентів через відсутність рухомого складу у приватній власності.

Щодо такого засобу державного регулювання як видача документів дозвільного характеру, то слід зазначити, що до переліку послуг логістичного оператора традиційно входять також митні брокерські послуги.

Відповідно до Наказу Міністерства фінансів України № 517 від 27.09.2021 «Про деякі питання провадження митної брокерської діяльності» та положень Митного кодексу України, для провадження митної брокерської діяльності суб'єкт господарювання повинен отримати дозвіл на провадження відповідної діяльності [13; 14].

Дозвіл, згідно з Порядком подання та розгляду заяв, надання, переоформлення, зупинення дії та анулювання дозволів на провадження митної брокерської діяльності, затв. Наказом Міністерства фінансів України № 517 від 27.09.2021, надається шляхом автоматичного присвоєння підприємству, яке подало заяву про надання Дозволу, реєстраційного номера митного брокера та включення цього митного брокера до Реєстру [13].

Отже, отримання дозволу є формальністю, для виконання якої суб'єкт господарювання, у тому числі логістичний оператор, не повинен відповідати жодним специфічним вимогам.

Водночас, за допущені порушення законодавства дозвіл може бути зупинено або ж анульовано.

На думку автора, в даному випадку, такий формат реалізації засобу державного регулювання є виправданим з огляду на постійний контроль з боку держави, в особі митних органів, за митною брокерською діяльністю.

Отже, за результатами дослідження організаційно-правових засобів державного регулювання приходимо до висновку, що саме ця група засобів відіграє значну роль у регулюванні господарської діяльності логістичних операторів.

Третьою групою засобів державного регулювання є юридичні, тобто штрафні та адміністративно-правові санкції, організаційно-господарські, типові та примірні договори.

Яскравим прикладом адміністративно-правових санкцій, які застосовуються до логістичного оператора якщо останній безпосередньо здійснює перевезення вантажів автомобільним транспортом, є відповідальність передбачена статтею 60 Закону України «Про автомобільний транспорт» [15].

При відсутності державного елементу у взаємовідносинах між логістичним оператором та замовником послуг, то мова про штрафи йтиме лише в тому розмірі, який передбачено договором. В цілому, такий засіб державного регулювання як штраф може бути застосований до логістичного

оператора як до звичайного суб'єкта господарювання без акценту на його статусі.

На протипагу штрафам адміністративно-правові санкції можуть мати прояв не лише у грошовій формі, зокрема, як зупинення дії ліцензії, тощо.

Щодо організаційно-господарських, типових та примірних договорів, то в контексті господарської діяльності логістичних операторів проявом реалізації даного засобу державного регулювання є дотримання вимог щодо форми та змісту договорів, які укладаються логістичним оператором.

Типові або ж примірні договори як засіб державного регулювання могли б використовуватись для регулювання господарської діяльності комерційного (недержавного) логістичного оператора лише за умови монопольного становища у останнього або ж спеціальної матеріальної бази, яка б включала парк повітряних суден, судна-контейнеровози або залізничну інфраструктуру.

Отже, юридичні засоби державного регулювання є більш загальними засобами, що можуть застосовуватися за конкретних обставин та носять спеціальний характер.

Висновки. Засоби державного регулювання, що застосовуються до господарської діяльності логістичного оператора, є конкретними та свідчать про поміркований підхід держави в аспекті втручання у діяльність логістичного оператора. Відсутність потреби держави у залученні логістичного оператора до виконання державних контрактів є перевагою та недоліком одночасно. Відсутність у логістичних операторів обов'язку укладати та виконувати державні контракти полегшує процес господарювання, водночас відсутність такої потреби з боку держави може свідчити про певну недовіру до логістичних операторів. Відсутність великого обсягу державних контрактів прямо свідчить про відсутність потреби у регулюванні цін та тарифів, що є перевагою для логістичного оператора.

Ліцензування лише окремих видів діяльності та отримання дозволу для тієї чи іншої діяльності, які логістичний оператор провадить виключно за власним бажанням, є перевагою державного регулювання та свідчить про вільний доступ до такого виду господарювання.

Застосування ж штрафних чи іншого виду санкцій чи обов'язку дотримуватися певних вимог при укладенні договорів є загальними вимогами до суб'єктів господарювання, що ще раз підкреслює відсутність жорсткого регулювання господарської діяльності логістичного оператора.

Література

1. Господарський кодекс України: Закон від 16.01.2003 № 436-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15#Text> (дата звернення 21.07.2024).

2. Щербина В. Поняття та види засобів державного регулювання господарської діяльності. *Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка*. 2012. № 94. С. 10–15.

3. Про публічні закупівлі : Закон України від 25 грудня 2015 року № 922-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/922-19#Text> (дата звернення 21.07.2024).

4. Про ліцензування видів господарської діяльності : Закон України від 2 березня 2015 року № 222-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/222-19#Text> (дата звернення 21.07.2024).

5. Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів внутрішнім водним, морським транспортом : Постанова Кабінету Міністрів України від 23 грудня 2015 р. № 1186. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1186-2015-%D0%BF#n8> (дата звернення 21.07.2024).

6. Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом : Постанова Кабінету Міністрів України від 02 грудня 2015 р. № 1001 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1001-2015-%D0%BF#n16> (дата звернення 21.07.2024).

7. Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів залізничним транспортом : Постанова Кабінету Міністрів України від 09 грудня 2015 р. № 1168. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1168-2015-%D0%BF#n9> (дата звернення 21.07.2024).

8. Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів повітряним транспортом : Постанова Кабінету Міністрів України від 10 березня 2017 р. № 134. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/134-2017-%D0%BF#n8> (дата звернення 21.07.2024).

9. Про внесення змін до Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом : Постанова Кабінету Міністрів України від 25 березня 2022 р. № 368. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/368-2022-%D0%BF#n10> (дата звернення 21.07.2024).

10. Угода між Україною та Європейським Союзом про вантажні перевезення автомобільним транспортом від 29.06.2022. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_001-22#n2 (дата звернення 21.07.2024).

11. Про затвердження Технічного регламенту безпеки інфраструктури залізничного транспорту : Постанова Кабінету Міністрів України № 494 від 11.07.2013 року. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/494-2013-%D0%BF#Text> (дата звернення 21.07.2024).

12. Про затвердження Технічного регламенту безпеки рухомого складу залізничного транспорту : Постанова Кабінету Міністрів України № 1194 від 30.12.2015 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1194-2015-%D0%BF#Text> (дата звернення 21.07.2024).

13. Про деякі питання провадження митної брокерської діяльності: Наказ Міністерства фінансів України № 517 від 27 вересня 2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1672-21#Text> (дата звернення 21.07.2024).

14. Митний кодекс України: Закон України від 23 серпня 2023р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17#Text> (дата звернення 21.07.2024).

15. Про автомобільний транспорт: Закон України від 5 квітня 2001 року № 2344-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text> (дата звернення 21.07.2024).