

виконанням ним трудових обов'язків, у тому числі розголошення персональних даних іншого працівника.

У Главі I "Трудові відносини і трудовий договір" Книги Другої "Виникнення та припинення трудових відносин. Трудовий договір" проекту ТК України відсутні спеціальні норми щодо захисту персональних даних працівника, не застосовується сам термін "персональні дані працівника", хоча в окремих статтях (ст.ст. 58, 60) йдеться про документи та відомості про особу, що подаються під час прийняття на роботу, і порядок перевірки працівника.

Оскільки Закон України "Про захист персональних даних" недостатньо враховує специфіку захисту персональних даних працівника, то, як видається, Книгу Другу проекту ТК України слід доповнити окремою главою "Захист персональних даних працівника" з урахуванням положень Закону України "Про захист персональних даних" та міжнародних актів. Можливість цього передбачена й Законом України "Про захист персональних даних": згідно з частиною першою ст. 27 положення щодо захисту персональних даних, викладені в цьому Законі, можуть доповнюватися чи уточнюватися іншими законами, за умови, що вони встановлюють вимоги щодо захисту персональних даних, що не суперечать вимогам цього Закону.

В окремій главі "Захист персональних даних працівника" нового Трудового кодексу України необхідно визначити повне поняття персональних даних працівника, загальні та особливі вимоги до обробки персональних даних працівника та гарантії їхнього захисту, вимоги до використання, збирання, накопичення та зберігання, поширення, знищення персональних даних працівника, порядок передачі цих даних, права працівника в цілях забезпечення персональних даних, що зберігаються в роботодавця, порядок доступу до персональних даних працівника, відповідальність за порушення законодавства про захист персональних даних працівника.

Серед основних трудових прав працівника, закріплених ст. 21 проекту, передбачено право на повагу до його гідності і честі, конфіденційність особистої інформації та їх захист. У статті 27 проекту встановлений один з основних обов'язків роботодавця - забезпечувати захист і конфіденційність персональних даних працівника в

порядку, встановленому законодавством, а також у будь-якій час на вимогу працівника ознайомлювати його з персональними даними, вносити зміни до них у разі їх невідповідності фактичним обставинам. Проте проектом ТК України, як і актами чинного трудового законодавства, не встановлюється порядок захисту персональних даних працівника, про що йдеться в ст. 27 законопроекту. Водночас слід відзначити як позитивний момент встановлення проектом ТК України спеціальних норм про дисциплінарну й матеріальну відповідальність, що можуть застосовуватися при здійсненні правопорушення у цій сфері.

Література

1. Про захист персональних даних: Закон України № 2297-VI від 01.06.10 (із змін.) // Відомості Верховної Ради України. - 2010. - № 34. - Ст. 481.
2. Лагутіна І.В. Особисті немайнові трудові права працівників у системі трудових прав: монографія / І.В. Лагутіна. - Одеса: Фенікс, 2014. - 428 с.
3. Чанишева Г.І., Чанишев Р.І. Право на інформацію за трудовим законодавством України: монографія / Г.І. Чанишева, Р.І. Чанишев. - Одеса: Фенікс, 2012. - 196 с.
4. Чернобай А.М. Правові засоби захисту персональних даних працівника: Дис. ...канд. юрид. наук: 12.00.05 / А.М. Чернобай / Одеська національна юридична академія. - Одеса, 2006. - 2000 с.
5. Трудовой кодекс Республики Казахстан от № 251-III 15 мая 2007 г. // Ведомости Парламента Республики Казахстан. - Май 2007 года. - № 9 (2490). - Ст. 65.
6. Трудовой кодекс Республики Молдова от 28.03.2003 // Monitorul Oficial/-29.07.2003. - № 159-162. - Ст. 648.
7. Ротань В.Г., Зуб І.В., Сонін О.Є. Науково-практичний коментар законодавства України про працю / 15-те вид., доповн. та переробл. - К.: Алерта, 2013. - 686 с.

Чанишева Г.І.,

доктор юридичних наук, професор

Чанишев Р.І.,

кандидат юридичних наук, доцент,

Національний університет "Одеська юридична академія"

Надійшла до редакції: 24.11.2014

УДК 330.34

ВПЛИВ ІНВЕСТИЦІЙНИХ ТА ІННОВАЦІЙНИХ ФАКТОРІВ НА ФОРМУВАННЯ ВАРТОСТІ ПОСЛУГ ПРИ ПЕРЕВЕЗЕННІ ВАНТАЖІВ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ

Фалатюк О. С.

