МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
«ОДЕСЬКА ЮРИДИЧНА АКАДЕМІЯ»

О.М. Кібік, О.П. Подцерковний, Ю.З. Драпайло, Д.В. Зятіна,
В.О. Котлубай, Є.В. Рединa, Е.М. Романенко, Ю.В. Хаймінова,
Г.М. Будурова, Ю.П. Постоленко, М.А. Широков, Д.Ю. Сіюшов

ДЕРЖАВНА ПІДТРИМКА РОЗВИТКУ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

(ОРГАНІЗАЦІЙНІ ТА ПРАВОВІ АСПЕКТИ)

Херсон
Видавець ФОП Грінь Д.С.
2014

УДК 656.615.003
ББК 65.05
М 793

Друкується за рішенням Вченої ради
Національного університету «Одеська юридична академія»
(протокол № 1 від 12 вересня 2014 р.)

Рецензенти:
Вишняков О.К. – д.ю.н., проф., завідувач кафедри права Європейського союзу та порівняльного правознавства Національного університету «Одеська юридична академія»;
Жихарєва В.В. - д.е.н., проф., завідувач кафедри економіки підприємства і підприємництва на морському транспорті Одеського національного морського університету;
Ніколаєва Л.Л. - д.е.н., проф., завідувач кафедри морських перевезень Одеської національної морської академії.

Монографія підготовлена колективом учених кафедри національної економіки і кафедри господарського права і процесу Національного університету "Одеська юридична академія" в складі: д.е.н., проф. О.М. Кібік (п 2.1, 2.2, 3.1), д.ю.н, проф. О.П. Подцерковний (п. 1.3, 3.2, 4.5), к.ю.н. Ю.З. Драпайло (п. 1.3, 1.5, 1.6), к.ю.н. Д.В. Зятіна (п. 3.3, 4.1), к.е.н., доц. В.О. Котлубай (п. 1.2, 2.3, 2.5, 3.1, 4.2), к.е.н. Є.В. Рединa (п. 2.4, 4.3), к.е.н. Е.М. Романенко (п. 2.2, 4.4), к.е.н., доц. Ю.В. Хаймінова (п. 1.1, 2.3, 3.5, 4.6), к.ю.н. Г.М. Будурова (п. 1.4), Ю.П. Постоленко (п. 3.4), М.А. Широков (п. 3.4), Д.Ю. Сіюшов (п. 4.5).

Кібік О.М., Подцерковний О.П., Драпайло Ю.З., та ін.
М 793 Державна підтримка розвитку морегосподарського комплексу України (організаційні та правові аспекти): монографія / [О.М. Кібік, О.П. Подцерковний, Ю.З. Драпайло, В.О. Котлубай та ін.]; за ред. О.М. Кібік, О.П. Подцерковного. – Херсон: ФОП Грінь Д.С., 2014. - 442 с.
ISBN 978-617-7243-54-9

У монографії досліджуються організаційно-правові передумови сталого розвитку морегосподарського комплексу України. Особлива увага приділена системі засобів державної підтримки ефективного функціонування та розвитку морегосподарського комплексу України. Досліджені організаційно-правові інструменти забезпечення конкурентоспроможного функціонування підприємств морського транспорту та портів України.

Монографія містить результати виконання науково-дослідної теми «Організаційно-правове забезпечення державної підтримки розвитку морегосподарського комплексу України» (держ. рег. № 0112U000692) і призначена для викладачів вищих навчальних закладів, що готують фахівців для морегосподарського комплексу, вчених, студентів, економістів, юристів, фахівців підприємств морського транспорту і органів державного управління.

Друкується за підтримки ГО "Всеукраїнський центр економічного права".

ISBN 978-617-7243-54-9 **ББК 65.05**

© Кібік О.М., Подцерковний О.П., Драпайло Ю.З., Зятіна Д.В., Котлубай В.О., Рединa Є.В., Романенко Е.М., Хаймінова Ю.В., Будурова Г.М., Постоленко Ю.П., Широков М.А., Сіюшов Д.Ю., 2014

ЗМІСТ

ПЕРЕДМОВА.....5

РОЗДІЛ 1. Методологічні засади функціонування морегосподарського комплексу.....8
1.1. Система видів сучасної морської діяльності.....8
1.2. Співвідношення понять «морегосподарський комплекс» та «морський комплекс» 22
1.3. Правові засади функціонування морегосподарського комплексу України.....27
1.4. Правове забезпечення використання державного майна у морегосподарському комплексі 63
1.5. Система господарських правовідносин у морських портах ...89
1.6. Іноземний досвід правового регулювання господарських відносин у морських портах 120

РОЗДІЛ 2. Тенденції розвитку елементів сучасного морегосподарського комплексу.....143
2.1. Морський транспорт України в інтеграційних процесах.....143
2.2. Трансформаційні процеси ринків морського транспорту.....150
2.3. Сучасні тенденції розвитку морського бізнесу.....155
2.4. Економічні механізми реєстрації суден в сучасних умовах .177
2.5. Сучасні тенденції розвитку морських портів України.....201

РОЗДІЛ 3. Концептуальні засади державного управління морегосподарським комплексом України.....208
3.1. Механізми антикризового управління морегосподарським комплексом.....208
3.2. Правове закріплення стратегії державного регулювання відносин у сфері морегосподарського комплексу 223
3.3. Законодавче забезпечення державної підтримки розвитку морегосподарського комплексу.....248
3.4. Розвиток бюджетних механізмів функціонування підприємств морського бізнесу України 268
3.5. Удосконалення податкових відносин в процесі розвитку морегосподарського комплексу.....285

РОЗДІЛ 4. Механізми державної підтримки розвитку складових морегосподарського комплекс 296
4.1. Правові засади стимулювання інвестицій із використанням концесійної форми державно-приватного партнерства у морських портах 296
4.2. Удосконалення цінової політики на морському транспорті 313
4.3. Засади формування Міжнародного реєстру суден в Україні 332
4.4. Розвиток логістичної складової морегосподарського комплексу України 342
4.5. Економіко-правові засоби стимулювання розвитку суднобудування та трансшипменту 357
4.6. Удосконалення взаємодії учасників ринку праці моряків 377

ВИСНОВКИ 400
ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ 410

ПЕРЕДМОВА

Важливою передумовою розвитку економіки України є оптимальне використання її потенціалу, що є можливим за умови ефективного використання потужностей транспортного комплексу. Важливою складовою транспортної системи України є її морегосподарський комплекс. Для розвитку України як морської держави необхідно відродити національний флот та забезпечити ефективне функціонування портової галузі. Портова система забезпечує виконання експортно-імпортних операцій економічних суб'єктів та обслуговує транзитні вантажопотоки. Ефективна робота підприємств морського транспорту є підґрунтям для забезпечення соціально-економічного розвитку прибережних міст України, зокрема, таких як Одеса, Іллічівськ, Миколаїв, Херсон, Маріуполь тощо.

Багатогранність діяльності підприємств морського транспорту визначається багатопрофільністю робіт, послуг, наявністю значної кількості учасників процесу виробництва, підвищеною інтенсивністю конкуренції на ринках, розмаїтістю функцій тощо. В таких умовах посилюється значення державного управління функціонуванням морегосподарського комплексу. Державна політика в сфері функціонування підприємств морського транспорту має відповідати вимогам системності та послідовності й враховувати найкращий світовий досвід. Державна підтримка морської галузі повинна здійснюватися на підставі використання економіко-правових стимулів і реалізації організаційних заходів, що підвищують зацікавленість національних та іноземних інвесторів. В такій ситуації дослідники економіко-правового напряму повинні активізувати пошук найбільш ефективних інструментів удосконалення роботи окремих підприємств морського транспорту та реалізації господарських відносин галузі в цілому. Високий динамізм процесів реформування морегосподарського комплексу, що відбуваються в умовах посилення процесів інтеграції української

господарської системи у загальносвітовий та європейський простір, обумовлює підвищення вимог до результатів спільної роботи науковців та практиків.

Наукових праць, які присвячені дослідженню сучасних проблем функціонування морегосподарського комплексу України, на цей час не вистачає. Сучасні проблеми розвитку морської сфери мають комплексний характер. Тому галузі вкрай необхідні роботи, які відображають комплексні результати правового та економічного аналізу господарської діяльності складових морегосподарського комплексу. Поєднання економіко-правових аспектів забезпечить практичну цінність теоретичних досліджень.

Саме тому поява наукової роботи, у якій обґрунтовано елементи сучасної системи організаційно-правового забезпечення державної підтримки розвитку морегосподарського комплексу з урахуванням потреб економічного розвитку України, є довгоочікуваним та надзвичайно позитивним результатом роботи науковців.

У роботі отримані вагомі нові наукові результати щодо визначення економічної та правової природи відносин у сфері функціонування морегосподарського комплексу, обґрунтовано правові та організаційні аспекти реформування системи державної підтримки розвитку морегосподарського комплексу. Важливими є наукові рекомендації щодо вдосконалення Закону України «Про морські порти України», зокрема, у контексті підвищення інвестиційної привабливості портової галузі, налагодження ефективного управління об’єктами стратегічної інфраструктури, підвищення якості портових послуг та вдосконалення правових форм взаємодії органів державної влади у цій сфері та суб’єктів господарювання. Позитивним здобутком дослідження є запропоновані економіко-правові механізми антикризового управління морегосподарським комплексом. Запропоновані елементи організаційно-економічного механізму реєстрації суден в Україні дозволять активізувати потенціал суднобудівної, морської і річкової підгалузей, створити значну кількість додаткових робочих

місць. Цінними можна також визнати висновки щодо економіко-правового стимулювання розвитку суднобудування та траншипменту, усунення проблем впровадження концесійних відносин, наближення договірних форм опосередкування порядку використання майна у портовій галузі до найкращих світових стандартів.

Підготовка такої комплексної монографії виявилася можливою завдяки вдалому поєднанню досліджень науковців кафедри господарського права і процесу та кафедри національної економіки Національного університету «Одеська юридична академія», які продемонстрували здатність сформувати нові доктринальні підходи до практичного вирішення існуючих проблем морегосподарського, здійснити розробку напрямів стратегічного реформування портової галузі, витлумачити колізійні питання господарського права України, морського та міжнародного економічного права з питань морського господарства.

Використання положень монографії буде сприяти вдосконаленню інституційних засад розвитку морегосподарського комплексу для забезпечення ефективної зовнішньоекономічної діяльності держави, покращенню умов функціонування окремих елементів морської галузі, зокрема, функціонуючих в нашому місті, задля підтвердження статусу м. Одеса як морської столиці України та центру юридичної науки і освіти Чорноморського регіону.

С.В. Ківалов
академік НАПрН України, д.ю.н., професор,
президент Національного університету
«Одеська юридична академія»

РОЗДІЛ 1

МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ФУНКЦІОНУВАННЯ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ

1.1. Система видів сучасної морської діяльності

Відповідно до конвенції ООН з морського права 1982 р., морська діяльність – це різні активності, які реалізуються на морській акваторії. Основними видами морської діяльності є військово-морська діяльність, морські перевезення, морське промислове рибальство, розробка корисних копалин на дні та в надрах, морські наукові дослідження, збереження морського середовища, прокладка підводних кабелів і трубопроводів, виробництво енергії шляхом використання води, течій, вітру, створення і використання штучних островів, споруд[1]. Однак, в переліку видів морської діяльності відсутній такий її важливий напрям як суднобудування. Одночасно, останні два напрями відіграють не суттєву роль в світовій економічній діяльності.

Складний характер впливу морської діяльності на соціально-економічну сферу обумовлює необхідність відокремлення понять «морегосподарський комплекс» та «економіка, пов'язана з морською діяльністю»[2]. Морська економіка пов'язана з морською діяльністю, включаючи морські та прибережні види, та прибережною

[1] Анализ и разработка рекомендаций по усилению роли России в морской деятельности и увеличение ее вклада в социально-экономическое развитие России на среднесрочную перспективу, 2007 / Теория и практика морской деятельности. – СПб.: Изд. РГГМУ, 2007. – 446 с.
[2] Там само.

економікою, яка об'єднує не морські галузі, що отримують вигоди від взаємодії з морською сферою. Структура морегосподарського комплексу формується на основі функціонального принципу. Структура системи «економіка, пов'язана з морською діяльністю» повинна бути побудована за функціонально-територіальним принципом.

У Морський доктрині України на період до 2035 р., що затверджена Постановою КМУ від 7 жовтня 2009 р., застосовуються терміни «морська діяльність» та «морегосподарська діяльність». При цьому остання є складовою морської діяльності. Так, морська діяльність визначається як використання ресурсів Азовського і Чорного морів, Керченської протоки та інших районів Світового океану на користь України шляхом провадження ефективної і безпечної морегосподарської діяльності, сталої військово-морської діяльності та діяльності, пов'язаної з охороною державного кордону на морі. Морська господарська (морегосподарська) діяльність визначається як процес отримання вигоди від використання ресурсів Азовського і Чорного морів, Керченської протоки та інших районів Світового океану для задоволення потреб людини і суспільства та розширеного відтворення природно-ресурсного потенціалу Світового океану[3].

Для порівняння слід назвати Морську доктрину Російської Федерації до 2020 р., що визначає морську діяльність як діяльність Російської Федерації в галузі вивчення, освоєння і використання Світового океану в інтересах безпеки, сталого економічного та соціального розвитку держави[4]. Визначення морської діяльності відповідно Морської доктрини РФ відповідає економічній моделі.

Морська діяльність складається з морегосподарської діяльності, військово-морської діяльності та діяльності, пов'язаної із забезпеченням національної безпеки.

---

[3] Морская доктрина України на период до 2035 року // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-%D0%BF

[4] Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 года. Утверждена Президентом Российской Федерации 27 июля 2001 г. № Пр – 1387// [Електронний ресурс]. – Режим доступу: federalbook.ru›files/OPK…OPK…Morskaya doktrina.pdf

Морське господарство – група взаємопов'язаних галузей, а також виробництв, розташованих переважно у береговій зоні морів країн, що забезпечують господарську та науково-дослідну діяльність у морях та океанах, безпосередню експлуатацію їх природно-ресурсного потенціалу, зовнішньоекономічні морські зв'язки та розвиток соціально-виробничої інфраструктури [5].

Рибогосподарська діяльність – діяльність юридичних осіб і фізичних осіб-підприємців, що пов'язана з вивченням водних біоресурсів, їх охороною, відтворенням, спеціальним використанням, переробкою, реалізацією тощо[6].

В методичних рекомендаціях Статистичної комісії ООН економічну діяльність розглядають як процес, поєднання дій, що призводять до отримання певного переліку продуктів. Це досягається тоді, коли об'єднуються ресурси (устаткування, робоча сила, технології, сировина та матеріали) і виробничий процес для створення конкретних товарів і послуг.

В економічному словнику економічну діяльність визначено як сукупність дій на різних рівнях господарювання, в результаті яких люди задовольняють свої потреби за допомогою виробництва і обміну матеріальними благами і послугами.

В Господарському кодексі господарська діяльність визначається як діяльність суб'єктів господарювання у сфері суспільного виробництва, яка спрямована на виготовлення та реалізацію продукції, виконання робіт чи надання послуг вартісного характеру, що мають ціновий вимір.

Поняття «економічна діяльність» та «господарська діяльність» співвідносяться між собою як рід та вид[7].

---

[5] Ковалевський В.Г. Розміщення продуктивних сил: підручник / В.Г. Ковалевський. - К.: «Знання», 1998. – 454 с.

[6] Закон України «Про рибне господарство, промислове рибальство та охорону водних біоресурсів»// Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2012. - № 17. - Ст. 155.

[7] Соотношение понятий «предпринимательская деятельность», «экономическая деятельность», «хозяйственная деятельность», «коммерческая деятельность» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://isfic.info/kommers/pred02.htm

Співвідношення між категоріями морська діяльність, морська економічна діяльність, морська господарська діяльність можна представити таким чином:

Морська діяльність > морська економічна діяльність > морська господарська діяльність

С точки зору впливу на національну безпеку виділяють економічну, військову, прикордонну, правоохоронну, науково-освітню, оборонно-промислову, інформаційну, екологічну і міжнародну сфери морської діяльності[8]. В економічній сфері морська діяльність представлена переважно морськими перевезеннями, підводним трубопровідним транспортом, промисловим рибальством, розробкою корисних копалин надр морського дна, виробництвом енергії шляхом використання припливів, течій і вітру. У військовій та прикордонній сферах – військово-морською діяльністю, захистом і охороною на морі державного кордону та морських природних ресурсів. У екологічній сфері існує потреба у збереженні морського середовища. Інформаційна сфера передбачає навігаційно-гідрографічне і гідрометеорологічне забезпечення морської діяльності, морські інформаційні системи. У сфері науки і освіти здійснюється дослідження стану Світового океану. Оборонно-промислова сфера представлена суднобудуванням і судноремонтом, морським приладобудуванням, виробництвом морського озброєння. У міжнародній сфері формуються відповідні умови морської діяльності[9].

У Кодексі торговельного мореплавства України розкрито суть суб'єкта морегосподарської діяльності, для характеристики правового стану якого визначальними є дві ознаки: статусна (суб'єкти повинні мати статус суб'єкта господарювання) та

[8] Морская деятельность России: стратегия развития // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://morvesti.ru/analytics/index.php?E

[9] Там само.

предметна (суб'єктів об'єднує певна сфера діяльності – торговельне мореплавство).

Відповідно до завдань та сфери діяльності визначають такі групи суб'єктів морегосподарської діяльності:

– суб'єкти, діяльність яких пов'язана з використанням морських суден (перевезення, виконання буксирних, криголамних операцій тощо);

– суб'єкти, діяльність яких пов'язана з використанням ресурсів моря (морські промисли, видобування корисних копалин тощо);

– суб'єкти, що здійснюють обслуговуючу діяльність у сфері торговельного мореплавства (морські порти, агенти тощо).

Економічна модель, яка використовується для управління морегосподарським комплексом США, включає:

– зону морської економіки (морські та прибережні види морської діяльності – морський транспорт, рибальство, добуток морських мінеральних ресурсів, морські круїзи та суднобудування);

– зону прибережної економіки (портове господарство, берегозахисне будівництво тощо);

– зону берегової економіки (транспорт, туризм, нафтопереробні комплекси, готелі).

Таким чином, в рамках загальної економічної структури морської діяльності виділяють дві підсистеми:

- «морська економіка», що безпосередньо пов’язана з морською діяльністю, включаючи її морські та прибережні види;

- «прибережна економіка», яка пов’язана з розвитком прибережних територій, що забезпечують доступ до отримання вигод від морської діяльності (зокрема, не морські галузі за рахунок взаємодії з різними видами морської діяльності)[10].

Морська діяльність, що є складним динамічним процесом вивчення, освоєння і використання прибережних та морських ресурсів і просторів, здійснюється з врахуванням впливу

[10] Анализ и разработка рекомендаций по усилению роли России в морской деятельности и увеличение ее вклада в социально-экономическое развитие России на среднесрочную перспективу, 2007 / Теория и практика морской деятельности. – СПб.: изд. РГГМУ, 2007. – 446 с.

міжнародно-політичних, соціально-економічних та еколого-технологічних чинників, які визначають перспективи її просторового розвитку.

Л.Б. Тарханова вважає, що морська діяльність може бути досліджена тільки на основі міждисциплінарного підходу, який включає диференційовані за окремими напрямами природничо-наукові, еколого-географічні та соціально-економічні теоретичні концепції та практичні розробки, що обумовлено особливістю морського простору, морських природних ресурсів та складною системою взаємодій в процесі господарського освоєння і використання (рис. 1.1)[11].

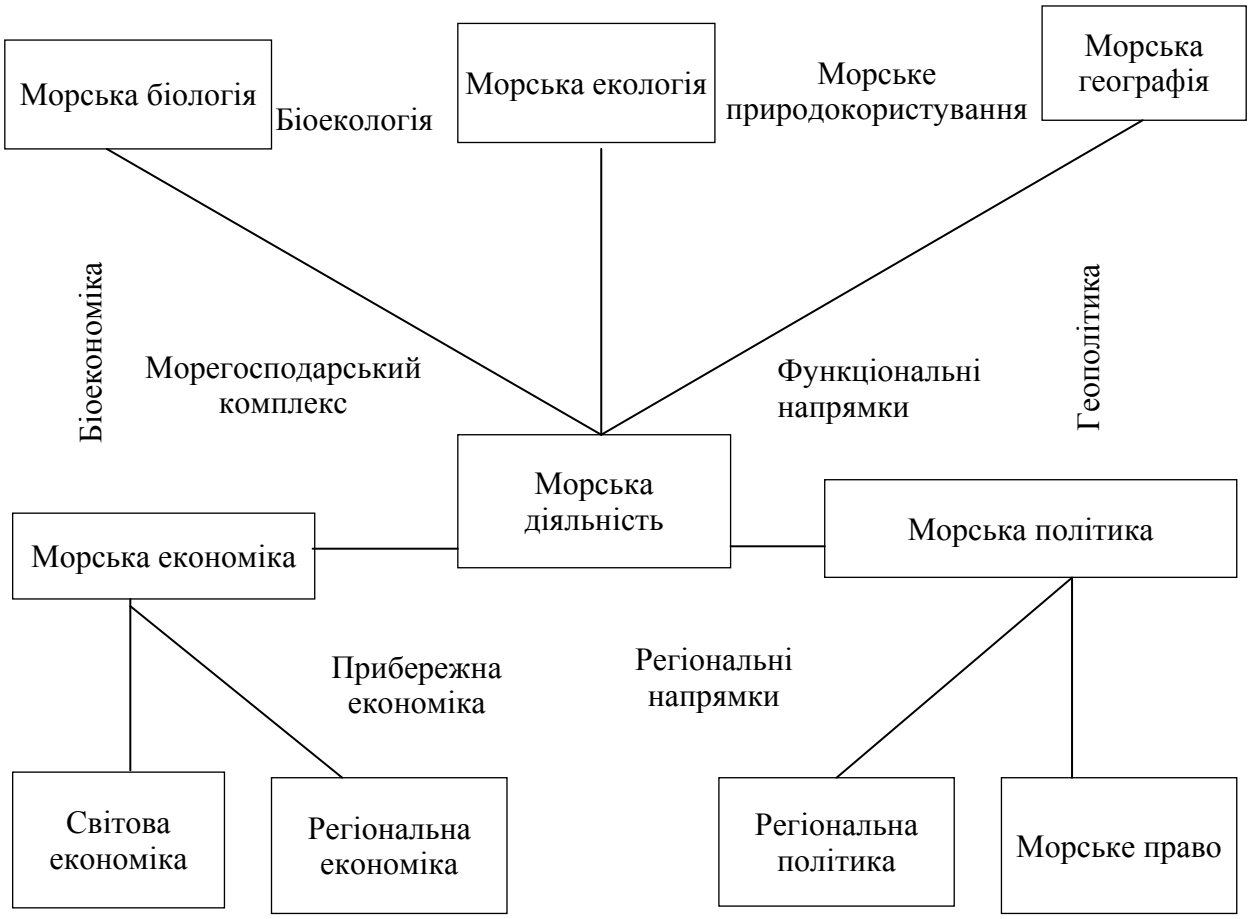

Рис. 1.1. Взаємодія в сфері світового простору

[11] Тарханова Л.Б. Морская деятельность как предмет междисциплинарного исследования / Л.Б. Тарханова // Проблемный анализ и государственно управленческое проектирование политология. Экономика право: научный журнал.: М. - 2012. - № 2. – С. 43-57.

Так, виділяють природно-науковий, еколого-географічний та державний підходи до дослідження морської діяльності [12].

Напрямки досліджень у межах природничо-наукового підходу враховують особливості природного середовища та морських природних ресурсів. Це є концепція управління морськими живими ресурсами. Поняття «управління морськими живими ресурсами» є результатом досліджень насамперед у природничих науках (біологія, математика і промислові технології). Основа управління морськими біоресурсами полягає в забезпеченні на міжнародно-правовому і національно-законодавчому рівнях заходів такого впливу на морські біоресурси, коли стимулюється їх високий темп відтворення.

Предметом дослідження морської діяльності в рамках морського еколого-географічного підходу є інтегроване управління в різних морських і прибережних районах. Морська діяльність під впливом політичних, економічних і екологічних причин розвивається нерівномірно в просторі та часі. У різних морських районах історично склалися певні види діяльності (рибальство, транспорт, видобуток мінеральних ресурсів тощо), які мають свою територіальну прив'язку і національно-інтернаціональну систему регулювання та управління. Визначення пріоритетів природокористування при високій конкуренції на певній ділянці морської акваторії або приморській території є результатом прийняття управлінського рішення, виробленого за участю суб'єктів соціальної та господарської діяльності. Основними завданнями є підтримка розвитку морської господарської діяльності, створення системи управління та формування комплексної основи прийняття стратегічних і оперативних управлінських рішень.

Дослідження, основний науковий пошук яких зосереджений на вирішенні проблем організації морської господарської діяльності, пов'язані з загальнодержавною системою регулювання та управління процесами освоєння морських ресурсів і просторів.

[12] Там само.

Необхідність державного регулювання морської діяльності обумовлена мінливістю системи зовнішньоекономічних і міжнародно-політичних відносин із зарубіжними країнами та міжнародними організаціями з приводу вивчення, освоєння та використання ресурсів й просторів у Світовому океані або в певному його районі. Проте, без урахування регіонально-галузевих інтересів важко розраховувати на досягнення економічної ефективності галузевої діяльності та соціальної результативності територіального розвитку. Актуальною є необхідність забезпечення балансу інтересів держави, населення приморських територій і господарюючих суб'єктів у сфері морської діяльності.

Морську діяльність не можна обмежувати тільки межами акваторії. Акцентування лише на морській природній складовій і, як наслідок, слабке врахування ролі прибережної діяльності не повною мірою відображає її системоутворюючий характер. Одночасно слабко враховуються регіональні чинники. Таким чином, в процесі розробки стратегій і програм комплексного розвитку приморських територій та прибережних акваторій країни необхідно дотримуватись концепції інтегрованого управління морською діяльністю як цілісним об'єктом.

За характером ресурсної функції як головної функції морегосподарського комплексу види морегосподарської діяльності можна поділити на три групи:

– видобування морських ресурсів або пряме використання морських ресурсів;

– користування морськими ресурсами або непряме використання (морський транспорт, ВМФ, рекреація);

– охорона морських ресурсів або навколишнього морського середовища.

До першої групи при сучасному рівні розвитку технології відноситься видобуток нафти і газу, інших мінеральних ресурсів на шельфі морів, рибальство, аквакультура, використання водних ресурсів для водопостачання, отримання хімічних елементів тощо.

Діяльність цих видів галузей морського господарства пов'язана з видобуванням матеріальних ресурсів з природного середовища. Цим видам діяльності немає альтернативи, оскільки іншим способом не можна отримати доступ до морських ресурсів.

Регіон, в акваторії якого добуваються морські ресурси, має конкурентну перевагу для створення відповідних виробництв з усіма можливими позитивними результатами у сфері зайнятості, комплексності розвитку і надходження податків.

Основні види морських ресурсів і відповідні види господарської діяльності слабко пов'язані між собою в екологічному та технологічному аспектах. Наприклад, для транспортування своєї продукції рибальство і нафтовидобуток повинні використовувати спеціалізований флот. Однак у прибережній території вони можуть інтегруватися в територіальні соціально-економічні системи на основі єдності соціально-інфраструктурних галузей і виробництв.

У другу групу (непряме використання морських ресурсів) входять види діяльності, які не вилучають морські ресурси з природного середовища, а лише користуються ними для здійснення своєї діяльності. Такими видами є рекреація, морський транспорт, військово-морський флот, портове господарство, суднобудування, гідротехнічне і прибережне будівництво, науково-дослідна діяльність тощо.

Характерною рисою видів діяльності першої групи є безальтернативність, оскільки лише вони можуть забезпечити отримання природних ресурсів морегосподарського комплексу. Це посилює просторову конкуренцію цих сфер і обумовлює виникнення протиріч в процесі організації господарської діяльності.

Діяльність елементів другої групи є альтернативною. Для задоволення суспільних потреб у рекреації не обов'язково використовувати прибережну зону. Між галузями першої та другої групи існує просторова конкуренція.

До третьої групи відноситься природоохоронна діяльність, що представляє собою складну систему нормативно-правового

регулювання, контролю та організації природоохоронних заходів. До технічних засобів природоохорони відноситься відповідний флот, берегові споруди та пристрої. Ефективність природоохоронної діяльності має велике значення для розвитку морської економіки. Функціями природоохоронної діяльності (регулювання, контроль, організація та проведення природоохоронних заходів) є збереження морських ресурсів і забезпечення нормального функціонування підприємств першої і другої груп[13].

Базовими принципами визначення сфер морської економіки та їх розподілу за секторами економіки мають бути такі:

- галузь економіки повинна бути безпосередньо пов'язана з функціонуванням морегосподарського комплексу (наприклад, рибодобувна промисловість);

- можливість виділити морську складову діяльності галузі економіки (наприклад, туризм);

- продукти, отримані як результат діяльності галузі економіки, можуть оцінюватися в ринковій монетарній формі[14].

Узагальнений розподіл секторів економіки прибережної зони з просторової точки зору представлений на рис. 1.2.

Вторинний сектор економіки є істотним тільки для приморської території і внутрішніх вод. Інші сектори є значущими для всіх п'яти просторових областей прибережної зони. Саме приморські території є зосередженням усіх напрямків морегосподарської діяльності.

В морському секторі економіки інтереси бізнесу повинні максимально відповідати інтересам держави. Важливість підприємств морегосподарського комплексу з точки зору забезпечення економічної та національної безпеки потребує активного державного регулювання. Тому необхідним і важливим є розвиток системи державного управління морегосподарським комплексом.

---

[13] Савельева С.Б. Особенности и типология видов морской хозяйственной деятельности / С.Б. Савельева, А.Н. Савельев, И.В. Козинский // Вестник МГТУ. - 2006. - №4. - С. 665-668.

[14] Гогоберидзе Г.Г. Понятие и сущность морехозяйственного потенциала прибрежных зон и приморских территорий. Текст / Г.Г. Гогоберидзе // Проблемы современной экономики. – 2008. - № 2. - С. 266 - 270.

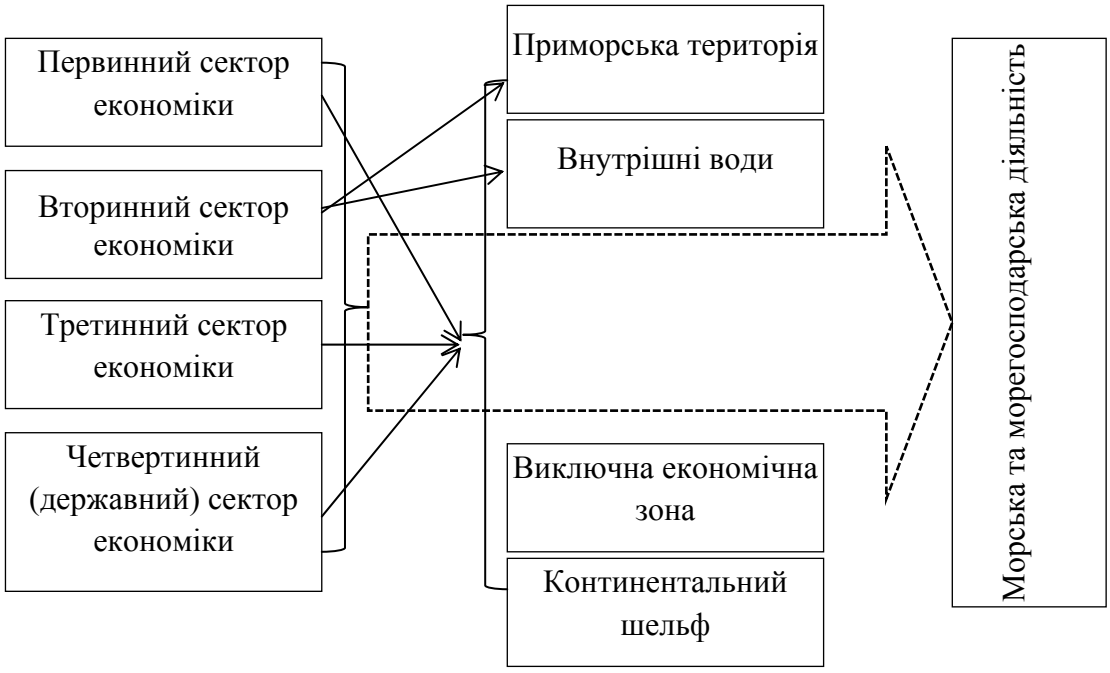

Рис. 1.2. Розподіл секторів економіки прибережної зони з точки зору просторових областей

Морська діяльність здійснюється морським сектором економіки країни. До її видів, відповідно до класифікації Ради по вивченню продуктивних сил, відносяться:

- видобуток мінеральних ресурсів на морському шельфі;
- рибне господарство (промислове рибальство, штучне відтворення і переробка морських гідробіонтів, допоміжні та обслуговуючі виробництва);
- морська рекреація (морський туризм, оздоровча та лікувальна діяльність на морських узбережжях);
- морський транспорт (морське судноплавство і торгове господарство);
- суднобудівна промисловість;
- морська науково-дослідницька діяльність; морська геологія та розвідка надр на шельфі, береговому схилі та дні Світового океану[15].

[15] Малинина Ю. В. О структуре морской деятельности российской федерации в современных условиях / Ю.В. Малинина // Ученые записки Российского государственного гидрометеорологического университета: Научно-теоретический журнал. – СПб.: Изд. РГГМУ, 2010. - № 13. - С. 138-144.

Однак у цьому переліку відсутні такі сфери діяльності як забезпечення екологічної безпеки та державне управління морегосподарським комплексом.

В щорічному звіті UNCTAD Revue of Maritime Transport представлені види діяльності в індустрії морських перевезень. Ключові види морської діяльності розташовані відповідно стадіям життєвого циклу – від будування судна до здачі на брухт (рис 1.3).

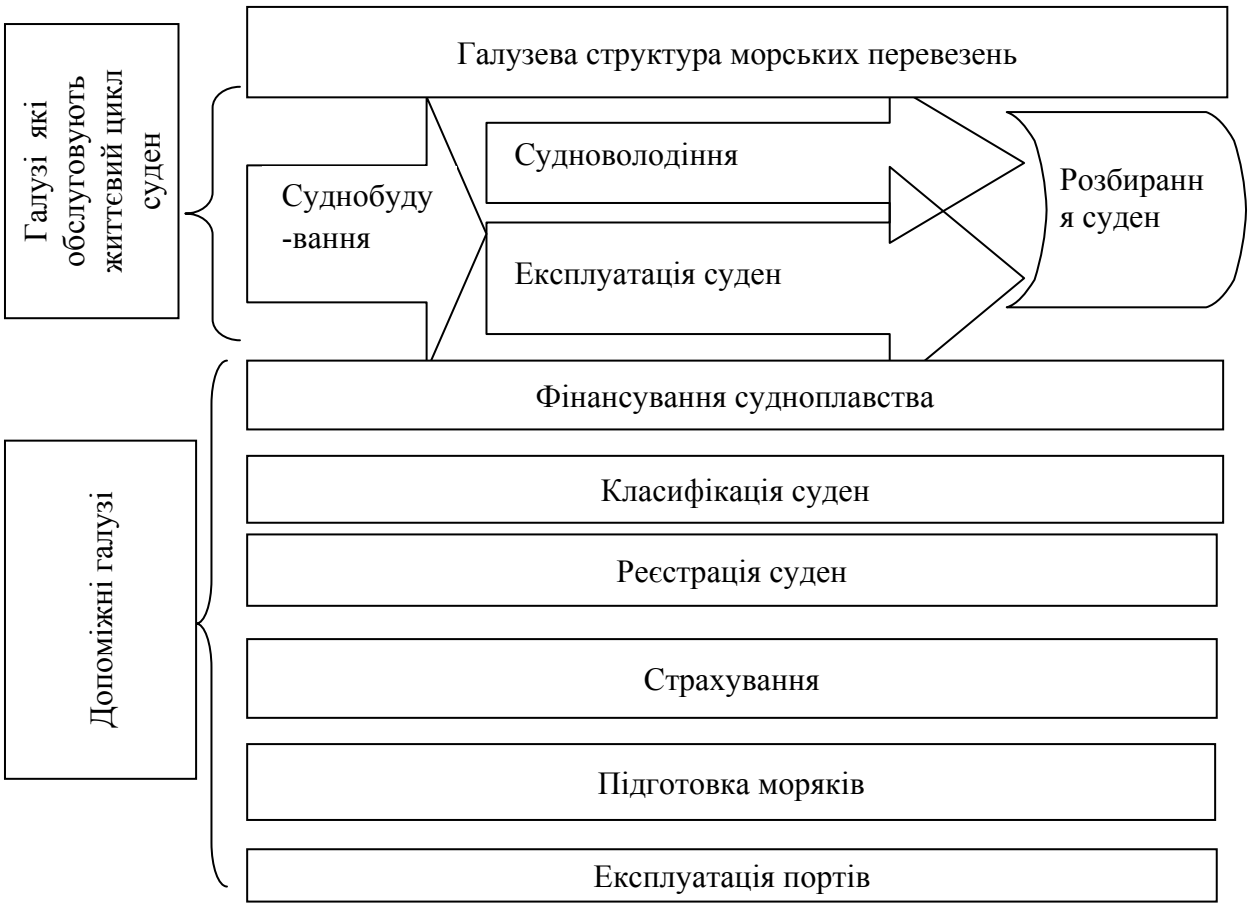

Рис. 1.3. Сектори морської галузі[16]

Види діяльності в морському секторі підрозділяються на галузі, що складають основу життєвого циклу та допоміжні галузі.

До основних видів діяльності, що забезпечують життєвий цикл суден, відносяться:

[16] Обзор морского транспорта. - UNCTAD, 2011. – 274 с.

- суднобудування – галузь промисловості, яка займається проектуванням та будуванням суден різних типів;

- судноволодіння – компанія, купуючи судно за власні або залучені кошти, є юридичним власником судна;

- експлуатація судна – оператор судна відповідає за комплектацію екіпажу, планування маршрутів, обслуговування та поточний ремонт;

- розбирання суден – демонтаж судна після закінчення строку його експлуатації (утилізація). Компанія, що займається розбиранням суден, отримує користь, головним чином, за рахунок вторинного використання металобрухту. Компанія повинна забезпечувати рециркуляцію або виділення небезпечних складових.

Протягом життєвого циклу судна виникає потреба в допоміжних видах послуг:

1. Фінансування судноплавства – надання кредитором (банком) компанії-судновласнику фінансових ресурсів, необхідних для придбання та утримання судна.

2. Класифікація суден. Класифікаційні товариства контролюють та затверджують відповідність технічним регламентам, техніці безпеки та іншим національним та міжнародним нормам в галузі суднобудування та експлуатації суден. Ці функції виконуються ними за дорученням суднобудівельників, держави прапору або інших зацікавлених сторін.

3. Реєстрація суден – національна процедура реєстрації судна в країні, прапор якої він носить.

4. Страхування суден (захист інтересів та відшкодування збитку) здійснюють асоціації взаємного страхування.

5. Підготовка моряків передбачає підготовку командного складу (капітан, помічник капітану, механіки та інші) та суднової команди (матроси, кок та інші).

6. Порти або оператори терміналів здійснюють операції з перевалки вантажів з/на морські судна та на інші види транспорту.

7. Починаючи з 80-х рр., у судноплавній індустрії почав формуватися особливий вид послуг - судновий менеджмент. У розвинених країнах цим видом бізнесу почали займатися окремі управлінські компанії. У коло питань, якими займаються компанії суднового менеджменту, входять комерційна, фінансова, технічна, кадрова політика, страхування тощо. За договором менеджменту ці питання (або частину з них) за судновласника вирішують менеджерські компанії, які використовують свої ресурси й активно співпрацюють з іншими фірмами, що обслуговують морське судноплавство. При цьому суднові менеджери задовольняють не тільки вимоги судновласників, які передали свої судна під управління, але й виконують діючі національні та міжнародні норми і правила[17].

Крім того, виділяють такі види допоміжної діяльності:

- виробництво контейнерів;
- ремонт контейнерів;
- ремонт суден;
- бункеровка суден;
- посередницька діяльність;
- агентська діяльність.

Таким чином, морська діяльність є поняттям ширшим за морську економічну діяльність, пов’язану з виробництвом економічного продукту. Види морської діяльності можна класифікувати за функціональною, територіальною та ресурсною ознаками. Визначення видів морської діяльності дозволить чітко визначити структуру морегосподарського комплексу та забезпечити ефективний взаємозв’язок між підприємствами цього комплексу.

[17] Баришнікова В.В. Основи організаційно-економічного механізму управління стійкістю розвитку судноплавних компаній / В.В. Баришнікова // автореф. дис…кад.е.н. спец. 08.00.04. - Економіка та управління підприємствами (економіка морського та річкового транспорту). – Одеса: ОНМУ, 2007. – 14 с.

1.2. Співвідношення понять «морегосподарський комплекс» та «морський комплекс»

Законодавча база функціонування підприємств морського транспорту ґрунтується на Конституції України та складається з Кодексу торговельного мореплавства України, Цивільного кодексу України, Господарського кодексу України, Бюджетного кодексу України, Податкового кодексу України, Земельного кодексу України, Водного кодексу України, Законів України «Про морські порти України», «Про транспорт», «Про природні монополії» та інших нормативно-правових актів.

Серед програмних документів слід відзначити розпорядження Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 р. №2174-р «Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року» та розпорядження Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 р. № 548-р «Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року».

У більшості з наведених вище документах зустрічаються поняття «морегосподарський комплекс» та «морський комплекс», однак у законодавчих актах зазначені поняття чітко не визначені. Відповідно проблема визначення понять «морегосподарський комплекс» та «морський комплекс» є актуальним на сьогоднішній день.

Дефінієндумом є «морський комплекс» та «морегосподарський комплекс». За для того щоб визначити дефінієнс проаналізуємо складові елементи дефінієндума з використанням методу аналогій та побудови парадигм.

Відповідно до закону достатньої підстави поняття «морегосподарський комплекс» та «морський комплекс» повинні включати морську галузь та допоміжні елементи. Ці два поняття повинні розрізнятися, бо перше передбачає господарчу діяльність, а друге є більш вузьким.

Відповідно до ст. 1 ЗУ «Про транспорт»[18], «транспорт є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва і покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях».

З іншої точки зору, транспорт – це «специфічна комунікаційна інфраструктурна галузь матеріального виробництва і сфери обслуговування, яка забезпечує потреби господарства і населення з усіх видів перевезень»[19]. Це матеріальна основа розвитку виробничо-технологічних внутрішніх і зовнішніх зв'язків країни. Він бере участь у перевезенні сировини, напівфабрикатів, матеріалів, готової продукції та доставці їх споживачам, а також перевозить пасажирів. Транспорт є необхідною умовою територіального поділу праці, спеціалізації районів, їх комплексного розвитку. Транспортний чинник здійснює вплив на розміщення і галузеву структуру виробництва, без його врахування не можна досягти раціонального розміщення продуктивних сил.

Специфіка транспорту як галузі господарства полягає в тому, що він сам не виробляє продукцію, а бере участь у її створенні, забезпечує виробництво сировиною, матеріалами, обладнанням і перевозить готові вироби споживачу. Транспортні витрати включаються до собівартості продукції.

Водний транспорт України поділяється на дві підгалузі: морський та річковий транспорт[20]. Сьогодні державне управління водним транспортом України здійснює Державна інспекція України з безпеки на морському та річковому транспорті (Укрморрічінспекція).

Є таке визначення: «морской транспорт – вид водного транспорта, производящий перевозки грузов и пассажиров с

[18] Закон України «Про транспорт» // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – N 51. – Ст. 446.
[19] Тарангул Л.Л., Горленко І О., Євтушенко Г.І. Розміщення продуктивних сил: посібник / Л.Л. Тарангул, І.О. Горленко, Г.І. Євтушенко. – К., 2000 – 264 с.
[20] Морський і річковий транспорт України // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://proukraine.net.ua/transport/water_transport/water_transport.htm.

помощью судов по океанам, морям, морским каналам (морское судоходство)»[21].

Транспортний комплекс – це «поєднання різних видів транспорту, обслуговуючих, допоміжних підприємств і організацій на певній території»[22].

Згідно з іншим джерелом, транспортний комплекс – «это территориальное сочетание взаимосвязанных видов транспорта, которые, взаимодействуя, полно удовлетворяют потребности общественного хозяйства и населения в перевозках грузов и пассажиров. В его состав входит также совокупность путей сообщения, подвижного состава, средств управления и связи, разнообразное техническое оборудование, обеспечивающее работу всех видов транспорта»[23].

У науковій та нормативно-правовій літературі зустрічається поняття «водогосподарські комплекси», якими є «сукупність гідротехнічних споруд, соціально-економічних і технічних заходів щодо використання водних ресурсів в інтересах ефективного розвитку всіх галузей економіки»[24].

Згідно Державного стандарту 19185-73, водогосподарський комплекс – «сукупність різних галузей господарства, які спільно використовують водні ресурси одного річкового басейну. До учасників або компонентів водогосподарських комплексів належать: водопостачання, гідроенергетика, водний транспорт, гідротехнічні меліорації, лісосплав, рибне господарство, відпочинок на воді та водний туризм».

Таким чином відмінність між транспортом та транспортним комплексом є концентрація комплексу за географічною ознакою, включаючи всю інфраструктуру.

---

[21] Словарь терминов // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://termin.bposd.ru/publ/14-1-0-10916

[22] Транспортний комплекс // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://readbookz.com/book/113/2867.html.

[23] Стеченко Д.М. Розміщення продуктивних сил і регіоналістика: підручник. — К.: Вікар, 2006. — 396 с.

[24] Поняття про водногосподарські комплекси // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://manyava.ucoz.ua/publ/vikoristannja_vodnikh_resursiv/ekologija_vodnikh_resursiv/ponjattja_pro_vodno_gospodarski_kompleksi/25-1-0-287.

Як відомо, господарство – це сукупність природних, інтелектуально-професійних і створених людиною засобів, які зайняті у виробництві товарів і наданні різного виду послуг із метою створення умов і засобів життя людей.

У межах кожної держави, у сформовано національний господарський комплекс, яким є сукупність усіх організацій, установ, закладів і підприємств країни, які об'єднуються в одне ціле не лише спільною територією, але й тісними і постійними господарськими зв'язками. Національний господарський комплекс функціонує в умовах внутрішнього ринку.

Відповідно можна визначити поняття «морегосподарський комплекс» як територіальне поєднання суб'єктів господарської діяльності галузі морського транспорту, суб'єктів інших галузей, незалежно від форм власності, з метою задоволення потреб населення та суспільного виробництва в продукції та послугах морського транспорту за допомогою використання природних, інтелектуально-професійних ресурсів і створених людиною засобів.

У такому вигляді поняття «морегосподарський комплекс» дуже схоже з поняттям, наданим Майклом Портером стосовно кластеру. «Кластер – это сконцентрированные по географическому признаку группы взаимосвязанных компаний, специализированных поставщиков, поставщиков услуг, фирм в соответствующих отраслях, а также связанных с их деятельностью организаций (например, университетов, агенств по стандартизации, а также торговых объединений) в определённых областях, конкурирующих, но вместе с тем ведущих совместную работу»[25].

Проте відмінністю кластерних систем від інших типів об'єднань є налагодження відносин між підприємствами і представниками інфраструктурних організацій, партнерських і ділових взаємин щодо реалізації спільних проектів членами промислової групи.

Кластер має за мету підвищення внутрішньої і міжнародної конкурентоспроможності його членів за рахунок комерційної і

[25] Портер М. Конкуренция: пер. с англ. / М. Портер. – М.: Издательский дом «Вильямс», 2005. – 608 с.

некомерційної співпраці, наукових досліджень та інновацій, освіти, навчання і заходів політики підтримки.

Співпраця суб'єктів господарської діяльності морського комплексу у першу чергу спрямована на досягнення індивідуальних цілей (отримання максимального прибутку) через взаємодію з іншими суб'єктами для задоволення потреб суспільства у морських перевезеннях або наданні інших послуг. Тобто суб'єкти господарської діяльності в межах однієї сфери діяльності знаходяться у жорстких конкурентних відносинах між собою.

На підставі вищенаведеного, можна запропоноване атрибутивно-реляційне визначення поняття «морегосподарський комплекс» доопрацювати таким чином. Морегосподарський комплекс – це територіальне поєднання суб'єктів господарської діяльності галузі морського транспорту, суб'єктів інших галузей, незалежно від форм власності, які взаємодіють між собою та конкурують в межах однієї сфери діяльності, з метою задоволення потреб населення та суспільного виробництва в продукції та послугах морського транспорту за допомогою використання природних, інтелектуально-професійних і створених людиною засобів.

У розрізі наданого визначення, основними принципами, на яких мають бути засновані господарські взаємовідносини між учасниками морегосподарського комплексу, є такі:

- раціоналізація – найбільш раціональна і повна реалізація інтересів кожного елемента морегосподарського комплексу;
- ефективність – забезпечення найвищої ефективності функціонування кожного елемента морегосподарського комплексу.

Поняття «морський комплекс» є більш вузьким. Це поняття не повинно включати господарські зв'язки між суб'єктами господарювання та підприємства, які опосередковано пов'язані з морським транспортом.

Враховуюче наведене, можна сказати, що морський комплекс - це територіальне поєднання підприємств галузі морського транспорту, враховуючі природні ресурси акваторії моря та лінії узбережжя.

1.3. Правові засади функціонування морегосподарського комплексу України

Морегосподарський комплекс є об'єктом багатогалузевого правового впливу. В межах цього комплексу функціонують численні суб'єкти господарювання, об'єднання підприємців, виникають різноманітні управлінські, агентські, експедиторські, складські, корпоративні, контрольно-наглядові, антимонопольні, інші майново-господарські та організаційно-господарські відносини. Багатоаспектність відносин породжує не лише вимоги до комплексного правового регулювання у цій сфері, але й вимагає узгодження різноспрямованих приватних та публічних інтересів, логіки правових та економічних інструментів, засад економічної та правової політики держави. Будь-якого випадку функціонування морегосподарського комплексу не можна організувати, а тим паче не можна розраховувати на його розвиток, якщо не забезпечити правопорядок у відповідних відносинах, передусім господарський правопорядок. Оскільки в умовах правової невизначеності складноорганізовані господарські механізми приречені на деструктивне існування. І господарсько-правові механізмі відіграють у справі утвердження цього порядку провідну роль.

Йдеться, зокрема про те, що будучи пов'язаним з державною економічною політикою, правовий вплив на сферу функціонування морегосподарського комплексу України безпосередньо виходить на господарське законодавство України, міжнародні ділові та морські звичаї, інші джерела господарського права, а також на акти міжнародного приватного та міжнародного економічного права як комплексного утворення, набуваючи певної своєрідності і системності.

Поняття морегосподарського комплексу може бути визначено, виходячи саме з положень чинного законодавства України, що має слугувати першоосновою для дослідження правових засад функціонування цього комплексу в Україні. Саме на підставі

господарського законодавства України визначається порядок утворення та функціонування господарюючих суб'єктів у цій сфері, формується державна морегосподарська політика, провадяться приватизаційні, контрольно-наглядові та інші економічній і організаційні заходи щодо портової діяльності, безпеки мореплавства та розвитку портової інфраструктури.

Не дивлячись на відсутність безпосереднього визначення поняття морегосподарського комплексу в українському законодавстві, його можна зробити на підставі суміжних понять та категорій.

Законодавство оперує поняттями морегосподарська діяльність, торговельне мореплавство та інші, що у сукупності становлять усталене коло відносин, притаманних цілій галузі господарського комплексу. Зокрема, в Морській доктрині України на період до 2035 р., затвердженій Постановою Кабінету Міністрів України №1307 від 7 жовтня 2009 р., під морською господарською (морегосподарською) діяльністю розуміється «процес отримання вигоди від використання ресурсів Азовського і Чорного морів, Керченської протоки і інших районів Світового океану для задоволення потреб людини і суспільства і розширеного відтворення природно-ресурсного потенціалу Світового океану». У свою чергу під торговельним судноплавством, як діяльністю, що становить основне ядро функціонування морегосподарського комплексу, розуміється «діяльність, пов'язана з використанням морських і річкових суден змішаного плавання («річка-море») для перевезення вантажів, пасажирів, багажу і пошти, рибних та інших морських промислів, розвідкою та видобуванням корисних копалин, виконанням буксирних, криголамних і рятувальних операцій, прокладенням кабелю, а також для інших господарських, наукових і культурних цілей».

Одночасно основою морської політики визначається підтримка та розвиток морегосподарської діяльності на технологічному, екологічному, соціальному рівні для забезпечення задоволення потреб українського суспільства, конкурентоспроможності на

світовому ринку, повного використання геополітичного потенціалу держави, відповідності стандартам безпеки судноплавства[26].

Ці положення Морської доктрини не лише визначають термінологію у сфері функціонування морегосподарського комплексу, але й фактично служать дороговказом, програмою економічної та інвестиційної політики держави у цій сфері.

Інші програмні документ розвивають положення Морської доктрини та деталізують розуміння економіко-правових категорій у цій сфері. Зокрема, Стратегією розвитку морських портів України на період до 2038 року, затвердженою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 р. № 548-р[27] визначено поняття морського транспортного комплексу, під яким розуміється багатофункціональна структура, що задовольняє потреби національної економіки у транспортному забезпеченні.

Низка важливих складових поняття морегосподарського комплексу визначені й у інших програмних документах. Так, Наказом Міністерства Транспорту України № 2009 від 17 березня 2003 р. була затверджена програма «Основні напрями розвитку підприємств морегосподарського комплексу Дунайського регіону до 2005 року»[28]. Хоча у вказаній програмі хоча і не було прямо витлумачено відповідний термін, але названі елементи морегосподарського комплексу стосовно Дунайського регіону: 1) флот (річковий, морський і «річка-море»); 2) морські порти (Ізмаїл, Рени, Усть-Дунайськ); 3) суднобудівельні і судноремонтні заводи (у м. Ізмаїл і Кілія); 4) спеціалізовані підприємства, що створюють інфраструктуру морегосподарського комплексу (наприклад, ДП «Дельта-лоцман» (підприємство, що здійснювало днопоглиблювальні роботи).

---

[26] Про затвердження Морської доктрини України на період до 2035 року: Постанова Кабінету Міністрів України № 1307 від 7 жовтня 2009 р. // Офіційний вісник України. - 2009. - № 46. - Ст. 3216.

[27] Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 р. № 548-р // Офіційний вісник України офіційне видання від 20.08.2013 2013 р., № 61, стор. 45, ст. 2194

[28] Про затвердження Програми розвитку підприємств морегосподарчого комплексу Дунайського регіону до 2005 р.: Наказ Міністерства транспорту України № 209 від 17 березня 2003 р. //[Електроний ресурс]. Режим доступу: http://www.rise.odessa.ua/texts/mt209 03.php3.

У Одеській обласній державній адміністрації створено управління морегосподарського комплексу, транспорту і зв'язку, яке покликане забезпечувати реалізацію державної політики у сфері транспорту, морегосподарського комплексу і зв'язку на території Одеської області, і діє на підставі положення, в якому, хоча визначення морегосподарського комплексу і відсутнє, проте закріплюються в загальному вигляді об'єкт управління, яким є морегосподарський комплекс.[29]

Законодавче визначення поняття морегосподарського комплексу може бути виведено з урахуванням вищенаведених понять та розуміння поняття господарського комплексу і суміжних з ним категорій. На підставі положень Господарського комплексу України (ст.ст. 258-262) термін «господарський комплекс» фактично можна визначити синонімом термін «економіка», а поняття «національний господарський комплекс» - синонімом терміну «національна економіка», «галузь господарського комплексу» - синонімом термінів «галузь національної економіки», «галузь народного господарства».

Чинною до 2013 р. Стратегією розвитку морських портів України на період до 2015 р, затвердженою Розпорядженням КМУ №1051-р від 16 липня 2008 р. [30] у правовому полі започатковані терміни «морська галузь», «галузь торгового мореплавства», «галузь морського транспорту», «галузь морського і річкового транспорту». Сьогодні термін «портова галузь» знаходить ґрунтовне закріплення у Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 р., затвердженою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 р. № 548-р[31] та в інших програмних правових документах.

[29] Положення про управління морегосподарського комплексу, транспорту та зв'язку Одеської обласної державної адміністрації: затверджене розпорядженням голови Одеської обласної державної адміністрації від 25 червня 2011 року №493/А- 2011 //[Електроний ресурс]. Режим доступу: http://morhoz.odessa.gov.ua/pro-upravlnnya/polozhennya-pro-upravlnnya/.

[30] Офіційний вісник України від 15.08.2008 — 2008 р., № 58, ст. 35, стаття 1946, код акту 43884/2008.

[31] Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 р. № 548-р // Офіційний вісник України офіційне видання від 20.08.2013 2013 р., № 61, стор. 45, ст. 2194

Враховуючи вищевикладене, морегосподарський комплекс можна розглядати як поняття, яке ототожнене в законодавстві з поняттям «морська галузь», а також включає поняття «Галузь торгового мореплавання», «галузь морського транспорту», «галузь морського і річкового транспорту», «портова галузь». Проте, поняття морегосподарського комплексу не можна ототожнювати лише з торговельним мореплавством, оскільки до складу морегосподарського комплексу входять також, наприклад, суднобудівельна і суднoремонтна промисловість, галузь рибного господарства, зрештою портова галузь.

Таким чином, морегосподарський комплекс є галуззю національної економіки (господарського комплексу). Саме тому на підставі ч.1 ст. 260 ГК можна зробити висновок, що складовими частинами морегосподарського комплексу є виробничі одиниці, які забезпечують його функціонування. Необхідно при цьому зауважити, що вказані виробничі одиниці є ширшою категорією, ніж поняття суб'єктів господарювання, окреслене в ст. 55 ГК України чи їх майнових комплексів. Адже, наприклад, підприємство як суб’єкт господарювання, що володіє цілісним майновим комплексом для виробництва певної продукції (надання послуг, виконання робіт), з економічної точки зору може бути належати декільком суб'єктам господарювання (за наявності у них корпоративних прав). Можлива і зворотна ситуація, коли власником декількох підприємств – виробничих одиниць являється один суб'єкт господарювання. Крім того, необхідно враховувати повноваження підприємств щодо утворення господарських об’єднань та існування низки транспортних та інших інфраструктурних об’єктів, якими оперує держава, яка не є суб’єктом господарювання у юридичному сенсі, але виступає потужним учасником відносини у сфері функціонування морегосподарського комплексу.

У СРСР діяв Загальносоюзний класифікатор галузей народного господарства, затверджений Держкомстатом СРСР і Держпланом СРСР від 1 січня 1976 р., де в якості галузі народного

господарства(яка входить у більше укрупнену галузь - «Транспорт і зв'язок»), виділявся морський транспорт, який включав пароплавства, територіальні і спеціалізовані управління флоту, управління морських шляхів, експедиційні загороди аварійно-рятувальних, суднопідіймальних і підводно-технічних робіт, морські порти, порто пункти (включаючи морські порти) рибних і інших господарств, радіологічні станції, гідрографічні підприємства, служби обслуговування транспортних суден («Трансфлот»), агентство «Інфлот», інспекція морського регістру і портовий нагляд; поромні переправи залізничних ешелонів. Водночас, видається недостатньо обґрунтованим включення до складу галузі економіки різних управлінь і інспекцій, що іноді спостерігається в окремих дослідженнях, оскільки ці суб’єкти є органами влади, які здійснюють управління в певній галузі (в т.ч. і морський) і виступають учасниками організаційно-господарських правовідносин, проте не здійснюють виробництво певної продукції (робіт, послуг). А саме останнє є обов'язковою ознакою для виробничої одиниці галузі.

Набуття чинності Законом України «Про морські порти України» призвело до виникнення нових суб’єктів у галузі функціонування морегосподарського комплексу. Йдеться, передусім, про адміністрацію морських портів України – державне підприємство, утворене відповідно до законодавства, що забезпечує функціонування морських портів, утримання та використання об’єктів портової інфраструктури державної форми власності, виконання інших покладених на нього завдань безпосередньо і через свої філії, що утворюються в кожному морському порту (адміністрація морського порту). Цей суб’єкт є сьогодні провідним у сфері функціонування морських портів із погляду власне функцій, якими він наділяється у силу закону.

Не менш важливе значення для функціонування морегосподарського комплексу відіграють портові оператори, під якими розуміються суб’єкти господарювання, що здійснюють експлуатацію морського терміналу, здійснюють вантажно-

розвантажувальні роботи, обслуговування та зберігання вантажів, обслуговування суден і пасажирів, а також інші пов'язані з цим види господарської діяльності.

Дискусійним є віднесення до складу морегосподарського комплексу певних об'єктів, наприклад, морського флоту, оскільки флот та інші майнові об'єкти є засобами, за допомогою яких здійснюється господарська діяльність у сфері морегосподарського комплексу і входять до складу виробничих фондів морегосподарського комплексу – підприємств. Разом із тим, існування комплексу без відповідних виробничих засобів, звісно неможливе, а тому об'єктна характеристика майнового комплексу становить окремий та не менш важливий напрям дослідження морегосподарського комплексу, поряд із статусом суб'єктів, що забезпечують функціонування морегосподарського комплексу.

Таким чином, до виробничих одиниць, які складають галузь морегосподарського комплексу, можна віднести, передусім, адміністрації морських портів України, морські порти, морські термінали, портові оператори та інші підприємства, які здійснюють господарську діяльність в портовій сфері або сприяють його функціонуванню, судноплавні компанії, суднобудівельні заводи, суднoремонтні заводи, підприємства рибної промисловості. Вимагають врахування також положення Закону України «Про транспорт», у ст. 24 якого вказано, що до складу морського транспорту входять, зокрема, підприємства зв'язку, промислові, торгові, будівельні і постачальницькі підприємства, учбові установи, установи охорони здоров'я, фізичної культури, науково-дослідні, проектно-конструкторські організації і інші підприємства, установи і організації незалежно від форм власності, які забезпечують роботу морського транспорту[32]. Відповідно до Закону України «Про рибне господарство, промислове рибальство і охорону водних біоресурсів», функціонування галузі рибного господарства забезпечують суб'єкти рибного господарства, а також технологічно пов'язані з ним

[32] Про транспорт: Закон України № 232/94-ВР від 10 листопада 1994 р. // Відомості Верховної Заради України. 1994 р. - № 51 - Ст. 446.

підприємства і організації і інші підприємства, які забезпечують діяльність і розвиток галузі(морські рибні порти, галузеві учбові заклади, учбово-тренажерні центри, науково-дослідні, проектно-конструкторські підприємства і організації, суднобудівельні, судноремонтні заводи, селекційні центру, спеціалізовані лабораторії і так далі)[33].