У статті розкрито основні фактори, які впливають на формування вартості послуг при перевезенні вантажів автомобільним транспортом, розкрито роль інвестицій та інновацій у формуванні вартості перевезень окреслені основні проблеми та визначені шляхи їх подолання.

Ключові слова: *автомобільний транспорт, вантажні автомобільні перевезення, тарифи на транспортні послуги, державне регулювання тарифів з перевезення вантажу, інвестиції, інвестиційна діяльність, інновації.*

В статье были раскрыты основные факторы, которые влияют на формирование стоимости тран-
© О.С. Фалатюк, 2014

спортных услуг при осуществлении перевозок грузов автотранспортом, исследована роль инвестиций и инноваций в формировании стоимости грузоперевозок, очерчены основные проблемы и определены пути их решения.

Ключевые слова: *автомобильный транспорт, грузовые автомобильные перевозки, тарифы на транспортные услуги, государственное регулирование уровня тарифов на грузоперевозки, инвестиции, инвестиционная деятельность, инновации.*

The article describes the main factors that influence the formation of the cost of services for the carriage of goods by road, reveals the role of investment and

**ПІВДЕННОУКРАЇНСЬКИЙ
ПРАВНИЧИЙ ЧАСОПИС**

innovation in shaping transport cost outlined the main problems and the ways to overcome them.

Keywords: road transport, road transport, tariffs for transport services, government regulation of shipping tariffs, investment, investment, innovation.

Актуальність проблеми обумовлена тим, що головним завданням системи надання послуг з перевезень вантажів автомобільним транспортом є підвищення ефективності її функціонування за рахунок подальшої оптимізації її структури, широкого застосування сучасних економічних, організаційних форм і технологій, удосконалення правових норм і підвищення ролі керівних органів системи, які повніше відповідатимуть вимогам сучасного ринку послуг.

Основні аспекти організації роботи автотранспорту та розробки науково обґрунтованих тарифів на перевезення вантажів розглядалася в працях Д.М. Барановського, А.Г. Бикова, В.В. Витрянського, Н.В. Івасишиної, О.О. Карлова, А.С. Макаренка, Д.К. Медведєва, Г.Д. Отнюкової, В.М. Назаренко, О.В. Пефтієва, А.М. Редзюка, О.М. Рубіна, Л.Я. Свистун та інших.

Важливою складовою питання підвищення якості та ефективності діяльності вантажних перевізників є питання оптимального обґрунтування вартості послуг. Українське законодавство про транспорт не містить конкретного механізму прямого регулювання цін і тарифів. Стаття 7 Закону України “Про транспорт” утримує в собі лише бланкетну норму: “Тарифи на транспортні послуги встановлюються відповідно до законодавства України. Рівень тарифів на транспорті визначається відповідно до нормативних витрат на одиницю транспортної роботи, рівня рентабельності та оплати податків...” [1].

На практиці великі перевізники, користуючись своїм домінуючим або монополічним становищем у певному населеному пункті України, можуть встановлювати ціни на перевезення вантажів на рівні, що є далеким від світових цін на аналогічні послуги. І це при тому, що окремі витрати (зокрема заробітна платня вітчизняних водіїв) є значно нижчими, ніж у перевізників за кордоном. Така ситуація слугує не на користь державі, адже вітчизняні виробники продукції, що перевозиться за завищеним тарифом, будуть змушені підняти ціни на неї; закордонні виробники або покупці продукції будуть залучати на український ринок перевізних послуг іноземні фірми, що надають дешевші й не менш, а часто і більш якісні послуги. Тобто ціни і тарифи на перевезення істотно впливають на рівень кінцевих цін промислової продукції. І найчастіше незалежно від умов договору витрати на перевезення знаходять своє місце у вартості товару, що робить його неконкурентоспроможним порівняно з іншими аналогічними товарами. Так само і менш конкурентоздатними стають перевезення із завищеною ціною.

Відомчі нормативні акти, що регламентують порядок розрахунку розміру тарифу на перевезення вантажів, переважно містять положення, що враховують інтереси лише однієї сторони - перевізника. Можливо, що акти Міністерства інфраструктури та інших міністерств і інспекцій дійсно спрямовані більшою мірою на підтримку підприємств, установ та організацій, що є в їх підвідомчості, ніж на захист інтересів держави та суспільства. А з точки зору положень адміністративного права система регулювання повинна працювати саме навпаки.