Вищевикладене дозволяє зробити висновок, що окрім підприємств - виробничих одиниць, які безпосередньо здійснюють морську господарську діяльність, у складі виробничих одиниць морегосподарського комплексу необхідно виділяти групу підприємств, які забезпечують діяльність і розвиток галузі морегосподарського комплексу. До останніх необхідно відносити спеціалізовані учбові заклади і наукові установи, проектно-конструкторські підприємства портового господарства, портові установи охорони здоров'я тощо.

Функціонування морегосподарського комплексу забезпечується діяльністю підприємств, які входять до його складу. Як вказувалося вище, в Морській доктрині України на період до 2035 р. морегосподарська діяльність розуміється як «процес отримання вигоди від використання ресурсів Світового океану»[34]. Це визначення, яке хоча повністю і не розкриває суть морегосподарської діяльності зважаючи на неврахування супутніх інфраструктурних стосунків, містить одну з найбільш важливих ознак діяльності у сфері морегосподарського комплексу – використання моря як засобу, яке сприймається власне як джерело певних ресурсів (наприклад, рибних ресурсів, нафти, корисних копалини), так і як транспортний шлях, який використовується для різних перевезень. Але предметом діяльності підприємств морегосподарського комплексу є не лише безпосередньо використання моря (у вказаних вище двох аспектах), але і діяльність,

[33] Про рибне господарство, промислове рибальство та охорону водних біоресурсів: Закон України № 3677 - VI від 8 липня 2011 р. // Відомості Верховної Заради України. - 2012. - № 17 - Ст. 155.
[34] Про затвердження Морської доктрини України на період до 2035 року: Постанова Кабінету Міністрів України № 1307 від 7 жовтня 2009 р. // Офіційний вісник України. - 2009. - № 46. - Ст. 3216.

яка забезпечує функціонування морегосподарського комплексу і розвиток цієї галузі, наприклад: суднобудівельна, судноремонтна, науково-дослідна діяльність.

Нормативно-правові положення у сфері функціонування морегосподарського комплексу дозволяють виділити наступні основні напрями діяльності у цій сфері:

1) господарська діяльність в морському порту;

2) транспортна морегосподарська діяльність (з приводу здійснення перевезень морським транспортом пасажирів і вантажів)

3) суднобудівельна і судноремонтна діяльність

4) рибне господарство (рибна промисловість), яке включає і функціонування морських рибних портів і морського транспорту рибного господарства);

5) супутня будівельна, підрядна і пов'язана з ними діяльність, спрямована на створення, управління і підтримку у нормальному стані об'єктів портової інфраструктури.

З'ясування правових засад функціонування морегосподарського комплексу викликає необхідність аналізу джерел права, які регулюють господарську діяльність і господарські стосунки у сфері морегосподарського комплексу.

В першу чергу необхідно звернутися до актів законодавства, які є нормативно-правовими актами, що становлять найбільшу частину правового масиву у сфері морегосподарського комплексу серед інших джерел права.

Скористаємося тут традиційною класифікацією нормативно-правових актів на загальні і спеціальні. Загальні акти поширюють свою дію як на стосунки суб’єктів у сфері морегосподарського комплексу, так і на інші суспільні відносини. Основною метою спеціальних актів є регулювання суспільних відносин саме у сфері морегосподарського. Водночас, вказана класифікація є певним чином умовною, оскільки чіткі критерії розмежування загальних і спеціальних актів визначити дуже важко.

Головним джерелом для морегосподарського комплексу, як і для інших галузей господарського комплексу, є Конституція України, яка визначає, зокрема, загальні засади функціонування економіки, правовий режим власності, основи господарювання[35]. Конституція України має найвищу юридичну силу, інші акти законодавства у цій сфері прийнято на основі і на виконання Конституції України.

Деякі норми Конституції України торкаються і морегосподарського комплексу України. Так, відповідно до ст. 42 Конституції, кожен має право на підприємницьку діяльність, яка не заборонена законом. Вказані положення розвинені в положеннях ст. 73 Кодексу торгового мореплавства (КТМ) України, згідно з якими на території порту можуть діяти підприємства і організації усіх форм власності, метою і видом діяльності яких є обслуговування суден, пасажирів і вантажів в порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України[36]. Частина друга ст. 18 Закону України «Про морські порти України» (далі - Закон про морські порти), який набув чинності 13 червня 2013 р., передбачає, що «в межах морського порту функціонують суб'єкти господарювання усіх форм власності, діяльність яких пов'язана з обслуговуванням суден, пасажирів, вантажів, і підприємства, продукція і/або сировина яких транспортується по території або акваторії порту»[37].

Торкаються питань функціонування морегосподарського комплексу в частини об'єктів управління і об'єктів права власності та інші статті Конституції (ст.ст. 13, 14, 19, 41, 43, 55, 56, 85 тощо).

Неабияке значення для сфери морегосподарського комплексу мають положення ст. 42 Конституції України про те, що «держава забезпечує захист конкуренції в підприємницькій діяльності. Не допускаються зловживання монопольним положенням на ринку, неправомірне обмеження конкуренції і недобросовісна конкуренція. Види і межі монополії визначаються законом». Вказане положення

[35] Конституція України від 28.06.1996 р. // Відомості Верховної Заради України. - 1996. - № 30 - Ст. 141.
[36] Кодекс торговельного мореплавства України від 23 травня 1995 р. // Відомості Верховної Заради України. - 1995. - № 47. - Ст. 349.
[37] Про морські порти України: Закон України № 4709 - VI від 17 травня 2012 р. // Офіційний вісник України - 2012. - № 45. - Ст. 1729.

застосовується при здійсненні господарської діяльності у сфері морегосподарського комплексу як орієнтир загально дозвільного типу поведінки: «Дозволене все, що не заборонене законом».

Крім того, у цьому разі держава орієнтує на вжиття захисту щодо розвитку вільної конкуренції. Зокрема, органом державної влади, який уповноважений здійснювати захист економічної конкуренції, у тому числі у сфері морегосподарського комплексу, визначено Антимонопольний комітет України, який діє на підставі Закону України «Про Антимонопольний комітет України», «Про захист економічної конкуренції», «Про захист від недобросовісної конкуренції». Сам АМКУ приймає рішення щодо захисту конкуренції у сфері морегосподарського комплексу, справляючи значний вплив на поведінку суб'єктів господарювання цієї галузі.

Загальними актами законодавства у сфері морегосподарського комплексу є також Цивільний кодекс України, Господарський кодекс України, Кодекс законів України про працю, закони України «Про морські порти України», «Про захист економічної конкуренції», «Про транспорт», «Про транспортно-експедиторську діяльність», «Про перевезення небезпечних вантажів», «Про туризм», «Про інвестиційну діяльність», «Про режим іноземного інвестування» і багато інших законів.

Серед спеціальних актів у сфері морегосподарського комплексу необхідно виділяти, зокрема, вже вказані вище КТМ, а також Закон «Про морські порти України». Останній набув чинності з 13 червня 2013 р. Цей закон покликаний почати реформування у сфері морегосподарського комплексу. Зокрема, в пояснювальній записці до законопроекту Міністерство інфраструктури відмітило, що закон «не лише встановлює нові правил поведінки суб'єктів портової діяльності, але і визначає конкретні заходи по реформуванню портової галузі України», має на меті регулювання стосунків, «пов'язаних з господарською діяльністю в морських портах України шляхом законодавчого закріплення правових, економічних і

організаційних основ функціонування і реформування портової галузі України»[38]

До позитивів Закону «Про морські порти України, можна, без сумніву, віднести, комплексність регулювання відносин у вказаній сфері, розмежування функцій забезпечення безпеки мореплавства і державного нагляду (контролю) за безпекою мореплавства, збереження в державній власності стратегічних об'єктів портової інфраструктури, законодавче позиціонування морських портів, портової галузі серед інших галузей економіки.

Із цього періоду до моменту набуття чинності вказаним Законом Д. Колодяжний справедливо вказував, що «оскільки процедура ведення бізнесу в порту належним чином не була врегульована, то досі інвестування в портову галузь здійснювалося в дещо хаотичному порядку, виходячи із загальних норм законодавства, а також виходячи з конкретної практики на місцях. Зважаючи на це Закон про морські порти передбачив перелік договорів, на підставі яких суб'єкти господарювання можуть здійснювати діяльність, використовуючи об'єкти портового майна. До таких договорів відноситься оренда, спільна діяльність і концесія. Відмітимо, що цей перелік не є вичерпним, тому можна використати інші організаційно-правові форми, які передбачені законом»[39]. Таким чином, правильним є зауваження стосовно позитивності закріплення в Законі «Про морські порти України» положень щодо договірного розмаїття у сфері портового господарства. Але ефективність функціонування цих положень залежатиме, зокрема, і від якості підзаконних нормативних актів, які приймаються на підставі положень Закону «Про морські порти України». Так, наприклад, цим Законом визначається, що КМУ на підзаконному рівні повинен буде врегулювати, зокрема, порядок відкриття і закриття морських портів; порядок ведення реєстру морських портів; перелік спеціалізованих

[38] Пояснююча записка до Законопроекту № 9712 від 16.01.2012 р. // http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb n/webproc4 1?pf3511=42340.

[39] Закон про морські порти: аналіз нововведень //[Електронний ресурс]. Режим доступу: http://jurliga.ligazakon.ua/news/2012/6/25/67023.htm.

послуг, які надаються в морському порту суб'єктами природних монополій; порядок укладення договорів, на підставі яких здійснюється компенсація інвестицій, внесених суб'єктами господарювання в стратегічні об'єкти портової інфраструктури, які є об'єктами державної власності.

Водночас, учені і практики вказують і на недоліки Закону про морські порти.

Зокрема, С.В. Ківалов справедливо зауважив, що згідно з вказаним законом усі порти об'єднуються до морської адміністрації: «Найстрашніше, що ця структура не зможе управляти портами» і висловив думку про необхідність внесення змін до закону про морські порти, а також про ухвалення закону про контейнерні перевезення[40].

О.П. Подцерковний неодноразово зауважував на проблеми, пов'язані з надмірною централізацією управління у сфері портового господарства і зміною правового статусу морських портів,[41] на помилки при визначенні стратегічних напрямів реформування галузі у нормативно-правовому порядку[42].

Подібні зауваження до закону про морські порти надав і один з найбільших українських виробників і експортерів зернових і масляних культур ТОВ «Сільськогосподарське підприємство «Нібулон». Так, зокрема, представниками ТОВ «Нібулон» відмічено, що «законом передбачено створення державного підприємства-монополіста - Адміністрації морських портів України, яке наділене також і ознаками органу державної влади і усупереч Конституції України здійснюватиме контроль і нагляд за діяльністю підприємств

[40] Стаття «Сергій Кивалов : ми повинні створити усі умови, щоб Одеський порт розвивався» //[Електронний ресурс]. Режим доступу: http://timer.od.ua/news/sergey kivalov mi doljni sozdat vse usloviya chtobi odesskiy port razvivalsya 505.html.

[41] Подцерковний, О. П. Щодо недоліків позбавлення морських портів юридичної самостійності / О. П. Подцерковний // Правове життя сучасної України : закоренілий. Міжнар. наук. конф. проф.-викл. складу(Одеса, 20-21 квітня 2012 р.). Т.3 / відп. за випуск д.ю.н., проф. В.М. Дрьомін / Націон. ун-т "Одеська юридична академія". - Одеса: Фенікс, 2012. - 490 с.

[42] Подцерковний О.П. Правове закріплення стратегії розвитку морегосподарського комплексу в Україні: планування має бути змістовним // Нормативні управлінські та міжнародні аспекти розвитку економіки та права : матеріали І науково-практичної конференції (2 верес. 2014 р., м. Одеса) / Громад. орг. «Всеукраїнський центр екон. права» ; ред. кол : О. П. Подцерковний (голова), Н. М. Крестовська, М. Д. Василенко [та ін.] ; відп. за вип. Р. В. Тарнавський. — Одеса : Юридична література, 2014. — с. 5-10.

недержавного сектора економіки. прийнята редакція закону має істотні недоліки, зокрема, обмежує економічну конкуренцію в морській галузі, усупереч ст. 22 Конституції України істотно звужує об'єм існуючих прав приватного морського бізнесу і носить дискримінаційний характер для суб'єктів господарювання, які до набуття чинності законом законно побудували власні перевантажувальні потужності(термінали) поза існуючими державними морськими портами«.[43]. Водночас, не можна погодитися повністю з вказаним твердженням в частині звуження обсягу прав приватного морського бізнесу, оскільки в окремих випадках, навпаки, вказаний закон встановив можливість продажу в приватні руки деяких об'єктів портової інфраструктури, що служитиме збільшенню інвестицій в портову галузь. При цьому, положення про приватизацію у вказаному Законі також піддаються критиці учених[44], у тому числі із погляду виникнення умов для тіньової приватизації портового господарства[45].

Нажаль, пропозиції науковців та практиків під час прийняття закону України про морські порти не було відпрацьовані. Вказаний закон був внесений до парламенту Кабінетом Міністрів України не тільки без затвердження Стратегії реформування морегосподарського комплексу, але без скасування і в повному протиріччі з діючою тоді Стратегією розвитку морських портів України на період до 2015 р., затвердженою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 16 липня 2008 р. № 1051 -р. Майже неврахованими залишилися при ухваленні закону зауваження

[43] "Нибулон" выступает против закона о морских портах : [текст] / [Електронний ресурс]. –Режим доступу: http://bin.ua/news/economics/aic/130332-nibulon-vystupaet-protiv-zakona-o-morskix-portax.html.

[44] Подцерковний, О. П. Про недоліки централізації в управлінні портовим господарством та його роздержавлення / О. П. Подцерковний // Роль публічної власності в забезпеченні соціально-економічного розвитку України : матеріали Междунар. науч.-практ. конф. (м. Донецьк, 18 вересня 2012 р.) / НАН України, Ін-т економіко-правових досліджень : редкол.: Мамутов В.К. (науч. ред. та ін.). - Донецьк: південний Схід, 2012. - С. 85-91.

[45] Драпайло, Ю. З. Приватизація морських портів в Україні: перспективи законодавчого врегулювання / Ю. З. Драпайло // Сучасна цивілістика : Тези наук. робіт учасників 7 - ої Міжнар. цивіліст. наук. конф. студ., аспірантів та мол. вчених(Одеса, 30 березня 2012 р.). 2012. – С. 290-292.

Головного науково-експертного управління Верховної Ради України[46]. це значно погіршило якість закону.

Разом із тим слід визнати, що Закон про морські порти у багатьох випадках фактично закріпив існуючі у цій сфері відносини, які слалися задовго до його прийняття. У цьому контексті певне протиріччя можна побачити, виходячи в думку голови профспілки Одеського морського торговельного порту В. Зайкова, який в одному випадку зауважує, що намічене реформування в Законі про морські порти «дасть можливість розвитку портів, збереженню робочих місць», а в іншому фактично суперечить собі, зазначаючи, що «та модель, яка прописана в новому законі, для Одеського порту не нова, вона діє у нас упродовж багатьох років. Стивідорні компанії успішно працюють, і їх співробітники задоволені роботою». У зв'язку з цим необхідно зазначити, що свобода підприємницької діяльності в морських портах існує з деякими обмеженнями і до прийняття Закону про морські порти (наприклад: ст. 73 КТМ). Що ж до питання про збереження робочих місць, то не можна не помітити, що Законом про морські порти передбачається реорганізація державних портів-підприємств і скорочення обсягу майна, яке знаходиться на їх балансі (а відповідно і кількості працівників, необхідних для обслуговування майна конкретного портового комплексу), з метою подальшої приватизації майна за відсутності яких-небудь гарантій для найманих працівників. У разі ж приватизації цілісних майнових комплексів підприємств, приватизаційні угоди, відповідно до ч.2 ст. 27 Закону «Про приватизацію державного майна» повинні містити, зокрема, забезпеченні соціальних гарантій працівниками відповідно до вимог трудового законодавства, але тільки на певний термін (за загальним правилом - не більше п'яти років)[47]. Крім того, не можна не визнавати, що в приватному секторі економіки контроль з боку державних органів за дотриманням законодавства про працю є

[46] Висновок Головного експертного управління на проект Закону України «Про морські порти України» 10.02.2012 // http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc34?id=&pf3511=42340&pf35401=213674

[47] Про приватизацію Державного майна : Закон України № 2163 - XII від 4 березня 1992 р. // Відомості Верховної Заради України - 1992 р. - № 24 - Ст. 348.

гіршим, ніж в державному і комунальному секторах економіки. Отже проблемні аспекти загрози втрати робочих місць під час можливої приватизації у галузі морегосподарського комплексу, потребують зважених та системних підходів.

Негатив від переходу певної сфери послуг з державного сектора економіки в приватний, який в майбутньому відіб'ється і на кількості робочих місць, можна простежити на «свіжому» прикладі з приватизацією компанії «Укртелеком».

Так, Фонд державного майна України 11 березня 2011 р. підписав договір купівлі-продажу державного пакету акцій(92%) телекомунікаційної компанії «Укртелеком» з компанією «ЕСУ» - дочірнім підприємством, підконтрольним EPIC кіпрською компанією Epic Telecom Invest Lt. У свою чергу вже в 1 кварталі 2012 р., штат телекомунікаційної компанії «Укртелеком» з початку року(за 1 квартал 2012 р.) зменшився майже на 1,5 осіб. Крім того, новий власник «Укртелекому» - австрійська EPIC заявила, що «має намір відмовитися від дешевого сільського зв'язку, припинивши її субсидувань у зв'язку з неприбутковістю. «Приватна компанія не повинна нести витрати на соціальні питання», - заявив тоді керівний партнер EPIC Пітер Гольдшейдер».[48]

Що стосується інших проблем і недоліків Закону України «Про морські порти в Україні», то, наприклад, Ю.З. Драпайло вказує на недоліки у визначенні правового статусу морського порту[49], проблеми правової природи зводу звичаїв морського порту[50] помилки в завершальних положеннях Закону, які вносять зміни до інших законів[51].

---

[48] «Укртелеком» звільнив 1,5 тис. працівників [текст] //[Електроний ресурс]. Режим доступу: http://zaxid.net/home/showSingleNews.do?ukrtelekom zvilniv 15 tis pratsivnikiv&objectId=1254795.

[49] Драпайло, Ю. З. Правовий статус морського порту(порівняльна характеристика) / Ю. З. Драпайло // Роль публічної власності в забезпеченні соціально-економічного розвитку України : матеріали Междунар. науч.-практ. конф. (м. Донецьк, 18 вересня 2012 р.) / НАН України, Ін-т економіко-правових досліджень : редкол.: Мамутов В.К. (науч. ред. та ін.). - Донецьк: південний Схід, 2012. - С. 98-102.

[50] Драпайло, Ю. З. Правова природа Зводу звичаїв морського порту / Ю. З. Драпайло // Актуальні проблеми держави і права. - 2012. - Вип. 64. - С. 514-519.

[51] Драпайло, Ю. З. Господарська компетенція начальника морського порту / Ю. З. Драпайло // Митна справа(Митний комплект) : Митні правила. - 2012. - № 3. - С. 125-130.

В цілому необхідно відмітити, що доцільність, але слабка ефективність Закону про морські порти стала відчутно вже протягом року після набуття його чинності. Це призвело до нових законодавчих ініціатив щодо його оновлення.

Зокрема, у пояснювальній записці до законопроекту 4431 від 13.03.2014 було зазначено на наступні проблеми Закону про морські порти: «На жаль, схема поділу державного майна, повноважень та функцій між Адміністрацією морських портів України та державними підприємствами виявилась недосконалою та значно варіюється в різних портах. При цьому у такому розподілі спостерігається значний дисбаланс, при якому більшість боргів та зобов'язань зосереджуються у державного підприємства, а більшість активів – у Адміністрації морських портів України. Також значний негатив створює дублювання всіх функцій філій Адміністрації морських портів України і державних портових операторів, оскільки в кожному порту створюється дві диспетчерські, два юридичні відділи, два відділи бухгалтерського обліку, дві технічні служби тощо»… «тенденція роботи підприємств галузі морського транспорту свідчить про не ефективність проведеної реформи портової галузі».

Запропонованими змінами до Закону України «Про морські порти України» пропонується ліквідація Державного підприємства «Адміністрація морських портів України» та повернення з балансу зазначеного підприємства на баланси державних підприємств - державних портових операторів, що реорганізовані відповідно до розпорядження Кабінету Міністрів України від 4 березня 2013р. №133-р «Про погодження пропозиції щодо реорганізації державних підприємств морського транспорту», стратегічних об'єктів портової інфраструктури, іншого майна, прав та обов'язків стосовно них за розподільчими балансами складеними станом на 13.06.2013р., відповідно до наказу Міністерства інфраструктури України від 19.03.2013 № 163 «Про заходи щодо реорганізації державних

підприємств морського транспорту та утворення державного підприємства «Адміністрація морських портів України»[52].

В якості ще одного спеціального закону у сфері морегосподарського комплексу, який регулює рибну господарську діяльність і стосунки в рибному господарстві, можна виділити відносно новий Закон України «Про рибне господарство, промислове рибальство і охорону водних біоресурсів» №3677 - VI від 8 липня 2011 р. Вказаний нормативно-правовий акт, зокрема, дає визначення рибного господарства як окремій галузі економіки(господарського комплексу), регулює стосунки в цій сфері, встановлює правовий статус морського рибного порту.

У сфері суднобудування і судноремонту можна назвати Закон «Про заходи по державній підтримці суднобудівельної промисловості в Україні», який був прийнятий 19 листопада 1999 р., і на сьогодні більшість його положень були виключені. Е.С. Письмова висловлює думку, що вказаний закон «необхідно ухвалити в новій редакції»[53].

Ще одним законом, який безпосередньо торкається морегосподарського комплексу і одеського регіону являється Закон України «Про спеціальну(вільною) економічну зону »Порто-франко« на території Одеського морського торгового порту» №1607, - III від 23 березня 2000 р., який, на жаль, поки залишається «на папері» у зв'язку з відміною податкових пільг у рамках діяльності вільних економічних зон.

У сфері портового господарства діє також значна кількість підзаконних актів, які конкретизують регулювання правових стосунків у вказаній сфері.

Серед Декретів КМУ, можна виділити Декрет КМУ №33-93 від 8 квітня 1993 р. «Про порядок вилучення і реалізації вантажів, які

[52] Проект Закону України «Про внесення змін до закону України «Про морські порти України» (щодо забезпечення безперешкодного розвитку морських портів) № 4431 від 13.03.2014 // http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?id=&pf3511=50217

[53] Пісьменна, К. С. Питання модернізації джерел господарсько-правового регулювання функціонування суднобудівної промисловості в Україні / К. С. Пісьменна // Підприємництво, господарство і право. - 2010. - № 1. - С. 71.

знаходяться в морських торгових портах і на припортових залізничних станціях понад встановлені терміни».

Підзаконними нормативно-правовими актами, які регулюють діяльність і стосунки у сфері морегосподарського комплексу, є також укази Президента України.

Серед таких указів можна виділити:

- Указ Президента України «Про Положення про Державну інспекцію України по безпеці на морському і річковому транспорті» №447/2011 від 8 квітня 2011 р.;
- Указ Президента України «Про посвідчення особи моряка» №194/93 від 5 червня 1993 р. і деякі інші.

Постанови КМУ України, які регулюють відповідні відносини:

■ у сфері морського транспорту і морських транспортних відносин:

- Постанова КМУ «Про удосконалення технічного, класифікаційного і судноплавного нагляду на морському і річковому транспорті» №814 від 8 червня 1998 р.;
- Постанова КМУ «Деякі питання надання Державною інспекцією по безпеці на наземному транспорті, Державною інспекцією по безпеці на морському і річковому транспорті, Державним агентством по туризму і курортами і капітанами морських торговельних портів платних адміністративних послуг» №929 від 9 червня 2011 р.;
- Постанова КМУ «Про затвердження такс для числення розміру відшкодування збитків, заподіяних в результаті забруднення з суден, кораблів і інших плавальних засобів територіальних і внутрішніх морських вод України» від №484 від 3 липня 1995 р.;
- Постанова КМУ «Про затвердження Положення про Державну систему управління безпекою судноплавства» №1137 від 7 жовтня 2009 р. і деякі інші.

■ у сфері портового господарства:

- Постанова КМУ «Про затвердження Порядку переміщення товарів в пунктах пропуску через державний кордон, які розташовані

на території морських портів України, під час контейнерних перевезень в прямому змішаному повідомленні №320 від 2 квітня 2009 р.;

- Постанова КМУ «Про деякі питання заходження іноземних невоєнних суден в річкові порти України» №155 від 29 лютого 2012 р.;
- Постанова КМУ «Про портові збори» № 1544 від 12 жовтня 2000 р.;
- Постанова КМУ «Про реалізацію вантажів, які знаходяться в морських торгових портах і на припортових залізничних станціях понад встановлені терміни» №536 від 16 травня 1999 р. і деякі інші.

■ у сфері суднобудування і судноремонту :

- Постанова КМУ «Про затвердження Порядку цільового використання коштів, отриманих підприємством суднобудівельної промисловості у вигляді авансових платежів і попередньої оплати від замовників морських і річкових суден» №648 від 27 липня 2005 р.;
- Постанова КМУ «Про затвердження переліку суднобудівельних підприємств, для яких вводяться заходи державної підтримки суднобудівельної промисловості №1256 від 21 грудня 2005 р.;
- Постанова КМУ «Про заходи державної підтримки суднобудівельної промисловості» №1471 від 21 вересня 1998 р. і деякі інші;

■ у сфері рибного господарства:

- Постанова КМУ «Про перелік промислових ділянок рибогосподарських водних об'єктів(їх частин) » №552 від 22 травня 1996 р.;
- Постанова КМУ «Про технічний нагляд за судами рибного господарства України, які не підлягають нагляду класифікаційного суспільства» №1583 від 27 серпня 1999 р.;
- Постанова КМУ «Про затвердження Порядку і умов використання рибних і інших водних живих ресурсів виняткової(морський) економічної зони України №1490 від 13 серпня 1999 р.;

- Постанова КМУ «Про затвердження Тимчасового порядку ведення рибного господарства і здійснення рибальства» №1192 від 28 вересня 1996 р. і деякі інші.

Серед актів Кабінету Міністрів України не можна не відмітити також Розпорядження Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 р. № 548-р, яким була затверджена Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року.

Водночас, слід обмовитися, що затвердження вказаної стратегії, так само як і попередньої Стратегії розвитку морських портів України на період до 2015 р., затвердженої розпорядженням №1051-р від 16 липня 2008 р., які фактично є нормативно-правовими актами, не повною мірою відповідали положенням ч.2 і ч.3 ст. 50 чинного тоді Закону України «Про Кабінет Міністрів України», так само як і положенням ст. 49 чинного сьогодні Закону України «Про Кабінет Міністрів України». Адже ці положення передбачають, що акти КМУ нормативного характеру видаються у формі постанов, і, у свою чергу, акти КМУ по організаційно-розпорядчих і іншим поточним питанням видаються у формі розпоряджень КМУ. Мабуть відповідну невідповідність форми цього акту приписам закону можна пояснити тим, що вказана Стратегія багато в чому виявляється такою, що не реалізовується, про що ще буде сказано в цій монографії.

І.П. Поповська справедливо відмічає, що планування є найважливішою підсистемою державного регулювання економіки, що «дозволяє координувати розвиток господарських процесів для досягнення позитивних економічних результатів»[54]. При цьому, «відсутність цілісно сформованої системи державного планування господарської діяльності на сьогодні виступає одним з важливих негативних чинників, якій знижує інвестиційний потенціал України»[55]. Думається, що якісне і науково обґрунтоване планування

[54] Поповська, І. П. Правові основи програмного регулювання господарської діяльності в Україні: автореф. дис. канд. юрид. наук: 12.00.04 / І. П. Поповська ; Одес. нац. юрид. акад. — О., 2010. — с. 8.

[55] Устименко В., Джабраїлов Р. Правові проблеми планування господарської діяльності в Україні // Юридичний журнал. - № 4. - 2010. // [Електронний ресурс]. Режим доступу: http://www.justinian.com.ua/article.php?id=3480.

у сфері морегосподарського комплексу відіграватиме важливу роль в розвитку цієї галузі економіки і підвищенні її інвестиційної привабливості.

Основним актом у сфері планування морегосподарського комплексу слід визнавати Морську доктрину України до 2035 р., згадану вище.

Ст. 7 Закону про морські порти передбачено прийняття Стратегії розвитку морських портів на 25 років, яка включатиме короткострокові(на п'ять років), середньострокові(на 10 років) і довгострокові(на 25 років) плани розвитку.

Як зазначалося, 11 липня 2013 р. було затверджено Стратегію розвитку морських портів України на період до 2038 р. Але проблеми із виконанням попередньої Стратегії доказують, що В той же час, законодавцеві слід не лише прийняти відповідну стратегію, але і закріпити, з одного боку, санкції для відповідальних осіб і суб'єктів, для яких виконання стратегії(і актів, які прийматимуться на її основі) є обов'язковим, а з іншою, - економічні заохочення для осіб і суб'єктів, які будуть належним чином виконати стратегію(і похідні від неї акти). Вказані заходи сприятимуть виконанню Стратегії.

Підзаконні нормативно-правові акти уповноважені видавати також центральні орган виконавчої влади. Відповідно до Указу Президента України «Про систему центральних органів виконавчої влади» №1572/99 від 15 грудня 1999 р., в систему центральних органів виконавчої влади України входять міністерства, державні комітети(державні служби) і центральні органи виконавчої влади із спеціальним статусом[56].

Однією з найважливіших новітніх постанов Кабінету Міністрів в цій сфері треба рахувати Постанову №1055 від 15 жовтня 2012 р. «Деякі питання надання в концесію об'єктів державної власності», відповідно до якої усі 18 морських портів України можуть бути передані в концесію.

[56] Про систему центральних органів виконавчої влади : Указ Президента №1572/99 від 15 грудня 1999 р. // Офіційний вісник України. - 1999. - № 50. - Ст. 8.

Серед підзаконних НПА, які видаються центральними органами виконавчої влади можна виділити:

■ у сфері морського транспорту і морських транспортних стосунків :

- Наказ Державного комітету України з питань регуляторної політики і підприємництва «Про затвердження ліцензійних умов здійснення господарської діяльності за поданням послуг перевезення пасажирів і вантажів річковим, морським транспортом» №11/50 від 30 січня 2002 р.;
- Наказ Державного комітету України з питань регуляторної політики і підприємництва «Про затвердження Порядку контролю за дотриманням Ліцензійних умов здійснення господарської діяльності за поданням послуг перевезення пасажирів і вантажів річковим, морським транспортом №131/975 від 15 грудня 2003 р.;
- Наказ Міністерства транспорту і зв'язку України «Про затвердження Правил оформлення перевізних документів на перевезення морським транспортом» №1098 від 13 грудня 2004 р.;
- Наказ Міністерства транспорту України «Про затвердження Переліку товарів, які реалізуються з розносок і ручних візків, і видів послуг в салонах на залізничного, морський, річковий і повітряний транспорт, які надаються без застосування реєстраторів розрахункових операцій із застосуванням розрахункових книжок і книг обліку розрахункових операцій №105 від 18 лютого 2004 р.;
- Наказ Міністерства Транспорту України «Про затвердження Порядку укладення договорів страхування морських суден, які знаходяться в державній власності і передаються власниками суден у фрахт, оренду, лізинг» №260 від 17 травня 1999 р.;

■ у сфері портового господарства:

- Наказ Міністерства транспорту України «Про затвердження Зборів і плат за послуги, які надаються судам в морських торгових портах України» №214 від 27 червня 1996 р.;

- Наказ Міністерства транспорту України «Про затвердження Положення про капітана морського торгового порту України» №573 від 18 жовтня 2000 р.;
- Наказ Міністерства транспорту України «Про затвердження Інструкції про порядок видачі, зберігання і знищення посвідчення особи моряка і Переліку морських, річкових портів України, капітани яких мають право видавати посвідчення особи моряка» №322 від 27 вересня 1993 р.;
- Наказ Міністерства транспорту України «Про затвердження Положення про капітана морського торгового порту України» №573 від 18 жовтня 2000 р.;
- Наказ Міністерства транспорту України «Про затвердження Положення про державну морську лоцманську службу» №498 від 11 вересня 2000 р.;
- Наказ Міністерства Транспорту України «Про затвердження Положення про Інспекцію Державного портового нагляду морського торгового порту України» №574 від 18 жовтня 2000 р.

■ у сфері рибного господарства:

- Наказ Державного комітету рибного господарства України «Про затвердження Положення про капітана морського рибного порту» №130 від 24 вересня 1998 р.;
- Наказ Міністерства аграрної політики України «Про затвердження Порядку оформлення приходу з рейсу і виходу в рейс суден флоту рибної промисловості капітанами морських рибних портів України» №14 від 21 січня 2006 р.;
- Наказ Державного комітету рибного господарства України «Про затвердження Положення про безпечне укомплектовування екіпажами морських суден рибного господарства» №68 від 5 травня 1999 р.

Вже сам об'єм спеціальних законодавчих актів, у тому числі підзаконних, таких, що забезпечують функціонування морегосподарського комплексу в Україні, переконує, що ця область економічних стосунків потребує системного правового регулювання,

що дозволяє усунути можливі протиріччя. Причому, природа таких актів іноді є досить складною.

У сфері морегосподарського комплексу, зокрема, в портовій галузі, діють специфічні акти - обов'язкові постанови по порту, відносно яких виникає питання про їх правову природу. Як було обгрунтовано Ю.З. Драпайло, Звід звичаїв морського порту слід відносити саме до актів законодавства, а не джерел звичайного права[57]. Вказані акти діють на території морського торгового порту і поширюються не лише на судновласників, але і на суб'єктів господарювання, які здійснюють господарську діяльність на території порту.

Тут можна звернути увагу на рішення АМКУ, які торкаються здійснення господарської діяльності у сфері морегосподарського комплексу, зокрема, і морських портів.

Зокрема, Антимонопольний комітет України розглянув заяву товариства з обмеженою відповідальністю «Сільськогосподарське підприємство «Нібулон» (м. Миколаїв) про наявність ознак порушення законодавства про захист економічної конкуренції в діях державного підприємства «Миколаївський морський торговий порт» (далі – ДП «НМТП») і Мінтрансзв'язку, які обмежили заявникові можливість вільно конкурувати з іншими суб'єктами господарювання (у тому числі, із ДП «НМТП») на ринку перевалки зернових вантажів для перевезення морським транспортом, зокрема, шляхом створення необґрунтованих перешкод у виконанні ТОВ «СП «Нібулон» днопоглиблювальних робіт в межах орендованих земельних ділянок річкового транспорту, наданих заявникові в оренду для облаштування та подальшого функціонування водних підходів і операційної акваторії до зерноперевалочного терміналу, який знаходиться у власності ТОВ «СП «Нібулон» і розташований поза межа ДП «НМТП».

У своєму рішенні АМКУ визнав, що дії Міністерства транспорту і зв'язку України, які полягають у відмові в наданні товариству з

[57] Драпайло, Ю. З. Правова природа Зводу звичаїв морського порту / Ю. З. Драпайло // Актуальні проблеми держави і права. 2012. Вип. 64. - С. 514-519.

обмеженою відповідальністю «СП «Нібулон» узгодження на проведення днопоглиблювальних робіт в межах орендованих ТОВ «СП «Нібулон» земельних ділянок відповідно до робочого проекту, є порушенням, передбаченим пунктом 3 ст. 50 і ч. 1 ст. 15 Закону України «Про захист економічної конкуренції», у вигляді антиконкурентних дій органу влади, які можуть привести до обмеження конкуренції на загальнодержавному ринку перевалки зернових вантажів на вантажні судна[58].

Судова практика Вищого господарського суду України (ВГСУ) формує значний обсяг правових положень щодо функціонування морегосподарського комплексу. Наприклад, у сфері захисту економічної конкуренції Минтрасзв'язку звернулося до господарського суду м. Києва з позовом про визнання недійсним рішення АМКУ від 05.03.2010 №68-р по справі №36-26.13/189-09 «Про порушення законодавства про захист економічної конкуренції». Рішенням господарського суду м. Києва від 19 липня 2010 р., залишеним без змін постановою Київського апеляційного господарського суду від 18 жовтня 2010 р., в задоволенні позову було відмовлено. Постановою Вищого господарського суду №21/76 від 18 січня 2011 р., а касаційні скарги Міністерства транспорту і зв'язку України і державного підприємства «Миколаївський морський торговий порт» - без задоволення. При цьому, серед іншого було витлумачено окремі норми законодавства. Так, зазначено, що «юридична форма рішення центрального органу виконавчої влади у галузі транспорту про погодження проведення днопоглиблювальних робіт, що надаються відповідно до статті 12 Кодексу торгівельного мореплавства, не визначена. За таких обставин рішення Міністерства про погодження (відмову в наданні погодження) відповідає визначенню документа дозвільного характеру, даному в абзаці третьому частини першої статті 1 Закону України "Про дозвільну систему у сфері господарської діяльності", а отже може бути оформлено дозволом, висновком, рішенням,

[58] Рішення Антимонопольного комітету України N 69-р від 05.03.2010 р. //[Електроний ресурс]. Режим доступу: http://document.ua/pro-porushennja-zakonodavstva-pro-zahist-ekonomichnoyi-konku-doc19045.html.

погодженням, свідоцтвом, іншим документом, у тому числі листом». крім того було визнано правильним висновок судових інстанцій про те, що «виконання будівельних днопоглиблювальних робіт поза межами акваторії портів не підпадає під дію ст. 75 Кодексу торгівельного мореплавства України і не належить до функцій морських портів щодо забезпечення безпеки судноплавства»; а також те, що відповідно до частини першої статті 86 Водного кодексу України «на земельних ділянках дна річок, озер, водосховищ, морів та інших водних об'єктів можуть проводитися роботи, пов'язані з будівництвом гідротехнічних споруд, поглибленням дна для судноплавства, видобуванням корисних копалин (крім піску, гальки і гравію в руслах малих та гірських річок), прокладанням кабелів, трубопроводів, інших комунікацій, а також бурові та геологорозвідувальні роботи» [59].

Навіть низка рішень Верховного Суду України торкаються сьогодні морегосподарського комплексу. І хоча питання про те, чи слід відносити подібні рішення до прецедентів або ні, викликає масу дискусій, значущість цих рішень не можна применшувати. Наявність норми в процесуальних кодексах, згідно з якої суди зобов'язані привести свою практику у відповідність з рішеннями Верховного суду України, дозволяє посилатися на останні при розгляді справ в судах першої, апеляційної і касаційної інстанцій[60].

Деякі висновки Верховного суду України торкаються безпосередньо стосунків і діяльності у сфері морегосподарського комплексу. Так, наприклад, в Постанові у адміністративній справі №21-453а11 від 27 лютого 2012 р. за позовом Державного підприємства «Маріупольський морський торговий порт» (Маріупольскиий МТП) до Державної інспекції з контролю за цінами в Донецькій області про визнання протиправним рішення, Верховний суд України дійшов висновку, що «Зборами і платами за

[59] Постанова Вищого господарського суду України №21/76 від 18.01.2011 р. //[Електроний ресурс]. Режим доступу: http://document.ua/pro-viznannja-nediisnim-rishennja-amk-vid-05.03.2010-n-69-r-doc46085.html.
[60] Драпайло, Ю. З. Процес без тяганини / Ю. З. Драпайло // Закон і бізнес. - № 39(1078) (29 вересня - 5 жовтня 2012 року).

послуги, які надаються судам закордонного плавання в морських портах України», затвердженими Наказом Міністерства транспорту Українською РСР № 214 від 27 червня 1996 ., «не затверджений вичерпний перелік послуга, який надається суд, і плата, який сплачується за вони в морський торговий порт Україна». Відповідно до пункту 62 «Зборів і плат при наданні власникам суден інших послуг», не передбачених цими «Зборами і платами», застосовуються вільні ціни відповідно до законодавства. Виходячи з наведеного, плата за послуги з оформлення приходу суден в порт і виходу суден з порту є послугою, яка надається за вільними цінами«[61].

Крім того, ряд рішень вищих спеціалізованих судів та ВСУ є загальним для багатьох галузей економіки і сфер відносин, а тому повинні застосовуватися й у сфері функціонування морегосподарського комплексу.

Передусім, йдеться про судові рішення у сфері закріплення права власності, виконання договірних зобов'язань, стягнення боргів і застосування заходів відповідальності.

Таким чином, судова практика, поряд із нормативно-правовими актами виступає сьогодні широким джерелом формування правового базису функціонування морегосподарського комплексу.

Обговорення проблем джерел правового регулювання у сфері функціонування морегосподарського комплексу був би неповним, якщо б не було розкрито питання про правову природу відповідного регулювання. Тобто важливо з'ясувати, норми якої галузі утворюють стрижень правового впливу на ці відносини, здійснюють організуючу та упорядковуючи дію щодо суб'єктів господарювання портової галузі та їх поведінки.

Сама складність відносин, що стають предметом правого регулювання у морегосподарському комплексі, поєднання майново-господарських, організаційно-господарських відносин, елементів

[61] Постанова Верховного Суду України по адміністративній справі №21-453а11 від 27 лютого 2012 р. // [Електронний ресурс]. Режим доступу: http://www.scourt.gov.ua/clients/vs.nsf/ 81b1cba59140111fc 2256bf7004f9cd3 /b829e7e8b7bd823fc22579ed00470d6d?OpenDocument.

виробничого, управлінського, корпоративного, інформаційного, інвестиційного та фінансового порядку, інші чинники багаторівневого порядку обумовлюють необхідність комплексних підходів до впорядкування відповідних відносин.

Саме таку комплексність пропонують господарсько-правові засоби вирішення соціально-економічних проблем, в основі яких не лише поєднання приватно-правового та публічно-правового регулювання, але, насамперед, закладена згідно з преамбулою та ст. 5 Господарського кодексу України модель суспільного господарського порядку. Саме «на основі оптимального поєднання ринкового саморегулювання економічних відносин суб'єктів господарювання та державного регулювання макроекономічних процесів» виникає можливість узгодити потреби суб'єктів морегосподарського комплексу щодо захисту права власності, свободи підприємництва, різноманітності форм господарювання та захисту економічної конкуренції, з одного боку, та державного впливу на ці відносини у відповідності до національної економіко-правової політики, з іншого.

Сприяє цьому і надзвичайна наближеність інститутів господарського права до інститутів морського торгівельного права. По суті, правові норми цих галузей права становлять нерозривне правове утворення.

Зокрема, у літературі досить давно доведено, що виникнення торгового (комерційного) права, яке згодом перетворилося на господарське, відбувалося одночасно із виникненням морського торговельного права. Зокрема, Г.Ф. Шершеневич пов'язував перший етап виникнення торгового (комерційного) права із тим, що у XI – XIV ст. в Італії, яка стала центром середземноморської торгівлі і відносно спокійним місцем в контексті зовнішніх посягань, бурхливо розвинулися приморські міста[62]. А виникнення перших збірок рішень окремих гільдій (корпорацій) – писаних зведень торгових звичаїв – було нерозривно пов'язане із розвитком

[62] Шершеневич Г.Ф. Курс торгового права: (По изд. 1908–1912 г). — Т. 1. — М., 2003. — С. 54–71.

морської торгівлі. Перша з відомих таких збірок – пізанський Ordo maris, складений у XII ст. Найбільше поширення в той час набула також збірка морського права Consulato del mare (морський судебник). Це було невпорядкованим поєднанням звичаїв, викладених в 297 розділах. Згодом, у 1673 р. задовго до кодифікації цивільного законодавства у Франції приймається перший комерційний кодекс (Ordonnance de Commerce), а у 1681 р. – Ordonnance de la marine, який увібрав в себе морське право і виступив своєрідним доповненням до першого кодексу. В основу Ordonnance de la marine лягли доповнені новими зведеннями звичаїв збірки Consulato del mare, Rôles d'Oléron та інші.

Цей зв'язок було нарешті відображено в епохальному Французькому комерційному кодексі (далі – ФКК), який був прийнятий у 1807 р., а з 1808 р. вступив в дію. Книга друга ФКК передбачала саме правила стосовно морської торгівлі. Аналогічним чином Німецьке торгове уложення, яке було прийняте в 1897 р. і з 1900 р. набуло чинності, передбачило у 4 книзі «морське право».

І хоча сучасне законодавство держав світу стосовно господарського та морського торгівельного права використовує зазвичай відокремлені законодавчі акти, це не усуває зв'язок між їх нормами права, адже для системи права другорядним є питання обсягу та різновидів законодавчого закріплення відповідних норм права.

Вже сама назва основного акту у сфері морських перевезень вантажів – Кодекс торговельного мореплавства – вказує на тісний зв'язок із торговельними відносинами, які визнаються згідно з положеннями ГК України предметом його регулювання.

У сфері морегосподарського комплексу, до того ж, існує велика кількість суто господарських правовідносин, які відокремлюються від морського перевезення вантажів специфічним суб'єктно-об'єктним складом та змістом, але тісно

пов'язані з ним та існують у межах загального господарського механізму, що діє у державі.

Йдеться, про організацію діяльності навантажувально-розвантажувальних комплексів та портів, обслуговування портового господарства, експедиторські та агентські послуги, консигнаційні послуги, сюрвейєрські послуги, послуги зі знезараження вантажів та інших підготовчих до морського перевезення робіт, договори щодо використання під'їзних колій, оренди та іншого договірного опосередкування використання портового майна, будівництво та ремонт суден, організація транзитних та інших перевезень, у тому числі інтермодального характеру, зберігання вантажів та їх сертифікації, страхування та брокерських послуг тощо.

Саме тому, розгляд питань функціонування морегосподарського комплексу із позиції морського права, що нерідко уособлюється у систему міжнародного економічного права, у відриві від реально існуючих господарських правовідносин завідомо обрікає наукові дослідження на схоластичність та виняткову непрактичність. Так само як неможливо відірвати морегосподарський комплекс від економіки держави, так само не можна відривати норми, що регулюють відносини у сфері функціонування морського торговельного флоту, від механізмів господарського права, що має на меті узгодити інтереси держави і бізнесу, використати правові засоби для побудови ефективної економіки та соціально-економічного розвитку сучасної України.

У цьому контексті гострою необхідністю постає питання про галузеву виокремленість норм права, присвячених функціонування та розвитку морегосподарського комплексу, зокрема із погляду виникнення портового права як підгалузі господарського права.

Необхідність побудови в Україні конкурентоздатної економіки вимагає розвитку усього розмаїття наявної транспортної інфраструктури, потенціал якої обумовлюється місцем України в

системі міжнародних транспортних відносин. Правові механізми та стимулятори у цьому сенсі відіграють найважливішу організаційну роль, адже саме право дозволяє надати системі економічних відносин у цій сфері стабільності та передбачуваності, закласти елементи порядку та уніфікувати відповідну поведінку учасників транспортно-господарських відносин із вимогами міжнародного економічного порядку та міжнародних устремлінь держави.

Морські, річкові та інші порти, що входять до складу єдиної транспортної системи України, займають важливе місце у національній економіці, оскільки виступають транспортними вузлами, що забезпечують взаємодію морського та інших видів транспорту. Функціонування морських портів, як і сфери торговельного мореплавства, обумовлює виникнення різноманітних специфічних горизонтальних та вертикальних господарських правовідносин, які існують як між суб'єктами господарювання, так і між іншими учасниками господарських правовідносин – споживачами, органами державної влади та місцевого господарювання, наділеними організаційно-господарськими повноваженнями тощо. Аналогічна специфічна група відносин виникає у сфері господарських операцій річкових, рибних та інших портів. Це, так би мовити, вузлові транспортні правовідносини господарського типу, які мають інтегративні та рушійні функції, поєднуючи транспортні потоки у певному напрямі, надаючи цим потокам визначеності та єдності.

Водночас, до теперішнього часу поєднання цих правовідносин господарсько-правового типу не було ув'язано ані в доктрині права, ані у навчальних дисциплінах із усталеною скупістю нормативно-правового матеріалу галузевого чи підгалузевого типу. Це заважало комплексно та системно досліджувати правовий матеріал, присвячений господарській діяльності у морських портах, формувати пропозиції щодо його вдосконалення у напряму

формування стимулюючого впливу на розвиток відповідних економічних відносин.

Ця прогалина у галузевій правовій науці рішуче подолана завдяки дослідженням на кафедрі господарського права і процесу Національного університету «Одеська юридична академія», зокрема у результаті виконання дисертаційного дослідження Ю.З.Драпайла, який запропонував виокремлювати портове право як підгалузь господарського права, розуміючи під ним сукупність правових норм, що мають своїм предметом специфічну цілісну групу господарських відносин, спрямованих на забезпечення обслуговування суден, пасажирів та вантажів у портах, ґрунтуються на спеціальному законодавстві та специфічних джерелах, можуть бути об'єднані у систему, яка складається з загальної та спеціальної частин, ґрунтуються на своєрідному категорійному апараті, принципах та інших системоутворюючих елементах[63].

Таке виокремлення стає особливо цінним в умовах набуття чинності Законом України «Про морські порти України» та робить необхідним вирішення низку науково-прикладних завдань узагальнення знань у системному зв'язку із нормами Господарського кодексу України, Кодексу торговельного мореплавства України та іншими законодавчими актами.

У цьому контексті варто загалом поглянути на проблему підгалузевої диференціації права, зокрема господарського, здатного розвинути не лише теоретичні розділи цієї галузі, але й практичні й навчальні її складові.

У теорії сучасного права досить важко віднайти ґрунтовні обґрунтування із приводу того, що взагалі є підгалуззю права. Наводяться скоріше приклади щодо відповідних підгалузей, аніж відповідні критерії, здебільшого дослідники зупиняються на інститутах та тубінститутах, аніж на підгалузях. Іноді амбіції

[63] Драпайло Ю.З. Правове регулювання господарських відносин у морських портах. – Автореф. дис…канд. юрид. наук за спеціальністю 12.00.04 – господарське право; господарсько-процесуальне право. – Національний університет «Одеська юридична академія», Одеса, 2013. –С. 12.

наукового пошуку призводять до обґрунтування цілих галузей, як-от банківського, корпоративного, страхового права тощо. Разом із тим, остання диференціація галузевого типу не дає можливості співвіднести нормативно-правовий матеріал загального та спеціального порядку. Але саме принци співвідношення загальних та спеціальних законів дозволяють найбільш успішно та визначено вирішувати питання конкуренції нормативно-правових актів, особливо у сфері господарювання, де кількість таких актів є надзвичайно великою, такою, що ускладнює правозастосування. У результаті галузевої, замість підгалузевої диференціації правових положень у сфері господарювання відбувається розрив методологічних засад розвитку галузей права та практичних аспектів правового регулювання окремих видів господарської діяльності. Такий підхід є невірним, сприяючим роз'єднанню правових знань, а не їх поєднанню, концентрації та системного використання на благо розвитку правової системи.

Саме тому виділення портового права як підгалузі господарського права варто усіляко підтримати та розвинути, у тому числі із обґрунтуванням критеріїв підгалузевої диференціації господарського права як от: обґрунтування специфічного характеру господарської діяльності у портах на підставі виявлення своєрідності економічної галузі портового господарства, окреслення специфічного кола законодавство, специфічних суб'єктів портового господарства, принципів та інших системо утворюючих елементів у цій сфері.

Підгалузева диференціація у цьому плані дозволяє не «вигадувати» якісь нові методи правового регулювання відповідних відносин, а застосовувати притаманні загалом господарському праву методи, пояснюючи особливість дії цих методів у конкретно-спеціальній сфері портових відносин.

Саме тому слід підтримати науковий напрям на обґрунтування підгалузевого характеру портового права. Зокрема, із погляду виокремлення особливої структури господарських правовідносин у

морських портах, специфічного складу суб'єктів цих правовідносин, майнових об'єктів та фактичних дій (господарських операцій), що є об'єктами господарських правовідносин у морських портах, розкриття особливого обсягу та характеру державного регулювання господарської діяльності у цій сфері, обґрунтування самостійності портової галузі як окремої галузі національної економіки, дослідження особливості правового регулювання господарських відносин щодо здійснення стивідорної та агентської діяльності у морських портах тощо.

Обґрунтувати підгалузевий господарсько-правовий характер портового права дозволяє, передусім, іноземний досвід правового регулювання господарських відносин у морських портах. Зокрема, досвід Франції, Болгарії, Швеції, США, Російської Федерації, Естонії, Казахстану, Грузії, Азербайджану тощо підтверджує наявність усталеного нормативно-правового масиву, присвяченого утворенню ефективного інвестиційно-господарського середовища у портовому господарстві.

Серед важливих чинників підгалузевої диференціації є своєрідність джерел правового регулювання специфічної групи господарських відносин, про що говорилося вище. Зокрема, у портовому праві звертає на себе увагу звід звичаїв морського порту. Не випадково, наприклад, О.А. Беляневич довела, що Звід звичаїв морського порту, не дивлячись на назву, за своєю правовою природою не є правовим звичаєм, проте є нормативно-правовим актом локального характеру[64]. У контексті виокремлення портового права цю думку підтримали й інші автори[65].

Надважливим є те, що підгалузева диференціація дозволяє піддати науково-обґрунтованому виокремленню засоби та форми державного впливу – не лише суто юридичного, але й іншого порядку – у системі загальної економічної політики держави. У

[64] Беляневич О. А. Господарське договірне право України (теоретичні аспекти) / О. А. Беляневич. – К. : Юрінком Інтер, 2006. – С. 238-239.
[65] Драпайло Ю. З. Правова природа Зводу звичаїв морського порту / Ю. З. Драпайло // Актуальні проблеми держави і права : зб. наук. праць. – О. : Юрид. л-ра, 2012. – Вип. 63. – С. 514-519

цьому контексті, зокрема, державна політика у портовій галузі не відривається від інших заходів впливу держави на економіку, а вимагає розгляду у системі цього впливу, єдності та розбіжності відповідних інструментів.

Нарешті, підгалузь господарського права має характеризуватися спеціальними інститутами, притаманними лише предмету цієї підгалузі. У цьому контексті Ю.З. Драпайло у роботі поглибився у дослідження правового регулювання господарських відносин щодо здійснення стивідорної та портово-агентської діяльності. Такий підхід дозволив, серед іншого, обґрунтувати цікаву думку про те, що морського агента, варто сприймати не лише з юридичної точки зору (той агент, що діє за договором морського агентування), але й з економічного погляду (такий агент може діяти як за договором морського агентування, так і за будь-яким іншим договором, який спрямований на задоволення інтересів принципала (наприклад, за договором комісії).

Підсумовуючи можна зробити висновок, що подальший розвиток господарського права надзвичайно корисно здійснювати саме у напрямі виокремлення специфічних підгалузей, що структуруватимуть цю галузь права у напрямі широкого врахування специфічних груп правовідносин, професійно орієнтованих, але не відірваних від єдності економіко-правового регулювання, здійснюваного у межах послідовного та системного правового відображення державної економічної політики.

Таким чином, правовий вплив на сферу функціонування морегосподарського комплексу утворює таку, що сьогодні досить динамічно розвивається, підгалузь господарського законодавства, яке схильне до відображення напрямів економічної політики української держави, а тому вимагає вивчення в контексті економічних реформ, що проводяться, міжнародної економічної інтеграції та інших соціально-економічних процесів.

1.4. Правове забезпечення використання державного майна у морегосподарському комплексі

Сьогодні морські порти, забезпечуючи переміщення пасажирів та вантажів, залишаються однією з найважливіших ланок національної транзитно-транспортної та виробничої інфраструктури. Як підкреслюється в Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 р., від ефективності функціонування морських портів, рівня їх технологічного та технічного оснащення, відповідності системи управління та розвитку інфраструктури сучасним міжнародним вимогам залежить конкурентоспроможність вітчизняного транспортного комплексу на світовому ринку[66].

Тривалий час розвитку портового господарства перешкоджала відсутність спеціального законодавчого акту, який би врегульовував питання діяльності морських портів. Норми Кодексу торговельного мореплавства України[67] і інших законодавчих актів в цій сфері не містять чітких положень відносно складу портового майна, меж територій морського порту, об'єму повноважень органів портової влади та ін. Відсутність такого регулювання провокувала численні спори і практичні проблеми в питаннях функціонування морських портів і правового режиму майна на їх території.

Серед проблем функціонування морських торговельних портів можна виділяли невідповідність рівня ефективності управління їх діяльністю сучасним міжнародним вимогам, попиту на портові послуги, обмеження можливостей портів вести самостійну господарську діяльність, відсутність коштів на модернізацію через не виважену позицію держави щодо вилучення коштів до бюджету без врахування потреб портів акумулювати фінансові резерви для

[66] Про схвалення Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 р. № 548-р // Офіційний вісник України. – 2013. - Стор. 45. – Ст. 2194.

[67] Кодекс торговельного мореплавства України // Відомості Верховної Заради України. - 1995. - № 47-52. - Ст. 349.

оновлення портової інфраструктури, складна бюрократична, неефективна робота з інвесторами, які повинні вирішувати більшість питань на рівні Міністерства інфраструктури та ін.

В такій ситуації необхідність рішучих, але економічно виважених кроків держави щодо реформування відносин була очевидною. Експерти стверджують, що останнім часом Україна втрачала транзитні вантажоперевезення на користь портів Росії, Румунії, Прибалтики та Грузії, які вже провели реформи у портовій сфері і сьогодні пропонують конкурентні портові тарифи та збори, що вдвічі-тричі нижчі за українські. Це значно посилює позиції як портів, так і місцевих експортерів[68]. Через відсутність гарантій для інвесторів українські порти позбавляються капіталовкладень. Так, за даними Асоціації «Укрпорт», за останні 5 років Україна втратила можливість залучити інвестиції в порти в розмірі більше 2 мільярдів доларів. Саме ця сума була вкладена в порти Констанца (Румунія), Новоросійськ (Росія), Поті (Грузія) і Бургас (Болгарія), в результаті вони позбавили Україну значної частини вантажопотоку[69]. Вказані проблеми покликаний вирішити Закон України «Про морські порти України» (далі – Закон про морські порти), який визначає правові, економічні, соціальні та організаційні основи діяльності в морських портах[70].

Аналіз останніх досліджень свідчить, що праці як вітчизняних, так і зарубіжних вчених, серед яких варто виділити П.Я. Бакланову, Б.В. Буркинського, Р.В. Вахненко, М. Дергаусова, О.М. Кібік, Ю.В. Коваленко, С.В. Крижановського, А. Ніцевича, І.М. Олефір, О.П. Подцерковного, Ю.В. Сергєєва та інших здебільшого присвячені питанням правового регулювання створення та функціонування морських портів. Проте комплексного дослідження

[68] Юрків В. Відкрити морські ворота держави [Електронний ресурс] / Віталій Юрків // Урядовий кур'єр. – 2012. - 18 травня. - Режим доступу до газети: http://www.ukurier.gov.ua/uk/articles/vidkriti-morski-vorota-derzhavi/p/

[69] Черніков А. Україна починає приватизацію морських портів [Електронний ресурс] / Андрій Черніков // Экономика. – 2011. – 24 ноября. - Режим доступу до газети: http://www.economica.com.ua /transport/article/2454696.html

[70] Про морські порти України: Закон України від 17.05.2012 року № 4344-VI [Електронний ресурс] / Верховна Рада України. - Режим доступу: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb_n/webproc4_1?pf3511=42340

потребує питання забезпечення механізму ефективного комерційного використання державного майна морськими портами.

Відповідно до ч. 6 ст. 1 Закону України «Про морські порти України», морський порт — це визначені межами територія та акваторія, обладнані для обслуговування суден і пасажирів, проведення вантажних, транспортних та експедиційних робіт, а також інших пов'язаних з цим видів господарської діяльності. В Стратегії розвитку морських портів на період до 2015 р. морський порт визначався як облаштований транспортний комплекс, розташований на відведених в установленому порядку державній адміністрації порту території та акваторії[71].

Як бачимо, наведені визначення концептуально відрізняються від положень ст. 73 КТМ України, відповідно до яких морський порт визнавався державним транспортним підприємством[72], та повністю змінюють застарілий підхід до визначення поняття «морський порт». Проте законодавець, відмовившись від визначення морського порту як юридичної особи, не врахував того, що морський порт за своєю суттю є певним майновим комплексом, який забезпечує надання відповідних послуг. Цим загострюються питання визначення правосуб'єктності морських портів.

Положення Закону чітко відмежовують морські порти як території та акваторії від організацій, що здійснюють діяльність з надання послуг в морському порту. Місцезнаходження порту, як правило, продиктоване географічним розташуванням і обумовлене відповідними історичними та економічними причинами. Сьогодні, на відміну від радянського періоду, коли одному порту – території відповідав один порт – організація, фактично дозволяється функціонування безлічі організацій, які надають різноманітні портові послуги.

---

[71] Про схвалення Стратегії розвитку морських портів України на період до 2015 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 16 липня 2008 р. N 1051-р // Офіційний вісник України. – 2008. - № 58. - Стор. 35. – Ст. 1946. (втратило чинність)

[72] Кодекс торговельного мореплавства України: Закон України від 23.05.1995 р. № 176/95-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1995. - № 47-52. – Ст. 349.

Норми Закону фактично скасовують державну монополію в портовій галузі, надаючи можливість створити власне підприємство або приватизувати об'єкти портової інфраструктури. Тобто комерційна діяльність портів, яка історично була державною, тепер стає не просто доступною для приватних підприємців у межах певної виробничої кооперації, але й повністю стає приватною. Як вказується в науковій літературі, мета подібних перетворень полягає у введенні конкуренції, і ґрунтується на припущенні (правильному чи неправильному), що конкуренція між декількома підприємцями може забезпечити більшу економічну ефективність або кращим чином задовольнити користувачів, ніж одне державне підприємство[73].

Найбільший резонанс спричинили норми ст. 25 Закону, які встановили перелік об'єктів портової інфраструктури, що підлягають приватизації. До прийняття остаточної редакції розглядались декілька варіантів приватизації, кожен з яких має певні переваги та недоліки: 1) залишити в державній власності спеціалізовані майнові комплекси портів та їх підрозділів; 2) приватизувати повністю малі порти як цілісні майнові комплекси, залишивши в державній власності стратегічно важливі морські порти; 3) приватизувати окремі перевантажувальні комплекси, окремі ділянки та підрозділи портів, зберігаючи у державній власності гідротехнічні споруди, навігаційне устаткування та служби, портовий флот, закріплені за портами території та акваторії; 4) акціонувати всі порти з подальшим продажем частки їх акцій на міжнародних фондових біржах; 5) акціонувати всі порти через надання можливості колективам цих підприємств придбати їх акції.

Очевидно, що питання приватизації портів вимагає зваженого та економічно обґрунтованого підходу. Не випадково через неузгодженість певних позицій попередня редакція закону навіть була ветована у листопаді 2011 р. Проте наданий законодавцем дозвіл на тотальну приватизацію портів є небезпечним та не

[73] Толстой Ю. К. Содержание и гражданско-правовая защита права собственности в СССР. - Л. : Издательство ЛГУ, 1955. – С. 265

відповідає довгостроковим стратегічним інтересам держави, яка втратить великий масив власності через відсутність встановлених Законом обмежень щодо переліку об'єктів приватизації, крім заборони приватизації стратегічних об'єктів, позбавиться прибутку від діяльності державних підприємств на території портів, а також не зможе здійснювати системний вплив на спеціалізацію, конкурентоспроможність та ефективність портового господарства. Не можна виключити й скуповування активів портових підприємств підприємцями з сусідніх країн з метою знищення конкурентів, що цілком доводить досвід приватизації надприбуткової нафтопереробної галузі. Найбільш очевидним видається також сценарій, за яким між стивідорними компаніями, національними та міжнародними транснаціональних корпораціями, які сьогодні намагаються тіньовим чином контролювати більшість терміналів в усіх 18 портах України, розпочнеться боротьба за отримання легального контролю над цілісними майновими комплексами портової інфраструктури, що супроводжуватиметься корпоративними війнами та корупційними зловживаннями. Пересічні громадяни фактично втратять доступ до державної портової власності, що здобувалася працею багатьох поколінь українців. Це поглиблюватиме соціальне розшарування та несправедливість.

Разом з тим, ані законодавці, ані Уряд не визначили пріоритети розвитку портового господарства: що важливіше розвивати – державні порти чи приватні? Розвиток стивідорних компаній, що набирає сили, створює умови для конкуренції. Проте, для того, щоб вона була здоровою, необхідно підтримувати і державні порти. Наприклад, Одеський порт, в якому майже протягом 20 років діє модель співробітництва приватних структур з державним підприємством, не отримує належної державної підтримки, і в той час, коли Міністерство інфраструктури всіляко підтримує збільшення вантажообігу приватних терміналів, державні порти не

завантажені[74]. Закон на сьогодні в ч. 3 ст. 19 Закону лише закріплює перелік послуг, які надаються виключно державними підприємствами, установами та організаціями, серед яких послуги з : 1) регулюванню руху суден; 2) забезпеченню проведення аварійно-рятувальних робіт; 3) навігаційно-гідрографічному забезпеченню мореплавства; 4) картографічному забезпеченню мореплавства; 5) забезпеченню попередження і ліквідації розливу забруднюючих речовин.

Закон передбачає, що функціонування і розвиток морських портів здійснюються за принципами об'єднання інтересів та діяльності держави в особі служби капітана морського порту, адміністрації морських портів України, інших державних підприємств, що провадять функціонування морського порту, та суб'єктів господарювання, що провадять свою діяльність у морському порту. На досягнення певної координації у діяльності різних суб'єктів господарювання в рамках морського порту спрямовані норми ч. 3 ст. 18 Закону, згідно з якими власники та/або користувачі технологічно пов'язаних об'єктів портової інфраструктури зобов'язані укладати між собою договори, що визначають взаємні права та обов'язки з організації та забезпечення безперервності технологічного процесу надання послуг у морському порту і встановлюють єдиний порядок експлуатації відповідної інфраструктури морського порту. Але за умови створення на території порту дрібних господарств, що не підпорядковують свою діяльність інтересам порту в цілому, крім безпеки мореплавання, рівень координації діяльності в рамках портового господарства неодмінно впаде, а функціонування портового господарства нагадуватиме хаотичне господарювання, який буде відлякувати вантажовласників.

Щоб уникнути подібного розвитку подій, Законом має бути передбачений механізм реалізації норми ч. 3 ст. 18, а саме: яким

[74] Овруцкая Т. Не все частные терминалы одинаково полезны. Пропаганда Одесского порта о вреде рыночной экономики [Электронный ресурс] / Т. Овруцкая. - Режим доступа: http://www.transport-journal.com/archives/973.

чином має відбуватися укладання відповідних договорів, чи буде надана свобода вирішення цього питання користувачам/власникам технологічно пов'язаних об'єктів, чи можлива відповідальність суб'єктів господарювання за ухилення від їх укладення. Очевидно, що Законом має бути визначена і роль адміністрації морських портів в цьому питанні - буде вона виступати посередником при узгодженні умов відповідних договорів або, навпаки, в імперативному порядку зобов'язана врегулювати це питання.

Як видається, більш доцільною формою співпраці має стати розробка адміністрацією типових форм договорів, погоджуючись з умовами яких сторони будуть дотримуватися єдиної політики морського порту. Крім того, оскільки на адміністрацію в цілому покладено завдання забезпечення функціонування і розвитку морського порту, щоб уникнути проблем з довільним трактуванням суб'єктами господарювання положень ч. 3 ст. 18 Закону, бажаним є визначення адміністрацією, які саме об'єкти інфраструктури в межах конкретного морського порту слід вважати технологічно пов'язаними[75].

Необхідно зауважити, що до прийняття Закону обговорювалися два різні напрямки реформування портової галузі. Перший напрямок передбачав укрупнення морських портів із залишенням за ними статусу державного майнового комплексу за прикладом Голландії, одного з лідерів в галузі вантажопереробки та якості портової інфраструктури, де всі порти і контроль за вантажами, належать державі або громаді (комунальне майно). Проблему неприбутковості малих портів у такій ситуації можна було б вирішувати через укрупнення та створення великих транспортних вузлів. Така пропозиція була озвучена і Міністерством інфраструктури, яке запропонувало об’єднати Ренійський та Ізмаїльський морські торговельні порти із судноплавною компанією «Українське

[75] Пенчева Г. М. Про окремі проблеми договірного забезпечення використання об’єктів інфраструктури морських портів України / Г. М. Пенчева // Економіко-правовий розвиток сучасної України : матер. ІІ Всеукр. наук. конф. студентів, аспірантів та молодих вчених / За ред. О. М. Кібік, О. П. Подцерковного. – О. : Фенікс, 2012. – 334 с. – С. 250

Дунайське пароплавство», створити управляючу компанію, з метою мінімізації витрат та підвищення вантажообігу[76]. Такий підхід, на нашу думку, дозволив би, шляхом перерозподілу вантажів між портами із урахуванням особливостей та спеціалізації малих портів збільшити об'єм перевалки вантажів, забезпечити гарантовані надходження до державного бюджету (що, до речі, є одним з основних очікуваних результатів прийняття Закону[77]), а головне – зберегти державний контроль у стратегічній галузі та майно у власності держави.

Проте в Законі знайшла своє втілення інша концепція, що передбачає розділення портового господарства за функціональною ознакою із виділенням комерційних і адміністративних функцій портів. Такий підхід передбачає виокремлення державних владних функції у морських портах від господарської діяльності держави на їх територіях. Тобто, передбачена фактична приватизація цілісних майнових комплексів портової інфраструктури та виділення монопольної структури у вигляді Адміністрації морських портів, що представляє інтерес держави.

Відповідно до п. 1 ст. 1 Закону, Адміністрація морських портів України — державне підприємство, утворене відповідно до законодавства, що забезпечує функціонування морських портів, утримання та використання об'єктів портової інфраструктури державної форми власності, виконання інших покладених на нього завдань безпосередньо і через свої філії, що утворені у кожному морському порту. Організації цієї системи будуть займатися веденням господарства державних морських портів та координувати господарську діяльність в порту, а також здійснювати заходи, пов'язані з безпекою мореплавства. Саме їй, відповідно до ст. 15 Закону, передаються повноваження з утримання та забезпечення

[76] В Киеве предлагают объединить два порта в Одесской области и УДП [Электронный ресурс] // Сайт Думская.net. - Режим доступа: http://dumskaya.net/news/smi-v-kieve-predlagayut-obedinit-dva-porta-v-ode-019568/

[77] Аналіз регуляторного впливу до проекту Закону України «Про морські порти України» [Електронний ресурс] / Сайт Trans-Port транспортний портал - Режим доступу: http://www.trans-port.com.ua/index.php?newsid=34635

ефективного використання державного майна, переданого їй в господарське відання, у тому числі модернізації, ремонту, реконструкції та будівництва гідротехнічних споруд, інших об'єктів портової інфраструктури, розташованих у межах території та акваторії морського порту.

Аналіз Закону вказує на необхідність більш чіткої регламентації та удосконалення положень, що встановлюють правовий статус адміністрації морських портів. Наприклад, ч. 1 ст. 16 Закону зазначається, що фінансування діяльності адміністрації морських портів України здійснюється за рахунок портових зборів, що справляються нею, плати за надання послуг та орендної плати, інших незаборонених законодавством джерел. Тобто, фактично всі отримані від діяльності доходи потрапляють у розпорядження Адміністрації морських портів України і відносно їх використання власник-держава не має жодних прав, за державою залишається лише право власності на передане майно. Тут доречно погодитись із позицією О. П. Подцерковного, що надмірна централізація не сприяє гнучкості господарської системи, призводить до безініціативності, безвідповідальності, нестійкості господарських структур, становище яких значно ускладнюється через необхідність випрошувати кожну копійку на «горі» [78].

Разом з тим, подібні положення про самостійне розпорядженні коштами, що потрапляють у бюджет органів управління портами, містяться в законодавстві інших держав. Так, ч. 2 ст. 12 Латвійського Закону про порти встановлює, що «фінансові кошти Управління порту можуть бути використані тільки для управління і розвитку порту та його інфраструктури, а також для виконання функцій, визначених ст. 7 цього Закону. Фінансові кошти Управління порту можна дарувати (пожертвувати) державі, перераховуючи їх до

[78] Подцерковний О. П. Щодо недоліків позбавлення морських портів юридичної самостійності / О. П. Подцерковний // Правове життя сучасної України: матер. Міжнар. наук. конф. проф.-викл. складу (Одеса, 20-21 квітня 2012 р.) Т. 3 / відп. за випуск д.ю.н., проф. В. М. Дрьомін / Націон. ун-т «Одеська юридична академія». – О. : Фенікс, 2012, - 419 с. – С. 283-284

бюджету держави»[79]. Отже, ця стаття закріплює два основних положення - акумулювання всіх коштів порту на рахунках його органу управління та їх перерахування до державного бюджету тільки за бажання відповідних органів. Проте, використання фінансових коштів Управління порту можливо лише у чітко встановлених цільових рамках.

У свою чергу, аналіз положень Закону України «Про морські порти України» свідчить про обов'язок використання адміністрацією морських портів за цільовим призначенням лише коштів, одержаних від справляння портових зборів. Це підтверджують положення п. 13 ч. 1 ст. 15 (адміністрація морських портів України створюється з метою справляння та цільового використання портових зборів), ч. 1 ст. 22 Закону (використання коштів від портових зборів допускається виключно за їх цільовим призначенням). Щодо доходів, що одержуються з інших джерел, подібна вимога відсутня. Аби виключити безконтрольне і нераціональне витрачання таких коштів, необхідно доповнити ст. 16 Закону ч. 3 такого змісту: «Адміністрація морських портів зобов'язана використовувати зазначені в ч. 1 і ч. 2 даної статті кошти відповідно до їх цільового призначення для виконання функцій з управління та розвитку порту та його інфраструктури».

Крім того, законодавець свідомо уникає вказівки на комерційний характер діяльності адміністрації морських портів, проте такий висновок можна зробити на підставі положень ст. 136 ГК України, відповідно до яких на праві господарського відання майно закріплюється за суб'єктами господарювання, що здійснюють підприємницьку діяльність. Визначала державну адміністрацію порту як державне комерційне підприємство і Стратегія розвитку морських портів України на період до 2015 р. Можливо, законодавець не акцентує увагу на такій характеристиці діяльності адміністрації задля підкреслення найбільш значущих її функцій – створенні сприятливих, рівних та безпечних умов для користувачів

[79] О портах: Закон Латвийской Республики от 22 июня 1994 г. (в редакции от 01.01.2011 г.) / [Электронный ресурс] - Режим доступа: www.rop.lv/ru/.../434-zakon-o-portakh.htm.

транспортної інфраструктури, гарантуванні обслуговування потреб економіки, населення в поки нерентабельних сегментах ринку транспортних послуг, забезпеченні відповідальності держави за безперебійну і надійну роботу транспорту. Проте, чи зможе втриматись адміністрація на цій позиції, покаже час. Так, Російська Федерація стикнулась з проблемою необхідності розмежування адміністративно-владних повноважень морських адміністрацій портів (які за російським законодавством мають статус державних установ), пов'язаних із забезпеченням безпеки мореплавства та порядку у морському порту, із господарськими функціями, пов'язаними з управлінням закріпленим за адміністраціями майном, яке не підлягає приватизації. Тобто, не досягнута основна мета, яка переслідувалась створенням морських адміністрацій – функція державного нагляду і контролю не відділена, а навпаки, підкорена впливу господарської складової діяльності морських адміністрацій портів.

Найбільший резонанс викликали у цьому контексті норми ст. 25 Закону, які дозволяють приватизацію об'єктів портової інфраструктури, окрім об'єктів, що мають стратегічне значення. Хоча деякі чиновники, у тому числі віце-прем'єр-міністр України, намагалися спростувати заяви про те, що ухвалений Закон – це закон про приватизацію портів, пояснюючи, що «українські порти вже приватизовані, оскільки у будь-якому з портів повно приватних терміналів, а йдеться фактично про формалізацію тих процесів, які вже достоялись»[80]. Закон закріплює ряд можливостей по приватизації об'єктів, які до цього могли знаходитися тільки в державній власності.

Так, відповідно до ч. 2 ст. 25 Закону, об'єктами приватизації є:

1) єдині майнові комплекси державних підприємств і акції публічних акціонерних товариств, утворених в процесі реорганізації на базі цехів, виробництв, ділянок, інших підрозділів державних

[80] Юрків, В. Відкрити морські ворота держави / В. Юрків // Урядовий курей' єр. - 2012. - 18 травня 2012 р. //[Електронний ресурс]. Режим доступу: http://www.ukurier.gov.ua/uk/articles/vidkriti-morski-vorota-derzhavi/p/.

підприємств - морських портів, до складу яких входять усі види майна, призначеного для їх діяльності;

2) окреме індивідуально певне майно;

3) акції(долі, паї), що належать державі в статутному капіталі господарських суспільств, створених на базі єдиних майнових комплексів, побудованих за рахунок державних і приватних інвестицій відповідно до інвестиційних договорів і договорів про спільну діяльність.

Переважне право на придбання об'єктів державної власності морського порту надають окремим суб'єктам господарювання норми ч. 6 ст. 25 Закону. Так, якщо стосовно окремого індивідуально певного об'єкту портової інфраструктури (окрім стратегічних об'єктів портової інфраструктури), що використовується суб'єктом господарювання на підставі договору оренди, укладеного до дня вступу в силу цього Закону, прийнято рішення про його приватизацію, такого суб'єкта господарювання має право на його викуп за умови, що їм по поліпшенню такого майна вартістю не менше 25 відсотків його залишкової(відновною за вирахуванням зносу) вартості на момент приватизації. Єдині майнові комплекси державних підприємств і 100 відсотків акцій статутного капіталу публічних акціонерних товариств підлягають продажу на конкурентних началах(ч. 3 ст. 25 Закону). Водночас, О.П. Подцерковний вказує, що ця норма містить «лазівки» для неправомірної приватизації шляхом використання неконкурентних способів відчуження у випадках, коли приватизується пакет акцій в 99% і менше.[81]

До прийняття остаточної редакції Закону про морські порти розглядалися декілька можливих варіантів приватизації, кожен з яких має певні переваги і недоліки:

[81] Подцерковний, О. П. Щодо правових проблем управління портовим господарством / О.П. Подцерковний // Сучасні технології управління підприємством та можливості використання інформаційних систем: стан, проблеми, перспективи: Матеріал. VII між нар. наук.-практ. конф. (30-31 березня 2012 р., м. Одеса). Т. 2. - Одеса: ОНУ ім. І.І. Мечникова, 2012. - 218 с. - С. 129-130.

1) залишити в державній власності спеціалізовані майнові комплекси портів і їх підрозділів;

2) приватизувати повністю малі порти як цілісні майнові комплекси, залишивши в державній власності важливі морські порти;

3) приватизувати окремі перевантажувальні комплекси, ділянки і підрозділи портів, зберігаючи в державній власності гідротехнічні споруди, навігаційне устаткування і служби, портовий флот, закріплені за портами території і акваторії;

4) акціонувати усі порти з подальшим продажем частини їх акцій на міжнародних фондових біржах;

5) акціонувати усі порти через надання можливості колективам цих підприємств придбати їх акції[82].

Але, як видно, дозвіл на приватизації майнових комплексів портів виявився найбільш широким із передбачених. Але положення Закону про морські порти мають бути ще реалізованими у спеціальних процедурах приватизації.

Це вимагає зваженого і економічно обґрунтованого підходу. Не випадково із-за неузгодженості певних позицій попередня редакція Закону навіть була ветована в листопаді 2011 р. Проте наданий законодавцем дозвіл на тотальну приватизацію портів є небезпечним втратою величезного масиву власності і не відповідає довгостроковим стратегічним інтересам держави Україна через відсутність встановлених Законом обмежень відносно переліку об'єктів приватизації (окрім заборони приватизації стратегічних об'єктів). Держава втратить прибуток від діяльності державних підприємств на території портів, а також не зможе здійснювати системний вплив на спеціалізацію, конкурентоспроможність і ефективність портового господарства. Не можна виключити і скупки активів портових підприємств підприємцями з сусідніх країн з метою знищення конкурентів, що цілком доводить досвід приватизації

[82] Организационно-правовые основы функционирования морехозяйственного комплекса Украины : монография / [О.Н. Кибик, О.П. Подцерковный, Д.В. Зятина, В.А. Котлубай и др.] ; под ред. О.Н. Кибик, О.П. Подцерковного. – Одесса : Фенікс, 2012. – С.

надприбуткової нафтопереробної галузі. Не можна також виключити сценарій, за яким між стивідорними компаніями, національними і міжнародними транснаціональними корпораціями, які сьогодні намагаються тіньовим чином контролювати більшість терміналів в усіх 18 портах України, під час реалізації приватизаційних планів почнеться боротьба за отримання легального контролю над цілісними майновими комплексами портової інфраструктури, що може супроводжуватися корпоративними війнами і корупційними зловживаннями. Пересічні громадяни можуть фактично втратити доступ до державної портової власності, яка отримувалася працею багатьох поколінь українських громадян. Це поглибить соціальне розшарування і несправедливість.

Отже, Закон України «Про морські порти України», прийняття якого обумовлене необхідністю корінних змін в портовій галузі, лібералізації майнових стосунків, технічної модернізації і створення сучасної моделі функціонування морських портів, вимагає доопрацювання норм, які спрямовані на збереження балансу інтересів держави і приватних осіб, що дозволяє легалізувати діяльність приватних компаній в портах, надає державні гарантії інвесторам. Державна політика в цій сфері має бути спрямована на підтримку стратегічно важливих інвестиційних проектів, інвесторів і сприяння реалізації цільових проектів розвитку портів за рахунок їх власних засобів, надання більшої самостійності портам в притягненні інвестицій на умовах спільної господарської діяльності.

При цьому, реалізація окремих положень Закону, зокрема, відносно визначення статусу адміністрації морського порту, його повноважень по управлінню і використанню об'єктів державної власності, приватизація об'єктів портової інфраструктури вимагає розробки положень, які забезпечать цілісність морських портів і прогнозований розвиток портового господарства.

Закон про морські порти визначає порядок залучення приватних інвестицій в об’єкти портової інфраструктури на території морського порту на підставі договорів концесії, договорів про спільну

діяльність, договорів оренди, інших видів інвестиційних договорів, що укладаються в рамках державно-приватного партнерства, гарантує інвестору право власності на збудовані за рахунок інвестицій об’єкти.

На виконання вказаних положень постановою Кабінету Міністрів України від 15 жовтня 2012 р. № 1055 затверджений «Перелік об'єктів права державної власності, які можуть надаватися в концесію»[83]доповнений новим розділом: «Майно підприємств, які є цілісними майновими комплексами або системою цілісних майнових комплексів, забезпечують комплексне надання послуг у сфері експлуатації морських портів і їх інфраструктури». Крім того, уряд рекомендує Міністерству інфраструктури, Міністерству економічного розвитку і торгівлі, Міністерству фінансів передбачити при розробці умов концесійних конкурсів відносно такого майна і відповідних концесійних договорів зобов'язання концесіонера, зокрема відносно виконання зобов'язань вказаних державних підприємств(у тому числі по отриманих кредитах), безпосередньо пов'язаних з активами, які передаються в концесію, і порядок передачі концесіонерові таких зобов'язань.[84]

В очікуванні прийняття Закону про морські порти в рамках державно-приватного партнерства у вересні 2010 р. між Одеським морським торговельним портом та дочірнім підприємством німецького оператора HPC Hamburg - «ГПК Україна» було підписано угоду про спільне фінансування робіт з будівництва контейнерного терміналу[85]. Проте необхідно визнати, що така інвестиційна активність зумовлена гарантією набуття права власності на створювані інвестовані об’єкти приватним власником,

[83] Про затвердження Переліку об'єктів права державної власності, які можуть надаватися в концесіюПро затвердження Переліку об' єктів права державної власності, які можуть надаватися в концесію: постанова Кабінету Міністрів України від 11.12.1999 р. № 2293 // Офіційний вісник України. - 1999. - № 50. - Стор. 155.

[84] Деякі питання надання в концесію об' єктів державної власності : постанова Кабінету Міністрів України від 15 жовтня 2012 р. № 1055 // Урядовий курей' єр від 24.11.2012 р. - № 217.

[85] Іванов С. О. Сучасні тенденції розвитку законодавства щодо правового становища органів державної влади у цивільних відносинах / Механізми охорони та захисту майнових прав в Україні та ЄС: Зб. матер. круглого столу. – К.: НДІ приватного права і підприємництва АПрН України, 2008. – 208 с. – С. 169-173.

які, крім того, будуть ним використовуватись в подальшому для отримання прибутків. Закріплюючи можливість співробітництва (партнерства) на основі різноманітних угод, держава, по суті, набуває право на обмежений, але стабільний прибуток (за умови добросовісного виконання контрагентом концесійних, орендних договорів), замість можливості самостійно господарювати на основі державного майна, складаючи з себе обов'язки (тягар) утримання об'єктів портової інфраструктури, пошуку шляхів налагодження ефективного управління такими об'єктами та включенням його до виробничих циклів. Доволі слушною видається і думка В. Каплієнка, який зазначає, що Закон, надаючи державні гарантії для інвестиційної діяльності та спільної приватно-державної діяльності через визначення організаційно-правової форми співробітництва портів та інвесторів, в цілому носить характер доволі ризикованого рішення, яке може призвести до втрати державою контролю над рентабельною галуззю[86].

Окрім власне економічних протиріч у спільній діяльності портів та приватних осіб, практику якої тим не менш слід визнати усталеною, чинне законодавство демонструє низку суто правових протиріч у врегулюванні такої співпраці, які стосуються суб'єктно-об'єктного складу відповідних договорів.

За договором про спільну діяльність сторони (учасники) зобов'язуються спільно діяти без створення юридичної особи для досягнення певної мети, що не суперечить законові (ст. 1130 ЦК України). Вкладом учасника вважається все те, що він вносить у спільну діяльність (спільне майно),в тому числі грошові кошти, інше майно, професійні та інші знання, навички та вміння, а також ділова репутація та ділові зв'язки (ч. 1 ст. 1133 ЦК України).

В свою чергу, ч. 7 ст. 141 ГК України забороняє використовувати у якості вкладу у спільну діяльність майно, яке належить до основних фондів підприємств державної власності, що не підлягають приватизації. Такий перелік об'єктів знаходимо у ч. 2

[86] Каплієнко В. Морські порти. Чи оправданий ризик приватизації [Електронний ресурс] / Володимир Каплієнко // Ліга.Блоги. - Режим доступу: http://blog.liga.net/user/kaplienko/article/9322.aspx

ст. 5 Закону України «Про приватизацію державного майна», серед яких - акваторії морських портів, гідротехнічні споруди, об'єкти портової інфраструктури загального користування, засоби навігаційного обладнання та інші об'єкти навігаційно-гідрографічного забезпечення морських шляхів, системи управління рухом суден, інформаційні системи, навчальний та гідрографічний флот, майнові комплекси судноплавних інспекцій[87]. За таких обставин маємо зробити висновок, що на практиці при укладанні договору про спільну діяльність державне підприємство - морський порт може використовувати достатньо обмежену кількість об'єктів, що не містяться в даному переліку.

Проте цьому суперечать положення ст. 25 Закону про морські порти, які дозволяють приватизацію об'єктів портової інфраструктури, крім стратегічних об'єктів.

З позицій традиційного прийому логічного тлумачення - встановлення пріоритету спеціальної норми над загальною на підставі загальноправового принципу «спеціальний закон скасовує дію загального закону» [88] – робимо висновок про можливість використання у якості внеску у спільну діяльність широкого кола об'єктів, що входять до портового господарства.

Слід зауважити, що ст. 1 Закону України «Про державно-приватне партнерство», відповідно до якого спільна діяльність визначена у якості однієї з основних форм здійснення державно-приватного партнерства, виключає з переліку потенційних державних партнерів державні підприємства[89], що, фактично, є забороною поширення на відповідні договори дії положень Закону

[87] Про порядок віднесення майна до такого, що включається до складу цілісного майнового комплексу: наказ Фонду державного майна України від 29.12.2010 р. № 1954 // Офіційний вісник України. – 2011. - № 7. - Стор. 50. – Ст. 345.

[88] Господарське право. Підручник / О. П. Подцерковний, О. О. Квасніцька, А. В. Смітюх та ін.; За ред. О. П. Подцерковного. – Х.: Одіссей, 2011. – С. 59.

[89] Про державні унітарні підприємства: Проект Закону України від 01.03.2007 р. // [Електронний ресурс] - Режим доступу: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb_n/webproc4_1?pf3511=30937

про ДПП, але, втім, не свідчать про заборону укладання договорів про спільну діяльність держпідприємствами[90].

Разом з тим, поширення на договірну діяльність державних підприємств, що використовують об’єкти державної власності, основних принципів державно-приватного партнерства, серед яких: узгодження інтересів державних та приватних партнерів з метою отримання взаємної вигоди; незмінність протягом строку дії договору цільового призначення та форми власності об'єктів, що перебувають у державній власності, слід визнати доцільним, оскільки вони відповідають сучасній договірній практиці та направлені на забезпечення інтересів сторін договору.

Серед інших договорів, які опосередковують відносини з використання майна у морегосподарському комплексі, слід назвати на оренду, концесію, управління майном тощо.

Втім, аналіз чинного законодавства дає підстави зробити висновок про неможливість використання частини об’єктів портової інфраструктури на умовах оренди. Так, ч. 2 ст. 4 Закону України «Про оренду державного та комунального майна» встановлює, що не можуть бути об'єктами оренди об'єкти державної власності, що мають загальнодержавне значення і не підлягають приватизації відповідно до частини другої ст. 5 Закону України «Про приватизацію державного майна», серед яких – гідротехнічні споруди, об’єкти портової інфраструктури загального користування, засоби навігаційного обладнання тощо. Виключення з цього правила сьогодні формулює спеціальний акт - Закон «Про морські порти України», який в ч. 2 ст. 23 встановлює виключну можливість для причалів, на відміну від інших стратегічних об’єктів портової інфраструктури, бути об’єктами оренди.

Зважаючи на пряму заборону укладати договори оренди причалів, в цій галузі склалася практика використання таких гідротехнічних споруд на підставі договорів управління майном (наприклад, Державним підприємством «Адміністрація річкових

[90] Нирко А. Вредительство [Электронный ресурс] / А. Нирко // Режим доступа к газете «Українська правда»: http://www.epravda.com.ua/rus/publications/2013/03/25/366560/view_print/

портів», яке є балансоутримувачем річкових причалів на р. Дніпро, укладено низку договорів управління річковими причалами із суб'єктами господарювання приватної форми власності). З огляду на необхідність детального правового аналізу можливості використання об'єктів державної власності на підставі такого договору, що потребує окремого дослідження, лише зауважимо про правомірність застосування конструкції договору управління майном до відносин з комерційного використання об'єктів морегосподарського комплексу, крім об'єктів загальнодержавного значення, оренда яких є забороненою.

Наразі склалася практика використання причалів і на підставі договорів про поставку швартових послуг[91]. Як видається, така форма господарських зв'язків не є цілком прийнятною, оскільки, по-перше, не гарантує надання суб'єктом господарювання відповідних послуг усім, хто їх потребує; по-друге, на відміну від оренди та управління, не дозволяє стороні, яка використовує причал, застосовувати речові способи захисту у разі порушення її прав, створення перешкод у використанні цього майна, в тому числі, і від власника.

Актуальним сьогодні залишається і питання фінансування утримання гідротехнічних споруд в обсягах, необхідних для підтримання їх паспортних характеристик. Закон про порти частково його вирішує відповідно до положень ч. 2 ст. 16, ч. 1 ст. 22, ст. 23 Закону. Разом з тим, ці положення не гарантують збалансованого розподілу витрат на утримання всіх об'єктів портової інфраструктури між державою в особі адміністрації морського порту, державними підприємствами, що функціонують в морських портах, та суб'єктами господарювання інших форм власності, що на рівних засадах здійснюють експлуатацію згаданих об'єктів, споживають послуги з забезпечення безпеки мореплавства. Особливої актуальності це питання набуває щодо стратегічних об'єктів портової інфраструктури, тягар утримання яких не може

[91] Аренда причала [Электронный ресурс] / Сайт ЛИГА. Форумы. – Режим доступа: http://forum.liga.net/Messages.asp?did=85339

бути переданий суб'єктам господарювання недержавної форми власності через заборону укладення з ними договорів оренди, концесії, управління майном тощо[92], а лежить на адміністрації морських портів, зобов'язаній постійно утримувати в робочому стані всю портову інфраструктуру аби забезпечити безперебійне функціонування морського порту.

У юридичному середовищі також піднята проблема застосування договору сервітуту до відносин щодо використання причалів морських портів. Зокрема, досить грунтовно ці проблеми розглянуті В. Черкесом. [93]

При цьому зазначається, що сервітут є не характерним інструментом для аналізованих правовідносин. Стосовно гідротехнічних споруд сервітут є прихованою формою оренди, і задовго до набрання чинності Законом про морські порти робилися спроби закріплення права на використання причалів річкових портів шляхом встановлення сервітуту в судовому порядку. Однак після набрання чинності Законом про порти, саме договір сервітуту був обраний в якості основного інструменту для переходу від заборони на передачу державних причалів у користування приватним структурам, до легальних механізмів залучення інвесторів.

Очевидно, сервітут був обраний тому, що укладення договорів концесії та оренди вимагає проведення конкурсу, а також передбачає більш складну і тривалу процедуру оформлення. Концесія вимагає включення бажаного об'єкта до переліку, що затверджується Кабінетом Міністрів України; проведення концесійного конкурсу; дотримання інших формальностей, передбачених нормами ЗУ «Про концесії» №997-XIV від 16.07.1999 р.

Крім того, як зазначалося вище, існує обмеження на передачу в оренду об'єктів, що мають загальнодержавне значення і не підлягають приватизації. Навіть, якщо обійти цю заборону, для

[92] Пенчева Г. М. Проблеми правового регулювання майнових відносин у морських портах України / Г.М. Пенчева // Митна справа. – 2012 р. - № 3 (81), част. 2, книга 2. - С. 225 – 231.
[93]Черкес В. Сервитут на причал: проблемные аспекты договора // http://jurliga.ligazakon.ua/news/2013/11/21/101781.htm

передачі причалу в оренду необхідно: отримання згоди Міністерства інфраструктури; проведення незалежної оцінки об'єкта оренди; проведення конкурсу та укладення договору оренди з регіональним відділенням ФДМУ. Важливим є і те, що договір оренди причалу мало цікавий балансоутримувачу з фінансової точки зору. При передачі в оренду нерухомого майна надходження від орендної плати розподіляються наступним чином: .. 70% орендної плати - спрямовується до державного бюджету, і тільки 30% - державному підприємству, на балансі якого значиться орендоване майно (ч 2 ст 19 ЗУ «Про оренду державного та комунального майна», п. 17 Постанови КМУ«Про методику розрахунку орендної плати за державне майно та пропорції його розподілу» №786 від 04.10. 1995 р). У разі укладення договору сервітуту всі платежі за договором отримує балансоутримувач.

12.06.2013 р ДП «АМПУ» був виданий наказ №6 «Про встановлення механізму визначення плати за сервітут на причали (причальну інфраструктуру), які знаходяться на балансі «АМПУ» (далі - «Наказ №6»). Оскільки ДП «АМПУ» не наділене правом видавати нормативні акти, то законність Наказу №6, його відповідність вимогам законодавства про захист економічної конкуренції та обов'язковість для третіх осіб, як обґрунтовано вважає В. Черкес, є питаннями спірними [94].

Наказ №6 встановлює формулу, за якою розраховується розмір плати за сервітут на причал для перевалки вантажів (крім наливних вантажів) при укладенні відповідного договору між філіями «АМПУ» і стівідорними компаніями, незалежно від форм власності. Розмір оплати встановлюється на рік у фіксованій сумі, яка розраховується виходячи з наступних показників: суми доходу (без ПДВ), отриманого портовим оператором від перевалки та обробки вантажів на цьому причалі за 2012 рік; коефіцієнта рентабельності (1,1); витрат на утримання вантажного причалу і паспортної довжини причалу в погонних метрах (п. 1 наказу). У разі якщо

[94]Черкес В. Сервитут на причал: проблемные аспекты договора // http://jurliga.ligazakon.ua/news/2013/11/21/101781.htm

причал використовують кілька стивідорних компаній, плата за сервітут визначається «пропорційно обсягам переробки вантажів у поточному періоді» (п. 2 наказу). Плата за послуги з використання причалу, що знаходиться на балансі «АМПУ» для перевалки наливних вантажів регулюється окремими тарифами (п. 3 наказу). ПДВ на плату за сервітут нараховується відповідно до чинного законодавства (п. 4 наказу).

Багато стивідори вважають, що укладення договорів сервітуту на підставі Наказу №6 погіршує їх становище порівняно з договорами на надання послуг з перевалки вантажів і застосовувалися раніше «Збірником тарифів на комплекс робіт, пов'язаних з обробленням вантажів у портах України» (затверджений наказом Мінтрансу №392 від 31.10.1995 р). Встановлена Наказом №6 формула розрахунку оплати за сервітут, не враховує: фактичні обсяги перевалки; сезонний характер перевалки деяких видів вантажу; не надає можливості переглянути розмір оплати в разі, якщо фінансові результати роботи в 2013 і наступних роках будуть нижчими, ніж у 2012 р і т.д. Крім того, розірвання з ініціативи «АМПУ» всіх раніше укладених з державними портами договорів є порушенням гарантій, встановлених п. 5 розділу VI Закону про порти, а саме: «Реалізація цього Закону не тягне дострокового припинення договорів про використання об'єктів портової інфраструктури, які були укладені державними підприємствами - морськими портами чи державними органами з суб'єктами господарювання до набрання чинності цього Закону».

У листопаді 2014 року в Одеському апеляційному господарському суді відбувся круглий стіл, на якому обговорювалися також інші проблемін питання застосування сервітуту[95].

Зокрема, найбільш проблемним питанням виявилося визнання законності договорів сервітуту причалів з погляду відсутності реєстрації майнових прав на причали з боку ДП «АМПУ», вчинити які

[95] Проблемні питання розгляду господарськими судами справ, пов'язаних з діяльністю морських портів та у сфері морських перевезень: інформація про круглий стіл від 21.11.2014 року // http://oda.arbitr.gov.ua/sud5037/inform/news/137718/

просто не встигло це підприємство та щодо проведення яких існують низка технічних, організаційних та адміністративних перешкод. У результаті виникають проблеми із застосуванням податкового законодавства, позаяк порушення вимог ЦК України та Закону про реєстрацію речових прав дає податковим органам можливість не визнавати суми, сплачені стівідорними компаніями філіям «АМПУ» на підставі не зареєстровані договорів сервітуту, витратами операційної діяльності (ст. 138 Податкового кодексу України) і не погодитися з включенням сплаченого ПДВ до складу податкового кредиту (ст. 198 ПКУ). Хоча вимоги податкових органів у результаті розгляду відповідних справ в адміністративних судах України поки що не були визнані законними, але це скоріше є проявом опікування над державними фінансами, які втрачаються у разі визнання недійсними договорів сервітутів, аніж дійсно правове вирішення питання про передачу у сервітут майнових об’єктів, щодо яких сервітуарій не оформив та не зареєстрував відповідне майнове право.

В. Черкес обгруновано називає причини виникнення такої неоднозначної ситуації, а саме: інститут сервітуту не задовольняє тим завданням які покликаний вирішувати; відсутність первинної реєстрації права власності на гідротехнічні споруди, які передаються у користування приватним структурам; квапливий і не до кінця прорахований перехід від договорів на надання послуг портами до передачі в користування об'єктів портової інфраструктури. Враховуючи складність процедури укладення концесійних договорів, можна припустити, що оптимальним варіантом подальшого співробітництва «АМПУ» та стивідорних компаній буде довготривала оренда об'єктів портової інфраструктури. Як тимчасовий захід з метою мінімізації податкових втрат, які можуть спричинити не зареєстровані договори сервітуту, автор пропонує укладання короткострокових договорів оренди.

Але такий підхід не дозволяє подолати правові та економічні перешкоди для застосування договорів оренди, які обговорювалися вище.

Отже, має бути запроваджена така конструкція взаємовідносин між суб'єктами господарювання морського порту стосовно стратегічних об'єктів портової інфраструктури (в тому числі і тих, що не підлягають оренді, концесії), за якою обов'язок утримання таких об'єктів буде перекладено на особу, визначену адміністрацією морського порту, без виникнення у неї прав власності на це майно. Вирішити це питання, на наш погляд, можливо шляхом укладення договору балансоутримання.

В контексті застосування такої конструкції щодо об'єктів загальнодержавного значення, у тому числі портової інфраструктури, розподіл майнових інтересів між сторонами виглядатиме наступним чином:

1) власник, передаючи відповідні об'єкти балансоутримувачу, складає з себе тягар їх утримання, здійснення їх поточного та капітального ремонту та модернізації, проте, на відміну від оренди, не отримуватиме плату за їх користування;

2) балансоутримувач, беручи на себе обов'язки щодо ефективного управління та експлуатації об'єктів портової інфраструктури, отримує можливість користування ними. Однак, на відміну від балансоутримання багатоквартирного житлового будинку, договір балансоутримання гідротехнічних споруд має передбачати надання експлуатуючою організацією відповідних послуг не лише власникові об'єкту (наприклад, причалу), а й усім іншим суб'єктам, які їх потребують. Варто розмежовувати й характер надаваних послуг – при балансоутриманні багатоквартирних житлових будинків мова йде про надання житлово-комунальних послуг (водо-, тепло-, енергопостачання та ін.); при балансоутриманні причалів надавані послуги передбачають його безпосереднє використання (для навантаження та розвантаження товарів та ін.).

Виходячи з зазначеного, можна зробити висновок про наявність великої кількості обмежень щодо застосування договірних конструкцій оренди, управління майном та балансоутримання у

відносинах з використання об'єктів море господарського комплексу, що мають бути враховані суб'єктами господарювання. Недоліки договірних форм опосередкування господарських відносин у цій сфері можуть призводити до занепаду об'єктів загальнодержавного значення та сковування бізнес-активності. Саме тому відповідні законодавчі положення мають бути вдосконалені та уточнені у напрямах врегулювання положень щодо договору балансоутримання, уніфікації підходів до оренди інфраструктурних об'єктів портів, розширення об'єктів оренди щодо державного майна тощо, аби уникнути можливі позови щодо визнання відповідних договорів недійсними у зв'язку із порушенням закону та інтересів держави.

Застосування конструкції договору управління майном до відносин з комерційного використання об'єктів державної власності у морських портах є можливим за відсутності заборони на укладення таких договорів у законодавстві. Неправомірною слід визнати практику використання на підставі договорів управління майном об'єктів загальнодержавного значення (оренда яких є забороненою), оскільки договір управління майном, за своєю суттю, надає користувачеві майном більш широке коло прав, аніж договір оренди, що суперечить давньоримському способу тлумачення «a fortiori» - «кому заборонене менше, тому заборонене більше».

Доцільним є поширення на договірну діяльність державних підприємств, що використовують об'єкти державної власності у морських портах, основних принципів державно-приватного партнерства, серед яких: узгодження інтересів державних та приватних партнерів з метою отримання взаємної вигоди; незмінність протягом строку дії договору цільового призначення та форми власності об'єктів, що перебувають у державній власності тощо

Задля реалізації повноцінного використання державного майна у морських портах, зокрема, щодо використання причалів, у законодавстві, передусім у Господарському кодексі України,

доцільно встановити наступні положення щодо договору балансоутримання: «За умовами договору балансоутримання уповноважений суб'єкт управління (замовник) передає об'єкт, визначений індивідуальними ознаками, балансоутримувачу для утримання та благоустрою (ремонту, реконструкції, модернізації тощо) згідно з затвердженими Замовником проектами, а балансоутримувач, зараховуючи об'єкт на баланс, забезпечує його належне утримання, здійснює накопичення коштів, необхідних для своєчасного проведення капітального і поточного ремонтів (реконструкції, модернізації тощо) згідно з затвердженими проектами, веде бухгалтерську, статистичну та іншу передбачену законодавством звітність, і несе відповідальність за його експлуатацію згідно з чинним законодавством».

Зміст умов договору балансоутримання, який забезпечує балансоутримувачу вузьке коло прав щодо використання об'єкта, зумовлюватиме обмежене застосування такої договірної конструкції, разом з тим дозволить вирішити питання утримання об'єктів, що мають загальнодержавне значення, інших об'єктів, стосовно договірного використання яких законом встановлено певні заборони.

Законом України «Про морські порти України» має бути передбачено механізм реалізації норми ч. 3 ст. 18 стосовно укладення договорів щодо технологічно пов'язаних об'єктів портової інфраструктури, а саме: порядок укладання договорів, можливість надання права вирішення питання користувачам/власникам технологічно пов'язаних об'єктів, відповідальність суб'єктів господарювання за ухилення від їх укладення. Як видається, більш доцільною формою співпраці має стати розробка адміністрацією типових форм договорів, погоджуючись з умовами яких сторони будуть дотримуватися єдиної політики морського порту.

1.5. Система господарських правовідносин у морських портах

У попередніх підрозділах було розкрито засади правового регулювання господарських відносин у морських портах, й у цьому підрозділі буде здійснене дослідження фактичних дій, які є об'єктами господарських правовідносин тобто заради яких виникають відповідні правовідносини.

У разі здійснення господарської діяльності за відсутності господарських правовідносин необхідно вести мову про «зміст господарської діяльності у морських портах», тобто з яких фактичних корисних дій складається відповідна господарська діяльність.

Необхідно зазначити, що у ч.1 ст. 3 ГК визначаються три основні напрями господарської діяльності: 1) виготовлення та реалізація продукції; 2) виконання робіт; 3) надання послуг.

В свою чергу, представники цивілістичної науки класифікують за критерієм спрямованості цивільно-правові договори на договори, спрямовані на передання речей у власність (або і інше речове право) або користування, на виконання робіт або на надання послуг.

Так, М.І. Брагінський та В.В. Вітрянський зазначають, що «цивільно-правовий договір виникає з приводу передання речей, виконання робіт або надання послуг»[96]. Відповідно, «з часів римського приватного права, за критерієм спрямованості на певний результат виокремлюються такі типи договорів (договірних зобов'язань) як договори, спрямовані на передання майна у власність (або в інше речове право) або у користування, на виконання робіт або на надання послуг»[97]. Ці вислови є притаманними й для сфери господарювання

[96] Брагинский М.И. Договорное право. Книга первая : Общие положения / Брагинский М.И., Витрянский В.В. – М. : Статут, 2011. – 847 с.
[97] Гражданское право. В 2 томах. Том II. Полутом I. / Под ред. Суханова Е.А. 2 -е изд., перераб. и доп. М.: Волтерс Клувер, 2004. - 412 с.

Враховуючи вищевикладене, вбачається, що зміст господарської діяльності у морському порту повинен досліджуватись з урахуванням того, що така діяльність може полягати у 1) виготовленні та реалізації продукції; 2) виконанні робіт; 3) наданні послуг. Здійснення господарської діяльності у морських портах може опосередковуватись господарськими договорами.

Для позначення змісту господарської діяльності у морських портах неодноразово використовувались словосполучення «надання послуг/виконання робіт». Водночас, зазначений вираз застосовувався з метою не помилитися при здійсненні наукових висновків, адже відсутнє розмежування (як у законодавстві, так і у науці) щодо того, які види господарської діяльності у морських портах полягають саме у наданні послуг, а які у виконанні робіт, адже роботи та послуги є різними науковими та законодавчими категоріями, та здійснюються на підставі різних договорів.

Тож потребує детального дослідження проблема розмежування робіт і послуг у морських портах, визначення окремих видів господарської діяльності, що відносяться до послуг та до робіт.

Таким чином для визначення змісту господарської діяльності у морському порту необхідно: 1) визначити коло видів господарської діяльності, що здійснюються суб'єктами портової влади та суб'єктами портового господарства; 2) з'ясувати, що слід вважати роботою, а що послугою у морському порту та як співвідносяться ці поняття; 3) здійснити класифікацію господарських операцій у морських портах.

Враховуючи проблему співвідношення послуг та робіт у морських портах, варто використати поняття «господарські операції», що дозволяє абстрагуватись від понять «роботи» та «послуги» у морському порту до з'ясування питання про те як слід визначати сутність тих чи інших видів господарської діяльності у морському порту. Варто, зауважити, що абстрактне поняття «господарські операції» застосовується й у ЗУ «Про морські порти України» (п.4 ч.1 ст. 9).

Тож які господарські операції мають місце у морських портах та виступають об'єктом господарських правовідносин?

У Реєстрі морських портів РФ, відповідно до ч.3 ст. 9 Закону РФ «Про морські порти у Російській федерації», міститься, зокрема, перелік послуг, надання яких здійснюється операторами морських терміналів. Аналіз переліку послуг, що надаються портами РФ відповідно до Реєстру морських портів РФ, дозволяє узагальнити ці послуги, та виокремити серед них наступні: перевалка вантажів; транспортна обробка вантажів та контейнерів; зберігання вантажів та складські операції (зокрема, укладення, стафіруванння та розстафірування вантажів); експедирування вантажів; послуги з морського агентування; тальманський облік вантажів (тальманські послуги); буксирування суден та інших плавучих об'єктів; будівництво, ремонт, переробка та розрізання на металобрухт суден; відстоювання суден; послуги з бункерування суден; шипчандлерська діяльність з обслуговування суден; послуги із швартування суден; послуги з буксирування суден та інших плавучих об'єктів; здійснення днопоглиблюваних та водолазних робіт; фрахтування суден; лоцманські послуги; диспетчерське управління рухом суден; сюрвейерське обслуговування суден; послуги з безпечного судноплавства, маневрування і стоянки суден; здійснення днопоглиблюваних робіт; послуги зі збору судових лляльних вод та нафтопродуктів та їх очистки; перевезення пасажирів морським пасажирським транспортом; надання туристичних послуг.[98]

Відповідно до ч.2 ст. 116 Закону про порти Болгарії у портах Болгарії портові послуги розподіляються на наступні категорії: 1) технічні послуги – проведення у порт, буксирування, швартування, постачання суден водою, телефоном та електроенергією; приймання, зберігання та управління відходами – результатами судноплавства; 2) обробка вантажів та пошти – завантаження, розвантаження, наведення порядку, зберігання,

[98] Реєстр морських портів Російської Федерації [Електронний ресурс] // Офіційний веб-сайт Федерального агентства морського та річкового транспорту. Режим доступу: http://www.morflot.ru/reestr_mp/

перепакування різних по типу товарів, термінальне (внутрішньопортове) перевезення вантажів і пошти та інші; 3) пасажирські послуги[99].

Адміністрація Одеського морського порту (філія ДП «АМПУ») укладає наступні договори з юридичними особами і фізичними особами – резидентами та нерезидентами України: договір на транспортно-експедиторське обслуговування; договір на агентування суден; договір на сюрвейерське обслуговування; договір на шипчандлерське обслуговування. Крім того, на зазначеному веб-сайті наявний перелік послуг, що надає служба флоту Адміністрації Одеського морського порту, серед яких, буксиро-кантовочні і швартові операції; льодова проводка суден; міжпортове буксирування; постачання суден питною водою; виконання навантажувально-розвантажувальних і підйомних робіт плавкранами з можливістю виконання робіт в грейферному режимі; приймання з суден лляльних, сточно-фекальних вод, нафтозалишків тощо.

ДП «Херсонський морський торговельний порт» надає такі основні послуги: перевалка зовнішньоторговельних, транзитних та каботажних вантажів; здійснення навантажувально-розвантажувальних робіт; сепарування, закріплення вантажу, сухе зачищення трюмів, зважування вантажів; упакування вантажів; зберігання вантажів. До додаткових послуг відносяться, зокрема, перевезення суднами портового флоту зовнішньоторговельних та транзитних вантажів у порти Чорного моря; буксирне супроводження тощо.[100]

З наведеного вище переліку господарських операцій, що надаються певними суб'єктами господарювання у морських портах, можна побачити, що зазначені переліки не співпадають один з одним. Вбачається, що це можна пояснити тим, що вказані переліки

[99] О морских пространствах, внутренних водных путях и портах Республики Болгарии: Закон Республики Болгарии [Электронный ресурс]// Режим доступа: http://onlinebg.ru/mediawiki/index.php/ЗАКОН_БОЛГАРИИ_О_МОРСКИХ_ ПРОСТРАНСТВАХ,_ВНУТРЕННИХ_ ВОДНЫХ_ПУТЯХ_И_ ПОРТАХ_ РЕСПУБЛИКИ_БОЛГАРИИ

[100] Офіційний веб-сайт Державного підприємства «Херсонський морський торговельний порт» [Електронний ресурс] // Режим доступу: http://www.seaport.kherson.ua/i

складені не за певним науковим критерієм та мають різний рівень абстрагованості.

Разом з тим, видається за можливе узагальнити певні господарські операції у морському порту з вказаних переліків та здійснити їх класифікацію, що допоможе встановити їх систему.

В свою чергу здійснення класифікації господарських операцій у морському порту вимагає попереднього вирішення завдання щодо співвідношення робіт та послуг у морському порту. З'ясування які господарські операції у морському порту відносяться до робіт, а які до послуг має важливе практичне значення, адже вирішення цього питання дозволить правильно застосовувати загальні положення законодавства щодо договорів на надання послуг та договорів на виконання робіт.

Розглянемо законодавчі акти, положення яких можуть допомогти у досягненні поставленого завдання.

У визначенні морського порту у ЗУ «Про морські порти України» йдеться про те, що морський порт обладнаний для «обслуговування суден і пасажирів, проведення вантажних, транспортних та експедиційних робіт, а також інших пов'язаних з цим видів господарської діяльності». Тобто з вищенаведених положень вбачається, що морський порт призначений як для надання послуг, так і для виконання певних робіт.

У ч.1 ст. 9 Кодексу торговельного мореплавства РФ зазначається, що морський порт призначений…для «обслуговування суден,…обслуговування пасажирів, здійснення операцій з вантажами, в тому числі для їх перевалки, й інших послуг, які звичайно надаються у морському порту…». Тобто, в даному випадку розуміється, що предметом діяльності суб'єктів господарювання у морському порту, є саме надання послуг. Водночас, у Законів РФ «Про морські порти у Російській Федерації, п.9 ст. 4 у визначенні «перевалка вантажів» зазначається, що це «комплексний вид послуг та (або) робіт з перевантаження вантажів та (або) вантажу…». В

даному випадку вже йдеться мова не лише про послуги, а й про роботи.

У Законі РК «Про торговельне мореплавство» № 284-II від 17 січня 2002 года, у ч.1 ст.35, що має назву «Послуги, що надаються у морському порту», зазначається, що «морський порт здійснює завантаження(розвантаження) та обслуговування суден…,обслуговування пасажирів морських суден..». Водночас, у ч.2 ст. 35 вищевказаного Закону зазначається, що «завантажувально-розвантажувальні роботи та інші технічні операції можуть здійснюватись оператором морського терміналу»[101].

Закон Латвійської республіки «Про Вентспільській вільний порт» оперує поняттям «послуги». У п. 4 ст. 1 зазначеного Закону зазначається, що «клієнти порту…використовують послуги управління вільного порту та підприємницьких товариств, що знаходиться у вільному порту. Згідно з пар. 1 ст. 12 Закону послуги з завантаження, зберігання, обробки товарів (вантажів) та інші послуги…здійснюють підприємницькі товариства».

Наведені вище приклади дозволяють дійти до висновку, що терміни «послуги» та «роботи» застосовуються у відповідних актах, що регулюють господарські відносини у морських портах, ситуативно, вибірково, враховуючи певні звичаї та традиції, однак без наукового обґрунтування. А. Б. Гриняк з цього приводу справедливо зазначає, що у деяких випадках небезпідставно можна стверджувати «про ототожнення законодавцем договорів з виконання робіт із договорами про надання послуг…, що, безперечно, є неприпустимим та таким, що потребує виправлення, оскільки таке ототожнення на практиці призводить до неправильного застосування до підрядних відносин законодавства, що регулює інші договірні відносини, та істотно порушує права контрагентів договору»[102].

[101] О торговом мореплавании: Закон Республики Казахстан от 17 января 2002 г. № 284-II // Ведомости Парламента Республики Казахстан. – 2002 г. – № 2. – Ст.16

[102] Гриняк А.Б. Місце договорів з виконання робіт у систематиці договірних зобов'язань / А.Б. Гриняк // Приватне право і підприємництво : зб. наук. праць. – К. : НДІ приватного права і підприємництва НАПрН України, 2010. – Вип. 9. – С.90.

Точка зору одних вчених щодо співвідношення робіт та послуг полягає у тому, що «корисний ефект від діяльності з надання послуги не виступає у вигляді певного матеріального результату, як це має місце при виконанні роботи, а полягає у самому процесі надання послуги»[103]. Багато вчених-цивілістів при цьому пов'язують діяльність з виконання робіт із договором підряду. Так, О. В. Старцев зазначає, що «предметом договору підряду є робота, яка виконується підрядником, а точніше її результат»[104] і далі – «роботи можна вважати такими, що здійснюються у межах договору підряду, якщо їх результатом є відповідні зміни матеріальних об'єктів»[105]. А. Б. Гриняк зазначає, що предмет договорів підряду «становить певний матеріальний результат, оскільки він виконується із матеріалів підрядника або замовника і набуває форми, придатної для оцінювання, що відрізняє їх від інших договорів, зокрема, від договорів із надання послуг, предметом яких є не кінцевий матеріальний результат, а дії[106]. «Коли йдеться про діяльність у формі «робіт», то споживача власне цікавить кінцевий результат такої діяльності, що набуває певної матеріалізованої форми, тобто такий об'єкт цивільних прав як «результати робіт». Коли ж йдеться про послуги як об'єкт цивільних прав, то до уваги береться не сам результат, який споживається при здійсненні діяльності, а дії які до нього призвели»[107].

Вказані думки вчених, відповідно до яких «послуги» відрізняються від «робіт» корисним ефектом, або результатом діяльності, не є беззаперечними, адже у багатьох зобов'язаннях, предметом яких за законодавством є саме надання послуг, як результатом (корисним ефектом) можна розглядати саме

[103] Луць В.В. Контракти у підприємницькій діяльності: навч. посібник / В.В. Луць. – К. : Юрінком Інтер, 1999. – С. 171.
[104] Харитонов Е.О. Гражданское право Украины: учебник / Харитонов Е.О., Старцев А.В., Харитонова Е.И. – 3-е изд, перераб. и доп. – Х. : Одиссей, 2007. – С. 661.
[105] Харитонов Е.О. Гражданское право Украины: учебник / Харитонов Е.О., Старцев А.В., Харитонова Е.И. – 3-е изд, перераб. и доп. – Х. : Одиссей, 2007. – С. 662.
[106] Гриняк А.Б. Особливості правового регулювання відносин за договорами підряду : монографія / А.Б. Гриняк. – К.: НДІ приватного права і підприємництва НАПрН України, 2011. – С. 77.
[107] Гриняк А.Б. Особливості правового регулювання відносин за договорами підряду : монографія / А.Б. Гриняк. – К.: НДІ приватного права і підприємництва НАПрН України, 2011. – С. 126.

матеріальний результат. Наприклад, договір перевезення має своїм корисним ефектом цілком матеріальний результат – доставка вантажу (матеріального об'єкту) у певний пункт призначення, водночас, глава 64 ЦК відносить договір перевезення вантажів до різновиду договорів про надання послуг. Наявний матеріальний результат і за результатами виконання договору перевалки вантажів у морському порту, який передбачає переміщення вантажу у певне місце (наприклад, з судна на залізничний вагон).

Інші вчені розглядають роботу як різновид послуги. Наприклад, Ю. Х. Калмиков вважав, що підряд є різновидом послуг.[108] О. Ю. Кабалкін зазначав, що «вбачається допустимим розглядати виконання робіт в якості різновиду зобов'язань з надання послуг, виходячи з того, що будь-яка послуга неможлива без виконання певної роботи»[109].

Існує й протилежна думка, яка полягає в розгляді послуг як різновиду роботи. І. Л. Брауде зазначав, що «робота може полягати у виготовленні певної речі чи наданні послуг»[110].

Розгляд роботи як різновиду послуги, або послуги як різновиду роботи можна пояснити наступним чином. Виконання робіт, як і надання послуг опосередковується особистою працею (трудом/роботою) фізичних осіб (наприклад, особистою працею найманих працівників суб'єктів господарювання або особистою працею фізичної особи – суб'єкта господарювання). Наприклад, надання портовим оператором послуг з перевалки вантажів буде знаходити своє вираження в завантажувально-розвантажувальних роботах, що виконуються найманими працівниками цього портового оператора. Тобто при ототожненні роботи із послугою, або послуги із роботою фактично ототожнюється робота (або послуга) як різновид діяльності (в т.ч. господарської) із трудом (працею) осіб, що здійснюють цю діяльність. Варто зауважити, що

[108] Калмыков Ю.Х. К понятию обязательства по оказанию услуг в гражданском праве / Ю.Х. Калмыков // Советское государство и право. – № 5. – М. : Наука, 1966. – С. 117.
[109] Кабалкин А.Ю. Услуги в системе отношений, регулируемых гражданским правом / А.Ю. Кабалкин // Государство и право. – М. : Наука, 1994. – № 8/9. – С. 84.
[110] Брауде И.Л. Договор подряда / И.Л. Брауде // Отдельные виды обязательств. – М., 1954. – С. 221.

подібна позиція не дозволяє належним чином розмежувати категорії «роботи» та «послуги», що застосовуються у цивільному та господарському праві, та розмежовуються на рівні законодавства (наприклад, у ч.1 ст. 177 виокремлюються, зокрема такі об'єкти як результати робіт та послуги).[111] Однак, вбачається, що саме з наведеного розуміння роботи як труда (праці) певних фізичних осіб видається необхідним пояснювати й застосування у різних випадках у джерелах, що регулюють господарські правовідносини у морському порту, понять «роботи» та «послуги». Так у п.11 ч.1 ЗУ «Про морські порти України» словосполучення, «портовий оператор – … проводить вантажно-розвантажувальні роботи» треба розуміти таким чином, що з метою виконання договору щодо перевалки вантажів (надання послуг з перевалки вантажів) силами працівників портового оператора (суб'єкта господарювання) проводяться відповідні роботи.

Термін «робота» у ЗУ «Про морські порти України» іноді використовується й в іншому значенні для позначення функціонування морського порту. Так, наприклад, у ч.1 ст. 12 ЗУ «Про морські порти України» зазначається, що адміністрація морських портів України, суб'єкти господарювання, що провадять свою діяльність у морському порту, вживають невідкладних заходів для ліквідації наслідків стихійного лиха, аварій і катастроф, які призвели до порушення роботи в морському порту.

Можна побачити, що термін «робота» застосовується у багатьох значеннях. Використання в тому чи іншому місті терміну «робота» не обов'язково викликає спірну ситуацію щодо співвідношення його із поняттям «послуги» як видом господарської діяльності, а вимагає правильного тлумачення відповідного терміну.

Водночас, для правильного співвідношення понять «робота» та «послуга» варто більш детально з'ясувати, що розуміється під поняттям «послуга».

[111] Гриняк А.Б. Особливості правового регулювання відносин за договорами підряду : монографія / А.Б. Гриняк. – К.: НДІ приватного права і підприємництва НАПрН України, 2011. – С. 125.

У Тлумачному словнику російської мови Ожегова послуга розглядається як «дія, що приносить користь, допомогу іншому»[112].

В.В. Рєзнікова виокремлює наступні характерні ознаки послуги: 1) корисний ефект. Це її особиста споживча вартість, тобто здатність задовольняти потреби окремих суб'єктів; 2) невіддільність від джерела. Послуга має споживатися в процесі її надання, тобто при здійснення певних дій чи бездіяльності; 3) непомітність, невідчутність (її не можна взяти в руки, зберігати, транспортувати, складувати); 4) нематеріальність (її не можна продемонструвати послугоотримувачеві до моменту надання послуги); 5) якість, диференційованість якості послуги (якщо кінцевий результат (коли такий існує) і не настав, то це свідчить про неякісність надання послуги); 6) ексклюзивність (послуга тісно пов'язана із конкретним суб'єктом правовідносин – виконавцем, а оскільки всі виконавці є різними, то властивість невіддільності обумовлює специфічну ознаку послуги – її ексклюзивність); 7) неможливість зберігання. Послугу не можна зберігати з метою її подальшої реалізації чи використання; 8) невичерпність (незалежно від кількості разів її надання, її власні кількісні характеристики не змінюються).[113]

Відповідно до ч. 1 ст. 901 ЦК за договором про надання послуг одна сторона (виконавець) зобов'язується за завданням другої сторони (замовника) надати послугу, яка споживається в процесі вчинення певної дії або здійснення певної діяльності, а замовник зобов'язується оплатити виконавцеві зазначену послугу, якщо інше не встановлено договором. У зазначеному положенні наводиться одна з доктринальних ознак послуги, а саме – споживання в процесі вчинення певної дії або здійснення певної діяльності.

Повертаючись до співвідношення «робіт» та «послуг» з метою формування власної позиції треба вказати наступне.

---

[112] Толковый словарь С.И. Ожегова онлайн [Электронный ресурс] // Режим доступа: http://ozhegov-online.ru/slovar-ozhegova/usluga/36640/

[113] Рєзнікова В.В. Правове регулювання посередництва у сфері господарювання (теоретичні аспекти) : монографія / В.В. Рєзнікова. – Х. : Изд-во, 2010. – С. 155-163.

Відповідно до ст.1 Закону України «Про захист прав споживачів» послуга – це діяльність виконавця з надання (передачі) споживачеві певного визначеного договором матеріального чи нематеріального блага, що здійснюється за індивідуальним замовленням споживача для задоволення його особистих потреб. В свою чергу, робота – це діяльність виконавця, результатом якої є виготовлення товару або зміна його властивостей за індивідуальним замовленням споживача для задоволення його особистих потреб. Зазначені визначення певним чином обумовлюються характером закону, спрямованістю його на захист прав споживачів, що придбавають продукцію (роботи, послуги) для задоволення особистих потреб. Разом з тим, не можна не відмітити, що, відповідно до наведених визначень результатом роботи повинно бути саме створення нової речі або зміна її властивостей, а не досягнення будь-якого матеріального результату.