Тому слід погодитися з думкою Н.В. Івасишиної, що державне регулювання й ринок автоперевезень вантажів

вимагають розробки та встановлення тарифів, обмежених верхніми та нижніми рівнями, на основі базових положень міжнародних тарифів [2, с. 71].

На підтвердження цієї позиції слухини буде внесення пропозиції, щодо встановлення максимального рівня рентабельності для автоперевізників, у разі перевищення якого сукупність різних державних інституцій (Міністерство інфраструктури, Державна автомобільна інспекція, Державна комісія по контролю за цінами, Державна інспекція по контролю на наземному транспорті, Генеральна прокуратура, Державна інспекція із захисту прав споживачів та ін.) буде перевіряти законність обґрунтованості тарифів і за потреби до порушників застосовувати відповідні санкції.

На думку більшості експертів, надання інвестиційних, податкових та інших пільг може бути також дієвим засобом підтримки суб'єктів господарювання в питаннях формування реальної вартості транспортних послуг. Проте, на наш погляд, застосовувати їх слід вкрай обережно.

Загальновідомо, що важливу роль у формуванні тарифів на перевезення відіграють інвестиції. Пунктом 1 статті 1 Закону України “Про інвестиційну діяльність” [3] визначено, що інвестиціями є всі види майнових та інтелектуальних цінностей, що вкладаються в об'єкти підприємницької та інших видів діяльності, у результаті якої створюється прибуток (дохід) або досягається соціальний ефект. Інвестиціями в діяльність автоперевізників можуть бути як певні знання, досвід чи права або технології, так і власне самі транспортні засоби, що виступають об'єктами інвестування. І це все може бути інвестиціями як національних, так і іноземних суб'єктів господарювання. Для залучення національних або іноземних інвестицій в економіку країни, зокрема й у транспортну діяльність, держава створює систему надання податкових та інших пільг таким суб'єктам господарювання - інвесторам. Якщо держава намагається сприяти врегулюванню перевезень вантажів вітчизняними суб'єктами господарювання, то надання іноземних інвестицій до таких автоперевізників, по суті, можуть звести цей принцип нанівець, оскільки вони змінюють правовий статус суб'єктів господарювання.

Тому, на нашу думку, якщо і слід надавати інвестиційні пільги суб'єктам господарювання або громадянам, що інвестують в автоперевезення, то лише вітчизняним інвесторам або іноземцям, що здійснюють інноваційну діяльність. Слід зазначити, що згадуваний Закон України “Про інноваційну діяльність” [4] лише в статті 11 передбачає можливість надання інвестиційних пільг: “... При цьому створюються пільгові умови інвесторам, що здійснюють інвестиційну діяльність у найбільш важливих для задоволення суспільних потреб напрямах, насамперед соціальній сфері, технічному і технологічному вдосконаленні виробництва, створенні нових робочих місць для громадян, які потребують соціального захисту, впровадженні відкриттів і винаходів, в агропромисловому комплексі, у реалізації програм ліквідації наслідків Чорнобильської аварії, у виробництві будівельних матеріалів, у галузі освіти, культури, охорони навколишнього середовища і здоров'я”. Більшість із названих напрямів може мати місце й у транспортній сфері [5, с. 100-105].

Проте, на наш погляд, нераціональним буде здійснення підтримки іноземних інвесторів, які, по-перше, намагатимуться здійснювати контроль над вітчизняним суб'єктом господарювання, яке фактично по своїй суті вже таким не буде. А по-друге, під виглядом інвестицій

автоперевізники можуть отримувати транспортні засоби та інше майно, що не будуть відповідати сучасним технічним, екологічним та іншим стандартам і не зможуть забезпечити високу якість перевезень. Натомість за рахунок "утилізованих" таким чином власних основних засобів, іноземні автоперевізники часто отримують у власній країні пільги на інноваційний розвиток - на переозброєння автопарку новими автомобілями. Причому, якщо для нас часто новим є автомобіль новий фізично, а наприклад, по стандартах розвинених країн це має бути і нова модель з покращеними показниками розходу пального, комфорту й безпеки перевезень, екологічного захисту тощо.

Пунктом 1 статті 1 Закону України "Про інноваційну діяльність" інновації визначено як новостворені (застосовані) або вдосконалені конкурентоздатні технології, продукція або послуги, а також організаційно-технічні рішення виробничого, адміністративного, комерційного або іншого характеру, що істотно поліпшують структуру та якість виробництва або соціальної сфери [149].