Зазнає уваги, той факт, що у ЦК України загальним положенням щодо послуг присвячена окрема глава (глава 63 ЦК), тоді як глава, яка б була присвячена загальним положенням щодо робіт відсутня. Після глави 60 ЦК, що має назву «Позичка», й якою закінчується масив правових норм, що регулює договірні відносини щодо передання певного майна у власність або у користування, йде глава 61, що має назву «Підряд» й присвячена окремим різновидам підряду, в свою чергу, глава 62 містить положення щодо «виконання науково-дослідних або дослідно-конструкторських та технологічних робіт. Тобто, певним чином абстрагуючись від природи договорів, яким приділена увага у главах 61-61 ЦК, можна зробити висновок, що ЦК присвячує договорам на виконання робіт лише дві глави, тоді як до договорів про надання послуги відносить, зокрема, договори перевезення, транспортного експедирування, зберігання, страхування, комісію, управління майном, займи, кредит, банківській внесок, факторинг.

Подібним чином, у Цивільному кодексі Російської федерації регулювання договорів щодо виконання робіт міститься у двох

главах – 37 та 38 ЦК РФ. В свою чергу, у главі 39, що має назву «Возмездное оказание услуг» у ч.2 ст. 779 ЦК РФ зазначається, що правила цієї глави застосовуються до договорів надання послуг зв'язку, медичних, ветеринарних, аудиторських, консультаційних, інформаційних послуг, послуг по навчанню, туристичному обслуговуванню та інших, за винятком послуг, що здійснюються за договорами, передбаченими главами 37, 38, 40, 41, 44, 45, 46, 47, 49, 51, 53 цього Кодексу. Тобто відповідно до зазначених положень за договорами підряду також надаються послуги, однак на них не поширюється дія загальної глави щодо послуг[114].

Положення, аналогічні ч.2 ст. 779 ЦК РФ, містяться й у Цивільному кодексі Республіки Беларусь (ч.2 ст. 733)[115], Цивільному кодексі РК (ч.2 ст. 683)[116], Цивільному кодексі Республіки Узбекістан[117].

Наведені приклади з національного та зарубіжного законодавства свідчать про те, що у останньому (насамперед, це стосується України та країн СНД) поняття «послуги» є ширшим та «потужнішим» поняттям аніж роботи, тоді як щодо договору про виконання робіт відсутні навіть загальні положення. Це не можна вважати позитивним, адже чітке розмежування «робіт» та «послуг», й відповідно правових режимів щодо відповідних договорів та видів господарської діяльності, повинно здійснюватись на рівні загального закону для певної сфери (ЦК, ГК), що дозволить усунути проблеми правозастосування.

Водночас, враховуючи вищевикладене, вбачається за можливе розмежувати «роботи» та «послуги» наступним чином.

До господарської діяльності щодо виконання робіт необхідно відносити діяльність, що має наступні ознаки:

---

[114] Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26 января 1996 г. № 14-ФЗ [Электронный ресурс] // Режим доступа: http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=131625

[115] Гражданский кодекс Республики Беларусь от 7 декабря 1998 г. № 218-З [Электронный ресурс] // Режим доступа: http://www.pravo.by/main.aspx?guid=3871&p0=HK9800218&p2=%7BNRPA%7D

[116] Гражданский кодекс Республики Казахстан от 1 июля 1999 г. № 409-I (Особенная часть) [Электронный ресурс] // Режим доступа: http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=1013880&sublink=6830000

[117] Гражданский кодекс Республики Узбекистан [Электронный ресурс] // Режим доступа: http://fmc.uz/legisl.php?id=k_grajd

1) діяльність, що спрямована на створення або переробку певного матеріального об'єкту. Як вже було зазначено, наявність матеріального результату може бути й у договорах щодо надання послуг, однак, видається, що у договорах на виконання робіт (що можна побачити на прикладі договорів підряду) йде мова саме про створення певного нового матеріального об'єкту (при чому ця «новизна» може полягати й у переробці, ремонті та інших операціях, що змінюють матеріальний об'єкт).

Відповідно до ч.2 ст. 837 ЦК договір підряду може укладатися на виготовлення, обробку, переробку, ремонт речі або на виконання іншої роботи з переданням її результату замовникові. «Виконання іншої роботи з переданням її результату» повинно бути спрямовано на створення певного нового матеріального об'єкту, в іншому випадку, договір, на підставі якого виконується робота (у розумінні праці фізичних осіб) необхідно відносити до послуг.

2) на діяльність щодо виконання робіт відповідні положення щодо ЦК будуть поширюватись лише за наявності відповідного договору. За відсутності останнього на відповідну господарську діяльність будуть поширюватись встановлені публічно-правові обмеження та нормативи й в даному випадку головне значення буде мати вид цієї діяльності з економічної точки зору (тобто значення буде мати чи є ця діяльність будівельною, монтажною).

Водночас, можна стверджувати, що послуги в будь-якому разі передбачають певні правовідносини між двома чи більшою кількістю осіб, тоді як роботи можуть виконуватись як за замовленням, так і для власних потреб (наприклад, будівництво господарським способом). Тобто виконання робіт може виходити за межі цивільно-правового регулювання, спрямованого саме не регулювання відносин, а не діяльності.

3) діяльність щодо виконання робіт спрямована на створення чи переробку саме індивідуально визначеного об'єкта. В іншому випадку необхідно вести мову про надання послуг або виробництво продукції (у разі створення об'єктів з родовим ознаками).

Спробуємо проаналізувати окремі господарські операції у морських портах, визначити, необхідно їх відносити до «послуг» або до «робіт», а також встановити правову природу відносин, що виникають при їх здійсненні.

Одним із різновидом господарських операцій у морських портах є операції з лоцманського проведення суден.

Лоцманське проведення суден здійснюється в цілях забезпечення безпеки плавання суден, попередження пригод з суднами та захисту морського середовища. Морський лоцман краще розуміє місцеві правила (знаки, сигнали тощо), знає місцеві небезпечності, які можуть загрожувати судну; має досвід та практику плавання по певній акваторії у знайомих йому гідрографічних, навігаційних та метеорологічних умовах тощо[118].

Господарська корисність лоцманського проведення суден полягає у забезпеченні відповідним суб'єктом переміщення судна, проведення якого здійснюється, до певної ділянки (району) водної поверхні; недопущення спричинення шкоди судну або судном іншим об'єктам. Матеріальним результатом в даному випадку виступає доставляння судна у завданий район, водночас, лоцманське проведення слід визнавати послугою, адже зазначена діяльність не спрямована на створення індивідуально визначеного матеріального об'єкта (або його переробку). Як справедливо зазначає Г.Г. Іванов, лоцманські послуги є послугами нематеріального характеру, що полягають у наданні інформації та порад, необхідних капітану судна в процесі плавання в районі обов'язкового чи необов'язкового лоцманського проведення.[119]

Правовідносини, пов'язані з лоцманським проведенням, опосередковуються договором на надання лоцманських послуг, який має господарсько-правову природу, що поясняється наступними аргументами:

---

[118] Сайт с информацией для моряков северного бассейна [Электронный ресурс] // Режим доступа: http://region51murman.narod.ru/index/0-90

[119] Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации / Под ред. Г. Г. Иванова. – М. : Спарк, 2000. – С. 173-174.

1) договір на надання лоцманських послуг укладається між суб'єктами господарської діяльності: судновласником, фрахтувальником, морським агентом чи іншою особою, що вповноважена судновласником, з одного боку, та лоцманським підприємством (п. 4.9 Положення про морських лоцманів, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України №292 від 08 травня 2013 р. далі – Положення про морських лоцманів).

При цьому термін «лоцманське підприємство», що закріплений у Положенні про морських лоцман, відсутній у Господарському кодексу України (далі – ГК), Кодексі торговельного мореплавства чи Законі України «Про морські порти України». Зі змісту п. 1.2 Положення видається, що лоцманське підприємство – це підприємство, працівниками якого є морські лоцмани, особистою працею яких власне й забезпечується лоцманське проведення судна.

Вбачається, що з урахуванням відсутності такої організаційно-правової форми юридичної особи як лоцманське підприємство, останнє, з урахуванням положень ч.3 ст. 63 ГК, може бути створено та діяти у формі унітарного підприємства (державне унітарне підприємство, комунальне підприємство) або корпоративного підприємства (приватне підприємство, господарське товариство тощо).

2) предметом договору на надання лоцманських послуг, виходячи в тому числі й з назви цього договору, є надання лоцманським підприємством послуг з лоцманського проведення (лоцманських послуг), які мають оплатний характер.

Відповідно до п. 1.5 Положення про морських лоцманів лоцманські послуги за територією їх надання класифікується на 1) лінійні (міжпортові) лоцманські послуги (надаються на судноплавних шляхах у територіальних водах, на фарватерах, каналах, крім підхідних до портів каналів, у відкритому морі); 2) портові лоцманські послуги, які надаються в межах акваторій портів, крім тих ділянок акваторій портів, лоцманські послуги на яких належать до лінійних (міжпортових) лоцманських послуг.

За критерієм обов'язковості лоцманське проведення можна також класифікувати на обов'язкове та необов'язкове. Норми щодо обов'язкового та необов'язкового лоцманського проведення містяться у ст. 94 КТМ.

Оплатний характер лоцманських послуг підтверджується правом лоцманської організації на отримання лоцманського збору. Відповідно до п. 4.17 Положення, лоцманський збір стягується лоцманськими підприємствами і включаються в їх дохід. Як справедливо зазначає російський вчений А.А. Єршов, «лоцманський збір являє собою…плату за послуги лоцманської організації по проведенню судна»[120].

Вищенаведені положення щодо предмету договору на надання лоцманських послуг цілком відповідають предмету господарської діяльності, що викладений у ч.1 ст. 3 Закону України та полягає зокрема у «наданні суб'єктами господарювання послуг вартісного характеру, що мають цінову визначеність».

Теза щодо господарсько-правової природи договору на надання лоцманських послуг підтверджується й висновком такого авторитетного вченого як В. В. Вітрянський, який всупереч думкам адміністративно-правової природи діяльності з лоцманського проведення зазначає: «правовідносини, що мають місце між судновласником в особі капітана судна та лоцманською організацією повинні кваліфікуватись не інакше як договір про надання лоцманських послуг, який за своєю сутністю є договором про оплатне надання послуг»[121].

Окремий різновид господарських операцій у морських портах складають послуги Служби регулювання руху суден (далі – СРРС), що мають берегові радіолокаційні системи.

Відповідно до ст. 110 КТМ, у районах інтенсивного судноплавства (портові та узбережні води, вузькості, перетин

[120] Ершов А.А. Договор об оказании лоцманских услуг / Ершов А.А. // Транспортное право: юрид. журнал. – М. : Юрист, 2004. – №2 – С. 12.

[121] Витрянский В. В. Договор об оказании лоцманских услуг / В. В. Витрянский // Вестник Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации. – М., 2002. – №11. ─ С.75.

морських шляхів) рішенням центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, створюються служби регулювання руху суден, що здійснюють радіолокаційне обслуговування суден.

Аналіз Типового положення про Службу регулювання руху суден, затвердженого Наказом Міністерства транспорту України від 28 травня 2001 р. №340, дозволяє зробити висновок, що послуги СРРС полягають у забезпеченні судна інформацією, що дозволить забезпечити безпеку мореплавства та уникнення аварій. Зазначене інформування полягає, зокрема, у наданні суднам рекомендацій та вказівок, що стосуються черговості руху, часу початку руху, маршруту, швидкості та інтервалів руху, місця якірної стоянки, а також попередження щодо порушення суднами правил плавання у цій зоні, попередження судна у разі відхилення його від безпечного маршруту плавання та повернення до зазначеного маршруту; надання рекомендацій судну щодо зміни курсу та швидкості; передача інформації про ідентифікаційні дані, позиції та наміри інших суден, а також попередження цих суден.[122]

Радіолокаційне обслуговування як вид господарської діяльності необхідно відносити саме до послуг, адже як і при лоцманському проведенні, зазначена діяльність не спрямована на створення індивідуально визначеного матеріального об'єкта (або його переробку). Подібної думки дотримується й законодавець, що знайшло свій вигляд у затвердженні нормативно-правового акту з відповідної назвою: 08 травня 2013 р. Наказом Міністерством інфраструктури України №291 був затверджений Порядок надання послуг з регулювання руху суден.

Особа, що безпосередньо забезпечує надання лоцманських послуг, має назву лоцман-оператор, та діє на підставі Положення про лоцмана-оператора служби регулювання руху суден, яке

[122] Про затвердження Типового положення про службу регулювання руху суден: Наказ Міністерства транспорту України від 28 травня 2001 р. №340 // Офіційний вісник України. – 2001. – №26. – Ст. 1195.

затверджене Наказом Міністерства транспорту України №341 від 28 травня 2001 р.[123]

Послуги СРРС, як і лоцманське проведення, в деяких випадках можуть мати обов'язковий характер. Відповідно до абз. 4 ст. 110 КТМ ступінь обов'язковості окремих видів радіолокаційного обслуговування повідомляються в обов'язковій постанові по порту, лоціях і Повідомленнях мореплавцям. Так, відповідно до п. 3.1.18 Обов'язкових постанов по ДП «ОМТП», усі судна, що прямують Зоною контролю Посту регулювання руху суден (далі - ПРРС), зобов'язані користуватися послугами ПРРС.

Співвідношення послуг з лоцманського проведення та послуг СРРС можна простежити на прикладі мотивувальної частини Постанови Севастопольського апеляційного господарського суду по справі №2-7/9011.1-2007 від 31.01.2008 р., у якій зазначено, що «лоцман-оператор, що надає відповідні послуги не знаходиться на борту судна, він не покидає свого робочого місця перед монітором (підключеним до АТС, берегових і стільникових систем зв'язку, ССТУ тощо) на посту регулювання руху суден (капітальна споруда на суші (іноді в порту) зі спеціально встановленим обладнанням)», тоді як «державний морський лоцман дійсно, надаючи вказівки капітану, перебуває на борту відповідного судна»[124]. І хоча, в деяких випадках, морський лоцман може не знаходитись на борту відповідного судна, а знаходитись на лоцманському судну, й з нього надавати вказівки капітану, треба визнавати, що морський лоцман при наданні послуг з лоцманського проведення перебуває на «місці події», тоді як лоцман-оператор знаходиться у відповідному посту СРРС й надає послуги, перебуваючи на своєму робочому місці у межах дії посту.

---

[123] Про затвердження Положення про лоцмана-оператора служби регулювання руху суден : Наказ Міністерства транспорту України №341 від 28 травня 2001 р. // Офіційний вісник України. – 2001. – №26. – Ст. 1196

[124] Постанова Севастопольського апеляційного господарського суду по справі №2-7/9011.1-2007 [Електронний ресурс] // Єдиний державний реєстр судових рішень. – Режим доступу: http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/1347312

Варто зауважити, що на теперішній час, після набрання чинності ЗУ «Про морські порти України, надання послуг з лоцманського проведення та послуг СРРС забезпечується філією «Дельта-лоцман» АМПУ. Водночас, у КТМ скасовані положення, що дозволяють надання послуг з лоцманського проведення виключно державними морськими лоцманами. Варто зазначити, що можливість надання послуг з лоцманського проведення не лише державними, а й суб'єктами господарювання, заснованими на іншій формі власності передбачається законодавством РФ.[125]

Окрему групу послуг господарських операцій у морських портах становлять операції з буксирування суден.

Як справедливо зазначав у 1986 році у монографії «Морські буксири та їх операції» В. С. Сидорченко, «неможливо уявити собі роботу багатьох тисяч морських портів, морських та річкових каналів, шлюзів без постійної та багатогранної роботи морських буксирів»[126]. Зазначене твердження є актуальним й на теперішній час.

Будь-який буксир (від голландського слова boegseren – тянути) призначений для того, щоб тянути або толкати будь-яке інше самохідне або несамохідне судно, пліт чи інший плавучий засіб.[127] Основним призначенням морського буксирування є доставка судна або іншого плавучого об'єкта, який не може переміщатися самостійно (наприклад, несамохідне судно або аварійне судно) від одного пункту в інший. Проте, трапляються випадки, коли послуги буксиру є необхідними для надання допомоги при здійснення маневру великих судів на обмеженій акваторії порту.[128]

В свою чергу, відповідно до предмету обраного дослідження, зазнає уваги саме портове буксирування. Портове буксирування – це

[125] Ершов А.А. Договор об оказании лоцманских услуг / Ершов А.А. // Транспортное право: юрид. журнал. – М. : Юрист, 2004. – №2 – С. 12.
[126] Сидорченко В.Ф. Морские буксиры и их операции : монография / В.Ф. Сидорченко – Л. : Судостроение, 1986. – С. 4.
[127] Сидорченко В.Ф. Морские буксиры и их операции : монография / В.Ф. Сидорченко – Л. : Судостроение, 1986. – С. 6.
[128] Булгакова І.В. Коментар до Кодексу торговельного мореплавства України [Електронний ресурс] / Булгакова І.В., Клепікова О.В. // Режим доступу: http://search.ligazakon.ua

виконання маневрів судна в портових водах (в тому числі ввід в порт або вивід з порту судна). Портове буксирування здійснюють спеціальні буксири-кантувальники, силами яких, зокрема, забезпечується допомога суднам при швартуванні, постановці на бочку, знаття з якоря тощо.[129]

Операції щодо буксирування необхідно відносити до послуг. Слушним є твердження В. С. Сидорченко, який, порівнюючи договір буксирування із договорами підряду зазначає, що «по договору підряду підрядник зобов'язується виконати на свій ризик певну роботу за завданням замовника з його або своїх матеріалів, а замовник оплачує роботу. Результатом підряду буде створення нових матеріальних цінностей або переробка вже існуючих, тоді як за договором буксировки, хоча й виконується певна робота – переміщення судна (об'єкта), однак за її результатами не створюються нові матеріальні цінності»[130].

У главі 2 розділу VII КТМ передбачаються положення, що стосуються регулювання договору портового буксирування.

До господарських операцій у морських портах необхідно також відносити господарські операції щодо ремонту, бункерування та постачання судна.

Відповідно до Державного стандарту СРСР 24166-80 «Система технічного обслуговування та ремонту суден. Ремонт суден. Терміни та визначення» ремонт судна – це комплекс операцій по відновленню справного або працеспроможного стану судна на певний інтервал часу.[131] Вбачається, що операції щодо ремонту судна необхідно відносити до робіт, адже в даному випадку можна вести мову про переробку індивідуально визначеної речі – судна (здійснення ремонту змінює якісний стан судна, що існував до ремонту). На підтвердження зазначеної думки, Ю. Локтіонов, здійснюючи аналіз

[129] Сидорченко В.Ф. Морские буксиры и их операции : монография / В.Ф. Сидорченко – Л. : Судостроение, 1986. – С. 6.
[130] Сидорченко В.Ф. Морские буксиры и их операции : монография / В.Ф. Сидорченко – Л. : Судостроение, 1986. – С. 21.
[131] Локтионов Ю. Ремонт судов на Украине / Ю. Локтионов // Юридическая практика. – К. : Юридическая практика, 2005. – 21 июня (№21). – С. 23

українського законодавства щодо ремонту суден приходить до висновку, що відносини щодо ремонту суден «врегульовані нормами ЦК України про договір підряду»[132]. Господарські правовідносини щодо ремонту суден мають місце між судновласниками, з одного боку, та судноремонтними підприємствами, з іншого боку. Останні, як правило, знаходяться на території морського порту.

Потребують уваги також господарські операції щодо бункерування суден. У п. 5 ст.1 Міжнародної конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення бункерним паливом, надається визначення бункерного палива – це будь яка вуглеводнева мінеральна нафта, включаючи змащувальне масло, що використовується або призначається для використання у цілях експлуатації або руху судна, а також будь-які залишки такої нафти[133]. В свою чергу, бункерування розуміється переважно у двох значеннях: 1) заправка судна паливом та моторними маслами[134]; 2) завантаження на судно запасів палива[135].

Предметом операцій з бункерування суден є постачання судна речовинами, що забезпечують його рух. Зазначені операції слід відносити до послуг, адже при їх здійсненні відсутня створення (або переробка) певного індивідуально визначеного об'єкта.

У зв'язку з цим зауваження викликає визначення бункерування судна, що міститься у Правилах безпеки для працівників суден портового і службово-допоміжного флоту рибного господарства, що затверджені Наказом Державного комітету України з промислової безпеки, охорони праці та гірничого нагляду №13 від 24 січня 2007 року. Відповідно до вищевказаних Правил бункерування судна – це поповнення судна запасами палива і мастильних матеріалів, водою,

---

[132] Локтионов Ю. Ремонт судов на Украине / Ю. Локтионов // Юридическая практика. – К. : Юридическая практика, 2005. – 21 июня (№21). – С. 23

[133] Міжнародна конвенція про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення бункерним паливом від 23 березня 2001 р. [Електронний ресурс] // Офіційний веб-портал Верховної Ради України. – Режим доступу: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/896_047/conv

[134] Википедия: интернет-энциклопедия [Електронний ресурс] // Режим доступу: http://ru.wikipedia.org/

[135] Самойлов К. И. Морской словарь : в 2 т. / К.И. Самойлов. – М.-Л.: Военно-морское издательство НКВМФ СССР, 1939. – Т. 2 : А-Н. – С. 143.

продуктами харчування[136]. Разом з тим здійснення операцій щодо постачання судна водою та продуктами харчування слід відносити до шипчандлерських послуг, які складають окрему групу послуг, що можуть надаватись у морських портах.

Сутність шипчандлерських послуг можна зрозуміти з перекладу англійського слова «ship chandler» – судновий постачальник. Предметом шипчандлерських послуг, на відміну від послуг з бункерування судна, є постачання судна продуктами харчування, водою, іншими предметами.

Як зазначав К. І. Самойлов у 2-му томі першого морського словника (1941 р.), шипчандлер – «торговец, поставляющий на суда, находящиеся в порту, продовольствие и предметы ширпотреба для экипажа и снаряжения для судна»[137]. Звертає увагу в даному випадку вказівка на те, що відповідне постачання здійснюється саме у порту, тобто відповідні господарські правовідносини, що виникають між суб'єктом, що забезпечує постачання відповідними предметами, та судновласником (від імені якого діє як представник капітан або морський агент) мають місце саме у порту.

Л.І. Пашковська у своєму дисертаційному дослідженні використовує для позначення шипчандлерських послуг та осіб що їх надають використовує терміни «суднове постачання», «судновий постачальник». Судновий постачальник – суб'єкт господарювання, який входить до складу морського та річкового транспорту та за договором суднового постачання здійснює суднове постачання на морські (річкові) судна каботажного або закордонного плавання, надає послуги з перевірки (огляду, переосвідчення, обслуговування, ремонту) суднових запасів. В свою чергу, для позначення матеріальних об'єктів, що постачаються на судно вчена використовує термін «суднові запаси», до яких відносить, зокрема,

[136] Про затвердження Правил безпеки для працівників суден портового і службово-допоміжного флоту рибного господарства : Наказ Державного комітету України з промислової безпеки; охорони праці та гірничого нагляду від 24 січня 2007 р. №13 // Офіційний вісник України. – 2007. – №10. – Ст. 383.

[137] Самойлов К. И. Морской словарь : в 2 т. / К. И.Самойлов. – М.-Л. : Военно-морское издательство НКВМФ СССР, 1941. – Т. 2 : О-Я. – С. 550.

напої, їжу, одежу, фарбу, канати, радіотехнічні пристрої, рятувальні засоби, засоби пожежогасіння[138].

Таким чином, шипчандлерську діяльність, як і діяльність з бункерування суден можна відносити до господарської діяльності з забезпечення постачання суден, разом з тим, діяльність з бункерування судна стосується саме постачання судна речовинами, що забезпечують його рух, тоді як шипчандлерська діяльність охоплює інші речі, які постачаються на судно.

В якості послуг, що надаються у морському порту, можна назвати також послуги з приймання портом забруднень. Відповідні послуги доцільніше називати послугами з приймання суднових відходів, що відповідатиме Конвенції по запобіганню забруднення моря скиданнями відходів та інших матеріалів 1972 р. (МАРПОЛ 73/78). Держави, що приєднались до вищевказаної конвенції, зобов'язались забезпечувати якнайменше забруднення моря відходами. Це обумовлює необхідність приймання цих відходів відповідними суб'єктами у порту.

Відповідно до Плану управління судновими відходами в Клайпедському порту (Литва) суднові відходи – це усі відходи, що утворюються в процесі експлуатації судна, в т.ч. відходи, що містять нафту, з машинного відділення, стічні (лляльні) води та побутові відходи в т.ч. (без обмежень) додаткові відходи, що утворюються від обробки вантажів (завантаження, розвантаження, зберігання), такі як настил, елементи кріплення, паллети, пакувальний матеріал, фанера, папір, картон, проволока та стальна[139].

У нашій держави прийняття відходів забезпечується як морськими портами (державними підприємствами), які на теперішній час продовжують здійснювати господарську діяльність, так і іншими суб'єктами господарювання, що слід вважати правильним з огляду не необхідність забезпечення конкуренції.

---

[138] Пашковська Л.І. Адміністративно-правове регулювання діяльності суднових постачальників : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.07 „адміністративне право і процес" / Л. І. Пашковська. – О., 2008. – 18 с.

[139] План управління судновими відходами в Клайпедському порту [Електронний ресурс] // Режим доступу: http://www.portofklaipeda.lt/uploads/teisine_informacija/Atlieku%20tvarkymo%20planas-RU.doc

Окрему велику групу послуг, що надаються у морському порту складають послуги щодо перевалки вантажів та інших допоміжних операцій з останніми (зберігання, сортування, зважування вантажів тощо). Вказані послуги надаються суб'єктами господарювання, що здійснюють стивідорну діяльність, увага яким буде приділена у підрозділі 3.1.

Окремою групою послуг, що надаються у морських портах є сюрвейерські послуги (які звичайно називаються «сюрвей»), що здійснюються відповідними суб'єктами господарювання – сюрвейерами. Поняття «сюрвейерські послуги» та «сюрвейери» походять від англійського слова «survey» - інспектування, перевірка. Відповідно, послуги, що надаються сюрвейерами пов'язані з інспектуванням суден та вантажів. Як зазначає А. О. Балобанов, «при пошкодженнях, що виникли з суднами, їх вантажами та інших пошкодженнях завжди відповідає одна із сторін контракту... Щоб встановити відповідальність сторін треба знати обсяг пошкоджень. Роль морських сюрвейерів – встановити природу пошкодження, розмір і причину, в т.ч. юридичну»[140].

Суб'єкти господарювання, що надають відповідні сюрвейерські послуги, вступають у виробничо-господарські правовідносини з різними суб'єктами: судновласники, фрахтувальники, порти (як суб'єкти), експедитори, вантажовласники, вантажовідправники.

До господарських операцій, які необхідно відносити до робіт у портовому господарстві, окрім ремонту суден, необхідно також відносити їх будівництво, переробку та розрізання на металобрухт. Крім того, до робіт відносяться дії з капітального будівництва у портовому господарстві: будівництво портів, окремих об'єктів портової інфраструктури, реконструкція та інші господарські операції з капітального будівництва.

Окрім господарських операцій, що є за природою послугами або роботами, у портовому господарстві можна виокремлювати операції з надання у користування певного майна. Так, як вже зазначалось у

[140] Балобанов А.О. Организационно-правовые аспекты сюрвейерской деятельности (из международной практики): учеб. пособ. / А.О. Балобанов. – О. : Фенікс, 2010. – С. 4.

підрозділі 2.2 при дослідженні правового режиму майна у морських портах, ч.2 ст. 23 ЗУ «Про морські порти України» встановлюється можливість надання певних об'єктів портової інфраструктури в оренду та/або у концесію. Наявні відносини оренди державного майна у морських портах й на теперішній час щодо окремого рухомого майна: кранів, завантажувачів, автотранспортних засобів тощо.

Не можна також залишити поза увагою можливість виробництва у морських портах певної продукції. Це насамперед стосується вільних портових зон. Так, наприклад, можливість виробництва певної продукції передбачено у Вентспільському вільному порту. Відповідно до п.10 ЗУ «Про вільну економічну зону «Порто-франко» на території Одеського морського торговельного порту» (який, як зазначалось вище, на теперішній час фактично не діє) імпорт суб'єктами зони «Порто-франко» товарів для потреб власного виробництва на території цієї зони та експорт товарів виробництва зони «Порто-франко» не підлягають ліцензуванню та квотуванню, якщо інше не встановлено міжнародними договорами України. З наведеної норми вбачається можливість виробництва певної продукції на території вільної економічної зоні «Порто-франко».

Доцільно навести класифікацію господарських операцій у морських портах за певними критеріями, що повинно допомогти у здійсненні нових досліджень окремих видів господарських операцій у морських портах.

По-перше, за особливостями правового регулювання господарські операції у морських портах необхідно класифікувати на звичайні операції – ті операції, які характерні й для інших галузей транспорту та економіки, проте можуть мати особливості у морських портах, та специфічні операції – операції, що характерні лише для морських портів (або застосовується лише у галузі морського транспорту).

До звичайних господарських операцій у сфері портового господарства необхідно відносити, наприклад: 1) зберігання

вантажів у морському порту (що є різновідом зберігання); 2) експедирування вантажів у морському порту (що є різновидом експедирування); 3) послуги морського агентування (що є різновидом агентських відносин); 4) фрахтування суден (різновид оренди майна); 5) господарські операції з капітального будівництва об'єктів портової інфраструктури. Відповідно при правозастосуванні до договорів, що опосередковують здійснення вищевказаних господарських операцій, необхідно застосовувати загальні положення щодо договорів зберігання, транспортного експедирування, представництва, оренди, підряду за відсутності спеціальних положень.

До специфічних господарських операцій можна відносити, наприклад: 1) перевалка вантажів; 2) операції з оброблення контейнерів (зокрема, їх стафірування та розстафірування); 3) буксирування суден та інших плавучих об'єктів; 4) шипчандлерські послуги; 5) днопоглиблювані роботи; 6) послуги зі збору суднових відходів; 7) послуги з бункерування судів; 8) послуги зі швартування судів; 9) сюрвейерські послуги. При правозастосуванні до договорів, якими опосередковуються здійснення специфічних господарських операцій, необхідно застосовувати загальні положення ЦК щодо договору про надання послуг або договору підряду за відсутності відповідних спеціальних норм.

В свою чергу, у разі якщо певні специфічні господарські операції притаманні не лише портовій галузі, а й у галузі морського транспорту взагалі, до відповідних правовідносин у морських портах можуть застосовуватись загальні положення щодо регулювання певного виду відносин у морській галузі. Так, наприклад, до договору портового буксирування за відсутності спеціальних положень необхідно застосувати загальні положення щодо морського буксирування, передбачені ст.ст. 222-228 КТМ.

Не можна не враховувати також, що для господарських правовідносин у морських портах, у порівнянні з іншими галузями

економіки, характерний високий рівень участі іноземних суб'єктів, що обумовлює можливість вибору права, яке підлягає застосуванню до їх правовідносин.

Відповідно до ч.1 ст. 4 ЗУ «Про міжнародне приватне право» (далі – ЗУ про МПП) право, що підлягає застосуванню до приватноправових відносин з іноземним елементом, визначається згідно з колізійними нормами та іншими положеннями колізійного права цього Закону, інших законів, міжнародних договорів України. Згідно з ч.1 ст. 32 ЗУ про МПП зміст правочину може регулюватися правом, яке обрано сторонами, якщо інше не передбачено законом[141].

У КТМ наявна ст. 14, що містить колізійні норми й має відповідну назву («Колізійні норми»). У абз. 3 зазначеної статті міститься положення, відповідно до якого, у разі відсутності згоди сторін щодо застосування права відносини сторін регулюються законодавством тієї держави, де заснована, має основне місце діяльності або постійного перебування сторона, що є власником судна, що здійснює буксирування, – у договорі буксирування. Зазначене правило можна застосовувати й до портового буксирування, у якому буксировальником може бути не обов'язково суб'єкт господарювання, зареєстрований за законодавством України. Тож у разі відсутності вибору права, за таким договором портового буксирування буде використовуватись право реєстрації суб'єкта господарювання, що є буксирувальником.

Можливим є вибір права й у інших господарських правовідносинах у морському порту, зокрема, при наданні сюрвейерських послуг. Так, в Україні здійснює господарську діяльність ТОВ «Котекна Україна Лімітед», яке входить до складу крупної міжнародної групи «Cotecna», що спеціалізується на інспектуванні різноманітних видів вантажів й має більш ніж 100 представництв у різних країнах світу, у яких працює більш ніж 4 тисячі спеціалістів[142]. Відповідно, не виключено,

[141] Про міжнародне приватне право : Закон України від 23 червня 2005 р. №2709-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2005. – №32. – Ст. 422.

[142] Ильницкий К. Сюрвейер ставит диагноз [Электронный ресурс] / Ильницкий К., Филипчик Д. // Порты Украины. – 2012. – №6(118). – Режим доступа к журналу: http://portsukraine.com/node/2903

враховуючи відсутність законодавчих заборон, що господарські правовідносини, у разі якщо це передбачено у договорі, щодо здійснення сюрвейерських послуг між ТОВ «Котекна України Лімітед» та певним іноземним суб'єктом будуть регулюватись іноземним правом.

Повертаючись до класифікації господарських операцій у морському порту, їх можна класифікувати також за критерієм урегульованості державою цін на них на: 1) господарські операції у морському порту, ціни на які регулюються державою; 2) господарські операції у морському порту, ціни на які є вільними.

До недавнього часу нормативно-правовими актами, що забезпечували регулювання цін на господарські операції були, по-перше, Збори і плата за послуги, що надаються суднам закордонного плавання у морських портах України, затверджені Наказом Міністерства транспорту України від 27 червня 1996 р. № 214 а, по-друге, Збірник тарифів на комплекс робіт, пов'язаних з обробленням вантажів у портах України, затверджений Наказом Міністерства транспорту України від 31 жовтня 1995 року № 392.

Як вже зазначалось, відповідно до ч.1 ст. 21 ЗУ «Про морські порти України», державному регулюванню підлягають виключно тарифи на спеціалізовані послуги, що надаються у морському порту суб'єктами природних монополій, та послуги, які оплачуються у складі портових зборів. Ціни на усі інші послуги є вільними.

Однак одразу ж після набрання чинності ЗУ «Про морські порти України» вищевказані підзаконні акти Міністерства транспорту України щодо регулювання цін на портові послуги/роботи не були скасовані.

У зв'язку із цим як зазначає А. Селютін склалась певна неоднозначність нормативного регулювання визначення вартості портових послуг: «З одного боку, вартість певних послуг, які відповідно до ЗУ «Про морські порти України» не відносяться до регульованих, може визначатись підприємствами самостійно, з іншого боку, підприємства повинні дотримуватись правил,

встановлених Збірником тарифів, оскільки він є діючим нормативно-правовим актом. Така невизначеність «на руку» регуляторам, що здійснюють контроль за дотриманням законодавства про ціноутворення, адже якщо підприємство, керуючись положеннями закону, не бути дотримуватись правил, що містяться у Збірнику тарифів, то воно усе одно буде визнано порушником»[143]. З зазначеною тезою не можна погодитись повністю, адже норми закону мають вищу юридичну силу ніж норми підзаконного нормативно-правового акту, там саме норми закону підлягають застосуванню у разі виникнення конкуренції норм.

Лише 10 червня 2014 р. Міністерством інфраструктури України був виданий наказ № 239 (зареєстрований у Міністерстві юстиції 19 червня 2014 р.), яким накази Міністерства транспорту України від 31 жовтня 1995 р. № 392 та від 27 червня 1996 р. № 214 були визнані такими, що втратили чинність.

На теперішній час, наказом Міністерством інфраструктури від 27.05.2013 р. № 316 затверджений Порядок справляння та розміри ставок портових зборів.

Іншою класифікацією господарських операцій у морському порту може бути класифікація за об'єктом спрямованості. В даному випадку, треба нагадати, що загальне призначення морського порту формулюється як «забезпечення обслуговування суден, пасажирів та багажу». Вказане формулювання є доволі зручним для сприйняття, водночас, з юридичної точки зору містить дефект, оскільки обслуговувати тобто надавити послуги можна суб'єкту права, тоді як судно та вантаж є об'єктами права. Відповідно й суб'єктами, яким будуть надаватися послуги, будуть виступати суб'єкти господарювання (споживачі портових послуг), а саме: судновласник, вантажовідправник, вантажоотримувач, перевізник тощо. Разом з тим, об'єктами корисний ефект послуги/роботи на які буде спрямований будуть відповідно вантаж(і), судно (судна) або

[143] Селютин А. Кем устанавливаются и регулируются тарифы на услуги в морских портах? /А. Селютин [Електронный ресурс] // Центр транспортных стратегий. – Режим доступа: http://cfts.org.ua/question?id=33

пасажир(и) (пасажири одночасно є як суб'єктами, яким надаються послуги, так і об'єктом спрямованості надання послуги).

С. Оніщенко здійснює класифікацію господарських операцій у морському порту за об'єктом спрямованості та зазначає, що «послуги портів прийнято розподіляти на послуги суднам та послуги вантажам: 1) послуги суднам: укриття від непогоди, бункерування та матеріально-технічне забезпечення, ремонт та сюрвейерський огляд, лоцманські, буксирні послуги, інформаційні послуги тощо; 2) послуги вантажам: стивідорні та термінальні послуги, пов'язані з навантажувально-розвантажувальними операціями та складування вантажів, оформлення вантажних документів; додаткові послуги, що дозволяють створювати додану вартість (упаковування, стафірування контейнерів, формування судових партій, розсортування вантажів) тощо[144].

Із цією думкою не можна повністю погодитись. Як можна побачити, по-перше, вказана вчена не розрізняє поняття робіт та послуг, тоді як доцільніше використовувати більш абстрактний термін «господарські операції», а по-друге, поза її увагою залишилася третя група господарських операцій за критерієм об'єкта спрямованості – послуги пасажирам.

Наприклад, у РФ затверджені Правила обслуговування пасажирів та надання інших послуг, що звичайно надаються у морському порту і не пов'язані із здійсненням пасажирами та іншими громадянами підприємницької діяльності. Відповідно до п.5 зазначених правил на морському пасажирському терміналі споживачу можуть надаватись наступні послуги: а) по зберіганню речей; б) по продажу за наявності вільних місць на суднах перевізних документів (білетів) по вказаним пасажирам пунктам призначенням; в) по переміщенню ручної поклажі, багажу та вантажобагажу; г) по наданню споживачам певної інформації.

Подібні правила обслуговування пасажирів доцільно було б закріпити і в нашій держави, що виконувало б регулятивну та

[144] Онищенко С. Услуги морского транспорта и их специфика / С. Онищенко // Судоходство. – 2006. – № 6. – С. 16.

інформаційну функцію для пасажирів й сприяло б туристичній привабливості нашої держави.

Здійснивши класифікацію господарських операцій у морських портах за об'єктом їх спрямованості, можна також навести класифікацію, критерієм якої буде суб'єктний склад здійснення господарських операцій.

За формою власності, на якій застосовані відповідні суб'єкти, можна класифікувати господарські операції у порту на ті, які: 1) можуть здійснюватись виключно суб'єктами господарювання, заснованими на державній формі власності; 2) можуть здійснюватись суб'єктами господарювання, заснованими на будь-якій формі власності;

Так, відповідно, до ч.3 ст. 19 ЗУ «Про морські порти України», виключно державними підприємствами, установами та організаціями надаються послуги з: 1) регулювання руху суден; 2) забезпечення проведення аварійно-рятувальних робіт; 3) навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства; 4) картографічного забезпечення мореплавства; 5) забезпечення запобігання і ліквідації розливу забруднюючих речовин.

Усі інші господарські операції можуть здійснюватись суб'єктами господарювання, заснованими на будь-якій формі власності.

Таким чином, система господарських правовідносин у морських портах має усі ознаки складно організованого організму, призваного забезпечити функціонування портів як найважливіших пунктів перевалювання вантажів та транзитних транспортних центрів. Без урахування усього розмаїття господарських правовідносин у сфері морегосподарського комплексу загалом, та у портовій галузі, зокрема, неможливо здійснити системні та економічно обґрунтовані заходи державного впливу на шляху стимулювання розвитку відповідної галузі.

1.6. Іноземний досвід правового регулювання господарських відносин у морських портах

Перехід України та інших пострадянських держав до ринкової економіки вимагає дослідження досвіду іноземних держав щодо вирішення певних правових питань.

У зв'язку з бажанням України, а також інших європейських держав, вступити до ЄС, а також наявністю інтеграційних процесів і кола інших факторів, необхідно вести мову про зближення сучасних систем правового регулювання господарської діяльності. Як справедливо відмічає академік В. К. Мамутов, серед факторів зближення систем правового регулювання господарської діяльності потрібно виокремлювати «необхідність посилення державного регулювання економіки, зумовленого високим рівнем усуспільнення виробництва, ускладненням економічних зв'язків, масовою вимогою забезпечення соціальної орієнтації економіки під впливом соціалістичних ідей. В цих умовах багато спільних завдань в різних країнах вирішується з притягненням однотипних правових засобів», крім того «зближення систем…в чималій ступені пояснюється тим, що мова йде про спеціальне регулювання професійної господарської діяльності, яка об'єктивно потребує певної уніфікації «правил гри». Велику роль відіграє й розвиток порівняльного правознавства, правової інформації, що створюють можливість і спонукають до використання найбільш ефективного в умовах сучасної економіки досвіду її правового забезпечення.[145]

Тож, вбачається можливим почерпнути й використати позитивний іноземний досвід, а також врахувати негативний й відносно портового господарства, у зв'язку з чим необхідно звернутись до порівняльно-правового методу дослідження.

[145] Мамутов В.К. Сближение современных систем правового регулирования хозяйственной деятельности (часть первая) / В.К. Мамутов // Экономика и право: сб. науч. тр. – К.: Юринком Интер, 2003. – С. 94-95.

Зазначений метод розроблений й продовжує використовуватись у рамках науки порівняльного правознавства[146]. Як справедливо відмічає Хайн Кьотц, «цей метод дозволяє виявити, які вирішується та чи інша проблема в іноземних правових системах, й визначити, в якій ступені її вирішення може виявитись корисним і таким, що може бути застосована в інтересах національного правопорядку»[147]. Безумовно, не можна ідеалізувати порівняльно-правовий метод, оскільки вирішення того чи іншого питання може залежати не лише від правового регулювання, а й від багатьох інших факторах, таких як національний менталітет, правова культура, правосвідомість населення, наявність певних традицій і звичаїв. Разом з тим, вбачається, що порівняльно-правовий метод є найбільш доцільним при дослідженні іноземного досвіду.

При цьому для цілей цього дослідження пропонується використовувати синхронне зовнішнє мікропорівняння[148], що буде спрямовано на дослідження норм та інститутів, що регулюють господарську діяльність та господарські відносини у морських портах в іноземних державах.

Враховуючи обмеженість обсягу роботи, вбачається за необхідне зупинитися на наступних аспектах: 1) основні джерела правового регулювання портового господарства в іноземних державах; 2) правова побудова системи управління морськими портами в іноземних державах; 3) види та правове положення суб'єктів господарювання у морських портах; 4) особливості правового регулювання господарських відносин у морських портах в окремих державах.

Що стосується джерел правового регулювання господарських відносин у морських портах, то можна побачити, що у певних

[146] див., наприклад: Марченко М. Н. Сравнительное правоведение. Общая часть: учебник для юридических вузов / М.Н. Марченко. – М. : Зерцало, 2001. – 560 с.; Саидов А.Х. Сравнительное правоведение (основные правовые системы современности) : учебник / А.Х. Саидов. – М. : Юристъ, 2003. - 448 с.; Тихомиров Ю.А. Курс сравнительного правоведения / Ю.А. Тихомиров. – М. : Издательство НОРМА, 1996. – 432 с.

[147] Цвайгерт К., Кётц Х.Введение в сравнительное правоведение в сфере частного права / Цвайгерт К., Кётц Х.: В 2-х т. – М. : Междунар. отношения, 2000. – Т.1. – С. 5.

[148] Саидов А.Х. Сравнительное правоведение (основные правовые системы современности) : учебник / А.Х. Саидов. – М. : Юристъ, 2003. – С. 45-47.

державах наявні спеціальні закони (РФ, Французька республіка (далі – Франція), Естонська республіка (далі – Естонія), Латвійська республіка (далі – Латвія)) присвячені правовому регулюванню господарських відносин у морських портах: у РФ – це Федеральний Закон «Про морські порти в Російській Федерації та про внесення змін до окремих законодавчих актів Російської Федерації» від 08 лютого 2007 р. №261-ФЗ (далі за текстом – Закон про морські порти РФ)[149], у Естонії – Акт про порти (1997 р. зі змінами), у Латвії – Закон «Про порти» (1994 р.), у Франції – Кодекс морських портів Франції[150]. Поряд із спеціальними законами, певні відносини регулюються загальними законами у сфері торговельного мореплавства, транспорту тощо: так, у Франції норми, що регулюють відносини у морських портах містяться також у Транспортному кодексі Франції 2010 р. у якому морським портам окрема книга, що має відповідну назву – «Морські порти»[151], у РФ – у Кодексі торговельного мореплавства Російської Федерації, у Федеральному законі «Про особливі економічні зони в Російській Федерації» від 22 липня 2005 р. №116-ФЗ, у Естонії – Законом про торговельне мореплавство та про безпеку мореплавства[152], у Латвії – Законом Латвії «Про застосування податків у вільних портах та спеціальних економічних зонах (2002 р.) тощо.

У певних державах портові відносини регулюються загальними нормативно-правовими актами у сфері торговельного мореплавства: у Республіці Болгарія (далі – Болгарія) – Закон «Про морські простори, внутрішні водні шляхи та порти Болгарії» від 11 лютого 2000 р. (далі – Закон про порти Болгарії), у РК – Закон РК «Про

[149] О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: Закон РФ от 08 ноября 2007 г. №261-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2007. – №46 – Ст. 5557

[150] Code des ports maritimes [Ressource électronique] // Le service public de la diffusion de droit. – Mode accès: http://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do;jsessionid=94436ED368DC5DC1A4A0C0CE1862960C.tpdjo04v_2?cidTexte=LEGITEXT000006074233&dateTexte=20130505

[151] Code des transports de France [Ressource électronique] // Le service public de la diffusion de droit. – Mode accès: http://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?cidTexte=LEGITEXT000023086525&dateTexte=20101202

[152] О торговом мореплавании: Закон Эстонской республики [Электронный ресурс] // Режим доступа: http://www.riigikantselei.ee/arhiiv/rto/pae/2003/PAE_13/pae_13_.pdf

торговельне мореплавство» від 17 січня 2002 р. № 284-II[153], у Грузії – Морський кодекс Грузії від 15 травня 1997 р. № 715-IIс (далі – МК Грузії)[154], в Туркменістані – Кодексом торговельного мореплавства Туркменістану (далі – КТМ Туркменістану).

Наявні випадки, коли регулювання в окремому морському порту регулюється окремим законом (Литовська республіка (далі – Литва), Латвія). Так, наприклад, у Литві, яка має один морський порт у м. Клайпеда, правове регулювання господарських відносин у останньому здійснюється Законом Литви «Про Клайпедський державний морський порт» від 16 травня 1996 р. №I-1340 (далі – Закон про Клайпедський порт). У Латвії наявний Закон «Про Вентспільський вільний порт» (1997 р.).

Зазнає уваги дослідження побудови системи управління морськими портами, що обумовлена нормами права відповідних нормативно-правових актів зазначених вище держав.

У таких державах як РФ, Болгарія, Грузія управління морськими портами як у центрі, так і на місцях здійснюється державними суб'єктами.

Так, у РФ центральне керування портовим господарством й іншими галузями транспорту у РФ здійснює федеральний орган виконавчої влади у сфері транспорту, яким на теперішній час є Міністерство транспорту Російської Федерації, що діє на підставі Постанови Правління Російської Федерації №395 від 30 липня 2004 р.

Щодо спеціальних органів управління, то з 2002 р. у РФ діє система управління з розподілом адміністративних та господарських функцій управління морськими портами, яка передбачає дві ланки органів: 1) систему адміністрацій морських портів (кожна окрема адміністрація є федеральною державною установою, за якою на праві оперативного управління закріплена частина федерального майна, необхідного для виконання покладених на них функцій

[153] О торговом мореплавании: Закон Республики Казахстан от 17 января 2002 г. № 284-II // Ведомости Парламента Республики Казахстан. – 2002 г. – № 2. – Ст.16

[154] Морской кодекс Грузии от 15 мая 1997 г. № 715-IIс [Электронный ресурс] // База законодательства «FAOLEX». – Режим доступа: http://faolex.fao.org/docs/texts/geo42200.doc

«портової влади»[155]; 2) Федеральне державне унітарне підприємство «РосМорПорт». На адміністрації морських портів покладені функції із здійснення адміністративно-владних повноважень у морських портах, а усі функції по здійсненню підприємницької діяльності, пов'язаної з управлінням та розвитком об'єктів федерального майна у морських портах покладається на ФДУП «Росморпорт»[156], яке є «унітарним підприємством, заснованим на праві господарського відання, що складається з центрального апарату та 16 філій, розташованих на території 17 суб'єктів РФ[157].

В перспективі планується корпоратизація (акціонування) ФДУП «Росморпорт», що може сприяти додатковому залученню інвестицій у портову сферу, наприклад, за рахунок збільшення статутного капіталу, що не можна зробити за існування унітарного підприємства.[158]

Певним чином є схожою з відповідною системою у РФ система управління морськими портами у Болгарії.

Загальне керівництво портовою галуззю здійснюється Міністром Транспорту, який керує та контролює діяльність двох суб'єктів: 1) Виконавче агентство «Портова адміністрація»; 2) Державне підприємство «Портова інфраструктура».

Виконавче агентство «Портова адміністрація», згідно з ч.2 ст. 115к Закону про порти Болгарії, виконує регуляторні та контрольні функції держави у сфері портової галузі.

Державне підприємство «Портова інфраструктура», відповідно до ч.3 ст. 115л Закону про порти Болгарії, безпосередньо та за допомогою своїх філій керує портовою інфраструктурою та іншими довгостроковими активами портів суспільного транспорту з

---

[155] Транспортное право. Особенная часть: Учебное пособие / С.В. Асеев. – Н. Новгород: Издательство ФГОУ ВПО «ВГАВТ», 2007. – 260 с.

[156] Парфёнов Ю. Система управления морскими портами России – состояние и перспективы развития / Ю. Парфенов // Морские порты. – 2005. – № 5. – С. 10-11.

[157] Офіційний веб-сайт Федерального державного унітарного підприємства Російської Федерації «РосМорПорт» [Електронний ресурс] // Режим доступу: http://www.rosmorport.ru

[158] Тимошинов Т. "Росморпорт" готовит акции [Электронный ресурс] / Тимошинов Т., Кузнецова Е. // Коммерсантъ : ежедневная общенациональная деловая газета. – 21.12.2012. – №242(5027). – Режим доступа: http://kommersant.ru/doc/2094932

національним значенням. Згідно ст. 155м вищезазначеного Закону, до предмету діяльності ДП «Портова інфраструктура» відносяться, зокрема, управління власністю та організація роботи у портах суспільного транспорту з національним значенням; збір та використання портових зборів; будівництво, реконструкція, ремонт та підтримка портів.[159]

Таким чином, силами Виконавчого агентства «Портова адміністрація» та Державного підприємства «Портова інфраструктура» забезпечується розподіл адміністративних та господарських функцій при здійсненні управління портами Болгарії, що вбачається позитивним.

У РК система управління морськими портами також передбачає розподіл адміністративних та господарських функцій управління, водночас, у дещо іншому варіанті, аніж у Болгарії та Росії.

Варто зауважити, що РК у майбутньому може стати одним із основних вантажоутворюючих держав на Каспійському морі. Морська портова інфраструктура РК представлена річним портом Атирау, морським портом Актау та його філією у селищі Баутіно, у перспективі будуть розвиватися порти Курик та Сартас.[160]

Центральним виконавчим органом РК, що здійснює керівництво у сфері торговельного мореплавства, в т.ч. й портовим господарством, є Міністерство транспорту та комунікацій РК.

В свою чергу, ст. 39 КТМ РК передбачено наявність у морському порту морської адміністрації порту, яку очолює капітан морського порту. Частина 2 ст. 39 КТМ визначає перелік функцій, що виконує морська адміністрація порту. Зазначені функції, подібно до адміністрації морського порту у РФ, є здебільшого адміністративними.

---

[159] О морских пространствах, внутренних водных путях и портах Республики Болгарии: Закон Республики Болгарии [Электронный ресурс]// Режим доступа: http://onlinebg.ru/mediawiki/index.php/ЗАКОН_БОЛГАРИИ_О_МОРСКИХ_ПРОСТРАНСТВАХ,_ВНУТРЕННИХ_ВОДНЫХ_ПУТЯХ_И_ПОРТАХ_РЕСПУБЛИКИ_БОЛГАРИИ

[160] Kazlogistics: единый веб-портал логистики Казахстана [Електронный ресурс] // Режим доступа: http://www.kazlogistics.kz/water/port/

Водночас, в морському порту Актау існує й Республіканське державне підприємство «Актауський міжнародний морський торговельний порт», який забезпечує використання комплексу споруд (порту як об'єкта) та надання послуг.

Тобто, як можна побачити, на відміну від РФ та Болгарії, у РК відсутній суб'єкт, який би забезпечував централізоване управління здійсненням господарських функцій у морських портах, що може бути пояснено наявністю лише одного морського порту у РК – Актау. Водночас, відсутність централізованого управління здійснення господарських функцій у морських портах слід вважати позитивним, адже сприяє ініціативності окремих державних підприємств на місцях.

Подібно до РК побудована система управління морськими портами за МК Грузії.

Кожен морський порт має адміністрацію. В свою чергу, адміністрації морських портів підпорядковуються Морській адміністрації Грузії.

Відповідно до ст. 8 МК Грузії морська адміністрація Грузії є структурним підрозділом Міністерства транспорту Грузії, що є органом управління у портової галузі.

З аналізу положень МК Грузії можна зробити висновок, що морська адміністрація Грузії та адміністрації окремих морських портів не здійснюють господарську діяльність, а мають переважно адміністративні та організаційно-господарські повноваження (ст. 73 - 75, 77, 78, 87, 89 МК Грузії).

В свою чергу, ч.3 ст. 71 МК Грузії встановлює, що адміністрація морського порту не має права перешкоджати діяльності підприємств та організацій на території порту, втручатись у їх господарську діяльність, окрім випадків, передбачених правилами порту.

Окремий суб'єкт, який би здійснював господарські функції у морських від імені держави, як і в РК, у Грузії не виокремлюється.

В Туркменістані, на відміну від РФ, Болгарії, РК та Грузії розподіл адміністративних та господарських функцій у морських портах відсутній.

Морський торговельний порт в Туркменістані є суб'єктом, який, з одного боку, здійснює господарську діяльність (ст. 69 КТМ Туркменістану визначає основні напрями господарської діяльності морського торговельного порту), з іншого боку, має функції по забезпеченню безпеки мореплавства (ст. 68 КТМ).

Водночас, у ст. 71 КТМ Туркменістану визначено, що «управління морським портом здійснює Адміністрація морського торговельного порту, яку очолює начальник морського торговельного порту. До складу Адміністрації морського торговельного порту входить капітан морського порту, функції якого містяться у ст. 72 КТМ.

Система управління морськими портами на місцях, яка передбачає як наявність морського порту – суб'єкта, що має певні владні, адміністративні повноваження, так і Адміністрації морського порту, вбачається ускладненою. Доцільніше розподіляти господарські та адміністративні функції у морських портах, надавши право певним суб'єктам – господарювати, іншим – здійснювати управління у морському порту.

У Литві, у Клайпедському морському порту, так само як і в портах Туркменістану, відсутній розподіл адміністративних та господарських функцій.

Відповідно до ст. 10 Закону «Про Клайпедський порт» керівництво портом та управління державним майном у порту, здійснює Дирекція порту, яка є державним підприємством, що діє на підставі статуту та законодавчих актів. Відповідно аналіз функцій Дирекції порту (ст. 11 Закону) дозволяє дійти до висновку, що вона поєднує в собі як господарські функції (які полягають, зокрема, у використанні та управлінні переданим їй на праві довірчого управління державним майном, надання в оренду землі порту, будівництві, використанні та розширенні інфраструктури порту), так

і адміністративні функції (зокрема, забезпечення безпечного судноплавства у порту, організація в акваторії порту рятувальних робіт по рятування людей та суден; організація та здійснення охорони навколишнього середовища у порту).

У Естонії портова влада на місцях чітко не визначається, що пояснюється тим, що у Естонії існують в залежності від форми власності державні, муніципальні та приватні порти. Так, відповідно до параграфу 5 Акту про порти Естонії портова влада – це особа, яка володіє портом та забезпечує організацію діяльності порту в цілому. При цьому крупніший в Естонії порт по обсягу торговельних та пасажирських перевезень – Tallinna Sadam знаходиться у власності держави. Північний порт Paldiski та порт Parnu Sadam контролюються як муніципалітетами міст Палдиски та Пярну, так і приватним капіталом. Такі порти як Kunda Sadam та Miiduranna Sadam, через які проходить значно великий обсяг міжнародного вантажообігу, знаходяться у приватній власності.[161]

Подібним чином, й капітан порту у Естонії не є посадовою особою, що призначається державою; обов'язок щодо призначення капітана порту покладається на суб'єкта портової влади, що забезпечує експлуатацію порту (параграф 6 Акту про порти Естонії).

Загальне державне керівництво портовою галуззю у Естонії здійснюється Морською адміністрацією Естонії, яка має повноваження щодо портів будь-якої власності.

Здійснивши розгляд системи управління морськими портами у різних державах, доцільно дослідити правове положення та види суб'єктів господарювання у морських портах іноземних держав.

Що стосується правового регулювання діяльності суб'єктів господарювання у морських портах РФ, то варто, зазначити, що у Законі РФ про морські порти РФ виділяється поняття «оператор морського терміналу». Відповідно до п.8 ст. 4 Закону РФ про морські порти оператор морського терміналу – це транспортна організація, що здійснює експлуатацію морського терміналу, операції із

[161] Официальный сайт компании «Estma Estonia» [Электронный ресурс] // Режим доступа: http://www.estma.ee/ru/services/ports

вантажами, в тому числі їх перевалку, обслуговування суден, інших транспортних засобів та (або) обслуговування пасажирів.

В свою чергу, у Законі РФ про морські порти РФ поряд терміном «оператор морського терміналу» зустрічається термін «інші володільці об'єктів інфраструктури морського порту», зокрема у ст. 15, що стосується забезпечення безпеки у морському порту, у ст. 16, що стосується основних вимог до володільців об'єктів інфраструктури порту.

Послуги у морському порту в Російській Федерації можуть надаватись не лише юридичними особами, а й громадянами – підприємцями (ч.7 ст. 17 Закону РФ про морські порти РФ.

Зазнає уваги також виокремлення у Законі РФ про морські порти категорії осіб, що є споживачами портової продукції (послуг, робіт). Так, у п.11 ст. 4 зазначається, що користувачами послуг, надання яких здійснюється у морському порту є вантажовідправники, вантажоодержувачі, судновласники, перевізники, пасажири або інші фізичні та юридичні особи. В Законі наявні положення, що спрямовані на захист користувачів послуг. Так, наприклад, у ч.2 ст. 16 Закону встановлено, що оператори морських терміналів та інші володільці технологічно взаємопов'язаних об'єктів інфраструктури морського порту зобов'язані укладати між собою угоди, істотними умовами яких є організація та забезпечення безперервності технологічного процесу надання відповідних послуг у морському порту, встановлення порядку технічного обслуговування та експлуатації об'єктів інфраструктури морського порту, відповідальність сторін, в тому числі відповідальність за зобов'язаннями, що випливають з договорів надання.

Серед суб'єктів господарювання в РК необхідно виокремлювати, по-перше, діючий морський порт (суб'єкт) Республіканське державне підприємство «Актауський міжнародний морський торговельний порт». У ч. 1 ст. 35 КТМ РК визначається предмет господарської діяльності порта-суб'єкта. Відповідно до ч.1 ст. 35 КТМ РК морський порт здійснює завантаження (розвантаження) та

обслуговування суден у порядку черговості їх прибуття, транспортно-експедиторські та складські операції з вантажами, перевалку вантажів на морський транспорт і назад, обслуговування пасажирів морських суден, а також перевезення пасажирів, багажу і вантажів на суднах порту та інших видах транспорту.

Окрім суб'єкта господарювання – морського порту, КТМ РК у п. 57 ст. 1 закріплює термін «оператор морського терміналу», яким є «особа, що володіє на праві власності або інших законних підставах терміналом у морському порту». В свою чергу, відповідно до п. 56 ст. 1 КТМ РК морський термінал – це спеціалізована ділянка у морському порту, що включає сукупність технічних засобів, інженерних споруд, підйомно-транспортного та іншого устаткування, що забезпечують умови для завантаження (розвантаження) вантажів, їх зберігання, обробку транспортних засобів, суміжних з морським видом транспорту, а також посадки, висадки й іншого обслуговування пасажирів. З наведених положень, вбачається, що оператором морського терміналу у РК може бути як юридична, так і фізична особа.

Щодо кола господарської діяльності, яку може здійснювати оператор морського терміналу у РК, то воно є вужчим, аніж господарська діяльність, що може здійснювати порт-суб'єкт. Відповідно до ч. 2 ст. 35 КТМ РК оператор морського терміналу може здійснювати завантажувально-розвантажувальні роботи та інші технічні операції.

На території морського порту в Грузії можуть здійснювати господарську діяльність будь-які підприємства та організації, в т.ч. й іноземні. Окрім підприємств та організацій, на території порту, відповідно до ст. 73 МК Грузії, можуть здійснювати діяльність також фізичні особи.

У ст. 77 МК Грузії йдеться мова про відповідальність оператора порту, однак, зміст поняття «оператор порту» в МК Грузії не визначено, що слід вважати недоліком правового регулювання.

У ч.2 ст. 77 МК Грузії лише встановлено, що оператор порту у межах порту несе відповідальність за вантаж з моменту його отримання до моменту передання отримувачу, іншій вповноваженій особі або перевізнику Відповідно до ч.3 ст. 77 МК Грузії оператор несе відповідальність за шкоду, спричинений втратою, затриманням або пошкодженням вантажу. Виходячи з наведених положень, вбачається, що під «оператором порту» законодавець мав на увазі оператора морського терміналу тобто суб'єкта, який на праві власності або іншому праві володіє та здійснює експлуатацію морського терміналу. В свою чергу, оператори морського термінала здійснюють операції із вантажами, які «перевалюються» при використанні морського термінала, і повинні нести відповідальність відповідно до ч. 2 та ч. 3 ст. 77 МК Грузії.

Зазнають уваги у МК Грузії положення, які визначають засади здійснення певних видів господарської діяльності у морському порту (ст.ст. 78-79 МК Грузії), а саме: 1) агентське обслуговування судів в морському порту; 2) сюрвейерське обслуговування в морському порту; 3) транспортно-експедиторське обслуговування в морському порту. Можна виокремити загальні вимоги МК Грузії до суб'єктів господарювання, що здійснюють вказані вище види господарської діяльності у морському порту; 1) зазначені суб'єкти можуть бути лише юридичними особами (не фізичними особами – підприємцями); 2) юридичні особи повинні бути зареєстровані відповідно до законодавства Грузії (тобто, здійснення іноземними юридичними особами, що зареєстровані за законодавством іншої державн) зазначених видів господарської діяльності у морському порту не допускається); 3) вищевказані суб'єкти повинні бути «спеціальними компаніями/підприємствами». Їх спеціальний статус визначений у спеціальних законах, що регулюють окремі види господарської діяльності.

Доволі детально регламентована у ЗУ «Про порти Болгарії» діяльність суб'єктів господарювання у морських портах Болгарії.

На відміну від деяких з проаналізованих країн пострадянського простору, де під портовим оператором розуміється особа, що здійснює експлуатацію порту або морського терміналу, у Болгарії під останнім розуміється будь-яка особа – суб'єкт господарювання, що надає портові послуги.

Так, згідно з ч.1 ст. 116 Закону про порти Болгарії портовими операторами надаються послуги з торгівельним характером у портах суспільного транспорту.

Портові оператори повинні бути зареєстровані у реєстрі портових операторів (ч.4 ст. 117 Закону, що є однією з обов'язковим передумов надання портових послуг).

Портові оператори у портах суспільного транспорту мають право здійснювати господарську діяльність у морських портах у разі укладення договору: 1) у портах національного значення – договору про надання портових послуг або договору про концесії; 2) у портах регіонального значення – договору з власником порту. За відсутності договору має право здійснювати господарську діяльність власник порту регіонального значення (яким може бути суб'єкт господарювання).

У ст.ст.117а-117б Закону «Про порти Болгарії» детально регламентується порядок укладення договорів портовими операторами щодо здійснення господарської діяльності у портах суспільного транспорту національного значення.

Кількість портових операторів, які можуть здійснювати господарську діяльність в одному порту суспільного транспорту, визначається об'єктивними можливостями, обмеженнями його простору та обсягу, які повинні бути встановлені експертною комісією, призначеною міністром транспорту.

Договір про надання послуг укладаються портовими операторами, для надання послуг якими не потрібно використовувати територію порту та/або портові споруди. В іншому випадку у разі необхідності використання портових споруд повинен укладатись договір концесії.

Портові оператори, що матимуть право здійснювати господарську діяльність у портах суспільного транспорту з національним значенням на підставі договору про надання послуг визначаються шляхом конкурсу. Договір про надання портової послуги укладається портовим оператором на 5-річний строк з ДП «Портова інфраструктура», за згодою сторін цей строк може бути продовжений.

У ст. 117а-117б Закону «Про порти Болгарії» містяться також особливості укладання договорів концесії щодо об'єктів портової галузі; загальні положення містяться у Законі про концесії Болгарії.

Концесія у портах Болгарії може надаватись на: 1) морські термінали порту суспільного транспорту національного значення; 2) портові приймальні споруди для відходів – результатів судноплавства.

На теперішній час ряд морських терміналів у портах Болгарії експлуатується на концесійних засадах. «Держава передала портовий термінал «Леспорт», що входить складу Варненського порту... у концесію акціонерному товариству «БМ ПОРТ» на строк 30 років…; термінал Балчікського порту передан у концесію акціонерному товариству «Порт Балчік» на строк 25 років…; у концесію переданий паромний термінал у портовому місті Силістра, при чому частина цього терміналу буде побудована на кошти концесіонера…; вантажний термінал Бургаського порту переданий у 2011 р. в концесію компанії «Болгарській морський флот» на строк 35. По останній…концесійній угоді концесіонер зобов'язаний вкласти більше 100 млн євро у об'єкт концесії, при чому половину з них у перші сім років реалізації проекту».[162] «У Болгарії також прийнята Програма мінімальних інвестицій для концесіонерів портових терміналів. Вбачається, що в розвиток потужностей портового

[162] Ганева С. Государственно-частные партнерства в Болгарии: законодательные инициативы и опыт работы [Электронный ресурс] / С. Ганева // Режим доступа: http://www.ebrd.com/russian/ downloads /research/law/lit112rg.pdf

комплексу порту Ломі буде інвестовано не менш ніж 34,2 млн. євро, в термінали порту Русе – мінімум 18,2 млн. євро..».[163]

Як можна побачити з наведеного, концесійна форма державно-приватного партнерства у морських портах позитивним чином впливає на розвиток портової галузі, сприяє оновленню її основних фондів. Досвід Болгарії міг би використовуватись й у нашій державі щодо розвитку концесійних господарських правовідносин у портовій галузі.

Додатково зазнають уваги окремі аспекти правового регулювання господарських відносин у морських портах Естонії, Латвії, Литви, Франції, Швеції, США.

Так, у Естонії можливість перебування порту не лише в державній та комунальній, а й в приватній власності, вимагає встановлення певних вимог до майнового комплексу, який може виконувати функції порту та забезпечувати здійснення господарської діяльності. Пар. 11 Акту про порти передбачає видачу свідоцтва порту (port certificate). Свідоцтво порту – це документ, який підтверджує що порт відповідає стандартам, встановленим законодавством та є відкритим для безпечного суднового сполучення та функціональної діяльності порту. Інформація щодо усіх портів, що мають свідоцтво порту, міститься у державному реєстрі портів

В свою чергу, використання порту для надання портових послуг за відсутності свідоцтва порту забороняється. У пар. 16-1 встановлена відповідальність за надання портових послуг за відсутності портового сертифікату – до 50000 естонських крон (приблизно 4200 дол США) за здійснення правопорушення юридичною особою – суб'єктом господарювання.

Подібно до Закону про порти Естонії, у Законі «Про порти Болгарії» закріплена відповідальність за невиконання обов'язку щодо включення в реєстру, за відсутності якого до речі функціонування порту або здійснення діяльності портовим оператором забороняється. Відповідно до ч.1 ст. 121 зазначеного Закону за порушення вимог щодо реєстрації порту суспільного

[163] Пеєв Р. Дунайські проекти Болгарії [Електронний ресурс]. / Р. Пеєв // Порты Украины. – 2008. – №7. – Режим доступу до журналу: http://portsukraine.com/node/286

транспорту або порушення порядку надання портових послуг винна особа підлягає штрафу від 10000 до 100000 левів, а у разі якщо правопорушення було скоєне суб'єктом господарювання – юридичною особою або одноособовим торговцем - від 50000 до 300000 левів (1 болгарський лев приблизно дорівнює 0,5 євро).[164]

Взагалі, практику закріплення адміністративно-господарських санкцій у «портових» законах слід вважати позитивною, адже це, по-перше, сприяє зручності законодавства, по-друге, підтверджує віднесення «портових законів» до джерел господарського права.

Заслуговує уваги Глава 3 Закону Литви «Про Клайпедський порт», яка присвячена вільному порту.

Як зазначається у літературі, вільний порт – це один з видів вільної економічної зони: територія порту, що не входить до складу митної території держави, включаючи водні басейни, причали та прилеглі ділянки за складами, майстернями та подібними спорудами. Функціонування вільного порту базується на повній або частковій відсутності митних платежів та податків, пільговому режимі ввезення, вивезення та реекспорту товарів. У таких портах дозволено здійснювати навантажувально-розвантажувальні операції, складування, сортування, маркування та зберігання вантажів, займатись виставочною діяльністю, ремонтом суден, здійснювати продаж товарів, надавати банківські та страхові послуги[165]

У науці застосовується також термін «портові особливі економічні зони». «Метою створення портових особливих економічних зон є стимулювання розвитку портового господарства і розвиток портових послуг, конкурентоспроможних по відношенню до закордонних аналогів»[166].

---

[164] О морских пространствах, внутренних водных путях и портах Республики Болгарии: Закон Республики Болгарии [Электронный ресурс]// Режим доступа: http://onlinebg.ru/ mediawiki/ index.php/ ЗАКОН_ БОЛГАРИИ_О_МОРСКИХ_ПРОСТРАНСТВАХ,_ВНУТРЕННИХ_ВОДНЫХ_ПУТЯХ_И_ПОРТАХ_РЕС ПУБЛИКИ_БОЛГАРИИ

[165] Юридический словарь [Електронный ресурс] // Интернет-сайт «Академик». – Режим доступа http://dic.academic.ru/dic.nsf/lower/18111

[166] Омельчук Е.С. Свободные экономические зоны: преимущества и недостатки / Е.С. Омельчук // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті : зб. наук. праць. – О. : Одеський національний морський університет, 2010. – №33. – С. 112.

Як зазначає Артурас Друнгилас, директор по маркетингу і адміністрації дирекції Клайпедського порту, «велика перевага для залучення клієнтів в … транспортний коридор «Схід-Захід» через порт Клайпеда – це наявність вільної економічної зони…Тут багато компаній вже заснували підприємства для переробки товарів або їх виготовлення. 16 литовських та іноземних компаній вже користуються перевагами зони і 4 компанії знаходяться у підготовчій стадії. Компанії вже інвестували більш 230 млн євро. Це добре для порту. Через нас для СЕЗ привозять сировину та вивозять готові товари. Тобто ці клієнти двічі використовують…порт. І СЕЗ розвивається, розширюється, помножується число клієнтів…»[167].

Положення Глави 3 Закону «Про Клайпедський морський порт» закріплюють засади функціонування вільного порту.

Відповідно до ст. 13 Закону «Про Клайпедський морський порт» вільний порт засновується в частині території Клайпедського державного морського порту, межі та умови діяльності якої встановлюється Урядом Литовської Республіки.

В свою чергу для здійснення господарської діяльності у вільному порту суб'єкту господарювання необхідно: 1) бути користувачем землі порту (тобто укласти з Дирекцією порту договір оренди земельної ділянки); 2) укласти з Дирекцією порту договір про обладнання вільного порту (ст. 14); 3) отримати дозвіл на здійснення господарської діяльності у вільному порту, який видається Міністром сполучення (ст. 17).

Відповідно до ч.3 ст. 17 Закону користувачі землі порту у вільному порту можуть займатись виключно вказаною у дозволі діяльністю.[168]

Практика вільних портів успішно існує й в Латвійській республіці, де функціонують Вентспілський вільний порт, Ризький вільний порт та дві СЕЗ – Ліепайська та Резекненська, які були

[167] Дунгилас А. Преимущество порта Клайпеда [Електронний ресурс] / А. Дунгилас // Порты Украины. – 2011. – №05. – Режим доступу до журналу: http://portsukraine.com/node/2135

[168] О Клайпедском государственном морском порте: Закон Литовской республики от 16 мая 1996 г. № I-1340 [Электронный ресурс] // Официальный веб-сайт морского порта г. Клайпеды. Режим доступа: http://www.portofklaipeda.lt/uploads/teisine_informacija/Uosto%20istatymas%20RU.doc%202013.doc

створені з метою розвитку промисловості, судноплавства, повітряного сполучення та міжнародного товарного обігу. Наявність на території Вентспілського вільного порту пільг при сплаті податків є однією з п'яти основних причин, чому підприємці вирішують інвестувати кошти саме в Вентспілс. Престижний британський журнал журнал Financial Times розташував Вентспілський вільний порт на високу п'яту позицію у списку з 700 регіонів миру, у які вигідно інвестувати.[169]

Відповідно до Закону «Про Вентспілський вільний порт» управління вільним портом здійснює Управління Вентспілського порту, яке є юридичною особою, та на якого як і на суб'єктів господарювання, що здійснюють господарську діяльність у порту, розповсюджуються митні пільги (ст. 5 Закону).

Право на здійснення господарської діяльності у Вентспілському вільному порту з отриманням митних пільг мають юридичні особі – підприємницькі товариства за наступних умов: 1) такі товариства повинні бути зареєстровані за законодавством Литовської республіки; 2) між відповідним товариством та Управління Вентспілського порту укладений договір про підприємницьку діяльність в режимі вільної митної зони; 3) відповідне товариство отримало дозвіл для здійснення господарської діяльності в режимі вільної митної зони (ст. 12 Закону).

Для укладення договору про підприємницьку діяльність в режимі вільної митної зони товариство-кандидат повинно відповідати наступним вимогам: 1) профіль діяльності та перспективи розвитку підприємницького товариства повинні відповідати програмі розвитку Вентспілського вільного порту; 2) засновники та учасники підприємницького товариства повинні мати добру репутацію, стабільне фінансове положення і досвід у сфері підприємницької діяльності. При поданні до Управління Вентспілського порту документів для укладення договору

[169] Статус свободного порта привлекает инвесторов : статья [Электронный ресурс] // Официальный сайт Агентства российской и зарубежной недвижимости. – Режим доступа : http://cdnk.ru/our_services/sale_abroad/latvia/status/

товариство-кандидат повинно, зокрема, додати затверджений аудиторами річний звіт за два роки (ст. 14 Закону).

Зазнає увагу, також положення п.5 ст. 3 Закону про Вентспілський порт: «якщо з вільних митних зон вивозяться товари, вироблені у вільних митних зонах, що знаходяться у Вільному порту, заново або в результаті переробки, і додана вартість таких товарів відповідає 40 процентам або перевищує 40 процентів від загальної вартості товару, то ці товари визнаються товарами латвійського походження». Таким чином, зазначена норма поширює на товари, що виробляються чи переробляються у Вентспільському вільному порту, пільговий митний режим у разі вивезення таких товарів з вільної економічної зони на територію Латвійської республіки, що сприяє, з одного боку, розвитку Вентспілського порту, а з іншого – наповненню товарами Латвійської республіки.

В України на теперішній час є чинним ЗУ «Про спеціальну (вільну) економічну зону «Порто-франко» на території Одеського морського торговельного порту». Разом з тим з 2005 р. вказаний ЗУ де-факто не діє, адже ст. 9-10, що власне й передбачали митні та податкові пільги у СЕЗ «Порто-франко», були виключені.

Позитивній досвід іноземних держав на приклади Литві та Латвії дозволяє вести мову про необхідність впровадження СЕЗ у морських портах України, у зв’язку з чим можна було використати приклад правового регулювання у зазначених країнах, зокрема, передбачити у Законі «Про морські порти» основні засади встановлення СЕЗ у морських портах України та основи здійснення суб’єктами портового господарства господарської діяльності у таких СЕЗ, встановити певні організаційні та економічні вимоги для кандидатів на здійснення господарської діяльності у СЕЗ.

Запровадження СЕЗ у морських портах повинно регулюватися правовими нормами, що будуть мати чіткий та довготривалий характер, що підтверджується історичним досвідом. Як зазначає Т.Г. Гончарук, досліджуючи режим «порто-франко», що існував на території Одеси у XIX ст., «порто-франко існувало в умовах

практично перманентної боротьби між його прибічниками та супротивниками. Останні спиралися на підтримку впливових урядових кіл Петербургу. В такій ситуації торговці не мали впевненості у тому, що одеський «вільний порт» у будь-який момент не буде скасовано, відтак і не могли вести свої операції, розраховуючи на довготривалу перспективу»[170].

У Швеції майже всі порти належать муніципалітетам, у зв'язку з чим у державі прийнято лише кілька законодавчих актів, що регулюють відносини у портах. Найважливіший з них – Закон про портові тарифи – встановлює правило, відповідно до якого всі гроші, отримані внаслідок портової діяльності, повинні залишатись у порту та використовуватись для реконструкції старого обладнання, нового будівництва та покриття збитків. В основі цього правила лежить концепція, відповідно до якої порти повинні слугувати торгівлі, а не заробляти гроші для муніципалітету.

Муніципалітет керує портом через Портову раду, члени якої, директора ради представляють різні політичні партії.[171]

У Франції нараховуються біля 70 морських портів, які експлуатуються державними або муніципальними суб'єктами. Приватні морські порти у Франції, що пов'язано з особливостями законодавства, відсутні.

Морські порти у Франції, відповідно до ст. L5311-1 Транспортного кодексу Франції розподіляються на: 1) великі морські порти, що знаходяться під юрисдикцією держави (Grand port maritime); 2) автономні морські порти, що знаходяться під юрисдикцією держави (Port maritime autonome); 3) морські порти, що знаходяться під юрисдикцією місцевих органів влади та їх об'єднань; 4) порт «Порт-Крос», що входить до складу національного парку Порт-Крос.

---

[170] Гончарук Т.Г. Транзитна торгівля в Україні кінця XVIII - першої половини XIX ст.: автореф. дис. на здобуття наук. ступеню д-ра іст. наук : спец. 07.00.01 „історія України" / Т.Г. Гончарук. – К., 2010. – С. 24.

[171] Правовое регулирование морского судоходства / [Балобанов А.О., Пузанова Г.И., Стефаноу К. и др] ; под ред. А.О. Балобанова – О. : Астропринт, 2003. – 255 с.

Великий морський порт може бути створений у разі його особливої важливості для економічного розвитку та планування держави (L5312-1). Статус великих морських портів у Франції мають порти Марсель, Гавр, Дюнкерк, Нант-Сен-Назер, Руан, Бордо, Ла-Рошель, а также порти, що знаходяться у французьких заморських територіяїх – порти Гваделупа, Гайана, Мартиніка та Реюньон.

Великий морський порт є державною установою (établissement public) Франції (суб'єктом), що здійснює експлуатацію відповідного порту (об'єкту).

Головним органом управління великого морського порту у Франції є його Наглядова Рада (Conseil de surveillance). Іншими органами, що здійснюють управління великим морським портом, також є Рада директорів (Directoire), Рада по розвитку (Conseil de développement) та Рада міжпортової координації (Conseil de coordination interportuaire).

Відповідно до ст. L5312-2 Транспортного кодексу Франції великий морський порт спрямовує свою діяльність на досягнення цілей довготривалого розгляду шляхом виконання, зокрема, наступних завдань: 1) забезпечення доступу інших осіб у морський порт; 2) забезпечення охорони та безпеки морського порту; 3) збереження природного надбання та території, що належать порту; 4) будівництво та обслуговування портової інфраструктури в т.ч. залізничних шляхів та терміналів; 5) виконання дій, що сприяють загальному розвитку порту.

Ст. ст.. R105-1 – 105-5 Кодексу морських портів Франції передбачають можливість надання терміналів великого морського порту в користування портовим операторам на підставі договору. Договори можуть містити положення щодо експлуатації терміналу, окремих об'єктів, що входять до складу терміналу, використання причалу (причалів) відповідного терміналу, цілі, яких повинен досягнути портовий оператор у зв'язку з використанням терміналу, санкції за невиконання зазначених у договорів цілей в т.ч. можливість дострокового розірвання договору, положення щодо

контролю за портовим оператором щодо виконання ним обумовлених цілей у договорі.

До вступу в силу Транспортного кодексу Франції 2010 р. великих морських портів у Франції не існувало, й морські портів, що знаходились у державній власності мали назву автономні морські порти. Правовий статус великих портів зумовив виникнення приватизаційних процесів та розвитку конкуренції у таких портах[172], разом з тим у Франції залишились й автономні морські порти, до яких відносяться, зокрема порти французьких заморських територій – порт Папеете та порт Нової Каледонії.

Автономні морські порти є юридичними особами, що знаходяться у державній публічній власності. Автономний статус порту обумовлює його фінансову самостійність. Разом з тим, не дивлячись на фінансову самостійність, держава сплачує 80% певних витрат таких портів. Ці витрати, стосуються, наприклад, поглиблення дна в акваторії порту, розширення ділянок підходу до порту та зовнішніх гаваней, обладнання берегових захисних укріплень.[173]

Передбачено законодавством Франції й існування муніципальних портів, що мають назву «морські порти, що знаходяться під юрисдикцією місцевих органів влади та їх об'єднань».

У Сполучених Штатах Америки немає національного управління усіма портами. Портова влада може реалізовуватись на одному з трьох рівнів: на рівні федерального керівництва, на рівні штатів та на місцевому рівні. На теперішній час у Сполучених Штатах державна влада в портах, як правило, представлена штатами або місцевим органом влади. Ані Конгрес, ані жодне федеральне агентство не вправі призначати або звільнювати керівників порту або їх

[172] Grand Port Maritime on Wikipedia [Electronic resource] // Code of access: http://fr.wikipedia.org/wiki/Grand_port_maritime

[173] Коммерческий кодекс Франции / [предисловие, перевод с французского, дополнение, словарь-справочник и комментарии В.Н. Захватаева]. – М.: Волтерс Клувер, 2008. – С. 697.

співробітників, а також виправляти, змінювати або анулювати устави портів.

У США є приватні порти, де немає державних органів управління. Зазначені порти надають послуги по завантаженню / розвантаженню вантажів подібно державним морським портам або є структурними підрозділами крупного приватного промислового підприємства, такого як залізничнорудна або електрична компанія.[174]

Перспективним виглядає також у рамках окремої праці здійснення комплексного дослідження правового регулювання портового господарства актами органів та інститутів ЄС, адже Україна підписала Угоду про асоціацію з ЄС, а також має намір вступити у ЄС. В свою чергу у Розділі V Програми адаптації законодавства України до законодавства ЄС серед пріоритетних сфер, у яких здійснюється адаптація законодавства України на першому етапі виконання Програми, визначено, зокрема, транспорт. При цьому, однією із необхідних дій, яку необхідно провести, є «порівняльно-правове дослідження відповідності законодавства України acquis ЄС у пріоритетних сферах»[175].

[174] Станков Ю. Система управления морскими портами США / Ю. Станков // Порты Украины. – О. : Порты Украины, 2006. – № 3. – С. 73-75.

[175] Про загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу: Закон України від 18 березня 2004 р. №1629-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2004. – № 29. – Ст. 367.

РОЗДІЛ 2

ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ЕЛЕМЕНТІВ СУЧАСНОГО МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ

2.1. Морський транспорт України в інтеграційних процесах

Дослідження тенденцій розвитку світової економіки показало, що темпи її зростання уповільнилися порівняно з попередніми періодами. Зниження темпів зростання світової економіки спричинило за собою зміни у світовій торгівлі, негативно позначилося на експорті країн, які розвиваються, та країн з перехідною економікою. У зв'язку з чим, різні країни зіткнулися і з внутрішніми проблемами.

У таких умовах інтеграція є однією з основних передумов інтенсифікації економічних зв'язків і збалансованого розвитку економічних систем різних рівнів.

Одним з чинників, що визначають інтеграційні процеси на рівні світової економіки, є поглиблення міжнародного розподілу праці. Україна повинна чітко визначити і прагнути закріпити свої позиції в міжнародному розподілі праці. Визначення ролі України на сучасному етапі її історичного розвитку вимагає гармонійного врахування основних світових геополітичних тенденцій, зовнішніх і внутрішніх чинників, які істотно впливають на процес реалізації національних інтересів України у світовій економічній системі.

Є певні умови для виходу України у світовий господарський простір. Серед таких умов слід зазначити науково-технічний та

інтелектуальний потенціал. Інтеграційна діяльність в Україні повинна здійснюватися по ефективних напрямах, серед яких слід особливо відмітити розвиток національної транспортної мережі, у тому числі морегосподарського комплексу.

В сучасних умовах активізувалися процеси інтеграції на мікрорівні і мезорівні, де окремі господарюючі суб'єкти вступають у прямі господарські зв'язки для вирішення різних завдань.

Інтеграцію часто розглядають як «об'єднання економічних суб'єктів, поглиблення їх взаємодії, розвиток зв'язків між ними» [176].

В процесі інтеграції необхідно вирішувати проблеми взаємного пристосування, розширення економічного і виробничого співробітництва економічних суб'єктів, що інтегруються.

Інтеграція передбачає розширення і поглиблення виробничо-технологічних зв'язків, загальне використання економічних ресурсів, передусім фінансових та інформаційних, створення сприятливих умов здійснення економічної діяльності суб'єктів, що інтегруються, тощо.

Передумовами ефективних інтеграційних процесів на різних рівнях економічної діяльності є взаємна відповідальність суб'єктів, спільність цінностей і вигод, певна міра лояльності та довіри сторін, що інтегруються. Слід зазначити, що важливою умовою формування вигоди від участі в інтеграційному об'єднанні є відповідний рівень економічного розвитку учасника, що інтегрується. Світовий досвід економічного розвитку свідчить про те, що успішна інтеграція є характерною для економічних систем, які мають однакові економічні показники і результати. Приєднання до інтеграційного об'єднання менш успішних учасників обумовлює необхідність реалізації відповідних адаптаційних програм, які часто є занадто витратними і одночасно не досить ефективними. Тому інтеграція нових учасників призводить до негативних економічних наслідків для нових або навіть усіх учасників інтеграційного процесу.

[176] Новый экономический словарь. – М.: Омега-Л, 2008. – 1088 с.

Сучасний процес інтеграції забезпечується наявністю таких підсистем [177]:

- економічна, яка виконує функції пристосування;
- нормативна, що забезпечує інтеграцію;
- ціннісна, яка обумовлює цілісність системи.

Розглянемо аспекти інтеграційного процесу у сфері функціонування морегосподарського комплексу України.

У останні десятиліття істотні перетворення у світовій транспортній індустрії були обумовлені зростанням міжнародного товарообміну і торгівлі, розробкою нових стратегій розвитку промислових підприємств в окремих регіонах, організаційними і технологічними перетвореннями на транспорті, передусім морському, інноваціями в усіх галузях економіки, правовими, організаційними і управлінськими інноваціями. Сучасні кризові явища і одночасно розвиток логістичних процесів обумовлюють необхідність технічної і організаційної інтеграції транспортних підприємств для підвищення надійності взаємодії різних елементів транспортного ланцюга.

Логістика є однією із складових і основ процесів інтеграції, тобто створення єдиної сучасної транспортно-логістичної інфраструктури країн. Транспортно-логістичні проекти Євросоюзу підійшли безпосередньо до українського кордону, в багатьох з них Україна вже зараз бере активну участь.

Транспортно-логістичні операції традиційно грають велику роль в міжнародних господарських зв'язках. Світовий ринок логістичних послуг нині характеризується не лише значним обсягом і динамікою, але і просторовою структурою.

У проектах єврологістики Україні відводиться важливе місце із-за її надзвичайно вигідного транзитного положення. Серед країн Європи Україна має високий транзитний рейтинг. Технологічні потужності транспортної інфраструктури України дають можливість щорічно перевозити залізницями, внутрішнім водним і

[177] Алле М. Условия эффективности в экономике / М. Алле. – М., 1998. – 589 с.

автомобільним транспортом і переробляти в портах понад 60-70 млн. тонн.

Конкурентні переваги транспортно-транзитної складової України обумовлені вигідним географічним положенням приморських регіонів України, трансграничністю, розвиненою транспортною системою, наявністю мережі водних шляхів тощо.

У транспортній системі України важливу роль грає сектор портової діяльності. Численні чинники зумовили підвищення рівня інтенсивності конкуренції у сфері портової діяльності. Рівень конкуренції залежить від ступеня свободи доступу на ринок (виходу з нього). Пропозиція портових послуг зростає повільними темпами, особливо в межах короткострокового періоду, що обумовлюється низькими темпами створення нових і не завжди ефективного використання наявних виробничих потужностей у сфері портової діяльності. Розвиток сучасних терміналів вимагає значних територій і значних інвестиційних ресурсів, що є украй обмеженими чинниками в умовах портової діяльності України. Ступінь свободи доступу на ринки портових робіт і послуг також залежить від наявності дієвих нормативно-правових актів.

Недосконаліть системи оподаткування різних сфер функціонування судноплавних компаній, проблеми у сфері кредитування компаній з метою придбання суден та інші чинники зумовили зменшення числа і тоннажу суден українських судноплавних компаній.

Невід'ємною частиною сучасного національного морегосподарського комплексу є підприємства транспортного сервісу: транспортно-експедиторські, агентські, фрахтові та митні брокери, шипчандлерские компанії тощо[178]. Такі господарюючі суб’єкти України змушені функціонувати в умовах недосконалої нормативно-правової бази та жорсткої конкуренції з боку іноземних учасників відповідних сегментів ринку.

[178] Организационно-правовые основы функционирования морехозяйственного комплекса Украины: монография / [О.Н. Кибик, О.П. Подцерковный, Д.В. Зятина, В.А. Котлубай и др.]; под ред. О.Н. Кибик, О.П. Подцерковного. – Одесса: Фенікс, 2012. – 159 с.

Такий стан справ основних підприємств, що формують морегосподарський комплекс України, обумовлює потребу розробки і реалізації інтеграційної стратегії. Інтеграція названих підприємств можлива і по окремих напрямах транспортної діяльності. Проте, для досягнення максимального результату в інтеграційне об'єднання доцільно одночасно включатися підприємствам портової діяльності, судноплавного бізнесу і транспортного сервісу. У перспективі в такі об'єднання доцільно залучати нових учасників, що мають значний потенціал економічного розвитку, зокрема фінансовий і інформаційний.

Складність інтеграції у сфері морегосподарської діяльності обумовлює необхідність застосування комплексного підходу. Цей підхід припускає розгляд інтеграційних процесів в різних аспектах. У аспекті статики інтеграція господарюючих суб'єктів морського бізнесу охоплює усі сторони економічних стосунків на всіх стадіях виробничого циклу. У цьому аспекті інтеграція оцінюється з позиції зміцнення зв'язків між портовими підприємствами, судноплавними і сервісними компаніями.

Серед системних якостей інтеграції господарюючих суб'єктів виділяють нелінійність розвитку, стійкість зв'язків, цілісність і структурність [179]. Ці якості характерні для інтеграції у сфері морегосподарського комплексу.

У теорії існують різні системи умов успішного розвитку інтеграційних процесів [180][181].

Для сфери морського бізнесу основними умовами ефективної інтеграційної діяльності слід розглядати такі:

- наявність загальної інтеграційної стратегії суб'єктів, що інтегруються, в якій має бути відображена спільність основних цінностей економічної діяльності;

[179] Дейтон Э. История европейской интеграции: историография // История европейской интеграции 1945 – 1994 / Под ред. А. С. Намазовой и Б. Эмерсон. – М.: Наука, 1995. – 315 с.

[180] Рябінін Є. Процеси інтеграції у XX столітті: основні концепції їх вивчення / Є. Рябінін. – Політичний менеджмент. – 2006. – N 5. – С. 122-130.

[181] Jovanovic M. N . International Economic Integration: Critical Perspectives on the World Economy / Miroslav N . Jovanovic / Routledge. – 509 p.

- перспектива формування стійких взаємовигідних економічних зв'язків або загальної вигоди;
- посилення ринкових позицій;
- забезпечення збалансованого і стійкого економічного зростання;
- різноманітність і масштабність інформаційного потоку між суб'єктами, що інтегруються;
- чітке визначення ролі, прав і обов'язків учасників;
- взаємна ув'язка поведінки суб'єктів, що інтегруються.

Поглиблення процесів інтеграції в морегосподарському комплексі вимагає використання спеціальних механізмів, у тому числі розширення прав і привілеїв учасників цього процесу.

В процесі формування економічної політики підприємства морського транспорту особливе значення має вибір мети і відповідних інструментів. У сучасних умовах слід використовувати такі основні категорії інструментів управління: адміністративні, економічні, фінансові, комерційні, технологічні, оперативні, розвиток трудових ресурсів.

Усі економічні інструменти засновані на системі збору і обробки інформації і статистичних даних. Ця система має бути основним інструментом функціонування інтеграційного об'єднання. Формувати цю систему необхідно не лише на основі кількісних показників. Особливу увагу слід приділяти економічним показникам.

Важливим економічним інструментом є планування. Для реалізації економічної політики інтеграційного об'єднання у сфері морського бізнесу потрібна дієва стратегія, і передусім конкурентна. Стратегічне планування враховує невизначеність економічних, політичних та інших тенденцій і націлено на пошуки найбільш оптимального варіанту економічного розвитку портових підприємств.

Стратегія конкурентної поведінки залежить від конкретних обставин, які формуються під впливом внутрішніх і зовнішніх чинників. У морегосподарській діяльності існують численні

обмеження, які обумовлені територіальними чинниками, особливостями організаційних структур, формою власності та мірою відповідальності адміністрацій тощо. Наприклад, порти в багатьох країнах мають місцеву монополію, що дає можливість формувати монопольні умови надання послуг. При цьому деякі країни використовують таке положення, щоб виправдати державну власність і необхідність функціонування державних портів.

Стратегічні рішення інтеграційного об'єднання повинні враховувати характер попиту на ринку, можливу реакцію конкурентів на підвищення або зниження цін і власні можливості підприємств морського бізнесу. Аналіз попиту, пропозиції і чинників, що їх визначають, дозволяє оцінити ситуацію на відповідних ринках і перспективи розвитку ринкової кон'юнктури.

Проблеми розвитку економічної політики окремих учасників і інтеграційного об'єднання у сфері морського бізнесу вимагають особливого підходу і знань. Результатами ухвалення помилкових рішень в цій сфері є значні втрати грошових коштів, погіршення репутації окремих підприємств і об'єднання в цілому, регіонів і держави, екологічні катастрофи тощо. Слід формувати нові конкурентоспроможні моделі управління, застосовувати сучасні методи залучення приватного капіталу для фінансування об'єктів інфраструктури, придбання транспортних засобів та іншого устаткування, удосконалювати систему ціноутворення на послуги транспортних підприємств. Управлінські та фінансові інновації обумовлені сучасними тенденціями скорочення сфери державного втручання в економіку, лібералізації і приватизації.

Мета і умови інтеграції у сфері морського бізнесу України визначають характер цього процесу й засоби його забезпечення. Інтеграція може розглядатися одночасно як процес і як стан об'єднання окремих учасників в єдину систему.

Активізація участі України в процесах інтеграції, зокрема єврологістики, може принести додатково до бюджету України значні кошти. Крім того, цей напрям є чинником ефективності

функціонування економічної системи країни, її конкурентоспроможності, сприятиме її трансформації та інтеграції у світову економічну систему. У рамках розробки і реалізації інтеграційної стратегії України особливу увагу слід приділяти розвитку її морегосподарського комплексу.

2.2. Трансформаційні процеси ринків морського транспорту

Процеси глобалізації та інтеграції в сучасній світовій економіці зумовлюють наявні тенденції в процесах господарювання. Таким чином, ефективне функціонування світових ринків стає неможливим без використання принципів абсолютної або порівняльної переваги, що також змінюються під впливом зовнішніх факторів[182] .

На сьогоднішній день на глобальному ринку простежуються дві тенденції. В індустріально розвинених країнах спостерігається зростання валового національного продукту. Одночасно поглиблюється економічний дисбаланс і зниження загального рівня розвитку країн третього світу. У результаті такі прояви глобалізації призводять до незбалансованого розвитку національних економік окремих держав, що в свою чергу відбивається на свободі національних ринків (в тому числі ринків морських транспортних послуг) і трансформаційних процесах в системі світового ринкового господарства[183].

Ринок морського транспорту є сферою економічних відносин між постачальниками і споживачами продукції (робіт, послуг) морських транспортних підприємств. Даний ринок є важливим елементом сучасної світової логістичної системи.

[182] Кругман П., Обфельд М. Международная экономика / П. Кругман, М. Обфельд. – СПб.: Питер, 2003. – 832 с.
[183] Винников В.В. Проблемы комплексного развития морского транспорта / В.В. Винников. – Одесса: Феникс, 2005. – 229 с.

Розвиток ринку морського транспорту пов'язаний з розвитком світової торгівлі та сучасних логістичних концепцій, на основі яких здійснюється оптимізація доставки вантажів.

На ринку морських транспортних робіт та послуг конкуренція і кооперація виявляються у формі взаємовідносин підприємств різних сфер діяльності. Сектори цього ринку формуються на основі різноплановості постачальників та товарів, що реалізуються ними (рис. 2.1).

В основі взаємодії представлених на рис. 2.1 ринкових елементів лежать процеси інтеграції та кооперації[184].

Сегменти діючого ринку морського транспорту, що виділяють за певними ознаками, відображають систему економічних взаємовідносин між постачальниками, споживачами і компаніями допоміжного сервісу. Основою функціонування сегментів є конкуренція, кооперація та інтеграція. Функціонування сегменту ринку морського транспорту безпосередньо пов'язане з ефективністю виробництва тієї або іншої транспортної продукції (робіт, послуг).

Ринкові сегменти як ключові елементи логістичного ланцюжка здійснюють безпосередній вплив на ефективність функціонування логістичної системи доставки вантажів з використанням ринку морських транспортних послуг. Нижче наведені особливості локальних ринків, представлених на рис 1.

Сегменти ринку виділяють за такими ознаками: географічний регіон, номенклатура вантажів, набір робіт та послуг.

Фрахтовий ринок – це сфера міжнародної торгівлі послугами морського транспорту з переміщення вантажів і пасажирів. Ці послуги представлені в організації різних варіантів перевезень: трампові, лінійні, пасажирські.

Ринок портових робіт та послуг – це сфера обігу портової продукції (робіт, послуг)[185].

---

[184] Онищенко С.В. Моделирование процессов организации и функционирования системы маркетинга морских транспортных предприятий: монография / С.В. Онищенко. – Одесса: Феникс, 2009. – 328 с.

[185] Онищенко С.В. Моделирование процессов организации и функционирования системы маркетинга морских транспортных предприятий: монография / С.В. Онищенко. – Одесса: Феникс, 2009. – 328 с.

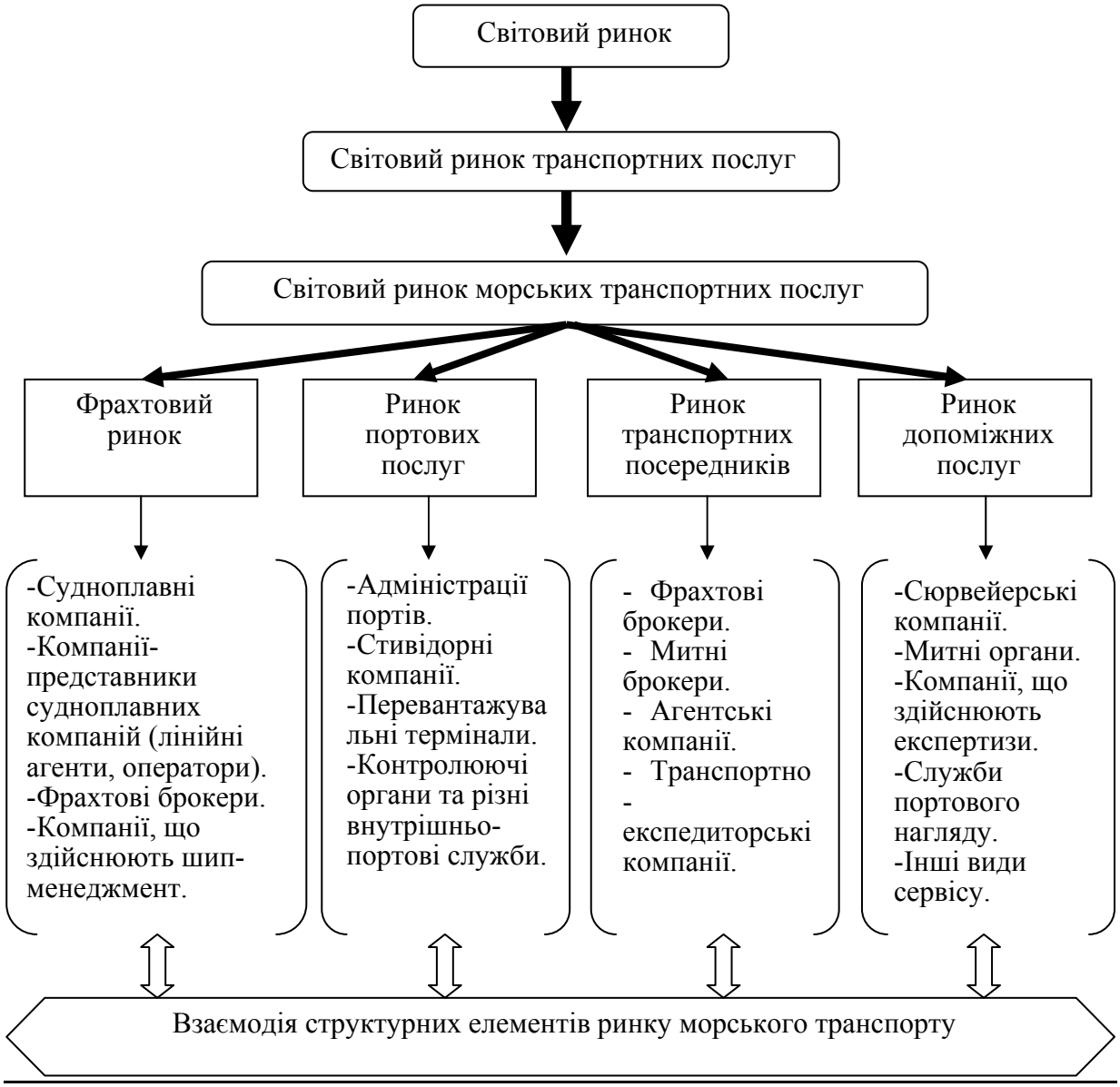

Рис. 2.1. Структурні елементи ринку морського транспорту

Ринок транспортних посередників являє собою сферу економічних відносин, що виникають між суб'єктами, які здійснюють посередницькі функції на морському ринку транспортних послуг. Сегментація такого ринку здійснюється за певною ознакою, найчастіше якою є характер посередницьких операцій (наприклад, ринок послуг морських агентів, ринок транспортно-експедиторських послуг тощо).

Ринок допоміжного сервісу – це сфера економічних відносин підприємств, що здійснюють допоміжні функції на ринку морських транспортних послуг.

Розглянуті ринки морських транспортних послуг формують собою складну взаємопов'язану систему, яка поєднує різноманітні елементи, що взаємодіють між собою. Зміна стану навіть одного з цих елементів обумовлює зміну стану інших, і, отже, всієї системи в цілому.

Спостерігається активний вплив системи на окремі її елементи, що призводить до перетворення їх за природою самої системи. Взаємозв'язок між елементами забезпечує функціонування системи як єдиного цілого. Структура системи визначається складом елементів і характером їх взаємодії. Структура системи – це її каркас, тобто її найменш змінна частина, яка визначає якість системи[186]. Правильно організована структура припускає такий розподіл сил і засобів усередині системи, що дозволяє отримати максимальний результат діяльності системи при даних ресурсах і обмеженнях.

Чинники, які безпосередньо впливають на систему (середовище прямого впливу), – це чинники зовнішнього середовища, які безпосередньо впливають на ринок морських транспортних послуг. До них відносяться конкуренти, вантажоодержувачі та вантажовідправники тощо. Їх вплив позначається практично відразу на діяльності системи, наприклад, якщо судноплавна компанія йде з даного сегменту ринку (рис. 2.2).

Чинники, що опосередковано впливають на систему (середовище непрямого впливу), не здійснюють прямого впливу, але їх вплив може виявитися в будь-який момент. Прикладом непрямого впливу на ринок морських транспортних послуг може бути введення в дію Міжнародного Кодексу з управління безпечною експлуатацією суден

[186] Мильнер Б.З., Евенко Л.И., Рапопорт В.С. Системный подход к организации управления / Б.З. Мильнер, Л.И. Езенко, В.С. Рапопорт. – М.: Экономика, 1983. – 224 с.

або Конвенції ІМО із запобігання забрудненню моря викидами відходів та інших матеріалів тощо.



Рис. 2.2. Чинники зовнішнього середовища, що впливають на ринок морських транспортних послуг

Процеси взаємодії всередині системи і самої системи із зовнішнім середовищем є різноплановими. Тому при аналізі системи, прогнозуванні її можливого розвитку слід враховувати тільки ті зв'язки і явища, які суттєво впливають на її функціонування. Рештою зв'язків можна знехтувати або захистити систему від їх впливу, при цьому їх визначають як хвилювання (перешкоди), вплив яких можна не брати до уваги[187].

[187] Мильнер Б.З., Евенко Л.И., Рапопорт В.С. Системный подход к организации управления / Б.З. Мильнер, Л.И. Езенко, В.С. Рапопорт. – М.: Экономика, 1983. – 224 с.

На ринку морських транспортних послуг функціонують численні економічні суб'єкти, що виконують роботи та надають послуги. Потенціал кожного елемента повинен ефективно використовуватися задля забезпечення сталого функціонування і розвитку ринку в цілому.

Одним із шляхів забезпечення ефективності інтеграції різних сегментів ринку є наявність єдиної мети та порядкування їй індивідуальних цілей задля отримання ефекту капіталізації [188].

Сучасна структура світового ринку морських транспортних послуг може бути представлена як мережа локальних ринків, яка динамічно розвивається

Оптимізація параметрів сегментів ринків у складі ринку морських транспортних послуг безпосередньо впливає на функціонування глобальної логістичної системи доставки вантажів.

2.3. Сучасні тенденції розвитку морського бізнесу

Відповідно до тенденцій, що спостерігаються в світовій економіці і сукупному попиті, сповільнилося зростання міжнародної торгівлі товарами.

Морським транспортом, що є невід'ємною частиною міжнародної логістичної системи, перевозиться 80 % загального обсягу вантажів у світовій торгівлі. Хоча для забезпечення безупинного проходження вантажами всього маршруту потрібні мультимодальні транспортні системи, морський транспорт традиційно відіграє провідну роль у світовій торгівлі, що набуває все більш глобального характеру.

Невід'ємною складовою у процесі дослідження ринку морських транспортних послуг в контексті реалізації зовнішньоторговельного потенціалу країн світу є аналіз його основних тенденцій: натуральних та вартісних показників вантажопереробки за

[188] Примачѐв Н.Т., Примачѐв А.Н. Принципы интеграции в торговом судоходстве / Н.Т. Примачев, А.Н. Примачев. – Одесса: Феникс, 2006. – 344 с.

напрямками та номенклатурою, структури флоту провідних морських держав тощо. Аналіз тенденцій світової морської торгівлі за типами вантажів у поєднанні з аналізом розподілу світового торговельного флоту за типами суден дозволить зробити висновок щодо визначення найбільш перспективних напрямків світової морської торгівлі та, як наслідок, найбільш перспективних потужностей для обробки відповідних вантажів у морських торговельних портах.

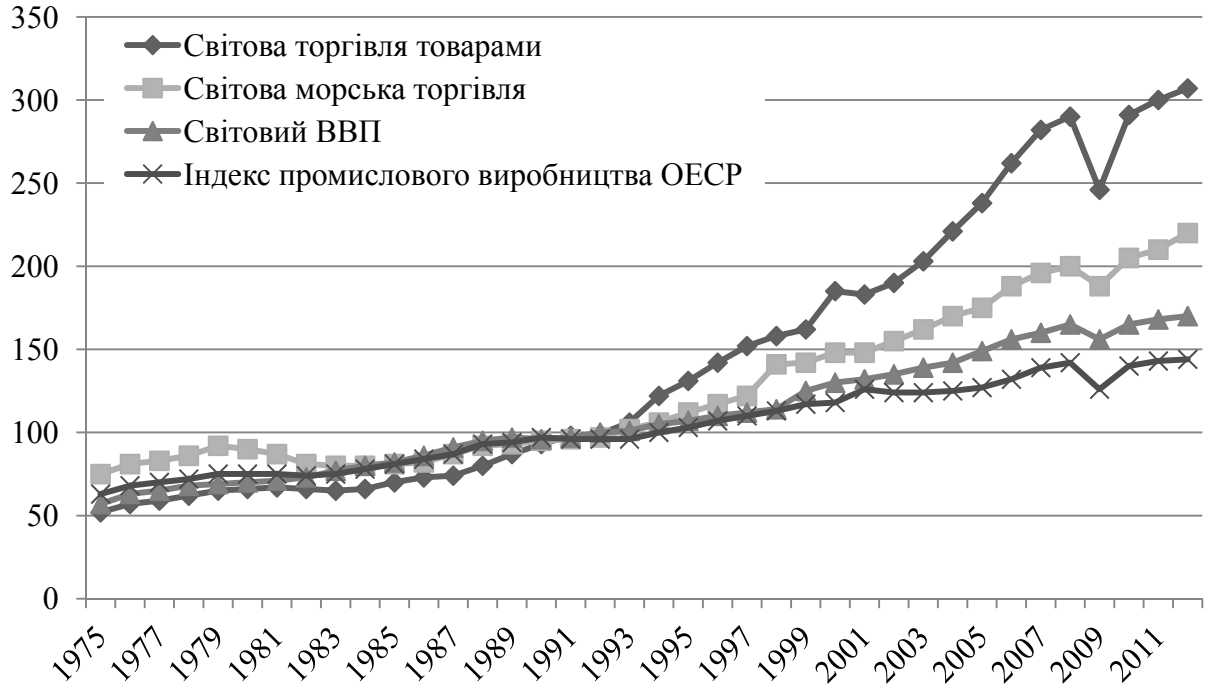

Рис. 2.3. Індекси промислового виробництва Організації економічного співробітництва та розвитку, індекси світового ВВП, товарної торгівлі та морських торговельних потоків (1990 =100)[189]

Оскільки попит на морські перевезення носить похідний характер, динаміка морських перевезень і міжнародної морської торгівлі формується під впливом глобальної макроекономічної кон'юнктури. Рис. 2.3. ілюструє тісний зв'язок між світовим валовим внутрішнім продуктом (ВВП), світовою товарною торгівлею й морськими

[189] Review of Maritime Transport 2013 // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.un.org.

вантажопотоками. В умовах глобалізації виробничих процесів, збільшення торгівлі напівфабрикатами і комплектуючими, поглиблення і розширення глобальної виробничої кооперації зростання світової товарної торгівлі набагато випереджає зростання ВВП.

Основні показники розвитку світової економіки та морських перевезень представлені в табл. 2.1.

Таблиця 2.1

Розвиток світової економіки, торгівлі та морських перевезень, %

Показник	2012	2013	2014	2015
Темп зростання світової економіки	3,2	2,9	3,5	3,8
Темп зростання світової торгівлі	1,8	2,9	4,9	5,2
Темп зростання тоннажу	7,2	5,3	4,2	н/д
Темп зростання попиту на тоннаж	6,1	5,8	5,6	н/д

В останні чотири десятиліття світові морські перевезення зростали в середньому на 3 % на рік, збільшившись з 2,6 млрд т в 1970 р. до 8,4 млрд т в 2010 р. У 2012 р. їх обсяг збільшився на 8 %, досягнувши 9,3 млрд т (рис. 2.4). Збільшується продуктивність на т-милю (табл. 2.2).

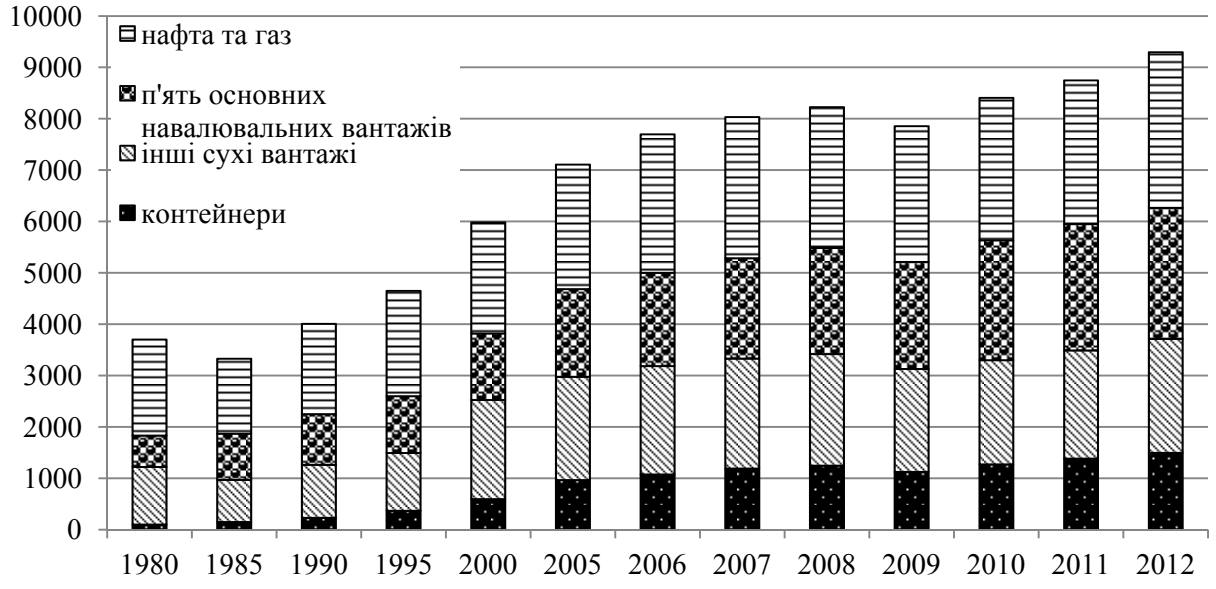

Рис. 2.4. Міжнародні морські перевезення [190]

[190] Review of Maritime Transport 2013 // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.un.org.

У структурі морських перевезень переважають сировинні товари.

Постійно зростає попит на послуги торговельного флоту (табл. 2.2) та спостерігається посилення міжнародних вимог і нормативів у сфері безпеки експлуатації суден та охорони навколишнього середовища.

Незважаючи на уповільнення в розвитку світового флоту, він продовжував зростати, хоча і повільними темпами; зростання склало 6 %, у порівнянні з 10 % у попередні роки. Розмір світового флоту досяг 1.630 млн т дедвейту в січні 2013 р., що більше ніж у два рази в порівнянні з 2001 р.

За класифікацією ЮНКТАД, структуру флоту складають нафтоналивні танкери, балкери, судна для генеральних вантажів, контейнеровози, газовози, хімовози, поромні та пасажирські судна, офшорні та невизначені судна[191].

Таблиця 2.2

Вантажообіг морської торгівлі, млрд т-миль

Роки	Тип вантажу				
	Нафта	Газ	П'ять основн. сухих масов. вантажів	Інші сухі вантажі	Всього
1999	9249	456	6045	11191	26942
2000	9500	516	6649	12058	28723
2001	9376	523	6922	12347	29168
2002	9146	562	7212	12587	29497
2003	9723	586	7710	13072	31091
2004	10386	621	8424	13975	33407
2005	10701	631	8819	14570	34720
2006	11067	732	9508	15759	37065
2007	11060	812	10090	16390	38351
2008	11241	865	10523	16646	39276
2009	10371	862	10715	14988	36936
2010	10960	1050	12042	16829	40891
2011	11112	1155	12666	17861	42794
2012	11367	1278	13141	18754	44540

[191] Review of Maritime Transport 2013 Report by the UNCTAD secretariat. United nations conference on trade and development. – United Nations, New York and Geneva // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.un.org.

Таблиця 2.3

Світовий флот за типами суден, млн т двт

Роки (початок)	Тип суден				
	Танкери	Балкери	Сухо-вантажні	Контейне-ровози	Інші судна
1980	339	186	116	11	31
1985	261	232	106	20	45
1990	246	235	103	26	49
1995	268	262	104	44	58
200	282	276	101	64	75
2005	336	321	92	98	49
2010	450	457	108	169	92
2011	475	532	109	184	96

Таблиця 2.4

Світовий флот за типами суден у 2012-2013 рр., млн т двт

Основні типи суден	2012 р.	2013 р.	Зміна в процентному відношенні 2013/ 2012
Нафтоналивні танкери	496516	490743	4,5%
Балкери	623006	684673	9,9%
Судна для генеральних вантажів	80825	80345	-0,6%
Контейнеровози	196853	206577	4,9%
Інші типи суден	166667	166445	-0,1%
Газовози	44060	44346	0,6%
Танкери для хімічних продуктів	23238	23293	0,2%
Офшорні судна	70767	69991	-1,1%
Поромні та пасажирські судна	5466	5504	0,7%
Інші/невизначені	23137	23312	0,8%
Всього	1536868	1628783	6,0%

Враховуючи судна тоннажем 100 реєстрових тонн та вище, з'ясовується, що на долю нафтоналивних танкерів прийшлось 490743 млн т дедвейту, або 30,1% загальносвітового тоннажу. Тоннаж світового балкерного флоту склав 684673 млн т, або 42% загальносвітового тоннажу, який в порівнянні з 2012 р. зріс на 1,5 %.

Структура тоннажу на початок 2014 р. представлена в табл. 2.5.

Таблиця 2.5

Структура світового флоту

Тип судна	Кількість, суден	Дедвейт, млн.т.
Танкери	11176	490
Балкери	9512	865
Комбіновані	21114	805
Контейнеровози	5109	206
Інші	40031	166
Всього	86924	1628,8

Витрати на фрахт є істотним компонентом остаточної ціни більшості сухих масових вантажів після їх перевезення і вивантаження. Для того, щоб залишатися конкурентоспроможними і зберігати розумну норму прибутку, віддалені постачальники, наприклад, бразильські виробники залізної руди, розглядають використання великих суден в якості однієї з попередніх умов досягнення ефекту масштабу. Доцільно нагадати, що в березні 2012 р. транспортування сухих масових вантажів невеликим судном класу «Хендімакс» в розрахунку на тонно-милю обходилося в три рази дорожче, ніж перевезення такої ж партії вантажу великим балкером класу «кейпсайз».

У 2011 р. простежувалася виключно цікава тенденція на ринку сухих масових вантажів, оскільки один з великих постачальників залізної руди прагнув домогтися більшого контролю над ланцюжком пропозиції, замовляючи безпрецедентно великі судна. Для того, щоб реалізувати згадану вище економію від збільшення масштабів перевезень залізної руди, в 2011 р. і на початку 2012 р. бразильський гірничорудний конгломерат «Валі» отримав замовлені ним раніше найбільші з існуючих вантажні судна так званого класу «валімакс» дедвейтом до 400 тис т. Однак у зв'язку з цими судами у «Валі» виникли труднощі, оскільки питання про видачу дозволу на захід таких суден в китайські порти все ще перебував у стадії розгляду китайською владою. За наявними повідомленнями, китайські судновласники і виробники залізної руди противляться заходу бразильських суден класу «валімакс» в китайські порти,

стверджуючи, що експлуатація таких великих суден є небезпечною, і побоюючись, що концерн «Валі» придбає монополістичний контроль над ланцюжком поставок залізної руди. До того ж портам доведеться розширювати майданчики для складування імпортованої руди.

Судна класу «валімакс» будуються на верфях Республіки Корея і Китаю. Враховуючи вигоди зниження транспортних витрат, підвищення енергоефективності та подальшого розвитку торгівлі Південь-Південь і співпраці між Бразилією та Китаєм, ряд фахівців даної галузі висловили надію на те, що незабаром заборону на заходи суден класу «валімакс» в китайські порти буде скасовано. Однак, як показує історія, спроби експортерів взяти під контроль сегмент морських перевезень нерідко виявлялися недовговічними, і в довгостроковому плані традиційні судновласники, можливо, знову стануть постачальниками послуг у секторі морських перевезень.

Доля балкерів в структурі світового флоту у 2013 р. склала 42 %, що становило абсолютний історичний рекорд. Частка суден для перевезень генеральних вантажів має тенденцію до зниження, та в наш час складає 5 %, порівняно з 15 % 20 років тому. Доля танкерів має також тенденцію зниження, так у 2013 р. вона склала 30 %, порівняно з 50 % у 1980 р.[192].

Флот суден для перевезень генеральних вантажів у 2013 р. зменшився на 0,6 % порівняно з 2012 р. і склав 80345 млн т. Відповідно зменшилась доля цих суден в складі світового флоту з 5,3 % до 4,9 %.

Тоннаж флоту нафтоналивних танкерів перевищив у січні 2012 р. рівень півмільярда тонн дедвейту. Частина цих суден використовувалася для зберігання, а не перевезення нафти. Наприклад, у березні 2012 року другий за величиною в світі нафтоналивний танкер був зафрахтований компанією «Петролео разілейру» для використання в якості плавучого нафтосховища. Розширення видобутку в Латинській Америці мало вплив на попит

[192] Review of Maritime Transport 2011 Report by the UNCTAD secretariat. United nations conference on trade and development. – United Nations, New York and Geneva // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.un.org

на судна, які використовуються для зберігання сирої нафти. Збільшення запасів нафти також відображає наявність побоювань щодо можливого виникнення дефіциту нафти в майбутньому – наприклад з-за політичного конфлікту в Перській затоці. У короткостроковому плані збільшення масштабів використання суден для зберігання нафти допомагає скоротити надлишок тоннажу. У середньостроковій перспективі споживання накопичених запасів нафти буде знижувати попит на нафтовий транспорт і в той же час збільшувати провізну спроможність танкерного флоту, що знову буде призводити до надлишкової пропозиції тоннажу.

Тоннаж контейнеровозів складає близько 13 % світового флоту. Більше 50 % світової морській торгівлі в доларовому еквіваленті припадає на контейнерні перевезення.

Крім готової продукції, все більше товарів (наприклад, як кава, фрукти, м'ясо, риба) сьогодні транспортуються в стандартизованих морських контейнерах.

Більше 93 % нових зданих в експлуатацію за останні декілька років контейнеровозів були оснащені підйомними пристроями, тобто такі судна залежать від наявності в портах спеціалізованих контейнерних кранів. Обладнані підйомними пристроями судна, які більше обслуговують другорядні порти, найчастіше в країнах, що розвиваються, зазвичай менші за розмірами, ніж не оснащені такими пристроями судна, що використовуються на основних маршрутах для перевезення великих обсягів контейнерних вантажів. У 2012 р. нові обладнані підйомними пристроями судна в середньому складали дві п'ятих від розміру суден, які не мають підйомних пристроїв. В свою чергу морські порти все частіше використовують для обробки суден, не оснащених підйомними пристроями, козлові крани судно-берег. За період 2000-2012 рр. кількість таких кранів у всьому світі зросла на 88%[193] . Проте, в деяких країнах, що

[193] Review of Maritime Transport 2012 Report by the UNCTAD secretariat. United nations conference on trade and development. – United Nations, New York and Geneva // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.un.org.

розвиваються, у зв'язку з цим виникають проблеми, оскільки їх порти не завжди в змозі встигнути за вимогами ринку.