Тому, на нашу думку, у транспортній сфері необхідно підтримувати більше інноваційну діяльність іноземних інвесторів, а інвестиційні пільги взагалі слід надавати лише вітчизняним інвесторам.

Надання дотацій, компенсацій, цільових інновацій і субсидій може застосовуватися державою для підтримки іноземних суб'єктів господарювання, але лише як виключення.

Ще одним фактором, який безпосередньо впливає на формування вартості перевезення вантажів автомобільним транспортом, є отримання перевізником дотації від держави або органу місцевого самоврядування.

У пункті 1 статті 16 ГК України серед іншого передбачається, що держава може надавати дотації на послуги транспорту, що забезпечують соціально важливі перевезення, а також суб'єктам господарювання, що опинилися в критичній соціально-економічній або екологічній ситуації, з метою фінансування капітальних вкладень на рівні, необхідному для підтримання їх діяльності, на цілі технічного розвитку, що дають значний економічний ефект, а також в інших випадках, передбачених законом [6]. Згідно з усталеною в Україні практикою субсидії найчастіше надаються державним підприємствам, що потрапили в скрутне становище. Тому більше шансів відчувати позитивний вплив від цього засобу регулювання буде саме в суб'єктів господарювання державної форми власності.

Із викладеного стає зрозумілим, що ще одним з найважливіших напрямків підвищення ефективності державного адміністративно-правового забезпечення у сфері автомобільних перевезень повинно стати вдосконалення чинного законодавства з питань формування обґрунтованих тарифів на транспортні перевезення, а також у галузі інвестиційної та інноваційної діяльності.

Автор роботи пропонує внести відповідні зміни до Закону України "Про інвестиційну діяльність", у яких передбачити, що режим підтримки інноваційної діяльності в транспортній сфері може бути застосований виключно до підприємств з іноземними інвестиціями, а інвестиційні пільги надавати лише вітчизняним інвесторам.

На нашу думку, законодавчому органу необхідно розробити правове забезпечення системи протекційних заходів по захисту вітчизняних автоперевізників від іноземних конкурентів хоча б на внутрішньому ринку, заборонивши останнім здійснювати вантажні та пасажирські перевезення на території України.

Література

1. Про транспорт: Закон України від 10 листопада 1994 року № 232/94-ВР // Відомості Верховної Ради України. (ВВР) - 1994. - № 51. - Ст. 446.
2. Ивасишина Н.В. Пути совершенствования правового регулирования валютных поступлений при автомобильных международных перевозках / Н.В. Ивасишина // Предпринимательство, хозяйство и право. - 2000. - № 5. - С. 70-73.
3. Про інвестиційну діяльність: Закон України від № 1560-XII 18.09.1991 // Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1991, № 47, ст. 646.
4. Про інноваційну діяльність : Закон України № 40-IV від 4 липня 2002 року // Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2002, № 36, ст. 266.
5. Медведев Д.К. Административно-правовые основы перевозки грузов автомобильным транспортом [Текст]: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07 / Медведев Дмитрий Константинович. - Киев: Академия управления МВД 2010. - 180 с.
6. Господарський кодекс України: Закон України № 436-IV від 16 січня 2003 року // Відомості Верховної Ради України. - 2003. - № 18-22. - Ст. 144.

Фалатюк О.С.,
здобувач ОДУВС

Надійшла до редакції: 07.12.2014

УДК 343.12:347.963

ДО ПИТАННЯ ЩОДО ВИКОРИСТАННЯ ДОСВІДУ ЄВРОПЕЙСЬКИХ КРАЇН У ЗДІЙСНЕННІ РЕФОРМИ ОВС УКРАЇНИ

Юнін О. С.

У науковій статті досліджено передовий досвід європейських країн у сфері реформування системи органів внутрішніх справ. Приділено увагу етапам реформування правоохоронних органів у Грузії, Польщі, Чехії в період суспільних трансформацій у цих країнах, розглянуто принципи побудови та діяльності правоохоронних органів. Сформульовано власні пропозиції щодо реформування системи ОВС України.

Ключові слова: поліція, реформування, правоохоронні органи, громадська безпека.

В научной статье рассмотрен передовой опыт европейских стран в сфере реформирования системы органов внутренних дел. Уделено внимание этапам реформирования правоохранительных органов Грузии, Польши, Чехии в период общественных трансформаций в этих странах, рассмотрены принципы построения и деятельности правоохранительных органов.

Ключевые слова: полиция, реформирование, правоохранительные органы, общественная безопасность.

Experience of the European countries in the field of reformation of the system of bodies of internal affairs is