Позиції власників спеціалізованих рефрижераторних суден погіршуються через конкуренцію з боку контейнеровозів, що перевозять і рефрижераторні контейнери. В даний час в контейнерах перевозиться приблизно 60 % рефрижераторних вантажів, і на нових контейнеровозах все частіше передбачаються великі рефрижераторні вантажні приміщення. При збереженні тенденції до контейнеризації рефрижераторних вантажів заміщення в майбутні роки застарілого спеціалізованого рефрижераторного тоннажу більш сучасними суднами дозволить зберегти в мінімальних розмірах флот таких спеціалізованих суден. Вони зможуть брати на себе перевезення вантажів, якими перевізники регулярних контейнерних ліній самі займатися не будуть, в періоди різкого підвищення попиту під час збирання врожаю в багатьох країнах, що розвиваються. Більш сприятливе співвідношення пропозиції і попиту склалося для власників спеціалізованих танкерів, на будівництво яких за останні роки розміщувалося менше замовлень, у той час як попит на ці судна зріс в результаті збільшення протяжності маршрутів між районами пропозиції і попиту.

Роль контейнеризації можна дослідити, виходячи із даних табл. 2.6. На початок 1990 р. кількість контейнерів, які використовувались для морських перевезень, буда на рівні 7 млн. ТЕУ, до 2012 р. ця цифра зросла до 30 млн. ТЕУ[194].

Загальний дедвейт світового контейнерного флоту дещо збільшився на 4,9 % і склав 206577 млн т. або 12,7 % світового тоннажу, що дещо менше в порівнянні з 2012 р. Тобто за дедвейтом контейнеровози становлять усього 12,7 % світового флоту. Однак у світовій торгівлі судна цього типу відіграють більш важливу роль, ніж можна було б судити за цією цифрою, оскільки в доларовому виразі частка контейнерних вантажів у морських перевезеннях дорівнює 52 %. Якщо показники часток тоннажу суден різних типів в

[194] Review of Maritime Transport 2013 // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.un.org.

тоннах дедвейту порівняти з відповідними показниками вартості перевезених вантажів, то в середньому в розрахунку на тонну дедвейту контейнерні судна перевозять в 27 разів більше вантажів (у грошовому виразі), ніж балкери.

Таблиця 2.6

Характеристика флоту контейнеровозів

Роки (початок року)	Кількість суден, од.	Контейнеромісткість, TEU	Середній розмір суден, TEU
1987	1052	1215215	1155
1997	1954	3089682	1581
2007	3904	9436377	2417
2008	4276	10760173	2516
2009	4638	12142444	2618
2010	4677	12824648	2742
2011	4868	14081957	2893
2012	5012	15406610	3074

Умови глобалізації, збільшення торгівлі напівфабрикатами, зростання споживання і виробництва (особливо в регіонах, що розвиваються), розширення номенклатури вантажів, що можуть перевозитися в контейнерах, переміщення Китаю на вищі рівні в сфері контейнерних перевезень і процесах кооперації, від яких ці перевезення залежать, обумовлюють тенденції зростання обсягів контейнерних перевезень. Відповідно, судноплавні компанії, що займаються контейнерними перевезеннями, і портові підприємства продовжують інвестувати кошти в будівництво більших контейнеровозів і контейнерних терміналів в різних регіонах. Сформовано баланс контейнерних перевезень на різних напрямках (Схід-Захід, східний напрямок). Заплановане на 2015 р. завершення робіт з розширення Панамського каналу вартістю в 5,3 млрд дол США дозволить збільшити морські перевезення вантажів між Азією і східним узбережжям Сполучених Штатів без необхідності їх перевалки.

Більше 68 % світового тоннажу зареєстровано бід іноземним прапором. В більшості країн з найбільш крупними регістрами

власних крупних судновласників немає: під їх прапором реєструються переважно судна, які належать іншим державам. Це відноситься до трьох найбільших регістрів – Панами під прапором, якої зареєстровано на початок 2012 р. 8127 суден дедвейтом 328210 тис т (21,39 % світового флоту), Ліберії (12,38 %) та Маршалових островів (8,01 %)

Оскільки країни, що розвиваються, постійно збільшують свою частку у світовому ВВП і товарній торгівлі, більш суттєво впливають на їх зміни, зростає їх внесок у світові морські перевезення. У 2011 р. країни, що розвиваються, були країнами походження для 60 % і країнами призначення для 57 % перевезених морем вантажів. Таким чином, країни, що розвиваються, перетворюються на найбільших світових експортерів та імпортерів. Це відрізняється від тієї картини торгівлі, яка існувала в минулому, коли з країн, що розвиваються, відвантажувалися головним чином такі масові вантажі, як сировина і корисні копалини. Сьогодні перше місце за обсягом навантаження і розвантаження товарів займає Азія, за якою йдуть з великим відставанням Європа, континентальні країни Америки, Африка та Океанія.

У табл. 2.7 наведено розподіл провізної спроможності різних типів суден в тоннах дедвейту за групами країн реєстрації, з якої видно, що найбільша доля серед усіх країн світу припадає на балкери країн, що розвиваються, а саме 81,13 % від світового дедвейту.

Слід відзначити, що країни, що розвиваються, мають лідируючі позиції серед усіх типів суден станом на 2013 р.

Зростання потреб країн, що розвиваються, в енергії та розширення торгівлі між країнами Півдня сприяють зміні географії танкерних перевезень і маршрутів торгівлі. Поряд з відкриттям нових нафтових родовищ і появою нових постачальників і споживачів на ринку ці процеси змінюють структуру танкерних перевезень. Структура буде змінюватися надалі в умовах, коли Сполучені Штати прагнуть до досягнення енергетичної незалежності, а Китай – до диверсифікації джерел пропозиції. Цим

змінам сприяє і зростання виробництва останнім часом нетрадиційних видів палива. На новій енергетичній карті світу країнам, що розвиваються, належить грати більш важливу роль виробників і споживачів енергії. Зокрема, завдяки активній стратегії самозабезпечення енергією на ринок буде суттєво впливати Китай, який до 2015 р. прагне перевозити половину свого імпорту сирої нафти на суднах під національним прапором.

Таблиця 2.7

Розподіл провізної спроможності різних типів суден в тоннах дедвейту за групами країн реєстрації у 2013 р. (на початок року, % від дедвейту)

	Всього	Нафто-наливні танкери	Балкери	Судна для перевезень генераль-них вантажів	Контейне-ровози	Інші типи
Країни, що розвиваються	75,49	72,23	81,13	65,07	72,26	70,92
Африки	13,55	16,87	10,07	5,37	23,11	10,17
Америки	28,57	21,08	34,95	24,74	23,24	32,86
Азії	24,42	21,94	27,46	32,80	21,64	18,61
Океанії	8,95	12,35	8,66	2,15	4,27	9,28
Розвинені країни	23,36	26,80	18,55	28,64	27,68	25,13
Країни з перехідною економікою	0,72	0,77	0,26	5,21	0,04	1,17
Інші краї-ни, які не включені у вказані групи	0,42	0,19	0,06	1,08	0,01	2,78
Всі країни світу	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Таким чином, еволюція глобальної економічної архітектури вже сьогодні впливає на напрямки та структуру світових торговельних потоків, відповідно і на попит на послуги морського перевезення. Однак в різних сегментах ринку ця еволюція є різною.

Серйозні зміни останнім часом відбулися у судноплавній галузі. Сьогодні багато країн спеціалізуються на наданні окремих видів послуг з морського перевезення. Судно для виконання міжнародних

перевезень може бути побудовано, прийнято замовником, укомплектоване екіпажем, застраховано, введено в експлуатацію і зареєстровано в різних країнах.

В сучасних умовах державна приналежність власників понад 70 % валового реєстрового тоннажу відрізнялася від прапора держави, під яким експлуатувалися ці судна. У такому випадку зазначають, що судна ходять під іноземним прапором. Частка валового реєстрового тоннажу під іноземним прапором безперервно зростала протягом кількох десятиліть. В умовах зростання числа країн реєстрації, конкуруючих між собою за бізнес, традиційна відмінність між реєстрацією під «національними» і «відкритими» прапорами зникає. В даний час практично всі регістри вносять у свої реєстри національних та іноземних власників.

На початку 2012 р. серед 35 країн, що володіли найбільшим тоннажем, 17 були країнами Азії, 14 – Європи і 4 – континентальної частини Америки. У січні 2012 р. практично половина світового валового реєстрового тоннажу (49,7 %) належала судноплавним компаніям чотирьох країн, яким є Греція, Японія, Німеччина та Китай. У списку 10 найбільших країн-судновласників сьогодні представлені ще дві країни, що розвиваються, – Республіка Корея і Сінгапур.

На початку 2012 р. близько 70 % тоннажу контейнеровозів експлуатувалися 20 провідними операторами. Три найбільші компанії базуються в Європі, а шість інших компаній першої десятки – в Азії.

У січні 2013 р. п’ятьма найкрупнішими флотами за прапорами реєстрації і в залежності від обсягу дедвейту були Панама (21,5 % від світового обсягу DWT), Ліберія (12,2 %), Маршаллові Острови (8,6 %), Гонконг, Китай (8 %) та Сінгапур (5,5 %) (табл. 2.8). Останні два мали високі темпи росту, так вони збільшили розмір тоннажу на 16 %. Стосовно типів суден, Ліберія обслуговує в основному нафтоналивні танкери, в той час як Панамський прапор обслуговує велику кількість суховантажів. Під прапором Багамських островів є

велика кількість інших суден, серед яких – велика кількість пасажирських суден.

Актуальним залишається питання національної приналежності власників. Традиційна різниця між тоннажем під «національним» прапором та «відкритими реєстрами» стає все більш розмитою. Серед топ-35 флотів є 11, які можуть бути розглянуті як відкриті, при цьому вони враховують лише 2 % суден, які плавають під їх прапорами і належать власникам цієї ж країни. З іншого боку є 8 прапорів, які використовуються виключно власниками конкретної країни, тому вони можуть вважатися національними прапорами.

16 з 35 топ-прапорів використовуються національними та іноземними власниками. Прапор Філіппін, наприклад, використовується в три рази більше іноземними власниками, ніж громадянами Філіппін. Для Сінгапура співвідношення іноземних до національних власників складає приблизно 2:1, для Великої Британії – відповідно 50:50 (не враховуючи прапор острова Мен).

Прапори Панами, Мальти, Багамських Островів та острова Мен використовуються невеликою кількістю національних судновласників. В більшості випадків під цим прапором плавають судна іноземних власників. Прапори Бельгії, Індії, Данії, Японії і Німеччині майже виключно використовуються національними власниками.

У число інших прапорів, у випадку яких більше 50% зареєстрованого тоннажу належить громадянам іноземних держав, відносяться Кіпр, Сполучене Велика Британія, Філіппіни, Бермудські острови, Гонконг (Китай), Сінгапур і Франція. У реєстрах Нідерландів та Сполучених Штатів – приблизно дві п'ятих.

У 2013 р. рекордного значення, а саме 73 %, набув флот національність власника котрого відрізнялась від прапора, під яким судно було зареєстровано. Інші 27 % флоту знаходяться під національним прапором, тому що їх власники вважають національний прапор конкурентоспроможним з точки зору витрат та наданих послуг або не мають вибору в разі транспортування державних вантажів і каботажних перевезень.

Таблиця 2.8

35 країн і територій з найбільшим контрольованим флотом на 01.01.2013 р.

Країна або територія, домісилія	Кількість суден			Тони дедвейту				
	Нац. прапор	Іноземний прапор	Всього	Нац.прапор	Іноземний прапор	Всього	Іноземний прапор у % до світового показника	Всього у % від світового показника
Греція	825	2 870	3 695	69644624	175 205 954	244 850 578	71.56	15.17
Японія	738	3 253	3 991	17 216 128	206 598 880	223 815 008	92.31	13.87
Китай	2 665	2 648	5 313	66 936 002	123 142 833	190 078 835	64.79	11.78
Германія	396	3 437	3 833	16 641 757	109 136 771	125 778 528	86.77	7.79
Корея	764	812	1576	16 624 445	58 471 361	75 095 806	77.86	4.65
Сінгапур	1 090	798	1 888	32 711 136	31 441 668	64 152 804	49.01	3.98
США	768	1 175	1 943	8 671 669	49 606 395	58 278 064	85.12	3.61
Велика Британія	415	822	1 237	10 447 630	39 857 066	50 304 696	79.23	3.12
Норвегія	414	1 494	1 908	2 190 036	43 802 209	45 992 245	95.24	2.85
Тайвань	102	712	814	3 311 133	40 948 712	44 259 845	92.52	2.74
Данія	45	946	991	68 724	40 646 119	40 714 843	99.83	2.52
Бермуд. Острови	4	206	210	209 778	32 686 529	32 896 307	99.36	2.04
Туреччина	645	935	1 580	9 619 689	19 470 911	29 090 600	66.93	1.80
Італія	673	211	884	19 097 635	6 245 330	25 342 964	24.64	1.57
Гонконг	269	297	566	15 768 670	8 556 599	24 325 269	35.18	1.51
Індія	584	158	742	15 063 983	7 377 303	22 441 287	32.87	1.39
ОАЕ	82	617	699	700 914	18 772 655	19 473 569	96.40	1.21
Росія	1195	532	1727	5 495 653	13 888 598	19 384 251	71.65	1.20
Малайзія	472	142	614	9 520 599	7 593 951	17 114 550	44.37	1.06
Нідер-ланди	757	450	1 207	6 100 843	10 571 723	16 672 566	63.41	1.03
Бразилія	202	108	310	2 837 889	13 314 666	16 152 555	82.43	1.00
Швей-царія	39	291	330	1 144 359	14 506 537	15 650 896	92.69	0.97
Іран	108	121	229	1 748 219	13 568 542	15 316 761	88.59	0.95
Індонезія	1 383	147	1 530	11 910 441	3 390 980	15 301 421	22.16	0.95
Кіпр	183	192	375	6 178 327	7 745 606	13 923 933	55.63	0.86
Франція	179	230	409	3 862 058	7 144 805	11 006 863	64.91	0.68
Канада	206	145	351	2 650 551	6 571 778	9 222 329	71.26	0.57
Монако		126	126		9 157 769	9 157 769	100.00	0.57
Бельгія	90	155	245	4 008 509	4 720 024	8 728 533	54.08	0.54
В’єтнам	758	83	841	6 422 675	1 540 097	7 962 772	19.34	0.49
Саудівська Аравія	62	125	187	1 036 358	6 771 973	7 808 332	86.73	0.48

Продоовження табл 2.8

Кувейт	40	36	76	4 037 837	2 862 528	6 900 365	41.48	0.43
Швеція	114	225	339	1323946	5 120 753	6 444 699	79.46	0.40
Оман	3	31	34	5332	6 133 802	6 139 134	99.91	0.38
Таїланд	336	79	415	4444401	1652413	6 096 814	27.10	0.38
Всього (35 країн)	16 606	24 609	41 215	377651950	1148223839	1525875789	75.25	94.55
Всі краї-ни світу			47 122			1613755905		100.00

На 1.01.2011 р. флот України налічував 528 суден дедвейтом 789 тис т. На 01.01.2012 р. дедвейт українського флоту складав 0,59 % від дедвейту 2008 р. або 523 судна дедвейтом 678 тис т. Структура флоту України представлена на рис. 2.5.

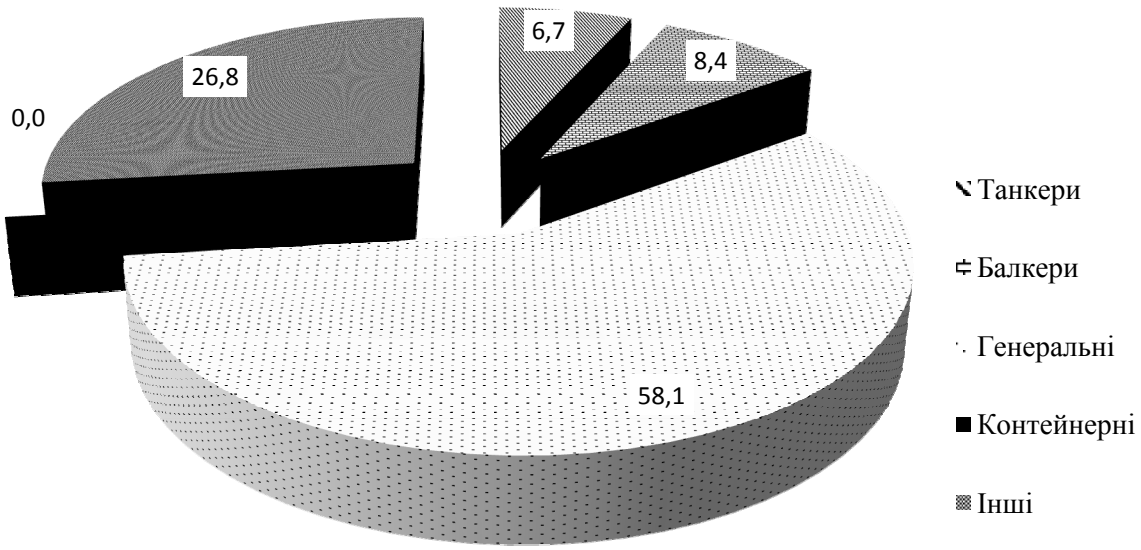

Рис. 2.5. Структура українського фолу на 01.01.2012 р.

За 20 років існування незалежної української держави поряд з процесом втрати державного флоту, активно розвивалися менеджерські компанії, що здійснюють оперування суднами, які плавають під так званим «зручним прапором» і знаходяться у власності офшорних компаній. У 2010 р. під прапором інших країн було зареєстровано 197 суден (місткістю 1000 регістрових тонн і більше), які належать українським власникам. Серед них більше (37) зареєстровано в Камбоджі, 30 – на Мальті, 16 – в Ліберії, 15 – в

Грузії, 12 – у Молдові[195][196]. Як результат, Державний та місцеві бюджети України недоотримують значні кошти у вигляді податків.

Торговельні судна, які мають право плавання під державним прапором України, мають середній вік, що значно перевищує 30 років. У Державному судновому реєстрі України зареєстровані судна (валова місткість понад 500 р т) відповідно до року побудови (табл. 2.9)[197].

Таблиця 2.9

Кількість побудованих суден, що зареєстровані у Державному судновому реєстрі України

Рік побудови	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Кількість суден	83	112	98	93	55	48	63	127	48	21
Рік побудови	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Кількість суден	12	15	-	8	25	-	14	12	16	8
Рік побудови	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	
Кількість суден	7	5	9	3	7	-	2	3	6	

Доля українського флоту у світовому торговельному флоті скоротилася з 0,9 % в 1993 р. до 0,07 % – в 2011 р.[198]. Частка флоту України в 2012 р. у світовому флоті представлена на рис. 2.6.

Сьогодні моряки у складі екіпажів більшості суден не мають громадянства країни, що здійснює комерційний контроль над судном. Громадянство країн ОЕСР мають в даний час менше 20 % матросів і менше 30 % офіцерів. За класифікацією Балтійської і міжнародної морської ради з десяти найбільших постачальників особового складу сім є країнами, що розвиваються (дані за 2010 р.). Перше місце посідає Китай з часткою в 12,1 %, друге – Індонезія. Командний склад переважно має громадянство країн, що розвиваються. Хоча найбільші морехідні училища традиційно

[195] Щодо стратегічних пріоритетів реалізації потенціалу України як морської держави. Аналітична записка // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://od.niss.gov.ua/articles/490/.
[196] Два десятилетия водного транспорта Украины // Порты Украины. - № 6. - 2011. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: http://portsukraine.com/node/2169.
[197] Современное состояние и перспективы развития торгового флота Украины // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://sealawyer.azovmar.com/index.php?name=news&op=readfull&news=219.
[198] Review of Maritime Transport 2013 // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.un.org.

знаходяться у розвинених країнах, шістьма найбільшими постачальниками суднових офіцерів сьогодні є країни, що розвиваються, та країни з перехідною економікою. Список очолюють Філіппіни, Китай та Індія. На ці три країни припадає чверть офіцерів світового морського флоту.

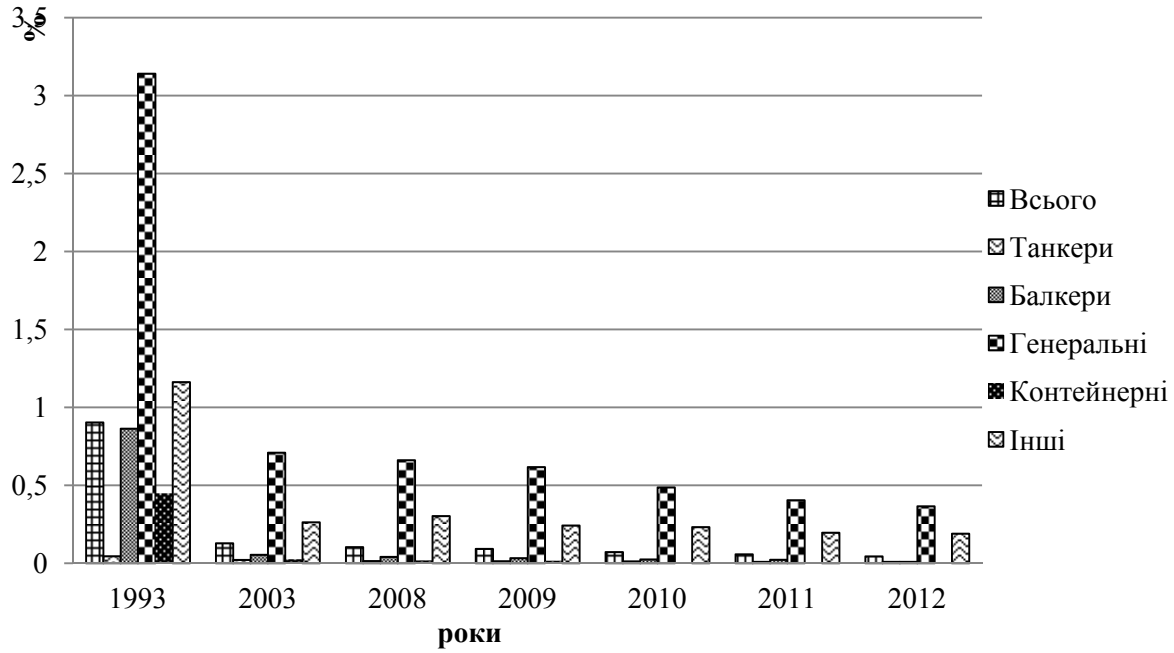

Рис. 2.6. Частка флоту України в світовому флоті

Для моряків в умовах суттєвого зниження кількості суден під українським прапором, високого рівня внутрішньогалузевого безробіття зовнішня трудова міграція розглядається фактично єдиною можливістю працювати за фахом, підтримувати відповідний рівень кваліфікації та зберігати професійну придатність[199].

За останні 15 років пропозиція українських моряків збільшилась у 2 рази. Офіцерський склад збільшився на 22,5 %, рядовий склад – на 10,8 % (рис. 2.7).

В 2005 р. за даними BIMCO, Україна займала 4 позицію після Китаю, Філіппін та Туреччини серед країн-постачальників робочої

[199] Хомич Л.В. Зовнішня трудова міграція населення України: масштаби, сучасні ознаки та географія / Л.В. Хомич // Регіональні проблеми України географічний аналіз та пошук шляхів вирішення. Зб. наук. праць. – Херсон: ПП Вишемирський, 2007. - С.310-316

сили на світовий ринок праці моряків. За даними «Drewry Shipping Consultants», за кількістю моряків Україна займає шосте місце після Філіппін, Китаю, Туреччини, Індії та Індонезії. Україна займає четвертую строчку рейтингу за кількістю офіцерів (35400 морських офіцерів або 5,67 % загальносвітової кількості)[200] [201].

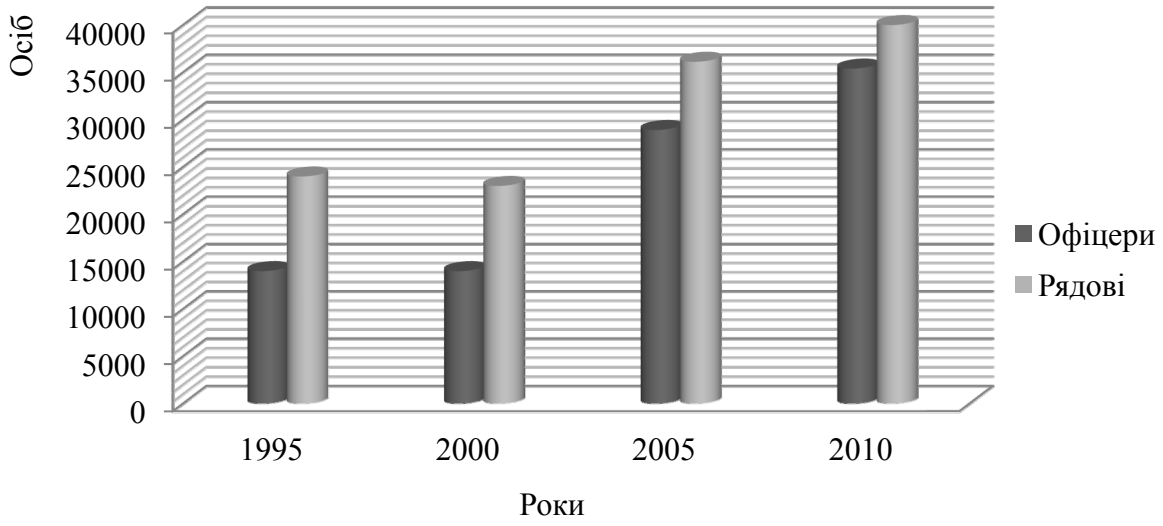

Рис. 2.7. Пропозиція українських моряків на міжнародному ринку праці, осіб.

Характерними ознаками сегменту українських моряків вважається високий професіоналізм, витривалість, комунікабельність і недостатньо висока оплата праці. Незважаючи на те, що моряки відносно інших категорій трудових мігрантів є краще соціально захищеними, у відносинах між роботодавцями та моряками існують проблеми, для вирішення яких необхідно удосконалення законодавчої бази в Україні. Це є випадки порушень контрактних зобов'язань. Прикладом є порушення контрактних умов праці і оплати, несвоєчасна виплата заробітної плати, безпідставне переривання контракту з ініціативи роботодавця, відсутність

[200] Шевченко М. Уже каждый 18-й моряк в мировом торговом флоте - украинец / М.Шевченко // Порти України. - 2011. - № 4. - [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://portsukraine.com.
[201] Review of Maritime Transport 2011 // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.un.org.

страхування ризиків і витрат на випадок захоплення судна піратами з подальшою компенсацією фізичної і моральної шкоди[202].

Аналіз еволюції різних видів господарської діяльності, пов'язаних з морським судноплавством, дозволяє говорити про дві найважливіші тенденції[203]:

а) поглиблення спеціалізації в окремих секторах. Морські перевезення носять глобальний характер. Необхідні для їх виконання товари закуповуються в самих різних країнах. Мова йде не про те, що дві країни, які мають побудовані на своїх верфях, укомплектовані своїми екіпажами судна, що ходять під національними прапорами, конкурують між собою, а про те, що дві судноплавні компанії експлуатують судна, які побудовані в країні X, укомплектовані громадянами країни Y та ходять під прапором країни Z;

б) розширення присутності багатьох країн, що розвиваються, в різних секторах. Морські перевезення перестали бути виключною прерогативою багатих країн. Більшість країн, що розвиваються, скористалися лібералізацією ринків і знайшли для себе ніші, що дозволяють їм на різних етапах приймати участь у наданні послуг з морського перевезення.

Аналіз минулих тенденцій дозволяє визначити чинники, від яких залежить участь країн в індустрії морських перевезень[204]. Серед основних є такі:

1. Кластери. Між різними секторами можуть існувати синергічні зв'язки. Кластери, в тому числі, хоча і не виключно у сфері морських перевезень, можуть виникати за принципом географічної близькості. Наприклад, страховий і банківський бізнес сконцентровані в

[202] Продіус І. П., Бундюк Р. А. Дослідження розвитку ринку праці моряків України / І. П. Продіус, Р. А. Бундюк // [Електронний ресурс]. - Режим доступу: www.nbuv.gov.ua/portal/natural/Vnup/Ekonomika/2010_684/42.pdf

[203] Последние веяния и тенденции в международных морских перевозках, затрагивающие торговлю развивающихся стран Записка секретариата ЮНКТАД // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://unctad.org/meetings/en/SessionalDocuments/cid30_ru.pdf.

[204] Последние веяния и тенденции в международных морских перевозках, затрагивающие торговлю развивающихся стран Записка секретариата ЮНКТАД // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://unctad.org/meetings/en/SessionalDocuments/cid30_ru.pdf.

Лондоні. Розвитку суднобудування в країнах Східної Азії допомагав ефект економії за рахунок масштабу.

2. Вартість робочої сили і продуктивність праці. В одних секторах є потреба в більш кваліфікованій і дорожчій робочі силі, ніж у інших. Порівняння ВВП найсильніших гравців з їх часткою ринку в різних сферах господарської діяльності дозволяє стверджувати, що низька вартість робочої сили є головною причиною того, що рециркуляцією суден займаються країни Південної Азії. Одночасно у країнах, що займаються наданням послуг страхування і класифікації, ВВП на душу населення є вищим.

3. Чинник «першопрохідника». Поява на ринку в якості лідера може допомогти у збереженні та зміцненні свого становища. Відсутність необхідних «ноу-хау» і можливостей використовувати ефект масштабу серйозно ускладнює конкуренцію з Панамою або Ліберією, що мають розвинену мережу відділень і контактів з класифікаційними товариствами.

4. Фактор захищеного ринку. Наявність національної або регіональної бази, що дає певні конкурентні переваги, може допомогти набути необхідний досвід та вийти на рівень, який дозволяє отримувати економію за рахунок масштабу, щоб потім спробувати вийти на міжнародний ринок. Наприклад, Індійське класифікаційне товариство спочатку обслуговувало головним чином внутрішній ринок, згодом приєдналося до Міжнародної асоціації класифікаційних товариств з метою виходу на закордонні ринки. Бразилія і Аргентина ведуть переговори про розвиток співпраці для підвищення конкурентоспроможності у сфері суднобудування.

Основними чинниками, що обумовлюють зміни загальної картини міжнародних морських перевезень, є такі:

- нова глобальна конструкція;
- енергетична безпека, ціни на нафту і транспортні витрати;
- зменшення викидів вуглеводу в міжнародному судноплавстві та адаптація до змін клімату;
- питання екологічної та соціальної відповідальності корпорацій;

- морське піратство та пов’язані з ним витрати[205].

Спад економіки прискорив зміщення центру ваги з заходу і півночі на південь і схід. Це змінює функціонування індустрії судноплавства. Згідно з результатами досліджень, до 2030 р. Китай замінить США в якості домінуючої сили в світовій торгівлі. 17 з 25 найважливіших маршрутів двосторонніх морських і повітряних вантажоперевезень будуть вести до Китаю або з Китаю. Нові можливості в галузі транспорту і логістики відкриваються на одному з 4 основних напрямів: розширення торговельних зв'язків у межах Азіатсько-Тихоокеанського регіону; торгівля між розвиненими країнами та країнами, що розвиваються, (наприклад, між Німеччиною і Китаєм); торгівля між країнами з ринковою економікою, що розвивається (наприклад, між Бразилією і Китаєм); торгівля між Китаєм і Африкою.

Очкується, що ці зміни призведуть до зміну напрямків основних потоків глобальної торгівлі з економічно розвинутих країн до тих, що розвиваються, де будуть розвиватися процеси урбанізації. Прогнозується зростання споживчого попиту та переміщення підприємств з випуску дешевої продукції до нових районів (наприклад, з Китаю до Індонезії). Ці зміни призведуть до зсувів в системі міжнародних перевезень, обсяги яких на певних маршрутах будуть зростати швидше за інші. У зв’язку з цим з’явиться можливість виходу на нові ринки. Необхідно вирішувати питання подальшої глобалізації морських перевезень та її форм в світі потенційного поглиблення регіоналізації. Існує вірогідність зростання кількості випадків протекціонізму в торгівлі. Посилюється необхідність врахування складності взаємозв’язку між енергетичною безпекою, цінами на нафту, транспортними витратами, зміну клімату та екологічною стійкістю в цілому тощо.

[205] Review of Maritime Transport 2013 // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.un.org.

2.4. Економічні механізми реєстрації суден в сучасних умовах

В Україні питання про введення міжнародного реєстру суден дискутується з 2001 р. Відсутність комфортних умов, які б стимулювали судновласників реєструвати суден під українським прапором, не дозволяє Україні в повній мірі реалізувати свій потенціал морської держави і не дає можливості ефективно розвиватися вітчизняному суднобудуванню.

Міністерство інфраструктури України планує розробити реєстр морських і річкових суден України. Починати роботу по створенню таких умов необхідно насамперед з розробки законодавчого акту, в якому були б зібрані і адаптовані до національних умов світові стандарти процедури реєстрації флоту, зафіксовані прийнятні ставки оподаткування як самої реєстрації, так і доходів від експлуатації суден, вигідні для банків алгоритми участі в угодах купівлі-продажу працюючих судів та інвестуванні в будівництво нових. Таким документом може і повинен стати Закон «Про Міжнародний реєстр морських і річкових суден України». Відповідаючи на питання, яким бути новому Закону будуть проаналізовані аналогічні найкрупніші реєстри Панами, Кіпру, острова Мен, Мальти та інших країн.

На нараді робочої групи під головуванням заступника Міністра МІУ Д. Демидовича на початку 2014 р. порушувалося питання про необхідність ратифікації Україною Міжнародної конвенції про морське судноплавство MLC-2006, яка об'єднує в єдиному документі більше 35 діючих конвенцій МОП в галузі морського торговельного судноплавства, охоплює 56 держав прапора і 80 % тоннажу світового торговельного флоту. Фахівцями Мінінфраструктури готується пакет документів щодо ратифікації Україною Конвенції MLC-2006. Створення реєстру суден є інструментом повернення українського флоту під український прапор і допоможе відкрити друге дихання вітчизняному суднобудуванню.

При формуванні економічно доцільних умов реєстрації суден під українським прапором, насамперед слід уточнити класифікацію реєстрів за ступенем тісноти зв'язку «судно-держава» в економічній, адміністративній і правовій сферах. Всі наявні в світі реєстри можна умовно поділити на три групи.

По-перше, це країни «зручного прапора». Цим країнам властиве найбільш швидке зростання флотів. У них практично повністю відсутній економічний зв'язок держави із судном та надзвичайно слабкі адміністративний та юридичний зв'язки. Тіснота адміністративного і юридичного зв'язку в таких країнах істотно відрізняється, тому іноді говорять, що й репутація даних реєстрів значною мірою змінюється в залежності від прапора: від відносно «чистих» до досить «брудних»[206]. Для самих країн «зручного прапора» характерним є парадокс: при майже повній відсутності моряків, значних обсягах морських експортно-імпортних вантажних перевезень, мінімальному власному досвіді експлуатації суден – наявність найбільших у світі флотів, що працюють під прапорами цих країн. Одночасно, ці флоти в достатній мірі є старими, що не в повній мірі відповідають сучасним технічним вимогам. Відповідно такі флоти становлять серйозну загрозу навколишньому середовищу. Однак, дані реєстри зіграли істотну роль у забезпеченні свободи конкуренції у світовому судноплавстві. Серед цієї групи країн перше місце за тоннажем суден займає Панама, на другому місці, з відривом майже в 2,5 рази, знаходиться Ліберія, на третьому – Багами. У реєстрах цих трьох країн зареєстровано 38 % дедвейту світового тоннажу.

Наступну групу створюють другі реєстри, які підрозділяються на залежні (офшорні) та міжнародні (альтернативні). Відмінною рисою залежних реєстрів є їх створення на територіях, які хоч і входять до складу країни, однак мають певну правову та економічну самостійність. Умови реєстрації, відповідно, можуть бути набагато

[206] Redina I.V. Effective supporting functionality of regulatory mechanism of merchant shipping / I.V. Redina // «Формы и методы государственного регулирования национальных экономик»: матеріали міжнародної науково-практичної конференції (Киев, 23-24 серпня 2013). – КЕНЦ. – С.32-35.

ліберальнішими, ніж в основному реєстрі країни. В результаті, судновласники отримують значні економічні вигоди. Прикладами таких реєстрів є відкриті реєстри на о. Мен (Велика Британія), у Люксембурзі (тільки для бельгійських суден), на о. Кергелен (Франція), Мадейрі (Португалія), о. Кюрасао (Нідерландські Антильські острови), Канарських островах (Іспанія).

Міжнародні реєстри є альтернативою основних реєстрів країни та припускають реєстрацію певного тоннажу національної власності та власності інших держав. Як і залежні, вони є спробою протидії відтоку суден з-під прапорів традиційних морських країн. Міжнародні реєстри дозволяють судновласникам, залишаючись під національним прапором, одержувати привілеї та пільги щодо оподатковування і використання робочої сили за умови дотримання високих вимог до технічного стану флотів[207]. Судна, зареєстровані в Міжнародних реєстрах країн, повинні використовуватися не на внутрішньому, а на світовому фрахтовому ринку.

Третю групу становлять основні реєстри традиційних морських держав, які мають високий ступінь економічного, адміністративного і юридичного зв'язку судна з країною його реєстрації. Однак, вони здебільшого є економічно непривабливими для судновласників і інвесторів, оскільки експлуатація суден, зареєстрованих у таких реєстрах, пов'язана з високими видатками на утримання екіпажів і високим рівнем оподатковування кінцевих результатів діяльності. До цієї групи реєстрів відноситься також «Інспекція головного державного реєстратора флоту України».

Виходячи з даних, які наводяться Комісією ООН з торгівлі та розвитку щодо реєстрації суден, можна зробити висновок, що в цілому у світі понад 68 % всього тоннажу зареєстровано під іноземними прапорами в країнах відкритої реєстрації. Не є виключенням і Україна, більше половини флоту якої (131 судно,

[207] Познанская И.В., Гнатюк П.И. Потенциал судостроительной отрасли Украины / И.В.Познанская, П.И. Гнатюк. – Одеса. – 2011. - С. 264-271.

сумарним дедвейтом 1 677 тис т) зареєстровано під різними «зручними прапорами» [208].

Виходячи з даного факту, не слід робити висновок про те, що конкурентоспроможність судновласника на світовому ринку повністю визначається місцем реєстрації його флоту. Хоча найбільші економічні вигоди й надаються країнами відкритої реєстрації, однак підняття на судні «зручного прапора» може викликати обережне або навіть негативне відношення з боку певних груп вантажовласників, більш жорсткі вимоги страховиків і, таким чином, знижувати потенційний рівень конкурентоспроможності.

Другі міжнародні реєстри можна вважати найбільш привабливими для судновласників. Такі реєстри є в більшості традиційних морських країн. В них зареєстровано від 60 % всіх суден під італійським прапором, до 97 % - під датським. Виключення становлять Нідерланди, де в другому реєстрі зареєстроване всього 21 %, суден, що плавають під національним прапором цієї країни. Невисокий рівень оподатковування, в середньому 6-7 % (враховані всі податки та обов'язкові платежі) від суми прибутку до оподатковування, і відносні свободи комплектування суден екіпажами, що сприяють економії видатків на їх утримання, створюють певні економічні вигоди. Одночасно, практично повністю відсутні порушення міжнародних норм щодо технічного стану, як це має місце в багатьох країнах відкритої реєстрації[209].

Для українських судновласників, у цей час, основною перешкодою реєстрації під національним прапором побудованого й придбаного нового тоннажу є система оподаткування прибутку від експлуатаційної діяльності, необхідність стягнення ПДВ і мита на побудований та придбаний флот[210]. Істотною перешкодою є система

[208] Украина – держава морская: монография / Под ред. Ю.В. Макогона. – Донецк: ДонНУ, 2010. - 393с.

[209] Редіна Є.В. Судноплавство малого тоннажу як ланка розвитку міжнародної торгівлі / Є.В. Редіна // Матеріали ІІ всеукраїнської науково-практичної конференції студентів та молодих вчених «Проблеми і перспективи розвитку транспорту: технологія, управління, економіка, логістика». – м. Одеса: ОНМУ, 2013. – С.92-94.

[210] Редина Е.В. Пути решения социально - экономических проблем экипажей / Е.В. Редина // Матеріали дев'ятої науково-практичної міжнародної конференції «Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України», м. Харків: УДАЗТ, 2013. – С. 97-99.

регулювання зовнішньоекономічної діяльності. Питання комплектування екіпажів і оплати праці плавскладу сьогодні взагалі гостро не стоять. Після завершення розробки та прийняття нової рамкової Конвенції МОП з регулювання праці моряків, її вимоги стануть обов'язковими й для України (у випадку ратифікації). Однак, в умовах збереження досить невисокого рівня фрахтових ставок протягом найближчих трьох років, цей фактор може не зіграти якої-небудь істотної ролі[211].

Для тоннажу, що вже експлуатується під Державним прапором України, зазначені причини так само обумовлюють низький рівень його конкурентоспроможності на світовому ринку. Однак, у цьому випадку, разом з діючою системою валютного регулювання, суттєвими є система оподатковування результатів експлуатаційної діяльності та відсутність у національному законодавстві механізму належного забезпечення морських застав та іпотек, що ускладнює одержання коштів для модернізації й відновлення флоту.

Розглянемо більш докладно основні відкриті реєстри світу, тобто регуляторні механізми реєстрації суден, а саме вимоги до суден, екіпажу, процедур тимчасової й постійної реєстрації, застав, зборів.

Панама надає можливості відкритого реєстру, починаючи з 1925 р. Її торговельний флот є одним з найбільших у світі. Підготовкою документації судна та всіма адміністративними питаннями займається Генеральна дирекція з консульських та судноплавних справ (відома як «Бюро судноплавства»). Реєстрація права власності та застав є відповідальністю державного реєстру Панами. Більшість питань, що стосуються документації суден та реєстрації права власності, можуть вирішуватися у межах консульської мережі Панами.

Панама завжди була однією з найбільш доступних країн відкритої реєстрації. Судна та плавучі конструкції будь-якого розміру, віку або типу можуть реєструватися під Панамським

[211] Конвенція ООН про умови реєстрації суден від 7 лютого 1986 року. (Складена в Женеві, не набула чинності) // [Електронний ресурс]. − Режим доступу: http://r0.unctad.org/ttl/docs-legal/unc-cml/ status/ Registration%20 of% 20Ships%201986.pdf

прапором. Національність власника є несуттєвою. Однак, судна, залучені в комерційну торгівлю, віком понад 20 років (що важливо для української практики) при первинній реєстрації підлягають перевірці рівня безпеки, яка виконується Бюро судноплавства, що є попередньою умовою видання постійного реєстраційного свідоцтва. Інспекція повторюється щороку з метою перевірки відповідності судна національним і міжнародним правилам безпеки, житлових умов команди, а також належного дипломування офіцерів і команди.

Відповідно до ст. 266 Трудового кодексу Панами, як мінімум 10 % команди судна мають становити громадяни Панами. Однак, у зв'язку з труднощами наймання необхідної кількості панамських моряків, ця вимога не є жорсткою. Встановлений мінімум дипломованих офіцерів, необхідних на борту суден Панами, змінюється залежно від валової реєстрової місткості судна та тривалості здійснюваного рейсу[212].

При процедурі входження судна під панамський прапор, необхідно знати розходження в поняттях, що використовуються під час підготовки документації та реєстрації. Документація судна є досить простою: заявка до Бюро судноплавства, що може бути зроблена через Панамське консульство або юридичну фірму в Панамі. Заявка повинна містити докладні відомості про судно, його власників, колишні реєстрації, номер МОП, класифікаційне товариство, назву юридичної фірми в Панамі, призначеної законним представником судна, відповідальну особу по радіорахункам. При наданні даної інформації та оплаті передбачених зборів Бюро судноплавства дає дозвіл на видання тимчасової навігаційної ліцензії (Patente provisional de Navegacion), дійсної протягом шести місяців, і право судну плавати під панамським прапором. Тимчасова ліцензія видається Бюро судноплавства адвокатові судна в Панамі або Панамським консульством. Тимчасова ліцензія не є документом права власності. Вона є лише доказом права судна плавати під Панамським прапором.

[212] Redina I.V. Facilities of perfection of providing safety at transport enterprises / I.V. Redina // Економічні інновації: зб. наук. праць. – Одеса: ІПРЕЕД, 2013. – №48 – С. 105-112.

Слід зазначити, що застави не можуть бути зареєстрованими доти, поки право власності власника не буде занесене до державного Реєстру Панами.

Протягом наступних шести місяців повинні бути надані певні документи. Доказ права власності на судно у вигляді сертифіката будівельника у випадку нового судна та купчої в інших випадках. Документи повинні бути нотаріально завіреними, легалізованими Панамським консульством і бути підтвердженими в писемній формі набувачем. Дане підтвердження набувача може бути у вигляді окремого документа або штампа на сертифікаті будівельника або купчій. У кожному разі, підпис покупця повинен бути нотаріально завіреним та легалізованим[213].

Доцільно, щоб нотаріальне завірення купчої або сертифіката будівельника було підтверджено не тільки непідробленістю підпису або підписів від імені правопередавача, але наявністю у нотаріуса наступних доказів:

- особа (особи) повинні бути належним чином уповноважені на оформлення купчої або сертифікату будівельника від імені продавця;
- на момент безпосередньої передачі права власності за допомогою купчої або свідоцтва виробника-будівельника правопередавач є власником судна та має право продавати і передавати право;
- судно не перебуває в заставі.

У випадках, коли судно підлягає продажу за розпорядженням суду, замість купчої може бути надана нотаріально засвідчена копія рішення суду, легалізована панамським консульством. В іншому випадку, повинна бути надана завірена купча, яка оформляється судовим виконавцем, що діє за дорученням суду. У випадках, коли судно переходить до Панамського реєстру з-під іншого прапору без зміни власника, право власності підтверджується нотаріально

[213] Redina I.V. State vessel's registration in Ukraine as condition of the property's legal status / I.V. Redina // «Правове життя сучасної України»: матеріали наукової конференції, Національний університет «Одеська юридична академія». – Одеса: Фенікс, 2013. – С.44-46.

підтвердженим і легалізованим свідоцтвом про виключення з попереднього реєстру із вказівкою імені зареєстрованого власника. При одержанні сертифіката будівельника, купчої або іншого документа, що підтверджує право власності, адвокати, призначені місцевими агентами судна в Панамі, забезпечують внесення до протоколу документа перед нотаріальним завіренням. Потім даний документ може бути внесеним до державного реєстру. Свідоцтво про виключення з попереднього реєстру є доказом анулювання дії колишнього реєстру судна, нотаріально завіреного та узаконеного консульством Панами. Також необхідне нотаріально завірене та узаконене доручення на адвокатів у Панамі, призначених місцевими агентами судна. Мірильне свідоцтво видається організацією, затвердженою урядом Панами та від її імені. Такими організаціями, визнаними державою Панами, для випуску мірильних та інших свідоцтв торгівлі є: Американське класифікаційне товариство; Бюро Веритас, Китайське класифікаційне товариство, Китайська корпорація з реєстрації суден, Норвезький Веритас, Німецький Ллойд; Грецький регістр суден, Регістр Ллойда, Хорватський регістр суден, Корейський регістр суден, Японський регістр суден; Італійський регістр суден; Польський регістр суден. Дані організації, крім Хорватського регістру суден і Китайської корпорації з реєстрації суден, уповноважені проводити огляд суден і перевіряти наявність сертифіката відповідності та сертифіката управління безпекою відповідно до Міжнародного Кодексу з управління безпекою (МКУБ)[214]. Свідоцтво безпеки, видане від імені Уряду, повинне бути наданим до Бюро судноплавства впродовж 30 днів з видачі документації судну під Панамським прапором. Деякі судна, у тому числі малі яхти, землечерпалки та баржі не вимагають цих свідоцтв. У інших випадках вимога свідоцтва буде залежати від тоннажу судна та торгівлі, до якої воно залучено. Серед таких документів можна відзначити свідоцтво безпеки для пасажирських суден, свідоцтва безпеки будівництва для вантажних суден, безпеки

[214] Redina I.V. Improvement of economic and legal aspects of shipping control in Ukraine // I.V.Redina // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: зб. наук. праць. – Одеса, 2013. – С.71-77.

встаткування для вантажних суден, безпеки радіотелеграфного та радіотелефонного зв'язку для вантажних суден,; свідоцтво про вантажну марку, класифікаційне свідоцтво, міжнародне мірильне свідоцтво, свідоцтво про мінімальний склад екіпажу судна, страхове свідоцтво проти забруднення нафтою, видане відповідно до умов Міжнародної конвенції по запобіганню забруднення моря нафтою 1954 р., із внесеними змінами на конференції 1962 р. та інші документи[215].

Однак, у випадку, якщо виявиться неможливим одержати будь-яке з цих свідоцтв у період шести місяців дії тимчасової ліцензії, буде достатнім, якщо місцевий агент у Панамі надасть до Бюро судноплавства у заяві на надання постійного патенту інформацію про передбачуваний маршрут судна в наступні 30-60 днів. Це дає можливість повноважним органам Панами здійснювати такі інспекції в необхідний момент.

Всі судна, що займаються комерційною діяльністю, віком понад 20 років, підлягають перевірці безпеки перед постійною реєстрацією. Інспекцію здійснює Відділ по справах судноплавства (SEGUMAR) уряду Панами, в результаті чого судну видається сертифікат огляду. Надалі інспекція повторюється щорічно.

Для отримання первинної документації видається тимчасова радіо-ліцензія, дійсна протягом трьох місяців. Заявка на постійну ліцензію, дійсну протягом чотирьох років, повинна бути представлена в Бюро судноплавства місцевим агентом у Панамі.

У завершення згаданих вище формальностей Бюро судноплавства надає судну постійну ліцензію, дійсну протягом чотирьох років для комерційних суден і протягом двох років – для прогулянкових яхт. Якщо судно не одержало свою постійну ліцензію протягом шестимісячного періоду дії тимчасової ліцензії, остання може бути продовжена на три місяці за умови оплати штрафу.

Структура зборів є досить складною. Основними її елементами є:

[215] Конвенція по запобіганню забруднення моря нафтою 1954 року. // [Електронний ресурс]. − Режим доступу: http://www.admiraltylawguide. com/ conven/oilpol1954.html

1. Реєстраційний збір, що оплачується при первинній реєстрації в розмірі 500 – 3000 дол в залежності від валової вантажомісткості судна. Також стягується 10 центів за кожну тонну або її частину, що перевищує 15000 брутто-регістрових тонн, але дана надбавка не повинна перевищувати 6500 дол. Яхти оплачують фіксований реєстраційний збір у розмірі 1500 дол США кожні два роки, 1000 дол США, якщо власником є панамська компанія.

Відповідно до Закону № 36 від 6 липня 1995 р., у випадку, якщо реєструється група, що складається із трьох і більше суден, на того самого власника або на кількох власників у межах однієї фінансової групи, при оплаті реєстраційного збору:

- групи суден, що перевозять змішані вантажі місткістю 50000- 100000 б р т, мають право на знижку до 20 %,
- групи суден, що перевозять змішані вантажі місткістю понад 100000 б р т – на 50 %. Одне судно місткістю понад 100000 б р т має право на знижку – до 50 %.

2. Річний податок оплачується при первинній реєстрації та у січні кожного наступного календарного року, протягом якого судно залишається під прапором Панами, в розмірі 10 центів за кожну нетто регістрову тонну або частину тонни. Групам суден, що перевозять змішані вантажі, місткістю понад 100000 б р т. надається знижка в розмірі до 50%.

3. Розмір щорічного консульського збору залежить не тільки від валової місткості судна, але й від типу судна й сервісу, що воно надає.

Операції з реєстрації суден на Барбадосі почалися в 1994 р. До цього реєстрація суден на Барбадосі відбувалася на підставі Закону про торговельне судноплавство Великої Британії 1894 р., а пізніше на підставі Барбадоського Закону про судноплавство 1981 р.

Реєстрація суден і морських застав у Реєстрі Барбадосу відбувається на підставі Барбадоського Закону про судноплавство 1994 р. (далі - «закон»). Закон розглядає вимоги до суден та їхніх власників, вимоги до команди та безпеки пасажирів, до команди та

вантажу відповідно до міжнародних конвенцій, до яких приєднався Барбадос. Закон розглядає судна, що належать і ведуть торгівлю в межах карибського співтовариства, та іноземні судна, про які піде мова далі.

Портом реєстрації всіх барбадоських суден є Бриджтаун. Однак, головний реєстраційний офіс перебуває в Лондоні під управлінням основного реєстратора. Реєстратори призначені в різних країнах світу для тимчасової реєстрації суден, але повний контроль здійснюється з Лондона.

Судна іноземного плавання, які визначені в законі як судна, що не здійснюють перевезення винятково в межах «прибережної зони» або Карибського моря, мають право на реєстрацію в реєстрі Барбадосу, якщо:

- на момент тимчасової реєстрації їх вік становить менше 20 років,
- вони відносяться до одного з класів класифікаційних товариств, затверджених урядом Барбадосу для видання свідоцтва SOLAS та свідоцтва про вантажну марку[216].

Судна віком більш 20 років можуть бути прийнятими до реєстрації на розсуд головного реєстратора.

Для зареєстрованих власників суден іноземного плавання, зайнятих тільки для забезпечення іноземної торгівлі, обмежень щодо національної приналежності немає. Після надання тимчасової реєстрації судну, воно повинно пройти попередній огляд одним з морських інспекторів, що діє від імені реєстру Барбадосу. У випадку надання права реєстрації судну віком понад 20 років йому необхідно пройти огляд перед тимчасовою реєстрацією.

Попередні реєстраційні процедури для первинної реєстрації судна в реєстрі Барбадосу можуть здійснюватися через головний офіс в Лондоні або через одного з призначених для видання тимчасових реєстраційних документів реєстраторів у будь-якому іншому місці світу. На сьогоднішній день такі реєстратори

[216] Redina E. Improving means of providing safety to transport enterprises / E. Redina // Економічні інновації: зб. наук.праць. – О.: ІПРЕЕД НАН України, 2013. – №47. – С. 92-102.

Барбадосу в Греції, Гонконзі, Японії, Нью-Йорку, Сінгапурі та на Кіпрі. Судна можуть також бути тимчасово зареєстрованими через представника основного реєстратора в Бриджтауні, Барбадос[217].

На першій стадії в реєстраційній процедурі власник або його агент повинен надати заявку безпосередньо до головного реєстраційного офісу у Лондоні або до одного з інших реєстраторів. Тимчасова реєстрація надається головним офісом реєстрації у всіх випадках за наявності оригінальної купчої або сертифікату будівельника, свідоцтва про виключення з іноземного реєстру, свідоцтво про відсутність зобов'язань на момент виключення з іноземного реєстру, підтвердження реєстрації судна, використання назви й надання офіційного номера, позивного сигналу й номера ідентифікатора Морської служби руху (MMSI). Після підтвердження реєстрації власник надає необхідні документи реєстраторові. Коли всі документи надано в правильній формі, реєстратор надає власнику тимчасовий реєстраційний сертифікат (carving and marking note (документ, підтверджуючий відповідність визначених параметрів судна встановленим критеріям), що дійсний протягом шести місяців. Радіо-ліцензія, свідоцтво укомплектування видаються центральним офісом, зазвичай через реєстратора, що веде справи судна[218].

Судну видається постійний реєстраційний сертифікат Реєстру Барбадосу у випадку надання оригінальних документів у головний офіс реєстрації. Основними документами є купча або свідоцтво від будівельників, акт огляду судна, визнання права власності, свідоцтво страхування відповідальності, інформація про призначення директора (керуючого), генерального агента судновласника, судновласника-розпорядника; свідоцтво про виключення з іноземного реєстру, свідоцтво про відсутність зобов'язань в

[217] Редіна Є.В. Легалізація національного судноплавства / Є.В. Редіна // Матеріали ІІІ Всеукраїнської науково-практичної конференції «Транспортний комплекс України: економічні умови ефективного розвитку». – м. Севастополь – м. Одеса: ІПРЕЕД НАНУ, 2013. – С. 61-63.

[218] Редина Е.В., Романенко Е.М. Основные положения по защите украинских моряков / Е.В. Редина, Е.М. Романенко // Вісник Одеського національного університету. Економіка. – Одеса: Гельветика, 2013. – Т. 3. – Вип. 3/3. – С. 57-60.

іноземному реєстрі на момент виключення з нього судна, свідоцтво про вантажну марку й вантажний сертифікат тощо.

Офіцери та команда на барбадоських суднах можуть бути будь-якої національності. Офіцерам необхідно бути належним чином кваліфікованими та мати диплом, що відповідає вимогам, зазначеним у додатках 1995 р. Міжнародної конвенції про підготовку та дипломування моряків і несення вахти (STCW 95). Всі офіцери, які служать на суднах Барбадосу, повинні також мати ліцензію Барбадосу, що видається Головним реєстраційним бюро при пред'явленні копії національного диплома (з англійським перекладом, якщо буде необхідність), копій всіх віз STCW, двох фотографій на паспорт і оплати передбаченого збору. Ліцензія Барбадосу видається за умови суворої відповідності національному свідоцтву, всі візи STCW вказуються в ній. Претенденти з візою STCW 1995 одержують Ліцензію Барбадосу на п'ять років. Закон розглядає всі аспекти формування екіпажу барбадоського судна, у тому числі взаємини між власником барбадоського судна й команди, найм моряків, навчання, оплату заробітної плати, дисципліну й житло. Укомплектування барбадоських суден розглядається в правилах, виданих відповідно до Закону. Свідоцтво безпечного укомплектування видається кожному зареєстрованому судну іноземного плавання, що містить дані про мінімальне число офіцерів та їх посади, мінімальне число команди відповідно до категорій компетентності. Якщо судно почало рейс, укомплектованим особовим складом не у відповідності зі Свідоцтвом безпечного укомплектування, воно підлягає затримці, штрафам і припиненню його реєстрового свідоцтва.

Реєстрація суден під кіпрським прапором відбувається на підставі Закону про торговельне судноплавство, затвердженого 30 квітня 1996 р.

Більше половини акцій кіпрського судна повинно належати громадянину Кіпру або компанії, зареєстрованій на Кіпрі. Це означає, що всі власники, які не є кіпріотами та бажають

зареєструвати судно під кіпрським прапором, повинні приєднатися до кіпріотської компанії[219]. За умови спеціальної авторизації Радою Міністрів судно, більше половини акцій якого належить корпорації, зареєстрованій за межами Кіпру, може бути зареєстроване, коли контрольний пакет акцій корпорації належить Кіпру.

Національність акціонерів є несуттєвим чинником. Для того, щоб уникнути кіпрського валютного контролю, акціонерами повинні бути нерезиденти Кіпру. У таких випадках, компанія вважається нерезидентом з метою валютного регулювання і може вільно заключати угоди з іншими нерезидентами Кіпру, не маючи валютних обмежень.

При реєстрації під прапором Кіпру важливим чинником є вік суден:

1. Підтвердження реєстрації судна віком до 17 років надається за умови, що класифікаційне товариство надає реєстраторові кіпрських суден підтвердження класу факсом, телексом або подаючи заяву, що підтверджує клас судна, разом із заявою про готовність приступити до огляду судна і його сертифікації від імені уряду Кіпру відповідно до відповідних умов SOLAS 74, LOADLINES 66 і MARPOL 73/78, Кодексів і/або Рішень IMO з безпеки та морського запобігання забруднення навколишнього середовища. Уповноважені з радіозв'язку підтверджують реєстраторові укладання договору з новим власником для здійснення розрахунків за радіозв'язок тощо.

2. У випадку, якщо вік судна 17 – 20 років, реєстрація буде схвалена у випадку виконання наведених в першому пункті та додаткових умов:

- судно спеціально оглядається за вимогами, визначеними кіпрським судноплавним департаментом, на підставі цього розглядаються будь-які підсумкові рекомендації;

[219] Рединa Є.В. Засоби вдосконалення забезпечення безпеки підприємств транспорту / Є.В. Рединa // Матеріали III всеукраїнської науково-практичної конференції «Транспортний комплекс України: економічні умови ефективного розвитку». – м. Севастополь – м. Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2013. – С.124-127.

- судноплавна компанія, яка має головний офіс, що перебуває на Кіпрі, та використовує кваліфікований персонал, управляє судном.

Інспекція на борту судна повинна здійснюватися кіпрським державним інспектором а має тривати не довше одного робочого дня. Такий огляд може проходити за шість місяців до дати тимчасової реєстрації та до шести-дев'яти місяців після неї, тобто до завершення постійної реєстрації судна.

3. У випадку, якщо вік судна 20 – 23 роки, реєстрація буде схвалена при виконанні позицій п. 1 та додаткових альтернативних умов:

- власник-бенефіциар судна володіє, як мінімум, ще двома суднами, зареєстрованими під кіпрським прапором, середній вік яких не перевищує 17 років. Кожне судно має більше 1000 брутто-регістрових тонн та є безпечним;
- власник-бенефіциар судна є кіпріотом, якщо він є резидентом за кордоном, то повністю керує судном.

4. Реєстрація суден віком понад 23 років буде схвалена при виконанні умов п. 1 і, коли:

- судно належить кіпріотам, які постійно мешкають на Кіпрі, або компанії, 51 % акціонерного капіталу якої належить кіпріотам-резидентам, 50 % виконавчих директорів якої є резидентами Кіпру;
- судно експлуатується регулярно протягом, як мінімум, одного року, починаючи з дати його реєстрації, на напрямках Кіпр – іноземні порти, обслуговуючи морську торгівлю між ними. Від цієї умови можна відмовитися, якщо судновласник володіє іншим судном під кіпрським прапором, що обслуговує таку торгівлю.

У таких випадках положення Закону відносно валютного регулювання будуть застосовані до роботи судна.

Заявка на підтвердження реєстрації судна під кіпрським прапором повинна бути подана кіпрським адвокатом від імені майбутнього власника.

Початкова реєстрація буде тимчасовою, поки судно буде перебувати в порту Кіпру під час реєстрації. Тимчасову реєстрацію можна здійснити тільки в кіпрському консульстві за кордоном, а не на Кіпрі.

Реєстратором дозволяється реєстрація при наданні наступних документів:

- свідоцтво про виключення судна з попереднього реєстру або підтвердження реєстратором суден країни попередньої реєстрації відносно права власності на судно та свободи від застав. Якщо попередній реєстр судна є грецький, свідоцтво про виключення потрібно завжди;
- купча, за якою судно продається компанії, належним чином керованої її зареєстрованими власниками, повинна бути нотаріально завіреною та узаконеною консулом країни поточної реєстрації судна, кіпрським консулом або завіреною апостилем;
- рішення ради директорів компанії-власника щодо купівлі судна та призначення одного або більше уповноважених, які будуть займатися реєстрацією судна у відповідному кіпрському консульстві та підписувати від імені компанії необхідні документи;
- доручення, виконане відповідно до згаданого вище рішення, завірене печаткою компанії;
- визнання права власності та призначення генерального агента судновласника, уповноваженого судновласником вести справи стосовно судна за встановленими формами, що доступні у всіх кіпрських консульствах за кордоном і повинні бути підписані юристом компанії в присутності консула, який здійснює реєстрацію судна;
- заявка на ліцензію на радіомовлення за встановленою формою, що також доступна у всіх кіпрських консульствах. Вона повинна включати всі деталі радіоустаткування на борту судна й бути підписаною від імені компанії;

- копія поточного мірильного свідоцтва судна, інформація з якого буде необхідною при створенні тимчасового свідоцтва Реєстру Кіпру.

Нарешті, слід зазначити, як тільки судно буде тимчасово зареєстровано під кіпрським прапором, всі передбачені законом свідоцтва (SOLAS, про вантажну марку, International Oil Pollution Prevention (IOPP) тощо) щодо розміру й виду судна, надані судну під час попереднього регістрового огляду, повинні бути повторно видані від імені уряду Кіпру. Реєстратор робить запит до класифікаційного товариства судна щодо встановлення зв'язку з консулом Кіпру, що здійснює реєстрацію судна для того, щоб ці свідоцтва могли бути повторно видані при завершенні реєстрації. Реєстратор звертається до адміністрації того порту, в якому перебуває судно, щодо питання надання дозволу на вихід у море після підняття кіпрського прапора лише за наявності всіх свідоцтв, передбачених законом і випущених від імені уряду.

Будь-який прибуток, що отриманий на основі права власності та експлуатації кіпрського судна, не обкладається податком.

Реєстраційні збори стягуються з будь-якого судна, за винятком пасажирського (для якого існує інша система зборів) за такою схемою: з кожної брутто регістрової тонни до 5000 т – 10 цент (кіпрських), 5001 – 10000 т – 8 цент; для кожної додаткової брутто регістрової тонни – 4 цент за умови, що даний грошовий збір не може бути меншим за 125 кіпрських фунтів і більшим за 3000 кіпрських фунтів.

Річний тоннажний збір на всі судна, крім пасажирських, розраховується за такою схемою: основний збір становить 100 кіпрських фунтів, за кожну брутто регістрову тонну до 1600 т додається 26 цент, за кожну брутто регістрову тонну від 1601 до 10000 т – 16 цент, за кожну брутто регістрову тонну від 10001 до 50000 т – 6 центів, за кожну брутто регістрову тонну понад 50000 т – 4 цент. В залежності від віку судна даний показник збільшується або скорочується за рахунок множення на коефіцієнт, що залежить від

віку судна: до 10 років – 0,75; 11 – 20 років – 1.00, більше 20 років – 1,3.

Для іноземних суден, що підлягають паралельній реєстрації на Кіпрі, реєстраційні збори збільшені на 20 %. Річний потонажний збір в такому випадку залишається незмінним, але повинен бути виплачений наперед за весь період паралельної реєстрації. Це стосується і кіпрських суден, що підлягають паралельній реєстрації в іноземному реєстрі [220].

Реєстрацією суден під ліберійським прапором займається заступник комісара з морських справ Республіки Ліберія, у Нью-Йорку. Основні вимоги до судна стосуються громадянства власника, мінімального тоннажу, віку та класу суден.

За винятком реєстрації суден на умовах бербоут-чартеру, судно може бути зареєстрованим тільки, якщо його власником є громадянин або підданий Ліберії. Реєстратором можуть вводитися винятки за наявних причин.

Для видання тимчасового реєстраційного свідоцтва необхідні такі документи: заявка на одержання реєстраційного номера й реєстрації судна за встановленою формою; доручення або свідоцтво повноважень агента або офіцера, яке уповноважує одного або кількох названих осіб, виконуючих обов'язки від імені особи, що подала заяву на реєстрацію судна, виконувати всі необхідні для цього дії; купча, будівельний сертифікат або інший документ, що підтверджує право власності. На існуюче судно видається купча, за якою передається право власності особі, що подала заяву. Для судна, що будується, – будівельне свідоцтво. У випадку, якщо особа, що подала заяву, є власником судна під іноземним прапором і переводить його під ліберійський прапор без зміни права власності, необхідно надати свідоцтво існуючого реєстру, що підтверджує право власності; свідоцтва, що підтверджує клас судна для функціонуючого судна, та свідоцтво про придатність до плавання у випадку судна, що будується, яке надається затвердженим органом;

[220] Шевченко М. Мировой флот: рост непрерывен / М. Шевченко // Порты Украины. – 2011. – № 4. – С. 28–31.

свідоцтво про згоду керівництва діючого реєстру як схвалення передачі судна під прапор Ліберії; сертифікат страхування відповідальності; документ оплати реєстраційного та корабельного зборів; свідоцтво про відсутність застав, у випадку переходу судна з іноземного реєстру, яке повинно бути представлено у формі офіційної заяви, виданої керівництвом діючого реєстру.

Всі названі документи повинні бути представлені в трьох екземплярах. Протягом 30 днів після дати реєстрації необхідно надати такі документи (інакше, процес реєстрації судна припиняється): звіт про інспекцію з безпеки за відповідною формою, що видається при завершенні інспекції судна; свідоцтво суднової радіостанції за відповідною формою; свідоцтво про виключення з попереднього реєстру.

Для видання постійного реєстраційного свідоцтва необхідні документи: нотаріально засвідчена копія класифікаційного свідоцтва про корпус та механізми судна, в якій вказано справжню назву судна, якщо вона відрізняється від назви, що була вказана при видачі свідоцтв, та порт приписки «Монровія, Ліберія»; свідоцтво суднової радіостанції.

Також необхідно надати документи, що видані підтвердженим класифікаційним товариством, а саме: міжнародне мірильне свідоцтво, видане відповідно до міжнародної конвенції з обмірювання суден; свідоцтво про вантажну марку; міжнародне свідоцтво щодо запобігання забруднення морського середовища; свідоцтво про справність устаткування вантажних суден; свідоцтво про безпеку радіотелеграфного зв'язку вантажних суден; свідоцтво про безпеку конструкції вантажних суден; свідоцтво про відповідність вимогам житлових приміщень команди, що видається на запит власника відповідно до Конвенції МОП № 180[221].

Існує разовий реєстраційний збір у розмірі 2500 дол США за судно незалежно від його розмірів. Щорічний корабельний збір

[221] Конвенція МОП № 180 "Про робочий час моряків і склад суднового екіпажу" від 22 жовтня 1996 року. (Схвалена в Женеві, набула чинності 8 серпня 2002 року) // [Електронний ресурс]. − Режим доступу: www.ilo.org/ ilolex/russian /docs/ convdisp1.html

стягується за ставкою 40 цент США за н р т. Однак, для суден місткістю менше 2200 н р т щорічний корабельний збір буде таким, як і для суден місткістю 2200 н р т. Також стягується щорічний збір на морські дослідження, морську підготовку, міжнародні конференції в розмірі 1000 дол США плюс 7 цент за н р т. При первинній реєстрації за перевірку стягується збір 1200 дол США. Також існують різні збори на видання первинного й постійного реєстраційного свідоцтва, тимчасове радіоуправління тощо[222].

Острів Мен – самостійна «коронна територія», що є частиною Британських островів, але не Великої Британії. Острів не входить до Європейського союзу, але він має спеціальні умови відповідно до Протоколу № 3 договору про приєднання. Відповідно, острів має свободу торгівлі з країнами Європейського союзу (Європейської економічної зони).

Судно, зареєстроване в одному з портів острова Мен – Дуглас, Кеслтаун, Піл або Ремсі, вважається британським судном, але підлягає контролю з боку Державної морської адміністрації острова Мен.

У випадку реєстрації судна на о. Мен, особами, що бажають бути його власниками, можуть бути:

- громадяни Британії, її залежних територій, громадяни, що перебувають за кордоном;
- особи, які згідно з наказом Гонконгської Угоди 1986 р., є британськими підданими (що перебувають за кордоном);
- обмежені товариства, для яких острів Мен є місцем їхнього основного бізнесу;
- громадяни Ірландської республіки та інших країн, які розглядаються в реєстраційному акті. Так, у розділі 45 відзначено, що «відповідною країною» може бути Велика Британія, будь-який з Нормандських островів, будь-яка колонія Великої Британії, будь-яка держава-член Європейського союзу або інша держава, що є учасником угоди Європейської економічної зони, тощо.

[222] Котлубай А.М. Проблемы регистрации судов и перспективы их решения в Украине / А.М. Котлубай // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук.праць: статті – Одеса. – 2006. – Вип. 23.– С.195-216.

Морська адміністрація може відмовити в реєстрації судна з метою ефективного відбору суден, що підлягають реєстрації в реєстрі острова Мен. Морська адміністрація фактично обмежила категорії торговельних суден, що відповідають реєстрації на острові таким чином: для судна є необхідною наявність тісного зв'язку з островом Мен на основі права володіння та управління; судна контролюються безпосередньо з острова, що означає, що певні функції управління повинні виконуватися менеджером судна, який є резидентом острова Мен і відповідальним перед урядом останнього щодо оперування судном; судна повинні відповідати прийнятим міжнародним і сертифікованим стандартам; судна повинні класифікуватися затвердженими класифікаційними товариствами. З метою реєстрації в реєстрі острова судно попередньо оглядається та перевіряється інспектором Морської адміністрації до підтвердження реєстрації та з метою видачі Адміністрацією відповідних свідоцтв відповідно до міжнародних конвенцій.

Існують аспекти реєстрації суден на острові Мен:

- атестація судна на відповідність морським правилам, що стосуються безпеки;
- безпосередньо реєстраційна процедура, що включає пред'явлення документів на право власності.

Реєстрація вважається закінченою, поки не будуть виконані перераховані вище аспекти. Реєстрація відповідає британській процедурі, але для початку необхідно встановити, чи відповідає судно категоріям суден, що мають право на підтвердження реєстром острова Мен.

Судновласники, менеджери та фрахтувальники можуть у своїх інтересах використовувати у фінансовому відношенні лояльне законодавство острова Мен, включаючи положення Закону «Про прибутковий податок» 1984 р. Відповідно до закону, компанії звільнені від оподатковування на острові, крім оплати щорічного податку в розмірі 300 фунтів. Принаймні один з директорів повинен бути мешканцем острова Мен.

Судна, зареєстровані на острові володіють так званим «еквівалентним статусом звільнення», за податковим кодексом Сполучених Штатів. Адміністративні збори сплачуються до Морської адміністрації перед початковою реєстрацією судна: судна. Ці збори не включають збори на конвенційний огляд судна, вимір тоннажу або інші непередбачені збори. Щорічного потоннажного збору не існує[223].

Реєстрація суден під мальтійським прапором оформлюється відповідно до Закону «Про торговельне судноплавство» 1973 р.

Судно може бути зареєстрованим тільки у випадку, якщо його власником є громадянин Мальти або юридична особа (корпорація), діяльність якої відповідає чинному законодавству Мальти. При цьому основне місцезнаходження головного офісу повинне бути на Мальті.

Для суден, що підлягають реєстрації під прапором Мальти, немає вікових обмежень. Однак, судна віком 20 - 25 років інспектуються вповноваженим інспектором держави прапора перед тимчасовою реєстрацією або протягом одного місяця після неї. Судна віком понад 25 років повинні пройти перевірку до одержання тимчасової реєстрації.

Реєстраторові мальтійських суден в управлінні торговельного судноплавства на Мальті подається заява на реєстрацію власником судна, уповноваженим від його імені або майбутнім власником. Тимчасова реєстрація дійсна протягом шести місяців. Реєстратор може продовжити тимчасову реєстрацію ще на шість місяців.

Портом приписки кожного зареєстрованого судна є Валлетта.

Вимоги для тимчасової реєстрації є такими:

- заява на реєстрацію майбутнім власником або його вповноваженим представником із додатком-заявою на зміну назви, в разі необхідності;
- свідоцтво характеристик майбутнього власника мальтійського судна, у вигляді мальтійського паспорта, посвідчення особи для

[223] Котлубай А.М. Тенденции мирового судостроения и их роль в развитии международного морского судоходства / А.М.Котлубай // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць: статті – Одеса. – 2004. – Вип. 18. – С. 5-26

фізичної особи або сертифіката реєстрації та меморандуму, статуту для юридичної особи (корпорації);

- декларація права власності, надана реєстраторові власником або його вповноваженим представником;

- свідоцтво мореплавності судна, як підтвердження того, що воно класифікується відповідно до вимог визнаних класифікаційних товариств. На практиці реєстратор вимагає підтвердження класифікаційного товариства щодо того, що свідоцтво вантажної марки й міжнародна конвенція про охорону життя людей на море дійсні для судна на час реєстрації та, принаймні, ще на один місяць після його реєстрації;

- оплата первісних і щорічних реєстраційних зборів;

- заява на одержання свідоцтва про мінімальний склад екіпажу судна;

- копія міжнародного мірильного свідоцтва, виданого попереднім реєстром [224].

Протягом одного місяця тимчасової реєстрації, період дії якої може з поважної причини бути продовженим ще на один місяць, власник повинен надати реєстраторові такі документи:

- будівельний сертифікат судна, що будується, купчу (у випадку продажу судна) або будь-який інший документ, за яким судно (або його частина) було передано претендентові на реєстрацію;

- свідоцтво про виключення судна з попереднього реєстру;

- свідоцтво про те, що назва судна, його офіційний номер і порт реєстрації були відзначені в порядку, передбаченому п. 15 Закону;

- свідоцтво держави про зареєстровані застави на судно.

Протягом шести місяців тимчасової реєстрації, що може з поважної причини бути продовжена ще на три місяці, власник повинен надати реєстраторові такі документи або свідоцтва:

- список команди, підписаний капітаном судна та підтверджений печаткою портової влади в порту призначення;

- засвідчені копії свідоцтва кваліфікації кожного офіцера судна;

[224] Котлубай О. М. Економічні механізми розвитку торговельного мореплавання в Україні: монографія / О. М. Котлубай. – Одеса. – 2004. – 453 с

- копії свідоцтва безпеки й свідоцтва про вантажну марку судна, надані інспектором судна;

- свідоцтво огляду, виданого відповідно до умов п. 14 Закону, копії мірильного свідоцтва.

Додатково в цей же час надаються такі документи:

- заява на установку станції бездротової телеграфії на борту судна, оформлене та підтверджене належним чином власниками;

- форма сюрвейерского звіту про радіоустановку або форма сюрвейерского звіту Глобальної морської системи зв'язку для забезпечення безпеки мореплавства, підтверджені класифікаційним товариством судна.

Первісний реєстраційний збір стягується в розмірі 0,10 мальтійської ліри за кожну н р т до 8 тис т і 0,03 - понад 8 тис н р т.

Щорічний збір нараховується в залежності від вантажомісткості судна.

Розглянуті регуляторні механізми реєстрації основних країн «зручних прапорів» відрізняють такі ключові фактори привабливості цих реєстрів для судновласників:

- простота отримання права плавання на попередній термін, коли процес збору необхідних документів здійснюється паралельно з комерційною діяльністю;
- можливість продовження терміну тимчасової реєстрації;
- наявність широкого кола додаткових правил, якими можна користуватись, якщо основні, за об'єктивних обставин, не можуть бути виконаними;
- достатньо високий ступінь свободи дій при формуванні екіпажу;
- відсутність оподаткування прибутку при незначних постійних річних зборах та платі за реєстрацію.

За деякими оцінками, введення міжнародної реєстрації суден сприяло концентрації флоту під національним прапором: у Данії на 97 %, в Туреччині – 84 %, в Португалії – 83 %, у Франції – 81 % і в

Італії – 70 %. Другі або міжнародні реєстри в більшості країн надають судновласникам різні види податкових пільг.

Одним з напрямків розвитку судноплавної галузі в Україні є введення другого або міжнародного реєстру, який дозволяв би піднімати прапор України, не менш зручний, ніж класичні «зручні» прапори офшорних країн відкритої реєстрації суден. Це дозволить об'єднати переваги, характерні для класичних реєстрів «зручного» прапора і національних реєстрів, що збереже реальний юридично обов'язковий зв'язок між судном і державою прапора відповідно до Конвенції ООН з морського права 1982 р. (ЮНКЛОС).

2.5. Сучасні тенденції розвитку морських портів України

За даними головної диспетчерської ДП «АМПУ», в 2013 р. обсяг вантажопереробки в морських портах України склав – 148 млн т (98 % до аналогічного періоду 2012 р.). Державними стивідорами системи Мінінфраструктури було перероблено – 53 млн т. (35,8 % загального обсягу), приватними стивідорами через всі причали було перероблено – 95 млн т. (64,2 % загального обсягу). У тому числі, приватними стивідорами через причали АМПУ – 52 млн т (35,1 % загального обсягу) (табл. 2.10).

У 2012 р. державні і приватні порти України переробили 160,641 млн т вантажів, що на 0,62 % менше, ніж в 2011 р., з них державними морськими портами перероблено 109 млн т. вантажів, у тому числі 33,5 млн т транзитних, 64,8 млн т. експортних та 9,36 млн т. імпортних вантажів[225].

Тенденції зміни обсягів вантажів, що проходили через порти України за період 2000-2013 рр., наведені на рис. 2.8.

[225] Портовая реформа: откровенный разговор об успехах и пробелах ее реализации [Електронний ресурс]. – Режим доступу:http://transport-journal.com/komentarii-obzori/portovaya-reforma-otkrovennyij-razhovor-ob-uspehah-y-probelah-ee-realyzatsyy/.

Таблиця 2.10

Загальні обсяги переробки вантажів морськими терміналами України[226]

Показник	Всього по морським портам			Всього по державним стивідорним компаніям морським торговельним портам на причалах АМПУ			Всього по приватним стивідорним компаніям на причалах АМПУ			Всього по стивідорним компаніям на власних причалах		
	2012	2013	%	2012	2013	%	2012	2013	%	2012	2013	%
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
ВСЬОГО ВАНТАЖІВ	150985,34	148178,03	98,1	59386,64	53071,94	89,4	51226,83	51616,80	100,8	40371,87	43489,29	107,7
НАЛИВНІ	20508,29	19281,33	94,0	3513,40	2186,35	62,2	14897,59	15320,18	102,8	2097,30	1774,80	84,6
Нафта	4386,03	2399,50	54,7	1024,80	413,18	40,3	3361,23	1986,32	59,1			
Нафтопродукти	7409,94	8245,40	111,3	2376,60	1533,49	64,5	4350,85	5967,75	137,2	682,49	744,16	109,0
Олія	3775,94	3629,35	96,1	112,00	236,88	211,5	2663,45	2622,26	98,5	1000,49	770,21	77,0
Хімічні	4435,96	4770,83	107,6		2,80		4293,24	4621,59	107,7	142,72	146,44	102,6
Інші наливні вантажі	500,42	236,25	47,2				228,82	122,26	53,4	271,60	113,99	42,0
СУХОВАНТАЖНІ СИПУЧІ	96201,49	93949,86	97,7	39622,80	35448,24	89,5	22743,44	21736,98	95,6	33835,25	36764,64	108,7
Вугілля	14015,71	13337,28	95,2	9446,42	8680,40	91,9	1748,30	1465,11	83,8	2820,99	3191,77	113,1
Кокс	1719,89	1695,00	98,6	786,32	804,86	102,4	650,00	590,43	90,8	283,57	299,71	105,7
Руда всяка	31120,18	33055,22	106,2	16453,24	15615,26	94,9	2824,99	2565,17	90,8	11841,95	14874,79	125,6
Будівельні	5061,96	4753,87	93,9	4560,50	4213,13	92,4	1,65	53,27	3228,5	499,81	487,47	97,5
Цемент	14,20			14,20								
Хімічні, мін. добрива	8055,25	5418,90	67,3	2627,31	1314,80	50,0	3614,63	2811,40	77,8	1813,31	1292,70	71,3
Цукор	145,10	193,60	133,4	145,10	133,40	91,9		60,20				
Хлібні - всього	31319,22	29227,33	93,3	3238,59	2066,15	63,8	12609,55	11965,94	94,9	15471,08	15195,24	98,2
з них зерно	27458,49	26193,85	95,4	2651,96	1286,55	48,5	12029,69	11791,94	98,0	12776,84	13115,36	102,7
Інші сипучі вантажі	4749,98	6268,66	132,0	2351,12	2620,24	111,5	1294,32	2225,46	171,9	1104,54	1422,96	128,8
ТАРНО-ШТУЧНІ ВАНТАЖІ	34275,56	34946,84	102,0	16250,44	15437,35	95,0	13585,80	14559,64	107,2	4439,32	4949,85	111,5
Авто- й с/г техніка	258,88	167,51	64,7	245,90	157,78	64,2	12,98	9,73	75,0			

[226] Грузооборот украинских портов за 2013 г. снизился на 2 % // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.trans-port.com.ua/index.php?newsid=50706.

Продовження табл.2.10

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Лісні вантажі	1239,90	636,61	51,3	1023,60	604,18	59,0	4,39	7,85	178,8	211,91	24,58	11,6
Чорні метали - всього	21813,33	20918,40	95,9	12145,03	11617,31	95,7	6064,04	5254,64	86,7	3604,26	4046,45	112,3
з них - чавун	3706,77	3208,94	86,6	3162,60	2850,51	90,1	323,68	122,37	37,8	220,49	236,06	107,1
- металопрокат	15025,96	14672,03	97,6	6053,50	5891,57	97,3	5685,49	5099,50	89,7	3286,97	3680,96	112,0
- брухт	319,38	403,37	126,3	171,15	241,48	141,1	54,87	32,77	59,7	93,36	129,12	138,3
- інші вантажі чорних металів	2761,22	2634,06	95,4	2757,78	2633,75	95,5				3,44	0,31	9,0
Кольорові метали - всього		2,21						2,21				
з них - прокат												
- брухт												
- ін. вантажі кол. мет.		2,21						2,21				
Папір												
Бавовна,льон та ін. вол. вантажі												
Хім. та мін. добрива	154,40	145,87	94,5	86,26	91,26	105,8	68,14	53,14	78,0		1,47	
Цемент в тарі		1,00			1,00							
Пром. товари в ящиках і кіпах	68,68	51,51	75,0	65,10	39,60	60,8	0,97	6,70	690,7	2,61	5,21	199,6
Нафтопродукти в тарі		0,01			0,01							
Продовольчі вантажі - всього	328,23	295,96	90,2	32,18	27,20	84,5	105,86	85,77	81,0	190,19	182,99	96,2
з них - швидкопсовні	301,91	273,72	90,7	7,40	9,32	126,0	105,86	85,17	80,5	188,65	179,23	95,0
Контейнери (тонн)	7879,74	9762,88	123,9	333,32	134,50	40,4	7186,60	9022,25	125,5	359,82	606,13	168,5
Контейнери (шт)	444733	482672	108,5	23105	8379	36,3	403385	447345	110,9	18243	26948	147,7
Контейнери (teu)	725049,00	786716,00	108,5	33036,00	8720,00	26,4	660407,00	731470,00	110,8	31606,00	46526,00	147,2
Автомобілі (тонн)	1277,51	1765,56	138,2	1272,22	1764,88	138,7	5,29	0,68	12,9			
Автомобілі (шт)	47101	61365	130,3	46912	61315	130,7	189	50	26,5			
Інші тарно-штучні вантажі	1254,89	1199,32	95,6	1046,83	999,63	95,5	137,53	116,67	84,8	70,53	83,02	117,7

Таблиця 2.11

Динаміка номенклатури вантажів морських терміналів України

Показник	Всього по морським портам			експорт			імпорт			транзит			каботаж		
	2012	2013	%	2012	2013	%	2012	2013	%	2012	2013	%	2012	2013	%
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
ВСЬОГО ВАНТАЖІВ	150985,34	148178,03	98,1	97233,46	100115,13	103,0	16083,64	17965,06	111,7	35321,80	27224,46	77,1	2346,44	2873,38	122,5
НАЛИВНІ	20508,29	19281,33	94,0	5824,34	6362,92	109,3	811,61	1613,74	198,8	13653,62	11021,07	80,7	218,72	283,60	129,7
Нафта	4386,03	2399,50	54,7	0,90	6,28	697,8	12,00	563,11	4692,6	4373,13	1830,11	41,9			
Нафтопродукти	7409,94	8245,40	111,3	855,03	1933,90	226,2	420,59	527,67	125,5	5926,00	5732,38	96,7	208,32	51,45	24,7
Олія	3775,94	3629,35	96,1	3 309,17	2908,63	87,9	295,15	428,36	145,1	161,22	60,21	37,4	10,40	232,15	2232,2
Хімічні	4435,96	4770,83	107,6	1255,55	1342,12	106,9	83,87	89,15	106,3	3096,54	3339,56	107,9			
Інші наливні вантажі	500,42	236,25	47,2	403,69	171,99	42,6		5,45		96,73	58,81	60,8			
СУХОВАНТАЖНІ СИПУЧІ	96201,49	93949,86	97,7	67994,55	69497,02	102,2	9632,29	10105,57	104,9	16803,56	12115,44	72,1	1771,09	2231,83	126,0
Вугілля	14015,71	13337,28	95,2	5080,87	6637,21	130,6	2926,66	3078,02	105,2	6001,10	3592,12	59,9	7,08	29,93	422,7
Кокс	1719,89	1695,00	98,6	1693,60	1596,40	94,3				24,80	89,40	360,5	1,49	9,20	617,5
Руда всяка	31120,18	33055,22	106,2	20382,61	22450,08	110,1	5584,66	6295,33	112,7	5052,88	4309,50	85,3	100,03	0,31	0,3
Будівельні	5061,96	4753,87	93,9	3155,30	2780,50	88,1	429,48	268,87	62,6	46,40	132,96	286,6	1430,78	1571,54	109,8
Цемент	14,20			14,20											
Хімічні, мінеральні добрива	8055,25	5418,90	67,3	5880,06	3772,54	64,2	272,10	33,30	12,2	1903,09	1613,06	84,8			
Цукор	145,10	193,60	133,4							145,10	193,60	133,4			
Хлібні-всього	31319,22	29227,33	93,3	29059,20	28420,25	97,8	3,00			2052,89	468,00	22,8	204,13	339,08	166,1
З них зерно	27458,49	26193,85	95,4	25287,92	25456,04	100,7				2048,99	468,00	22,8	121,58	269,81	221,9
Інші сипучі вантажі	4749,98	6268,66	132,0	2728,71	3840,04	140,7	416,39	430,05	103,3	1577,30	1716,80	108,8	27,58	281,77	1021,7
ТАРНО-ШТУЧНІ ВАНТАЖІ	34275,56	34946,84	102,0	23414,57	24255,19	103,6	5639,74	6245,75	110,8	4864,62	4087,95	84,0	356,63	357,95	100,4
Автотехніка й сільгосптехніка	258,88	167,51	64,7	35,80	9,02	25,2	121,68	103,01	84,7	100,70	53,98	53,6	0,70	1,50	214,3
Лісні вантажі	1239,90	636,61	51,3	1225,86	633,92	51,7	3,16			4,48	2,12	47,3	6,40	0,57	8,9
Чорні метали - всього	21813,33	20918,40	95,9	18498,90	18593,42	100,5	92,45	229,64	248,4	2885,09	1747,49	60,6	336,89	347,85	103,3

Продовження табл.2.11

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
З них-чавун	3706,77	3208,94	86,6	1948,51	2294,18	117,7				1756,24	893,86	50,9	2,02	20,90	1034,7
металопрокат	15025,96	14672,03	97,6	13562,41	13439,84	99,1	42,05	210,91	501,6	1093,43	741,80	67,8	328,07	279,48	85,2
брухт	319,38	403,37	126,3	279,08	247,96	88,9	4,30			30,10	110,54	367,2	5,90	44,87	760,5
інші вантажі чорних металів	2761,22	2634,06	95,4	2708,90	2611,44	96,4	46,10	18,73	40,6	5,32	1,29	24,3	0,90	2,60	288,9
Кольорові метали - всього		2,21						2,21							
З них - прокат															
- брухт															
- інші вантажі кол. металів		2,21						2,21							
Папір															
Бавовна,льон та ін. вол. вантажі															
Хім. та мін. добрива	154,40	145,87	94,5	81,26	38,25	47,1	5,92	6,04	102,0	67,22	101,58	151,1			
Цемент в тарі		1,00									1,00				
Пром. товари в ящиках і кіпах	68,68	51,51	75,0	9,16	12,62	137,8	29,03	19,38	66,8	24,29	14,61	60,2	6,20	4,90	79,0
Нафтопродукти в тарі		0,01												0,01	
Продовольчі вантажі - всього	328,23	295,96	90,2	11,88	15,31	128,9	291,99	268,58	92,0	23,86	11,54	48,4	0,50	0,53	106,0
з них - швидкопсовні вантажі	301,91	273,72	90,7				287,45	262,18	91,2	14,46	10,54	72,9		1,00	
Контейнери (тонн)	7879,74	9762,88	123,9	2728,00	4001,68	146,7	4267,92	4704,45	110,2	882,32	1056,15	119,7	1,50	0,60	40,0
Контейнери (шт)	444 733	482672	108,5	195875	209337	106,9	206091	227473	110,4	42354	45710	107,9	413	152	36,8
Контейнери (teu)	725049,00	786716,00	108,5	319116,00	339428,00	106,4	337578,00	371769,00	110,1	67885,00	75356,00	111,0	470,00	163,00	34,7
Автомобілі (тонн)	1277,51	1765,56	138,2	323,45	463,88	143,4	305,70	423,08	138,4	648,36	877,03	135,3		1,57	
Автомобілі (шт)	47 101	61 365	130,3	13610	18023	132,4	13247	17 301	130,6	20244	26042	128,6			
Інші тарно-штучні вантажі	1254,89	1199,32	95,6	500,26	487,09	97,4	521,89	489,36	93,8	228,30	222,45	97,4	4,44	0,42	9,5

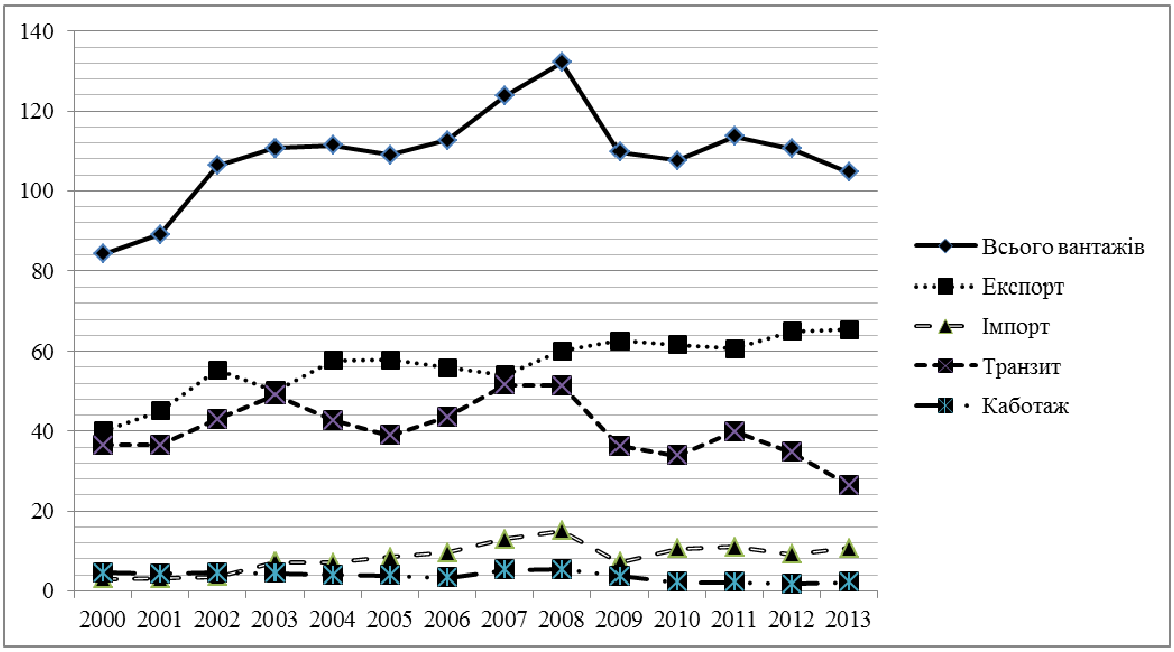

Рис. 2.8. Тенденції зміни обсягів вантажів, що пройшли через морські термінали України

З рис. 2.8 видно, що за останні роки спостерігається поступова тенденція до зменшення вантажопереробки у вітчизняних портах. Враховуючи практично постійне зростання імпорту та експорту, падіння відбувається за рахунок зменшення транзиту.

За підсумками 2013 р. в цілому результати щодо транзитних перевезень через вітчизняні порти виглядають навіть гірше, ніж у попередні, кризові роки. Це може пояснюватися тим, що на несприятливу в цілому економічну ситуацію, яка обумовила скорочення обсягів промислового виробництва, додалася також тенденція стрімкого скорочення транзиту вантажів територією України. Обсяг переробки транзитних вантажів скоротився на 23,1 % – до 27,146 млн т. У 2012 р., також спостерігалася негативна тенденція по транзитним вантажам – падіння на 18,5 % – до 38,78 млн т.

У розрізі номенклатури вантажопотоків найбільший збиток перевалці завдала нафта. Обсяги її переробки скоротилися в середньому по морським портам на 45,3 %. На державних причалах сталося падіння більш ніж у півтора рази. На 36 % скоротився

експорт хімдобрив через українські порти, причому на державних причалах падіння склало майже 50 %. Протилежні тенденції на причалах державної та приватної форм власності склалися відносно вугілля і руди. Стивідорні компанії, підлеглі АМПУ, скоротили перевалку цих вантажів на 8 % і 5 % відповідно, а на приватних причалах по цим вантажам спостерігалося зростання – 13 % і 25 %. У середньому по морським портам, включаючи перевалку приватних компаній, що орендують термінали у АМПУ, перевалка вугілля скоротилася на 4,8 % , руди – зросла на 6,2 %.

Причини падіння транзиту є різними, зокрема, переорієнтація вантажів на російські порти, ринкові процеси. Наприклад, транзитний вантажопотік казахської нафти, який переробляв Одеський порт, був переорієнтований на порт Тамань через високу транспортну складову в порівнянні з російським портом. Знизилися обсяги перевалки руди російського виробництва через Іллічівський порт через переорієнтацію вантажопотоку на внутрішнє споживання, погіршення ситуації на ринку чорних металів в результаті падіння попиту. Через зниження світового попиту на мінеральні добрива постраждав Керченський порт, який переробляв цей вантаж тощо. Вирішувати проблему із зменшенням обсягів перевалки необхідно комплексно на макро- та мікрорівнях. Держава має створювати економіко-правові та політичні передумови для розвитку транзитного потенціалу. Портові підприємства мають активізувати маркетингову діяльність. Має бути забезпечена ефективна співпраця із залізничним транспортом в сфері формування конкурентних тарифів на перевезення транзитних вантажів, єдиного наскрізного тарифу і спрощення процедур з оформлення вантажів тощо.

РОЗДІЛ 3

КОНЦЕПТУАЛЬНІ ЗАСАДИ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ МОРЕГОСПОДАРСЬКИМ КОМПЛЕКСОМ УКРАЇНИ

3.1. Механізми антикризового управління морегосподарським комплексом

Функціонування морської галузі в кризовий період істотно впливає на розвиток всієї національної економіки України. Можна сказати, що стабільність морегосподарського комплексу гарантує і стабільність держави. Рішення проблем кризового періоду щодо стабілізації та розвитку морегосподарського комплексу є актуальним завданням, що вимагає всебічного підходу для вибору обґрунтованих механізмів антикризового управління.

Якщо говорити про сенс, який вкладається в поняття антикризового управління, то під ним слід розуміти сукупність методів, прийомів, що дозволяють розпізнавати кризи, здійснювати їх профілактику, долати їх негативні наслідки, згладжувати протягом кризи[227].

Як відомо, існують прямі і непрямі методи антикризового регулювання. До прямих методів можна віднести: наказ, розпорядження або пряме фінансування (централізовані інвестиції),

[227] Антикризисное управление: сущность, диагностика, методики [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.cfin.ru/management/antirecessionary_managment.shtml.

фінансову підтримку (дотації) тощо. До непрямих методів: податки, кредитування та інше[228].

Необхідно відзначити кілька особливостей, що характерні для підприємств морегосподарського комплексу та слід враховувати в процесі антикризового управління:

- різноманітність правових форм власності;
- підприємствам, як правило, характерні два останні етапи життєвих циклу: «зрілість» і «занепад»;
- практична відсутність методів непрямого державного регулювання підприємств, що перебувають у приватній власності;
- відсутність реальних кроків вдосконалення законодавчої бази щодо державного регулювання в частині здійснення антикризового управління.

В цілому, антикризове управління можна розглядати на різних рівнях ієрархії: державному, регіональному, галузевому та на рівні підприємств.

На перших трьох рівнях ієрархії антикризове управління здійснюється на державному рівні, на четвертому – на рівні підприємств, воно може здійснюватися як на державному рівні, так і на рівні самого підприємства.

Виходячи з перерахованого вище можна виділити два основних напрямки, в рамках яких на сьогоднішній день здійснюється антикризове управління в морегосподарському комплексі:

1. На державному, регіональному та галузевому рівнях – за допомогою прямих і непрямих методів.

2. На рівні підприємств:

- для підприємств державної форми власності – за допомогою прямих і непрямих методів;
- для підприємств приватної форми власності – за допомогою непрямих методів.

Методи антикризового управління на рівні державного регулювання включають: вироблення нормативних, законодавчих

[228] Трансформация антикризисного управления в антикризисное бизнес-регулирование [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.e-c-m.ru/magazine/65/eau_65_77.htm.

актів, визначення спрямованої фінансової та соціальної політики, сприяння малому бізнесу, інноваційній активності підприємств та конкурентоспроможності країни на світовому ринку[229].

Що стосується антикризового управління на рівні підприємств то, як відомо, в теорії менеджменту описані чотири етапи життєдіяльності будь-якої організації - стадії підприємництва, колективізму, формалізації, вдосконалення (створення, зростання, зрілість і занепад)[230]. Відповідно кожному етапу розвитку властиві певні ризики, здатні призвести до кризової ситуації в організації. Для подолання ситуації можливого виникнення відповідних факторів ризику необхідно здійснити заходи, які в рамках одного підприємства можуть бути антикризовими заходами. Саме тому елементи антикризового менеджменту інтегровані в загальну політику управління будь-яким суб'єктом [231].

При виникненні кризової ситуації в діяльності підприємства розробкою комплексу заходів з її подолання, насамперед, займається керівництво підприємства. При цьому заходи щодо виходу з кризи можуть мати захисний і наступальний характер.

Так, розглядаючи в нашому випадку морегосподарський комплекс, де переважаючими є підприємства, для яких характерні два останні етапи життєвого циклу «зрілість» і «занепад» можна визначити певний перелік базових попередніх антикризових заходів для поліпшення власного становища:

- аналіз ринку ;
- поліпшення фінансових показників;
- забезпечення платоспроможності;
- оцінка тарифів і цін;
- контроль фінансових показників;
- аналіз і оптимізація фінансових показників.

[229] Антикризисное управление: сущность, диагностика, методики [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.cfin.ru/management/antirecessionary_managment.shtml.
[230] Дафт Р. Л. Теория организации. / Р.Л. Дафт. - М.: Юнити-Дана, 2006. 737 с.
[231] Управление риском в системе антикризисного регулирования страховой отрасли [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.e-c-m.ru/magazine/70/eau_70_139.htm.

Якщо говорити про цілі, на досягнення яких може бути спрямоване державне антикризове управління, то можна виділити наступні:

- економічний розвиток;
- соціальний розвиток;
- політичний розвиток;
- комплексний розвиток.

З точки зору економічного розвитку, то в рамках будь-якого підприємства головною умовою ведення успішного бізнесу є максимізація доходу на вкладений в нього капітал і, отже, максимізація вартості самого підприємства, підвищення його інвестиційної привабливості та конкурентоспроможності на внутрішньому ринку і при виході на зовнішній ринок.

У разі прямого державного регулювання, на нашу думку, основним критерієм, що визначатиме використання методу прямого фінансування підприємств морегосподарського комплексу має бути те, що нові капітальні вкладення (державні інвестиції) повинні здійснюватися тільки за умови, що вони створюють нову вартість, тобто коли рентабельність цих вкладень вище витрат на залучення капіталу. В іншому випадку це буде призводити до необґрунтованих і не ефективних витрат бюджетних коштів.

Одночасно негативним і позитивним прикладом може служити підвищення в 2008 р. портових тарифів, яке було здійснено без будь-якого аналізу економічних показників виробничої діяльності морських портів та порівняльного аналізу рівня портових тарифів у зарубіжних морських портах, що конкурують з ними[232].

Негативними наслідками необґрунтованого підвищення ставок усіх суднових портових зборів і плат за надані суднам послуги в морських портах у 1,58 рази і рівня акордних ставок плат за перевалку вантажів для всіх морських портів на 44 % були значне зменшення суднозаходів в українські морські торговельні порти і відповідно часткова втрата ними вантажної бази. Проте позитивний

[232] Повышение портовых сборов: плюсы и минусы [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://portsukraine.com/node/71.

момент можна побачити в тому, що завдяки цьому підвищенню (не дивлячись на часткову втрату вантажної бази) для морських торговельних портів економічна криза 2008-2009 рр. виявилась не настільки катастрофічною, так як сума їх доходів у цілому зросла.

Морегосподарський комплекс відіграє вагому роль у соціальному розвитку приморських регіонів. Існує безпосередня залежність деяких міст-портів і регіонів від сталої роботи морегосподарського комплексу.

Якщо говорити тільки про соціальний аспект, який може бути досягнутий за допомогою прямого державного фінансування слід зазначити, що за умови дотримання вище визначеного критерію він буде носити короткочасний характер, і вже в найближчій перспективі виникне необхідність у наступному вкладенні коштів. У такому випадку державні антикризові заходи в першу чергу повинні бути спрямовані на створення нових робочих місць і поліпшення загального соціального становища суспільства (групи осіб), а не на збереження завідомо збиткового в перспективі підприємства.

Прикладом може бути недавно реалізована державна підтримка ПАТ «Українське Дунайське пароплавство». Протягом багатьох років пароплавство було збитковим, однак воно надавало велику кількість робочих місць і мало велике соціальне значення для регіону, тому на рівні Уряду було прийнято рішення збільшити статутний капітал ПАТ «Українське Дунайське пароплавство» на 300 млн грн. – до 579,51 млн грн. шляхом обміну акцій додаткової емісії на облігації внутрішньої позики. На нашу думку, необхідно вирішувати причину виникнення проблеми, а не наслідок – погашення збитковості, в іншому випадку це буде мати короткостроковий ефект.

Також прикладом є ситуація, що склалася у 2011 р. та на початку 2012 р. у порту Рені, де внаслідок падіння обсягів вантажообробки кількість працюючих скоротилася на третину (з більш ніж 3 тис. осіб до 1249 чол.), що відчутно для міста з населенням 19 тис. чоловік, та порту Іллічівськ, де керівництво було змушене вдатися до скорочення

персоналу. Водночас, місцеві органи державної виконавчої влади та органи місцевого самоврядування не мають достатніх повноважень щодо управління розвитком морегосподарського комплексу. Координація та співробітництво між центральними органами виконавчої влади, що здійснюють морську діяльність, органами державної виконавчої влади та органами місцевого самоврядування приморських регіонів відсутні, так само, як і співпраця органів влади та місцевого самоврядування приморських регіонів між собою. Комплексна стратегія розвитку приморських регіонів, у якій передбачалися альтернативні варіанти розвитку соціально-економічної ситуації в означених регіонах, відсутня[233].

З точки зору ефективності, більш доцільним може бути рішення, прийняте на засіданні координаційної ради у м. Ізмаїл щодо створення на базі трьох морських портів регіону – Ізмаїльського, Ренійського, Усть-Дунайського та ПАТ «Українське Дунайське пароплавство» об'єднання підприємств, наприклад у формі концерну[234].

Таке об'єднання може бути прикладом змішаного прояву застосування державного антикризового управління, так як направлено одночасно на рішення великої кількості проблемних питань.

Виходячи з передумови, що Україна морська держава, яка має величезний потенціал транзитності, з політичної точки зору для держави є вигідним розвиток морської галузі. Тому в деяких випадках прийняття тих чи інших рішень щодо державної підтримки стратегічно важливих для України об'єктів морської інфраструктури (або підприємств морської галузі) ґрунтується не на економічній ефективності або соціальної значущості, а виключно на політичному аспекті.

Також слід зазначити, що на сьогоднішній день антикризове законодавство України можна охарактеризувати як суперечливе,

---

[233] Щодо стратегічних пріоритетів реалізації потенціалу України як морської держави [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.niss.gov.ua/articles/832/.

[234] Правительство подкинет денег Дунайскому пароходству [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://inpress.ua/ru/economics/16611-pravitelstvo-podkinet-deneg-dunayskomu-parokhodstvu.

неоднозначне і нестабільне. У деяких випадках присутнє повне ігнорування прийняття управлінських рішень, спрямованих на вирішення проблем у галузях, в тому числі морській.

У даному випадку яскравим прикладом може служити проблемне питання створення українського міжнародного реєстру суден. Як відомо, з 1991 р. по 2010 р. дедвейт українського торговельного флоту зменшився більш ніж у 5,8 рази. Для створення сприятливого інвестиційного клімату в галузі та повернення суден під вітчизняний прапор потрібна підтримка держави. Враховуючи нестачу бюджетного фінансування на даному етапі, держава може стимулювати процес оновлення флоту непрямими методами, заснованими на сучасних безвитратних рішеннях, одним з яких є створення українського міжнародного реєстру суден.

Про необхідність створення цього реєстру наголошено у багатьох документах – у розпорядженні Президента України від 11.10.00, розпорядженні Кабінету Міністрів України від 25.10.00 № 17961/14, дорученні Кабінету Міністрів України від 31.12.2005 №68091/1/1-05, дорученні Кабінету Міністрів України від 19.05.2006 №68091/1/47/1-05, рішенні Ради національної безпеки і оборони України «Про заходи щодо забезпечення розвитку України як морської держави» (введеного в дію Указом Президента N 463/2008 від 20.05.2008) тощо.

Як відомо, географічне положення України, розвинена транспортна мережа, наявність незамерзаючих портів є основними складовими, необхідними для розвитку транзитних перевезень через територію України, або, інакше кажучи, Україна має високий транзитний потенціал. Під транзитним потенціалом слід розуміти – властивість територіально-економічної системи задовольняти потреби інших територіально-економічних систем в забезпеченні світогосподарських зв’язках.

На сьогоднішній день одним з кроків по відродженню України як морської транзитної держави може бути розвиток чи відновлення річкових перевезень в різних сполученнях.

Одним з таких напрямків може бути об'єднання VII міжнародного транспортного коридору з транспортним маршрутом гирла р. Дунай – Чорне море – Азовське море – Волго-Донський судноплавний канал – р. Волга – Каспійське море. Дана пропозиція вже досить давно обговорюється експертами країн, яких стосується даний напрямок.

На сьогоднішній день на даному напрямку потенціал флоту країн-членів Дунайської комісії дозволяє розраховувати на обсяг перевезень в 90-92 млн т. вантажів на рік[235].

Вихід у Чорне море з р. Дунай можливий через Кілійське гирло, Сулинський канал і канал Дунай-Чорне море.

Морська ділянка маршруту в даний час досить добре освоєна українськими і російськими суднами змішаного ріка-море плавання, враховуючи сприятливу навігаційну і гідрометеорологічну обстановку по даному напрямку більшу частину року.

Введення в 2008 р. в експлуатацію другої нитки шлюзу Кочетовського гідровузла дозволяє усунути одне з вузьких місць на внутрішніх водних шляхах Єдиної глибоководної системи європейської частини Російської Федерації. До 2008 р. прохідні глибини на Кочетовському гідровузлі становили 3,6 м, він був лімітуючим за осадкою на всьому протязі шляху від портів р. Дунай до портів Каспійського моря.

Новий шлюз Кочетовського гідровузла із загальними габаритами 156,6 х 18,1 х 5,5 м дозволяє шлюзувати сучасні вантажні судна водотоннажністю до 8 тис. т, а також пасажирські теплоходи пасажиромісткістю до 400 чол. З введенням нового шлюзу пропускна спроможність гідроспоруди збільшується до 11 тис. суден на рік, це дозволяє перевозити до 14 млн т. вантажів в період навігації. Великотоннажний флот зможе проходити через гідровузол навіть у маловодні роки[236].

---

[235] Дунайский флот может перевозить до 90 млн т грузов в год // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.trans-port.com.ua/index.php?newsid=20679.

[236] Премьер-министр Владимир Путин посетит Кочетовский гидроузел // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://xn--c1adwdmv.xn--p1ai/news/1027703.html#ixzz2Ok6NgJET.

На сьогоднішній день однією з основних проблем є правовий режим плавання по внутрішнім водним шляхам Російської Федерації. Так, правовий режим внутрішніх водних і морських шляхів має істотні відмінності. Насамперед, якщо на морських шляхах, як правило, здійснюється в тому числі і іноземне судноплавство (наприклад, для заходу або виходу з порту), то на внутрішніх водних шляхах для іноземних суден діє ряд обмежень, а іноді прибережна держава взагалі закриває внутрішні водні шляхи для суден під іноземним прапором.

Так, внутрішні водні шляхи Росії відкриті виключно для суден під російським прапором. Для заходу і плавання по ним іноземних суден в кожному випадку потрібен дозвіл Уряду Російської Федерації[237].

В якості прикладів вирішення даного питання можна навести Розпорядження Уряду Російської Федерації: від 02.03.2004 N 296-р «Про здійснення у період навігації 2004 року українським пасажирським судном «Т.Г. Шевченка» 3-х туристичних рейсів по внутрішнім водним шляхам РФ між м. Ростовом-на-Дону і Санкт-Петербургом»; від 18.06.2002 N 820-р «Про прохід в червні 2002 р. іранського судна «Іран Кабір» по внутрішнім водним шляхам РФ»; від 03.04.2004 N 428-р «Про прохід транспортних вантажних суден, що плавають під державним прапором Азербайджанської Республіки, внутрішніми водними шляхами РФ в період навігації 2004 року»[238].

Слід розуміти, що з метою розвитку міжнародної торгівлі кожна держава має бути зацікавлена у відкритті своїх внутрішніх водних шляхів для суден під іноземним прапором. Правовою основою для плавання внутрішніми водними шляхами іноземних суден є, як правило, міжурядові угоди з транспорту і судноплавства.

[237] Проблемы правового режима маломерных судов на внутренних водных путях Российской Федерации // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.eurasialaw.ru/ index.php?option=com_ content&view=article&id=3751:2013-01-16-06-43-18&catid=324:2013-01-16-06-39-35.

[238] Проблемы правового режима маломерных судов на внутренних водных путях Российской Федерации // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.eurasialaw.ru/ index.php?option=com _content&view=article&id=3751:2013-01-16-06-43-18&catid=324:2013-01-16-06-39-35.

У зв'язку з чим, поетапне відкриття внутрішніх водних шляхів для суден під прапором іноземної держави є одним з напрямків політики Російської Федерації щодо поглиблення міжнародної економічної інтеграції.

Із суден, що експлуатуються сьогодні річковим флотом Росії, клас «М-СП» і «М-ПР» «РРР» мають вантажні теплоходи типу: «Сибирский», «Волго-Балт», «Амур», «СТК», «Омский», «Волгонефть», «Ленанефть» (табл. 1).

До суден «ріка-море» плавання відносяться також судна, що мають клас Російського морського регістру судноплавства, а саме, судна типу: «Сормовский», «Балтийский», «Морской», «Волга», «Ладога», «Волго-Дон».

Основні характеристики суден класу «ріка-море» Російського річкового регістру та Українського регістру судноплавства наведені в табл. 3.1[239].

Таблиця 3.1

Характеристики суден класу «річка-море» Російського річкового регістру та Українського регістру судноплавства

Харак-теристика судна	Тип судна							
	Сибир-ский	Волго-Балт	Сла-вутич	Амур	СТК	Волго-нефть	Лена-нефть	Волго-Дон
Водотон-нажність, т	5536/ 6141*	4420,0	4533	5013,0	2700,0	6984,3	3680,4	6517/ 6923
Вантажо-підйомність, т	3245/ 3850	2900,0	3120	2900,0	1314,0	4620,0	2100,0	4544/ 4950
Довжина, м	129,5	114,0	108,1	115,8	82,0	137,8	122,8	138,3
Ширина, м	15,8	13,2	16,2	13,4	11,9	17,0	15,3	16,7
Осадка у вантажі, м	3,2/ 3,55	3,8	3,2	4,0	3,1	3,7	2,5	3,33/ 3,52
Швид-кість у повному вантажу, вузли	9,5	11,0	11,3	10,0	11,0	19,0	19,0	10,3

*) у морській воді

[239] Обмен информацией о мерах, направленных на стимулирование перевозок по внутренним водным путям // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.unece.org/trans/doc/2003/sc3/TRANS-SC3-2003-3R.doc.

У доповіді Постійної міжнародної асоціації конгресів з судноплавства (ПМАКС) «Уніфікація вимог, що пред'являються до суден і внутрішніх водних шляхів, призначених для судноплавства ріка-море» (документ TRANS/SC.3/1999/21) були рекомендовані наступні класи суден (табл. 3.2)[240].

Слід зазначити, що наведені вище типи російських і українських суден ріка-море плавання досить добре кореспондуються з пропозиціями ПМАКС. Осадка 4,5 м є прийнятною для внутрішніх водних шляхів на даному маршруті.

Таблиця 3.2

Класифікація суден «ріка-море» плавання внутрішнім водним шляхами

Клас Р/М	Максимально допустимі розміри суден			Висота проходу під мостами (м)
	довжина (м)	ширина (м)	осадка (м)	
1	90	13	3,5 або 4,5	7 або 9,1
2	135	16	3, 5 або 4,5	≥9,1
3	135	22,8	4,5	≥9,1

Вищевикладене дозволяє говорити про актуальність продовження VII Дунайського водного транспортного коридору до портів Азовського моря з виходом в подальшому через Волго-Донський судноплавний канал в Каспійське море до країн Центральної Азії, Ірану. Це дасть можливість організації безперевалювального сполучення на напрямку, що розглядається.

Розвиток транспортних коридорів, зокрема подовження VII міжнародного транспортного коридору до портів Каспійського моря, дозволить завершити формування єдиної євроазіатської глибоководної воднотранспортній системи. Повноцінне включення в неї Волго-Донського каналу та інших внутрішніх водних шляхів Європейської частини Росії (з урахуванням відкриття цих шляхів для іноземних перевізників) забезпечить вихід через Чорне море і

[240] Обмен информацией о мерах, направленных на стимулирование перевозок по внутренним водным путям // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.unece.org/trans/doc/2003/sc3/TRANS-SC3-2003-3R.doc.

південний схід Європи в центр континенту з р. Дунай, що в свою чергу сприятиме розвитку транзиту через територію України.

У процесі формування нового маршруту всім країнам-учасницям необхідно забезпечити:

- злагоджений розвиток євроазіатських транспортних систем для безперешкодного проходження через національні кордони пасажирів і вантажів;

- раціоналізацію взаємодії між різними видами транспорту в інтермодальній транспортній мережі, заснованій на логістичних принципах і вдосконаленні інформаційного забезпечення;

- оптимізацію транспортного процесу з метою підвищення якості перевезень і зниження транспортних витрат у кінцевій вартості товарів;

- створення умов для зниження тарифів на перевезення пасажирів і вантажів по вітчизняній транспортній мережі за допомогою підвищення її завантаження і технічного рівня, кращого використання наявних резервів;

- розвиток прикордонного співробітництва, освоєння нових внутрішніх і міжнародних ринків;

- підвищення мобільності населення та поліпшення транспортної доступності регіонів;

- перемикання з портів інших країн на вітчизняні морські порти зовнішньоторговельних вантажопотоків, що тяжіють до них;

- підвищення привабливості інвестиційних проектів розвитку міжнародних транспортних коридорів;

- сприяння розвитку міжнародного туризму і культурних зв'язків;

- гармонізація законодавчих і нормативних актів країн-учасниць з міжнародними нормами.

Головними результатами продовження VII Дунайського водного транспортного коридору до портів Каспійського моря стануть:

- якісне задоволення попиту вантажовласників та населення на перевезення в міжнародному сполученні;

- збільшення обсягів перевезень міжнародних транзитних вантажів у сполученні Європа-Азія-Європа.

Ефективність перевезень у міжнародному сполученні підвищиться шляхом посилення координації роботи різних видів транспорту, прискоренні митних, прикордонних та інших обов'язкових процедур при перетинанні кордону, скороченні тривалості транспортування і переробки вантажів, розвитку системи транспортно-експедиційного обслуговування, підвищення доступності транспортних послуг для вантажовласників, що здійснюють відправлення вантажів малими партіями.

Зростання перевезень вантажів і пасажирів зумовить збільшення доходів вітчизняних підприємств транспортного комплексу, поліпшення фінансово-економічних показників їх роботи і збільшення власних інвестиційних можливостей. Зі зростанням доходів підвищаться надходження податків і зборів до бюджетів різних рівнів, соціальних фондів.

Для можливості організації ефективного транспортного обслуговування вантажопотоків у напрямку від портів Каспійського моря до портів р. Дунай через Волго-Донський канал, Азовське, Чорне моря необхідно також вирішення наступних питань :

1. Рішення технічних проблем, пов'язаних з:

- дефіцитом необхідних типів суден відповідного класу;

- потребою в реконструкції гідротехнічних споруд для більш ефективного освоєння вантажопотоків.

2. Підписання угод між Україною, Російською Федерацією та Азербайджаном з розвитку VII міжнародного транспортного коридору.

3. Відкриття внутрішніх водних шляхів Російської Федерації для суден під прапором інших держав.

4. Створення для вантажоперевезень, що здійснюються за певним маршрутом, пільгових умов, мотивуючих вибір вантажовідправником серед інших можливих варіантів перевезення саме цей маршрут. Для цього:

- в межах коридору мають бути задіяні спрощені правила і порядок митного, прикордонного, санітарного та іншого оформлення вантажу;

- в межах коридору повинні бути запропоновані пільгові тарифи на всі види послуг і збори, в тому числі по портовим зборам, з митного, прикордонного, санітарного та іншого оформлення;

- в межах коридору повинна існувати єдина організаційна структура (адміністрація МТК – спільне підприємство), що консолідуватиме і синхронізуватиме роботу окремих його ділянок;

- в межах коридору повинні діяти уніфіковані і гармонізовані нормативні документи.

Таким чином, об'єднання VII міжнародного транспортного коридору з транспортним маршрутом р. Дунай – Чорне море – Азовське море – Волго- Донський судноплавний канал – р. Волга – Каспійське море є актуальним для України, воно дозволить збільшити транзитні вантажопотоки, які проходитимуть через її територію і відповідно збільшать додаткові надходження до бюджету України.

Будь-який транспортний процес для ефективного функціонування вимагає злагодженої системи координації заснованої на логістичних принципах. Внаслідок чого доцільним буде створення спільного Російсько-Українсько-Азербайджанського міжрегіонального транспортно-логістичного центру, який міг би вирішувати завдання залучення та оптимізації управління вантажопотоками на Євроазіатському напрямку з використанням новітніх логістичних, інформаційних і телекомунікаційних технологій.

Крім вищенаведеного приклада формування єдиної євроазіатської глибоководної воднотранспортної системи для розвитку транзитної складової України, останнім часом, у цьому якості також розглядається нове річкове сполучення - відродження водного шляху Е-40: Гданськ-Варшава-Брест-Пінськ-Мозир-Київ-Херсон. Яке дозволить з'єднати басейни Балтійського моря і Чорного моря.

Проект міжнародної технічної допомоги «Відновлення магістрального водного шляху Е-40 на ділянці Дніпро-Вісла: від стратегії до планування» був підтриманий Європейським союзом в рамках програми транскордонного співробітництва Польща – Білорусь – Україна на 2007-2013 рр.[241]

Воднотранспортне сполучення Е-40 Дніпро-Вісла-Одер пов'язує басейни Балтійського і Чорного морів. Загальна протяжність шляху складає більше 2 тис. км , з яких 626 км припадають на білоруську частину. На даний момент цей шлях не використовується, так як ділянка від Бреста до Варшави річкою Західний Буг є не судноплавною. Питання відновлення цієї ділянки розглядалося ще на початку 90 -х років, але так і не було вирішене. Відкриття цієї ділянки і вихід до Західної Європи дозволив би розвинути цим шляхом як вантажоперевезення, так і туристичні маршрути.

На думку організаторів проекту, відродження водного шляху Е-40 дасть можливість прикордонним регіонам Польщі, Білорусі та України стати центром мультимодальних перевезень міжнародного значення.

Однак, є деякі проблеми, які необхідно вирішити. Так, наприклад, з прийняттям Закону «Про морські порти України» за рамки правового поля виведені річкові та рибні порти. Якщо вантажопотік по водному шляху Е-40 міг направлятися на Херсонський морський порт або на Миколаївський морський порт, відповідно до норм вищезазначеного закону він може бути переорієнтований на будь-який приватний причал (термінал), розташований поруч, але на річці, перебуваючи поза сферою дії Закону та поза сферою регулювання Укрморрічінспекції.

Таким чином, на сьогоднішній день сучасне державне антикризове управління морегосподарським комплексом все ще залишається безсистемним та недосконалим. Рішення, що

[241] На средства ЕС восстановят водный маршрут Днепр-Висла-Одер [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://ru.delfi.lt/abroad/belorussia/na-sredstva-es-vosstanovyat-vodnyj-marshrut-dnepr-visla-oder.d?id=63700742.

приймаються для поліпшення ситуації в морегосподарському комплексі виконуються не своєчасно або зовсім не виконуються.

У розрізі основних антикризових заходів щодо підтримки підприємств морегосподарського комплексу пропонується під час застосування прямої фінансової допомоги використовувати критерій перевищення рівня рентабельності вкладень над витратами на залучення капіталу. Також пропонується реалізовувати антикризові заходи, результатом яких буде комплексний розвиток підприємств, регіону та галузі в цілому.

3.2. Правове закріплення стратегії державного регулювання відносин у сфері морегосподарського комплексу

Господарська діяльність не може здійснюватись хаотично, що зумовлює втручання держави в економіку для стабільного та ефективного її розвитку. Свого часу Джон Мейнард Кейнс, один із фундаторів теорії державного регулювання економіки, обґрунтовував, що ринковим відносинам важко самостійно забезпечити повної економічної стабільності, а тому держава повинна відігравати активну роль у регулюванні економіки та ефективно застосовувати економічні, фінансові, правові та адміністративні важелі. При цьому держава має регулювати саме сфери і процеси, у яких ринкові регулятори діють не достатньо ефективно або взагалі не виконують своїх функцій.

У правовій літературі справедливо зауважується із цього приводу, що «державне регулювання завжди має значний вплив на діяльність суспільства, який може бути або позитивним, або негативним. Регулювання може сприяти конкуренції та чесності учасників ринку, захищати здоров’я та життя споживачів від небезпечної продукції, створювати безпечні умови праці, запобігати забрудненню довкілля тощо. Це є вигоди для суспільства, які виникають внаслідок дії регулювання. Регулювання також може

збільшити витрати на провадження господарської діяльності, унеможливити чи обмежити конкуренцію на ринку, перешкоджати інвестуванню та запровадженню інновацій у виробництво, створювати умови для корупційних діянь, тобто, призводити до виникнення витрат для суспільства»[242].

Господарська діяльність у сфері портової галузі також «відчуває» державний вплив й ефективність та виваженість останнього вимагає наукового підходу до організації функціонування та ровику цього комплексу.

Останні два роки можна спостерігати активне реформування портової галузі, яке не завершилося досі, судячи по численним законопроектам, щодо змін у чинне законодавство у сфері морегосподарського комплексу. Це і не дивно, державна монополія на портове господарство, підтверджена рішенням Конституційного суду України 15 грудня 2004 р. у справі об морський порт як державне підприємство, вже давно не відповідала реальному положенню економічних відносин в цій області і не дозволяла залучати інвестиції. У цьому рішенні говорилося, що морські порти, в силу положень Кодексу торговельного мореплавства, є виключно підприємствами державного сектора, і цей статус, на думку суду, «не унеможливлює господарську діяльність на його території підприємств і організацій будь-яких форм власності з метою обслуговування суден, пасажирів і вантажів в порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України ...». Водночас, не можна уявити в господарському сенсі повноту інвестиційної і іншій господарській діяльності на території лише державних підприємств, у тому числі щодо їх функціонування на підставі використання майна інших підприємств. Це неможливо хоча б тому, що судновласники, експедиторські, транспортні, логістичні та інші компанії діють у різних формах власності, а держава проголосила курс на ринкові відносини та у самій Конституції у ст. 13 гарантовано рівний захист прав усіх суб'єктів права власності і

[242] Регуляторна політика. Як оцінити наслідки регуляторних актів / За ред. Д. Ляпіна і С. Береславського. – К. : Інститут конкурентного суспільства. – 2003. – С. 6.

господарювання. Саме тому, завданням законодавця Україні останні 5 років було максимальне наближення законодавства про портове господарство до потреб ринкових стосунків.

Останнім часом до цього додалася ідея роздержавлення портів, які є потужними державними майновими комплексами. Тим паче, що майно портового господарства вже давно використовується приватним бізнесом на різних договірних формах спільної діяльності, іноді дуже сумнівній законності. А тому виникає необхідність надати приватним компаніям право законно володіти власністю в межах морських портів, у тому числі закладаючи можливість для інвестування в портову галузь.

Значною мірою ці завдання влади вирішуються за допомогою ухвалення основного Закону «Про морські порти України» № 4709 - VI від 15 травня 2012 р. Ухвалення цього закону стало результатом внесення Кабінетом Міністрів до парламенту законопроекту № 9712 від 16.01.2012 р. «Про морські порти України», після закінчення всього декількох тижнів після вето Президента на попередній однойменний законопроект.

Незважаючи на досить позитивні окремі новели нового Закону, який розширив права операторів морських терміналів, підвищуючи зацікавленість приватних інвесторів в капіталовкладеннях в порти, розмежування організації безпеки мореплавства і виконання господарських функцій, на жаль, правове забезпечення управління державною власністю в морських портах, а також його приватизація згідно вказаного закону, як буде показано надалі, є незадовільною.

Йдеться, передусім, про статус морських портів. Авторами законопроекту - Міністерством інфраструктури України - запропоновано, а парламентом підтримано перетворення морських портів з суб'єкта в об'єкт права (спеціалізовану територію) в порівнянні з чинними до того нормами КТМ. До ухвалення закону морський порт був державним підприємством, тобто суб'єктом права. При цьому було створена Адміністрація морських портів України – єдине вертикально інтегроване, комерційне по суті,

підприємство, яке здійснює централізований здійснювати управління усіма морськими портами України, які у свою чергу стають його філіями.

В цілому наукове та бізнес-середовище підтримало напрям на визначення порту як майнового комплексу для прийому суден і переробки вантажів(обслуговування пасажирів) і створення «портової влади», яка відповідає за безпеку мореплавства і використання стратегічних об'єктів портової інфраструктури. У Законі відповідні дефініції не досить вдалі, враховуючи те, що в статті 1 морський порт визначається територією, хоча територія сама по собі не може стати портом без відповідних об'єктів інфраструктури порту, тобто без майнового комплексу. Але це цілком просто виправити належним тлумаченням або, краще, уточненнями до закону.

Проблематичнішим, адже виявляє повну несумісність з основною ідеєю закону, виявилося позбавлення юридичних прав державних підприємств - портів, а також введення широкої можливості для розпродажу інфраструктурних об'єктів портів. Відповідні підходи беззаперечно прийняти не можна. Вони сильно нагадують підготовку до хаотичного роздержавлення в Україні початку 90-х років.

Не випадково, наприклад, на початку 2014 р. було запропоновано перший законопроект № 4431 від 13.03.2014 про докорінну зміну Закону «Про морські порти України»[243], що на думку авторів законопроекту «сприятиме відновленню платоспраможності державних морських портів, зняттю соціальної напруги в колективах державних підприємств, впорядкуванню діяльності морських портів України, а також забезпеченню можливості належного виконання нашою державою зобов’язань за

[243] Проект Закону України «Про внесення змін до закону України «Про морські порти України» (щодо забезпечення безперешкодного розвитку морських портів) № 4431 від 13.03.2014 // http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?id=&pf3511=50217

міжнародними договорами, стороною яких є Україна[244]. А восени 2014 року у парламенті було зареєстровано другий законопроект 5128 від 03.10.2014, який обґрунтовано його автором (народний депутат О.Ф. Дубовой) для прийняття «з метою недопущення розграбовування державного майна, гарантування Конституційних прав громадян України, дотримання їх соціальних, трудових прав, права на власність, а також внесення морських портів до об'єктів стратегічного значення»[245].

Після набуття чинності Закону України «Про морські порти України» відбулося реформування портового господарства України, за результатами якого державні морські торговельні порти було поділено на адміністрації морського порту, котрі є філіями державного підприємства «Адміністрація морських портів України», та державні підприємства, котрі виконують функції державних портових операторів.

Як буде показано надалі, це суперечить європейському досвіду і реальним потребам підвищення ефективності управління галуззю.

По-перше, надмірна централізація не може сприяти гнучкості господарської системи, приведе до безініціативності, безвідповідальності, нестійкості господарських структур, що вже було доведене гірким досвідом Радянського Союзу. Місцеві проблеми доцільніше вирішувати на місцях, координуючи їх з центру, а не визначати зміст такої діяльності центральною владою шляхом оперативного втручання.

Наприклад, згідно ч. 6 ст. 12 Закону адміністрація морських портів України має право «ввести тимчасові обмеження на ввезення вантажів для нормалізації роботи в морському порту». Те ж торкається питань підняття затонулих суден (ст. 15), збір і використання портових зборів (ст. 22), врешті-решт, - захисту

[244] Пояснювальна записка до проекту Закону України «Про внесення змін до закону України «Про морські порти України» (щодо забезпечення безперешкодного розвитку морських портів) // http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc34?id=&pf3511=50217&pf35401=294210

[245] Про внесення змін до Закону України "Про морські порти України" щодо недопущення розграбовування державного майна, гарантування Конституційних прав громадян України, дотримання їх соціальних, трудових прав та права на власність: законопроект 5128 від 03.10.2014 // http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=52258

порушених прав. Такі господарські функції вимагають швидкого реагування, але адміністрація морських портів України знаходиться в єдиному центрі, що робить неможливим швидке рішення вказаних завдань і не забезпечить належне відновлення і розвиток державної власності на об'єкти ринкової інфраструктури.

Жоден з чорноморських портів Російської Федерації (далі – РФ), Грузії, Румунії не позбавлений юридичної самостійності. У РФ адміністрації портів – федеральні державні установи, що здійснюють на території і акваторії морських портів адміністративно-владні повноваження. У Румунії – публічні акціонерні товариства. У Грузії – державна установа, що діє на підставі статуту і підкоряється Державній адміністрації портів Грузії. Усі прибалтійські порти є юридично самостійними. Зокрема, в Латвії Ризький і Вентспілський порти - Управління портів - окремі юридичні особи публічного права, підлеглий Раді портів Латвії. Дирекція порту Клайпеда (Литва) є державним підприємством, заснованим постановою Уряду Литовської Республіки, тощо.

Досягнення цих країн колишнього СРСР є знаковими для України, враховуючи, наприклад той факт, що 18 морських портів України переробляли до сумних подій весни – восени 2014 р., коли було окуповано АР Крим та вчинено агресію на сході України, в півтора рази менше вантажів, ніж п'ять російських.

Вирішення питань портового господарства через філії державного підприємства - як це пропонує Закон – як і передбачалося науковцями та практиками, стало призводити до безлічі юридичних та економічних ускладнень діяльності портів. Прикладом юридичної складності відповідної форми організації бізнесу у портовому господарстві слугує хоча б наступне. У ситуації коли керівник адміністрації порту діятиме на підставі доручення як керівник філії, усі інші доручення, що видаються їм на ведення справ, представництво інтересів в судах, з місцевою владою, з іншими суб'єктами господарювання і судновласниками т.д., повинні будуть мати форму передоручення, а тому згідно ст. 245 ЦК

зажадають нотаріального посвідчення. Це не лише ускладнює роботу портової влади, але і багаторазово підвищує витрати на утримання їх органів управління.

Економічні негаразди теж проявили себе на повну силу, про що свідчать данні народних депутатів.

Зокрема, зауважується, що схема поділу державного майна, повноважень та функцій між Адміністрацією морських портів України та державними підприємствами виявилась недосконалою та значно варіюється в різних портах. При цьому у такому розподілі спостерігається значний дисбаланс, при якому більшість боргів та зобов'язань зосереджуються у державного підприємства, а більшість активів – у Адміністрації морських портів України. Також значний негатив створює дублювання всіх функцій філій Адміністрації морських портів України і державних портових операторів, оскільки в кожному порту створюється дві диспетчерські, два юридичні відділи, два відділи бухгалтерського обліку, дві технічні служби тощо.

Результатом діяльності у 2013 р. державних морських торговельних портів, в умовах реформування портової галузі у червні 2013 р., називається: «отримання чистого збитку 12-ма портами, тоді коли у 2012 р. збитковими було лише 3 порти. При цьому чистий прибуток роботи за результатами роботи 18 морських торговельних портів та Державного підприємства «Дельта-лоцман» у 2012 р. склав 1 817 507 тис. грн. У 2013 р. було створено Державне підприємство «Адміністрація морських торговельних портів» (з включенням до нього Державного підприємства «Дельта-лоцман»), прибуток якого до кінця 2013 р. склав 647 153 тис. грн. Таким чином, результат діяльності підприємств портової галузі України (а це Адміністрація морських портів України і державні портові оператори) в 2013 р. в умовах реорганізації склав 1 172 672 тис. грн., що на 644 835 тис. грн. менше від фактичного показника 2012 р. І це дані лише після півроку роботи Адміністрації морських торговельних портів (її було створено в червні 2013 р.)».

З урахуванням тенденцій роботи галузі морського та річкового транспорту в умовах роботи чинного Закону України «Про морські порти України» результати діяльності у 2014 р. передбачаються «значно нижчі ніж фактичний результат 2013 р. За оцінками експертів, прибуток у 2014 р. складе приблизно 800 млн. грн., що в порівнянні з 2012 р. (до створення Адміністрації морських портів України) продемонструє зменшення на 1 млрд. грн. Також після створення Державного підприємства «Адміністрація морських торговельних портів» в бік погіршення змінились показники дебіторської та кредиторської заборгованості. Так, дебіторська заборгованість перед підприємствами галузі збільшилась з 1 054 399 тис грн до 1 591 148 тис грн, що складає 150,9 % від попереднього року. У свою чергу кредиторська заборгованість за товари, роботи, послуги виросла з 697 234 тис грн до 921 514 тис грн, що складає 132,2 % від попереднього року. Утворення Державного підприємства «Адміністрація морських торговельних портів» призвела до того, що «роздутий і неефективний управлінський штат галузі портового господарства приблизно на 30 %»[246].

Наводяться також данні про те, що «Бізнес не поспішає співпрацювати з державою в портовій сфері і чекає, коли державні порти збанкрутують самі по собі». Закон створює пряму загрозу національній та стратегічній безпеці України, стане ще однією сходинкою до руйнування інфраструктури держави та осідання її майна у приватні володіння через використання корупційних схем. У тому вигляді, у якому цей закон існує сьогодні інакше як лобістський його назвати не можна, адже він запускає механізм передачі портового господарства у приватні руки. Зокрема шляхом концесії. Саме ця форма останнім часом активно пропагується причетними до реформи високпосадовцями. Варіанти ж спільної діяльності, оренди, приватизації відійшли на другий план. «Щоб зрозуміти привабливість концесії для тих, хто хоче розграбувати портову

[246] Пояснювальна записка до проекту Закону України «Про внесення змін до закону України «Про морські порти України» (щодо забезпечення безперешкодного розвитку морських портів) // http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc34?id=&pf3511=50217&pf35401=294210

галузь, – зазначають автори сьогоднішніх законопроектів, – достатньо звернутися до методики розрахунку концесійних платежів, що затверджена Постановою кабінету Міністрів України №639 від 12.04.2000 р. Згідно з цим документом сума річних платежів для портових об'єктів повинна становити близько 2% вартості основних фондів, що різко здешевлює оренду порту і відкриває шлях скуповуванню портів за безцінь.»[247]

Багато у чому виникнення цих проблем пов'язане, по-перше, із безсистемним реформуванням галузі, коли не відбувалося прогнозування та комплексне вирішення існуючих у цій сфері проблем, а по-друге, державна влада і досі намагається зберігати централізоване управління галуззя портового господарства, що не відповідає її можливостям ефективного функціонування, виходячи із світового досвіду.

Відповідну централізацію портового господарства не можна порівнювати, наприклад, з організацією Укрзалізниці, де транспортне господарство єдине, має єдиний рухомий склад, залізничні колії, плани перевезень і так далі. Ця єдність дозволяє встановлювати централізовану, вертикально інтегровану структуру управління. Навпаки, кожен морський порт індивідуальний по місцезнаходженню, інфраструктурі, спеціалізації, транзитним умовам. Контрольована державою конкуренція морських портів є стимулом для умілого керівництва портами, ініціативності, підвищення якості надання послуг, притягнення інвестицій. Та і акціонування Укрзалізниці згідно із Законом «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» піддане нищівній критиці в суспільстві, враховуючи досвід розкрадання шляхом корпоратизації таких потужних у минулому підприємств, як банк «Україна», Чорноморське морське пароплавство та ін.

[247] Пояснювальна записка до проекту Закону України Про внесення змін до Закону України "Про морські порти України" щодо недопущення розграбовування державного майна, гарантування Конституційних прав громадян України, дотримання їх соціальних, трудових прав та права на власність: законопроект 5128 від 03.10.2014 http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc34?id=&pf3511=52258&pf35401=314227

Як доречно відзначається в літературі, ухвалення закону про морські порти за подібного централізованого підходу різко збільшить відповідальність центру за долю портового господарства країни, але залишить питання про його результативність[248].

Ще в радянські часи увесь час відбувалася боротьба юристів-господарників із номенклатурної верхівкою за підвищення ініціативності підприємств, розширення їх самостійності, адже інакше втрачалися передумови для зростання економіки. Наприклад, це добре доведено академіком В.К. Мамутов в роботі «Підприємство і вищестоящий господарський орган»[249]. Безправ'я підприємств завжди обертається питанням їх виживання, коли їм доведеться просити на «горі» кожну копійку. Сучасним реформаторам доречно звернути увагу на досвід Радянського Союзу, де надмірно централізований державний сектор економіки не витримав конкуренції із західними економіками.

Відповідні процеси централізації заважають сьогодні розвиватися місцевому господарству. Перетягування в центр питань фінансування регіональних програм і проектів на місцевому рівні призводить до зловживань, пов'язаних з нерівним бюджетним забезпеченням регіонів, відсутності гнучкості в ухваленні рішень відносно капіталовкладень, робить неможливим оперативне рішення існуючих на місцях господарських проблем. Перенесення цих проблем з рівня місцевого самоврядування ще і на рівень морегосподарського кодексу виглядає, щонайменше, небезпечним.

Поспішність позбавлення портів самостійності наочно підтверджується тим, що законопроект, який був внесений до парламенту Кабінетом Міністрів України, і не лише був розроблений без затвердження Стратегії реформування морегосподарського комплексу, але без скасування і в повному протиріччі з діючою тоді Стратегією розвитку морських портів України на період до 2015 р.,

[248] Ильницкий, К. Рішення про розвиток порту повинне розпочинатися з аналізу вантажопотоків/ К. Ильницкий //[Електронний ресурс]. Режимдоступу: http://cfts.org.ua/opinions/41467/.
[249] Мамутов, В. К. Підприємство і вищестоящий орган. / В. К. Мамутов. - М.: Юрид. літ, 1969 - 237 с.

затвердженою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 16 липня 2008 р. № 1051-р, яка подібного перетворення не передбачала.

Навпаки, в цій Стратегії розвитку морських портів України на період до 2015 р., що діяла до 2013 р., передбачалося, що державні адміністрації морських портів повинні стати державними комерційними підприємствами, що мають відведену в установленому порядку територію і акваторію морського порту. Разом з державними адміністраціями портів – по суті це правонаступники діючих державних морських портів, позбавлених монополії по портовій господарській діяльності, – сферу управління галуззю здійснювати такі структури, як Державна адміністрація морського і річкового транспорту у складі Мінінфраструктури, що управляти від імені держави державними адміністраціями портів, морські адміністрації портів(на чолі з капітанами портів), державні морська лоцманська служба і служба зміст судноплавних шляхів; державна морська аварійно-рятувальна служба; державна навігаційно-гідрографічна служба; організації, що виконують реєстраційно-дозвільні функції на морському транспорті.

Приблизно аналогічна структура управління передбачена в Грузії і зарекомендувала себе дуже позитивно.

У наукових та інших джерелах до ухвалення закону «Про морські порти України» не було наведено ніяких обгрунтувань з приводу того, що передбачена у Стратегії розвитку морських портів стратегія до 2015 року була недоцільна для впровадження в Україні, не була публічно обговорена концепція розвитку морегосподарського комплексу.

Отже, виходячи тільки з цього, можна з сумнівом віднестися до «правових експериментів» у сфері морегосподарського комплексу. І напевно, Президент України саме це мав на увазі, коли відмічав у своїх пропозиціях при поверненні у Верховну Раду в порядку вето попередньої редакції Закону «Про морські порти України», прийнятого 3.11.2011, шкідливі наслідки реорганізації морських портів : «Це може створити певні риски зловживань і втрати об'єктів

портової інфраструктури, що забезпечують життєдіяльність держави в цілому, мають загальнодержавне значення ... Закон викликає ряд інших зауважень, у тому числі концептуального характеру ... »[250]. На жаль, при повторному і остаточному прийнятті Закону нічого принципового, як мінімум в цій частині, в зміст закону не внесено, а положення законопроекту були відкориговані тільки відповідно до окремих зауважень Президента.

Певним чином рішення влади ухвалити закон без урахування усіх цих принципових зауважень не можна виправдати необхідністю реформування галузі, що потребує інвестиціям і, по суті, програє в конкуренції портовим галузям держав-сусідів. У зв'язку з набуттям Законом чинності та його дією два роки вимагає від парламентарів і учених ще раз оцінити позитивні і негативні наслідки відповідного реформування, у зв'язку з чим прийняти рішучі кроки на шляху гармонізації положень цього Закону, усунення положень, що перешкоджають ефективній роботі морських портів.

У цьому контексті важливо враховувати, що форма опосередкування суспільних відносин, зокрема морегосподарських, не може існувати окремо від об'єктивних економічних відносин. Об'єктивізація останніх має визначатися саме прогностичними та програмно-плановими документами. Давня мудрість про те, що потрібно сім разів відміряти та лише один раз відрізати, стає зрозумілою у цьому контексті як ніколи раніше.

Можна наводити багато прикладів із суспільно-економічного життя про те, що лише послідовне виконання намічених планів здатне призводити до відчутних суспільно-правових зрушень. Але у цьому немає потреби, враховуючи доведеність цього питання у літературі.

Найважливішим параметром законодавчих удосконалень, який потребує визначення при прийнятті нового закону у сфері господарювання, стає з’ясування обумовленості змін діючих правил

[250] Пропозиції до Закону України "Про морські псуй України" : Пропозиції Президента України від 30.11.2011 р. //[Електроний ресурс]. Режим доступу: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb n/webproc34?id=&pf3511=30772&pf35401=208151.

ведення бізнесу зміною умов господарювання, прогнозною економічною політикою держави, яка чітко визначає не стільки те, які закони треба прийняти (форма без змісту) – останнє спостерігається, у багатьох програмах (наприклад, у Програмі діяльності Уряду України від 27.02.2014) – а передбачає конкретизацію того, які правила поведінки повинні бути змінені і в якому напрямі, щоб досягти певного економічного ефекту.

Сьогодні, не дивлячись на помилки попередніх періодів, історія повторюється. Запропоновано нові законопроекти про внесення змін до Закону України «Про морські порти України», зокрема законопроекти № 4431 від 13.03.2014 та 5128 від 03.10.2014 поза будь-якого спростування та перегляду Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року, ухваленої розпорядженням КМУ від 11 липня 2013 р. № 548-р.

Зокрема, законопроектом № 4431 від 13.03.2014 пропонується змінами до Закону України «Про морські порти України» ліквідувати Державне підприємство «Адміністрація морських портів України» та повернути з балансу зазначеного підприємства на баланси державних підприємств - державних портових операторів, що реорганізовані відповідно до розпорядження Кабінету Міністрів України від 4 березня 2013 р. №133-р «Про погодження пропозиції щодо реорганізації державних підприємств морського транспорту», стратегічних об’єктів портової інфраструктури, іншого майна, прав та обов’язків стосовно них за розподільчими балансами складеними станом на 13.06.2013р., відповідно до наказу Міністерства інфраструктури України від 19.03.2013 № 163 «Про заходи щодо реорганізації державних підприємств морського транспорту та утворення державного підприємства «Адміністрація морських портів України».

Але знову ж таки такими пропозиціями повністю знецінюється координаційна функція регулювання портової галузі, поза реального прогнозування такого реформування. Разом із тим, без виробничих об’єднань, без стимулювання до підвищення оперативності

оброблення вантажів тут навряд чи можна обійтися. Достатньо згадати негативний досвід «розвитку» (читай – занепаду) Три міста в Польщі (агломерація Гданська, Сопота та Гдині), де порти Гданська та Гдині нищать один одного конкуруючи за одні й ті самі обсяги вантажоперевезень, замість проведення спільної політики щодо залучення нових транспортних потоків; коли такий стан дає переваги портам Німеччини та країн Прибалтики[251].

У цьому контексті виглядають більш переконливим сприяння утворенню в України портових господарських об'єднань у межах певних регіональних економічних утворень, стимулювання до побудови західно-орієнтованих транспортних коридорів (на кшталт проекту сухопутного мосту Гданськ - Одеса). Але про це у законопроекті № 4431 від 13.03.2014 нічого немає. Адже немає власно обговорення стратегії розвитку галузі, без чого законодавчі новели – це лише нові нормативні обтяження, лише нормативне «ярмо» на шляху розвитку бізнесу.

Таким чином, не можна ухвалювати нові закони, що не обговорені професійним середовищем та громадськістю, поглиблюють правову та економічну нестабільність та нічого не вирішують у перспективі.

Вироблення стратегії розвитку за окремими напрямами економічного розвитку має передувати ухваленню законів з економічних питань.

Без розробки та всебічного обговорення концепції закону, початок робіт з підготовки його тексту має визнаватися грубим нехтуванням державної регуляторної політики та посяганням на існуючий правопорядок.

Лише за такого, досить жорсткого підходу можна розраховувати на стабільність господарських відносин, а значить – на економічну привабливість економіки держави.

У цьому контексті із економіко-правових позицій спробуємо проаналізувати Стратегію розвитку морських портів України на

[251] Логінов Я. Поляки ліквідують морське господарство // http://porteuropa.eu/ua/poland/ekonomika/1952-polszcza-likviduje-morske-hospodarstvo

період до 2038 року, ухвалену розпорядженням КМУ від 11 липня 2013 р. № 548-р (далі – Стратегія 2013–2038).

А що ж це за стратегія? Чи має вона реальний правовий та економічний зміст? Спробуємо здійснити загальний аналіз цього акту.

Найперше, що звертає на себе увагу – у Стратегії 2013–2038 не вистачає планування щодо тих засобів регулювання, які реально, на прикладному рівні, пояснюють шлях галузі до поетапного та перспективного розвитку. На жаль, Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року не була піддана широкому громадському обговоренню, як це зазвичай відбувалося при минулій владі. За відсутності такого обговорення складно передбачати її високий економічний зміст.

Зокрема, Стратегія 2013–2038 орієнтує на те, що «базою для перспективного розвитку морських портів є власні вантажопотоки, а потенціалом - транзитний вантажопотік Білорусії, Казахстану, Росії, транспортного коридору ТРАСЕКА». Власне не зрозумілим залишилося, чому не йдеться про перспективні нові транспортні коридори «Євроазіатський» (ЄАТК) (Іллічівськ (Одеса) — Поті (Батумі) — Тбілісі — Баку (Україна, Грузія, Азербайджан), Гданськ-Одеса (Балтійське море — Черне море) (Ягодин-Одеса), інші транспортні коридори, що проходять територією України: Дунайський (водний)? Хоча сьогодні існують певні складності із реалізацією окремих транспортних коридорів, наприклад коридорів ЄАТК або Гданськ-Одеса, але це не заперечує того, що необхідно припинити організаційно-правові та стимулюючі заходи щодо реалізації відповідних проектів. Задля виникнення цих коридорів необхідно визначити засоби досягнення відповідних цілей та включатися у роботу, а не штучно (у стратегії) заперечувати розвиток відповідних напрямів.

І справа не лише у тому, аби назвати якомога більше транспортних коридорів, а у тому, аби орієнтувати морегосподарський комплекс на включення в усі, які є можливими

та перспективними транспортні потоки. Іншою мовою, в Україні мають бути створені умови для якомога повнішого використання усіх транспортних потоків.

Звісно, залучення в специфічні транспортні потоки може вимагати певних додаткових заходів, але ж це не передбачає докорінну зміну стратегії, що має визначати стимули та орієнтири для спрощеної, оперативної та ефективної роботи портового господарства. Ця ефективність саме й виступає умовою розвитку транспортних коридорів, а не навпаки.

Стратегія жодним чином не пов'язана із іншими транспортними стратегіями та концепціями розвитку суміжних галузей. Наприклад, у Транспортній стратегії України на період до 2020 р. йдеться про особливі умови «розвитку і функціонування морських портів, що мають стратегічне значення для держави та розташовані у вузлових пунктах міжнародних транспортних коридорів», а у Стратегії 2013–2038 жодного слова немає про «стратегічні морські порти».

Стратегія 2013–2038 виглядає безсистемною та неконкретною у багатьох місцях.

Зокрема, результати переплутані із засобами їх досягнення. Наприклад, до очікуваних результатів віднесено завдання «впровадити стимулюючі тарифи на послуги, що надаються в морських портах». Але ж, по-перше, стимулювання не можна визнавати результатом як таким – це метод регулювання галузі. По-друге, у стратегії відсутня конкретизація стимулюючих тарифів на послуги – йдеться про пільги окремим суб'єктам, окремим видам портової діяльності, окремим формам власності чи щось інше? Відповідь у Стратегії знайти неможливо. Сказати «стимулювати» у такий спосіб – значить не сказати нічого.

Про безсистемність, декларативність та навіть абсурдність деяких формулювань Стратегії 2013–2038 можна свідчить й багато інших її положень.

Наприклад, до «завдань Стратегії» віднесено одночасно, зокрема: «забезпечення державних гарантій та захисту прав

інвесторів», «удосконалення процедури оформлення вантажів, транспортних засобів та перевезення пасажирів», «укладення міждержавних договорів щодо пошуку і рятування на морі», «забезпечення створення достатніх глибин на підхідних шляхах та в акваторіях морських портів для обслуговування великих суден типу "Кепсайз" біля причалу», «придбання та оновлення аварійно-рятувальних засобів» тощо.

Але ж, по-перше, це все не є завданням стратегії як правового документу, адже цей правовий акт не може за визначенням сам по собі забезпечити захист інвесторів, призвести до укладання договорів, оновити аварійно-рятувальні засоби тощо – це завдання для законодавця, для місцевих державних адміністрацій, для портової влади. Останні мають бути чітко визначені та диверсифіковані за окремими повноваженнями. Інакше це так і залишиться «завданням для стратегії», а не для влади. По-друге, не можна говорити, наприклад, про «удосконалення процедури оформлення вантажів» як таке. Потрібна конкретика, зокрема, намітити перспективні строки оформлення вантажів, кількість документів, інші чіткі параметри вдосконалення. Так само не можна говорити про «створення достатніх глибин» як таке, адже навряд чи доречно в усіх портах забезпечувати відповідні глибини. З аналогічної беззмістовності позбавляє будь-якої перспективи впровадження завдання Стратегії 2013–2038 на оновлення основних засобів портів без позначення на конкретні цифри, види об'єктів та джерела фінансування, в тому числі за рахунок частини прибутку підприємств галузі, що має залишатися у портах, а не нищівно вилучатися центром.

У стратегії майже нічого немає про підвищення конкурентного середовища у портовій галузі. Сьогодні морські порти подекуди недобросовісно конкурують із річковими портами, суб'єктами господарювання, що надають послуги у портах, нав'язують невигідні умови договорів експедиторам, вантажовласникам за договорами приєднання, користуючись недостатньої визначеністю цієї категорії

у законодавстві та відсутністю віднесення державних портів до природних монополій. Відсутня модель залучення найкращих менеджерів у портову галузь на конкурсній основі, а корупційна складова портової та митної діяльності відлякує будь-яких нових перспективних вантажовласників. Не менш проблемним є відсутність повноцінного звільнення від ПДВ послуг, що надаються у морських портах (відповідне торкнулося лише портових зборів та транзитних перевезень).

Саме шляхи вирішення цих та інших нагальних проблем мають бути визначені у стратегії розвитку морегосподарського комплексу.

По суті – єдиним позитивом від змісту Стратегії 2013–2038 є встановлення спеціалізації морських портів за основною номенклатурою вантажів, виходячи з кон'юнктури ринку, визначеної з урахуванням таких критеріїв: питома частка обробки вантажів; територіальна наближеність морського порту до сировинної бази та виробництва; обмеженість існуючої інфраструктури та наявність перспективних територій розвитку морського порту; оптимальність шляхів транспортування вантажів.

На підставі цього визначена спеціалізація портів: нафта та нафтопродукти – морські порти Одеса та Феодосія; хімічні вантажі наливом – морський порт Южний; вантажі металургійної промисловості (залізорудна сировина, вугілля, чорні метали) – морські порти Одеса, Маріуполь, Іллічівськ, Керч та Южний; зернові вантажі - морські порти Одеса, Іллічівськ, Миколаїв та Херсон; вантажі в контейнерах – морські порти Одеса та Іллічівськ. Пасажирські перевезення, забезпечення розвитку туристичного бізнесу, обслуговування круїзних лайнерів здійснюються морськими портами Одеса, Севастополь, Ялта.

Сьогодні унеможливлюється залучення у спеціалізацію портів Криму, що передбачає тимчасове їх виведення з цієї спеціалізації та відповідну переорієнтацію інших портів з урахуванням потреб економіки материкової частини України.

Але при цьому постає питання власне про послідовне забезпечення такої спеціалізації. Не можна припускати ситуацію, коли, наприклад, порти «Великої Одеси» жорстко конкурують один із одним за одні й ті самі вантажопотоки, що зменшує прибутковість галузі у порівнянні із іншими портами Причорномор'я поза будь-якого економічного сенсу. У цьому контексті Концепція мала б говорити про утворення об'єднань державних портових операторів за принципом регіоналізації або спеціалізації. Але форма такого об'єднання не може бути занадто директивною. Скоріше треба говорити про корпорацію, аніж про концерн. Інакше порти втрачатимуть стимул до підвищення якості роботи, а об'єднання накопичуватиме прибутки, залишаючи за державними підприємствами збитки, як це відбувається сьогодні у відносинах між Державним підприємством «Адміністрація морських торговельних портів» та державними портовими операторами (морськими портами).

Основним завданням стратегії розвитку морегосподарського комплексу має стати чіткий план розвитку галузі із визначенням не лише цілей, але й, передусім, засобів їх досягнення, доведених до рівня конкретних параметрів, ставок зборів, часу оброблення вантажів, часу митного оформлення та його вартості, необхідних ресурсів для переоснащення галузі, чіткого визначення об'єктів концесії, спільної діяльності з приватними інвесторами та виключених об'єктів приватного інвестування у галузі, що може бути ідентифікована та доведена до впровадження.

І найголовніше. Важливо вийти на параметри відповідальності чиновників та менеджерів портової галузі за поетапне виконання стратегії розвитку морегосподарського комплексу, що має бути закріплене у відповідних контрактах та договорах. Інакше хаотичне існування галузі продовжуватиметься без будь-яких перспектив на майбутнє

У цьому контексті вимагають обговорення проблеми положень Закону про морські порти, вирішення яких дозволить розвиватися

галузі на тривалий час. Зокрема, проблемою є закладена в його положеннях процедура реорганізації морських портів, яка здатна створити умови для зловживань і втрати державного майна. Відповідні акти тіньового роздержавлення красномовно описані в літературі[252].

Намагаючись певним чином виправити положення поточного закону, слід впровадити таку модель управління портовим господарством, в якій портовою владою виступають самостійні суб'єкти - адміністрації морських портів, які є державними підприємствами, установами або публічними акціонерними товариствами, а Адміністрація морських портів України - господарським об'єднанням або холдингом, або структурним підрозділом Міністерства інфраструктури, що здійснює координацію діяльності адміністрацій морських портів, визначає стратегію їх розвитку. Інакше реформування портової галузі виллється в створення умов для тіньової приватизації портового майна і втрату конкурентоспроможності відповідної галузі економіки.

Не можна централізувати управління галуззю і для використання портових зборів. Адже, по-перше, в законодавстві чітко прописано цільове їх використання. А по-друге, у відповідному законі не визначений правовий механізм підтримки окремих портів, що приведе до вимивання «обігових коштів» і позбавлення портів розвитку, стимулюючи суб'єктивізм і корупцію в цій сфері. Зокрема, в законі доречно визначити поняття і механізм підтримки малих портів, що дозволило б централізований стимулювати їх діяльність за рахунок частини портових зборів інших портів, не змінюючи їх цільове призначення. Для цього доречно використати досвід Литви по підтримці малих портів(ст. 23 Закони Латвії про порти).

Не випадково сьогодні у законопроекті № 5128 від 03.10.2014 запропоновано ст. 22 Закону «Про морські порти України» викласти у такій редакції:

«Стаття 22. Портові збори»

[252] Джумагельдиева, Г. Держвласність підривають тихою сапою / Г. Джумагельдиева // Закон і Бізнес від 27.10-2.11 2007 р. - №43. - С. 10.

Розпорядження причальним збором здійснюють філіали адміністрації морських портів України.

Інші види портових зборів (корабельний, якірний, канальний, маяковий, адміністративний та санітарний) розподіляються у такому співвідношенні:

30% - перераховується Адміністрації морських портів України для реалізації державних проектів у сфері морському транспорту;

60% - залишається в розпорядженні філіалу морського порту на проведення днопоглиблювальних робіт, будівництва і ремонту гідротехнічних споруд.

10% - перераховується у місцевий бюджет для фінансування інфраструктурних проектів».

У цьому випадку потрібно зробити певну корекцію з урахування економічної обгрунованості, про що йтиметься у підрозділі 3.5. цієї монографії.

Крім того, дискусійним є саме законодавче вирішення цього питання, враховуючи необхідність більш гнучкого регулювання, але власно постановка цього питання чітко вказує на проблему децентралізації зборів, яку необхідно вирішувати.

Дійсно, як правильно відзначається в літературі, розвиток морських портів не можна забезпечити без комплексного рішення проблем транспортної галузі, транзитної привабливості території України і підвищення конкурентоспроможності перевезень[253]. Але саме за подібними загальними фразами нерідко ховаються і лобісти, які намагаються створити умови для тіньової приватизації портового господарства.

На такі «лазівки» чітко вказує ряд положень Закону.

Зокрема, ч. 4 ст. 23 Закони фактично поширює його дія на стосунки, що склалися до прийняття, надаючи можливість придбавати право приватної власності на причали, побудовані за рахунок приватних інвестицій. Проте їх створення до вступу в силу

[253] Хомич, Л. Розвиток морських портів у контексті розширення транспортно- розподільчого та транзитного потенціалу України / Л. Хомич //[Електроний ресурс]. Режим доступу: http://old.niss.gov.ua/book/Odesfilya/st hom.htm.

Закону можливо було лише у рамках державно - приватного партнерства. Згідно ч. 3 ст. 7 Закону України «Про державно-приватне партнерство» право власності на об'єкти, добудовані, перебудовані, реконструйовані у рамках державно-приватного партнерства, такі, що належать державному партнерові. Наведені положення Закону фактично конкурують один з одним і можуть привести до судових спор, де, без сумніву, приватні «ділки» відстоять правомірність відчуження майна у свою користь, позбавивши майнові комплекси портів цілісності. Це, врешті-решт, не лише утворить умови для прикритого законом перетікання майна в приватну власність, але і не дозволить здійснити приватизацію морських терміналів як цілісних майнових комплексів. Будучи майново роздробленими, порти в результаті цього втратять свою цінність для потенційних великих інвесторів, здатних кардинально і системно змінити привабливість вітчизняних портів.

Подібна проблема виникає і з «дрібними» положеннями про створення публічних акціонерних товариств за рахунок майна портів - державних підприємств. Зокрема, ч. 3 ст. 25 Закону передбачається, що 100 відсотків акцій статутного капіталу публічних акціонерних товариств підлягають продажу на конкурентних началах. Зі змісту цієї норми виходить, що якщо приватизується 99 %, то це вже не є перешкодою для неконкурентного способу приватизації.

Чи в іншому випадку, встановлюючи принцип збереження в державній власності стратегічних об'єктів портової інфраструктури морського порту(п. 7 ст. 5), Закон фактично дозволяє їх приватизацію без виключень у випадках, коли такі об'єкти входять до складу єдиних майнових комплексів державних підприємств, утворених в процесі корпоратизації на базі цехів, виробництв, ділянок, інших підрозділів морських портів(ч. 2 ст. 25).

Або, наприклад, в ч. 5 ст. 25 Закону передбачається, що «у разі утворення публічного акціонерного товариства причали, що технологічно забезпечують повний цикл надання послуг, і земельні ділянки, на яких розташовані причали і єдиний майновий комплекс,

передаються в оренду такому товариству на строк до 49 років без проведення конкурсу». Але не конкретизовано те, який суб'єкт утворює публічне акціонерне товариство. Виходить, що будь-хто може створити публічне акціонерне товариство і цей факт формально призведе до виникнення права на отримання в оренду причалів і майнових комплексів без конкурсу!? Нонсенс, який може бути використаний, в корупційному порядку, для тіньової приватизації державного майна! Водночас, відповідне правило має бути передбачене для випадку, коли в статутний капітал публічного акціонерного товариства, утвореного державою, увійде майновий комплекс, що забезпечує єдиний цикл послуг з причалом. Саме це утворює зацікавленість у потенційних покупців приватизувати пакети акцій відповідних публічних акціонерних товариств, закладає основу для реалізації у рамках портових приватизаційних угод інвестиційних зобов'язань покупців і потрапляння коштів до Державного бюджету.

У ч. 2 ст. 26 Закону про морські порти передбачається, що «За згодою приватного інвестора та держави в особі Фонду державного майна України і центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, на базі єдиного майнового комплексу, створеного або такого, який перебуває у процесі створення, на підставі інвестиційного договору або договору про спільну діяльність, укладеного до набрання чинності цим Законом, може бути утворено господарське товариство в порядку, встановленому законодавством. Земельні ділянки, на яких розташовані єдиний майновий комплекс такого товариства та причали, що технологічно забезпечують завершений цикл надання послуг, можуть передаватися в оренду господарському товариству на строк до 49 років у порядку, встановленому законодавством».

Кабінет Міністрів України, по суті, визнав поспішність реформування портового господарства його приватизацією, дозволивши постановою №1055 від 15 жовтня 2012 р. «Деякі

питання надання в концесію об'єктів державної власності» передачу в концесію усіх 18 морських портів України. Причому, багато експертів називають саме концесію на сьогодні найкращою формою старту реформ в портовій сфері[254].

Закон отримав несхвальні відгуки вітчизняного бізнесу. Наприклад, в заяві ТОВ «Сільгосппідприємство «Нібулон» (Миколаїв), один з найбільших українських виробників і експортерів зернових і олійних культур небезпідставно відзначається, що цей Закон обмежує економічну конкуренцію в морській галузі, усупереч ст. 22 Конституції України істотно звужує об'єм існуючих прав приватного морського бізнесу і носить дискримінаційний характер для суб'єктів господарювання, які до набуття чинності законом законно побудували власні перевантажувальні потужності (термінали) поза існуючими державними морськими портами[255]. І дійсно, ухваленим законом передбачено, що за рішенням Кабінету Міністрів України існуючі окремо від державних морських портів об'єкти морського транспорту (перевантажувальні/морські термінали) увійдуть до складу морського порту і будуть його частинами, при цьому власники таких терміналів, усупереч чинним законам, будуть позбавлені права отримати в користування прилеглі до їх причалів ділянки акваторії для обслуговування причалів і інших гідротехнічних споруд, а також для виконання навантажувально-розвантажувальних робіт, обслуговування вантажів, суден і пасажирів, відмічено в заяві. По суті відповідно до закону власники втратили право самостійно визначати навігаційні габарити і умови експлуатації побудованих ними причалів, підхідних каналів і інших гідротехнічних споруд.

З погляду таких протиріч можна виправдати конституційне подання 55 народних депутатів про відповідність Конституції (конституційності) Закону «Про морські порти України», що

[254] Українські порти треба не приватизовувати, а віддавати в концесію, - експерти //[Електроний ресурс]. Режим доступу: http://podrobnosti.ua/economy/2012/08/20/853295.html

[255] Стаття "Нибулон" виступає проти закону про морські порти //[Електроний ресурс]. Режим доступу http://bin.ua/news/economics/aic/130332-nibulon-vystupaet-protiv-zakona-o-morskix-portax.html

поступило 25 червня 2012 р. до Конституційного Суду України. Хоча Конституційний Суд України і відмовив у відкритті провадження у справі на підставі пункту 3 статті 45 Закону України «Про Конституційний Суд України» – у зв'язку із непідвідомчістю Конституційному Суду України питань, поставлених в конституційному поданні[256] - треба вважати, що відповідні спроби означають істотний супротив громадськості загальним концептуальним засадам реформування галузі.

Крім того, ряд положень нового Закону в цілому негативно впливає на свободу здійснення господарської діяльності, що може негативно позначитися на рейтингу портів в контексті свободи ведення бізнесу. Зокрема, Міністерство інфраструктури повинне буде затвердити правила надання послуг в портах: по навантажувально-розвантажувальних роботах; по обслуговуванню суден; по наданню інших послуг, що зазвичай надаються в портах.

Як справедливо відзначається фахівцями, ця норма, що перекочувала у вітчизняний Закон з Федерального закону Російської Федерації про морські порти, піддається критиці в Росії і «створює додаткове регулювання там, де загальних цивільно-правових правил було раніше цілком достатньо»[257]

Таким чином, вже короткий огляд вказаних проблем по реформуванню портового господарства і планів його приватизації показує, що законодавче опосередкування реформ не може передувати виробленню стратегії розвитку морегосподарського комплексу, у тому числі має бути попереджене тіньове і несистемне роздержавлення портового майна. Якщо згадати негативний досвід, пов'язаний з розкраданням такий, колись потужної судноплавної компанії, як Чорноморське морське пароплавство, у кінці 90-х рр. XX ст., то можна припустити, що неприйняття таких заходів приведе

[256] На розгляді Конституційного суду України станом на 26 вересня 2012 року //[Електроний ресурс]. Режим доступу: http://www.ccu.gov.ua/uk/publish/article/187061.

[257] Кифак, А. Основні положення закону про морські порти / А. Кифак // Порти України. 2011 - № 9. // [Електроний ресурс]. Режимдоступу: portsukraine.com/node/2369.

до втрати Україною останнього шансу для розвитку як транзитної і морської держави.

3.3. Законодавче забезпечення державної підтримки розвитку морегосподарського комплексу

Інвестування в розвиток морських портів є одним з ключових компонентів стійкого розвитку транспортної системи. Порти розглядаються як центри регіонального економічного і соціального розвитку, їх ефективне функціонування відповідає інтересам держави і суспільства. Діяльність морських портів обумовлює мультиплікативний ефект на усю економіку. Він проявляється в тому, що приватні портові оператори, розвиваючи свою діяльність і отримуючи при цьому комерційну вигоду, одночасно підтримують зовнішньоекономічну торгівлю, підвищують рівень вантажообігу, дають стимул розвитку послуг, пов'язаних з торгівлею, забезпечують зайнятість населення, реалізують локальні соціальні проекти. Такий ефект мультиплікатора дозволяє говорити про необхідність державного інвестування в портову інфраструктуру[258], оскільки завдяки цьому ефекту досягається мета узгодження приватних і публічних інтересів як основного елементу правового господарського порядку.

Глобалізаційні економічні процеси, посилення конкуренції на ринку портових послуг, розвиток міжнародної торгівлі ставлять перед державами завдання реформування системи управління портами з необхідністю передачі господарських функцій приватному сектору, а повноважень по управлінню і контролю за портовою діяльністю – державі.

Зокрема, як відмічає Мартін Хорселинг, по всьому світу багато країн, на території яких розташовані порти, вже провели реформи в

[258] Module 3. Alternative Port Management Structures and Ownership Models //[Електронний ресурс]. - Режим доступу : http://www.ppiaf.org/sites/ppiaf.org/files/documents/toolkits/Portoolkit/Toolkit/module3/index.html

портовому секторі, наприклад, здійснили реструктуризацію системи управління і скасували державний контроль портів, а також впровадили державно-приватне партнерство[259].

Однією з найбільш гострих проблем функціонування морських портів в Україні є недостатнє фінансування розвитку їх інфраструктури, неефективна модель менеджменту, застаріла матеріально-технічна база, що не дозволяє національним портам бути досить конкурентоздатними на міжнародному рівні. Тому основним напрямом реформ, що проводяться, є пошук шляхів максимального притягнення інвестицій в порти.

Ухвалення Закону України «Про морські порти України»[260] є в цьому контексті відчутним кроком на шляху будівництва інвестиційної привабливої моделі функціонування морських портів.

Слід зазначити, що реформування портової галузі в Україні у цілому пішло шляхом ефективної моделі портового управління у світі - моделі «порт-власник», при якій термінали портів передаються в концесію або оренду приватним портовим операторам, які повністю відповідальні за їх функціонування і розвиток, а адміністрація портів зберігає за собою повноваження по управлінню портовою землею і стратегічною портовою інфраструктурою.

На сьогодні перед морськими портами України стоїть завдання максимального нарощування своїх потужностей і вантажообігу з метою підвищення ефективності господарської діяльності. Тому державна підтримка портового сектора почасти є необхідною. Проте надання такої підтримки повинне здійснюватися з урахуванням правил конкуренції, що відповідає не лише вимогам Закону «Про захист економічної конкуренції», але вимогам міжнародних організацій, правилам ЄС, а також практиці розвинених країн по взаємодії держави і суб'єктів господарювання.

---

[259] Хорселинг Мартин. Закон о портах: возможности и риски. / Мартин Хорселинг. – Порты Украины. – 2012. - № 6. – С. 18.

[260] Про морські псуй України: Закон України від 17.05.2012 р. // Голос України від 13.06.2012. - № 107.

Серед нормативних положень, що є правовою основою надання державної підтримки суб'єктам господарювання, у тому числі морським портам, виділяються норми Господарського кодексу України, а саме ст. 16, в якій закріплюються засоби державної підтримки суб'єктів господарювання. Ст. 12 ГК України регламентує питання засобів регулювання господарської діяльності, серед яких називаються дотації, податкові пільги. Закони України «Про інвестиційну діяльність»[261] від 18.01.1991 р., «Про режим іноземного інвестування»[262] від 15.05.2003 р. визначають базові принципи державного стимулювання інвестування в економіку України.

Безпосередньо на необхідність розвитку морських портів вказується і в Програмі розвитку інвестиційної і інноваційної діяльності в Україні[263] від 2 лютого 2011 р. В ній говориться про те, що напрямом підвищення інвестиційної привабливості економіки України є надання державної підтримки реалізації інвестиційних і інноваційних проектів, у тому числі з метою забезпечення високотехнологічного виробництва. Базовими галузями, в яких реалізуються інвестиційно-інноваційні проекти, є, у тому числі, будівництво і реконструкція морських портів.

При цьому державна підтримка надається у формі:

- державних гарантій для забезпечення повного або часткового виконання зобов'язань по позиках суб'єктів господарювання державного сектора економіки;
- прямого бюджетного фінансування і співфінансування;
- відшкодування процентних ставок за кредитами, отриманими суб'єктами господарювання в комерційних банках;
- часткової компенсації вартості виробництва продукції;
- кредитів за рахунок державного бюджету;
- субвенцій з державного бюджету місцевим бюджетам;

[261] Про інвестиційну діяльність: Закон України від 18.09.1991 р. // Відомості Верховної Заради України. - 1991. - N 47. - ст. 646.

[262] Про режим іноземного інвестування : Закон України від 15.05.2003 р. // Відомості Верховної Заради України. - 1996. - N 19. - ст. 80.

[263] Програма розвитку інвестиційної та інноваційної діяльності в Україні: Затв. Постановою Кабінету Міністрів України від 2 лютий 2011 року № 389 // Офіційний вісник України від 22.04.2011. - 2011 р. - № 28 - ст. 1173.

- кредитів (позик) і грантів міжнародних фінансових організацій, залучених державою або під державні гарантії;

- податкових, митних і валютних преференцій.

Крім того, в Програмі вказується, що фінансування Програми здійснюється за рахунок бюджетних коштів, власних засобів підприємств, інвестицій, засобів міжнародних фінансових організацій. Наприклад, для морського сектора це можуть бути кошти Міжнародного банку реконструкції і розвитку. Державна підтримка реалізації інвестиційних і інноваційних проектів надається в межах, визначених законом про Державний бюджет на відповідний рік.

Також проблемі державної регуляторного впилву на економіку в контекст інтеграційних процесів посвячена Державна програма розвитку внутрішнього виробництва[264], затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 12 вересня 2011 р. № 1130. У Програмі вказується на проблему нерозвиненості внутрішнього ринку, акцентується увага на необхідності узгодження економічної політики з інтеграційними процесами. Зокрема підкреслюється, що Україна повинна визначити і постійно уточнювати свою перспективу, місце і роль в інтеграційних процесах по відношенню до США, ЄС, Росії, інших держав і міжнародних організацій.

Відповідно до Постанови КМУ від 5 квітня 2012 р. «Про затвердження Прогнозу Державного бюджету України на 2013 і 2014 роки»[265] пріоритетами розвитку дорожньо-транспортної інфраструктури в прогнозованому періоді є поліпшення існуючих і будівництво нових об'єктів для потреб економічного розвитку і підвищення рівня життя громадян. В зв'язку з цим планується збільшити пропускну спроможність морських портів на 50 %.

Державною програмою розвитку внутрішнього виробництва на центральні органи виконавчої влади покладається завдання сприяти

[264] Про затвердження Державної програми розвитку внутрішнього виробництва: Постанова Кабінету Міністрів України від 12.09.2011 р. № 1130 // Офіційний вісник України. - 2011. - № 86. - ст. 9.

[265] Про схвалення Прогнозу Державного бюджету України на 2013 і 2014 роки : Постанова Кабінету Міністрів України від 5 квітня 2012 року № 318 // Офіційний вісник України від 28.04.2012. - 2012. - № 31. - ст. 1143.

розвитку пріоритетних галузей економіки, серед яких вказується розвиток транспортної інфраструктури морських торгових портів.

Не менш амбітні плани закладені у Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року, ухвалену розпорядженням КМУ від 11 липня 2013 р. № 548-р[266]:

– підвищити імідж України як морської держави та конкурентоспроможність портової галузі;

– удосконалити систему державного управління портовою галуззю, впровадити дієвий механізм залучення приватних інвестицій для розвитку портової галузі;

– забезпечити щороку переробку 210 млн. тонн вантажів;

залучити приватні інвестиції в обсязі 26 млрд. гривень для розвитку об'єктів портової інфраструктури;

– створити потужності для переробки у морських портах не менш як 250 млн. тонн вантажів на рік і забезпечити ефективний розвиток об'єктів портової інфраструктури;

– провадити морськими портами інноваційну діяльність шляхом застосування новітніх технологій, здійснення заходів з ресурсозбереження, зменшити негативний вплив на навколишнє природне середовище;

– підвищити до 75-80 відсотків ефективність використання перевантажувальних комплексів морських портів;

– впровадити стимулюючі тарифи на послуги, що надаються в морських портах;

– забезпечити щороку надходження до державного бюджету в обсязі 1540 млн. гривень від надання морськими портами послуг;

– створити додатково 15 тис. робочих місць;

– підвищити рівень заробітної плати спеціалістів портової галузі;

– забезпечити безперервний процес професійного навчання спеціалістів портової галузі.

[266] Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 р. № 548-р // Офіційний вісник України офіційне видання від 20.08.2013 2013 р., № 61, стор. 45, ст. 2194

При цьому зазначена Стратегія на 2013-2038 роки встановлює, що фінансове забезпечення реалізації Стратегії здійснюється за рахунок коштів державного підприємства "Адміністрація морських портів України", суб'єктів господарювання незалежно від форми власності, цільових кредитів банків, міжнародної технічної допомоги, інвестиційних коштів, власних коштів залізниць і підприємств залізничного транспорту, інших джерел, не заборонених законодавством. Фінансування робіт з модернізації, ремонту, реконструкції та будівництва гідротехнічних споруд, інших об'єктів портової інфраструктури загального користування може здійснюватися за рахунок коштів державного бюджету.

У ч. 2 ст. 16 Закону України «Про морські порти України» передбачається, що фінансування певних напрямів діяльності, у тому числі модернізації, ремонту, реконструкції і будівництва гідротехнічних споруд, інших об'єктів портової інфраструктури, може здійснюватися за рахунок коштів Державного бюджету України.

Усе вищевикладене дозволяє зробити висновок про нормативно-правову зумовленість державної підтримки та державного фінансування розвитку портів. Водночас таке стимулювання повинне відповідати міжнародним зобов'язанням України і правилам міжнародної конкуренції. Тим паче, що у рамках процесів інтернаціоналізації торгівлі необхідно враховувати особливу увагу, яку Європейський Союз (далі - ЄС) приділяє питанню, пов'язаному із забезпеченням конкуренції між морськими портами, розташованими в Чорному і Середземному морі, у тому числі портами тих країн, які не входять в ЄС, проте співпрацюють з портами міжнародної організації і є членами світової організації торгівлі[267].

Тому рекомендації і досвід країн Європейського Союзу, що накопичений з питань стимулювання розвитку морських портів, є надзвичайно корисним для України, де реформи портового сектора тільки починаються.

[267] State aid tie u sea ports: Study //[Електронний ресурс]. Режим доступу : http://www.europarl.europa.eu/committees/en/tran/studiesdownload.html?languageDocument=EN&file=66171

На порядок надання підтримки морським портам в країнах ЄС поширюються загальні правила ЄС про державну допомогу, які знайшли своє основне відображення в ст. 107 Договорів про функціонування ЄС. Ці правила покликані, в першу чергу, не допустити обмеження або спотворення конкуренції шляхом надання державної допомоги і основані на загальному правилі заборони надання прямої державної допомоги.

Так, відповідно до ст. 107 Договорів про функціонування Європейського Союзу[268] допомогу, яку у будь-якій формі надає держава-член або яку надано за рахунок державних ресурсів, яка спотворює або погрожує спотворити конкуренцію, надаючи переваги певним суб'єктам господарювання або виробництву певних товарів, є несумісною з внутрішнім ринком в тій мірі, в якій вона впливає на торгівлю між державами-членами.

Проте є категорії допомоги, які є сумісними з внутрішнім ринком. Так, відповідно до ч. 2 ст. 107 Договорів про функціонування Європейського Союзу сумісною з внутрішнім ринком є допомога соціального характеру, яка надана окремим споживачам, за умови, що вона надається без дискримінації на підставі походження певних товарів; допомога для ліквідації наслідків стихійного лиха або надзвичайних ситуацій; допомога, надана економіці певних регіонів ФРН, на які вплинуло розділення Німеччини, в тій мірі, в якій така допомога потрібна для компенсації економічних витрат, заподіяних таким розділенням.

Відповідно до ч. 3 ст. 107 Договорів про функціонування Європейського Союзу, сумісною з внутрішнім ринком можна вважати: допомога, яка сприяє економічному розвитку регіонів з надзвичайно низьким рівнем життя або високим рівнем безробіття; допомога, яка сприяє здійсненню важливого проекту загального європейського інтересу або усуває істотну шкоду функціонуванню

[268] Consolidated versions of the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union // Електронний ресурс]. Режим доступу : http://eur-lex.europa.eu/ JOHtml.do?uri= OJ:C:2010:083: SOM:EN:HTML

економіці держав-членів; допомога, яка сприяє розвитку певних видів економічної діяльності або певних сфер економіки, якщо така допомога не впливає негативно на умови торгівлі в тій мірі, яка не суперечить загальному інтересу; допомога, яка сприяє культурному розвитку і збереженню культурної спадщини, якщо така допомога не впливає на умови торгівлі і конкуренцію в Союзі в тій мірі, яка не суперечить загальному інтересу; інші категорії допомоги, які можуть бути визначені рішенням Ради за пропозицією Комісії.

Отже, можна зробити висновок, що в ЄС діє імперативний принцип регулювання - забороненою є будь-яка допомога, окрім тієї, яка дозволена або може бути дозволена Європейською Комісією, наприклад, якщо надається допомога на розвиток проекту, що має загальноєвропейський інтерес. Також у рамках ЄС встановлюються види допомоги, надання яких не вимагає відповідного дозволу (висновку) Комісії. Це допомога на боротьбу зі зміною клімату і захистом природного довкілля; на наукові дослідження, розвиток і інновації; на розвиток регіонів; малим і середнім підприємствам; для збільшення зайнятості; на навчання персоналу; для підтримки ризикового (венчурного) капіталу[269].

Державне фінансування розвитку інфраструктури морських портів – як основної інфраструктури, так і інфраструктури окремих терміналів – дуже поширено в ЄС останні десять років і в цілому не кваліфікується як заборонена державна допомога. Для підтримки конкурентоспроможності морських портів потрібні значні інвестиції в їх інфраструктуру, не дивлячись на те, що відбувається поступове залучення приватних інвесторів до розвитку портового сектора зі зменшенням долі держави в цьому процесі. Крім того, державна підтримка часто має неадресний характер і розглядається як така, що відповідає «суспільному інтересу», тому є допустимою.

Такий висновок підтверджується аналізом матеріалів судової практики. Більше 10 справ, пов'язаних з державною підтримкою

[269] Vademecum Community law on State aid //[Електронний ресурс]. Режим доступу : http://ec.europa.eu/competition/state aid/studies reports/studies reports.cfm

морських портів, розглянуті Європейською Комісією і в усіх випадках державна допомога була визнана допустимою[270].

Наприклад, Європейська Комісія розглядала питання, пов'язане з наданням державної фінансової допомоги на розвиток інфраструктури морського порту Пірей (Греція)[271].

Причиною державної фінансової допомоги виступала необхідність розширення контейнерного терміналу Пірей 1 порту Пірей, що допоможе збільшити виробничі потужності порту до 1.1 млн TEU. У справі вказувалося, що коли термінал оперуватиме на 80 % своїй потужності доходи від нього досягнуть 75 млн євро.

Відповідно до матеріалів справи загальна вартість розширення контейнерного терміналу складає 71 млн євро, з яких розмір державної допомоги - 35 млн євро (що складає 49 % витрат).

Європейська Комісія, розглядаючи питання про допустимість такої державної допомоги, дійшла висновку, що фінансові вливання, що надаються владі порту Пірей для фінансування будівництва терміналу Пірей 1 не можуть бути кваліфіковані як послуги загального економічного інтересу відповідно до ч. 2 ст. 107 Договорів про функціонування ЄС. Водночас Комісія погодилася, що така державна допомога є сумісній з правилами конкуренції на підставі ч. 3 ст. 107 вказаного Договору. Відповідно до позиції грецької влади будівництво Пірей 1 не здійснить негативного впливу на конкуренцію між портами Середземного моря. Причиною такого висновку є те, що єдиним портом в цій місцевості, який конкурує з портом Пірей, є порт Стамбул, який не відноситься до портів Європейського Союзу. Комісія також підкреслила той факт, що морські порти мають величезне значення для економічного розвитку ЄС (враховуючи те, що порти поставляють продукцію для громадян і промисловості), і морський транспорт (39% внутрішнього транспортування товарів) є необхідним елементом економічного

[270] State aid tie u sea ports: Study //[Електронний ресурс]. Режим доступу : http://www.europarl.europa.eu/committees/en/tran/studiesdownload.html?languageDocument=EN&file=66171

[271] Commission decision of 18.12.2009 on state aid C 21/09(ex N 105/2008, N 168/2008 and N 169/2008) - Greece Public financing of infrastructure and equipment at the Port of Piraeus //[Електронний ресурс]. Режим доступу: http://ec.europa.eu/competition/state aid/cases/232316/232316 1095628 35 1.pdf

розвитку і виступає цінною альтернативою автомобільному транспорту. З цих причин розширення Пірей 1 принесе велику користь суспільному інтересу.

Таким чином, Комісія дійшла висновку, що розширення терміналу Пірей 1 відповідає суспільному інтересу ЄС, і тому фінансова допомога є сумісною відповідно до ч. 3 ст. 107 Договорів про функціонування ЄС.

Проводячи аналогію з українським законодавством, слід зазначити, що нормативні акти України, у тому числі ГК України, також оперують категорією «суспільного інтересу». Наприклад, в ч. 5 ст. 11, ч. 2 ст. 31, ч. 3 ст. 18 ГК України говориться про суспільний інтерес. Тісний зв'язок суспільних і публічних інтересів відмічає Ю.О. Тихомиров. Категорію публічних інтересів учений визначає таким чином: «суспільні інтереси, без задоволення яких неможливо, з одного боку, реалізувати приватні інтереси, а з іншої - забезпечити цілісність, стійкість і нормальний розвиток організацій, держави, націй, соціальних прошарків, нарешті, суспільства в цілому»[272]. Особливістю публічного інтересу, а значить і суспільного, є необхідність його державної підтримки і правового захисту. Можна з упевненістю говорити про те, що розвиток морських портів в Україні відповідає завданню забезпечення суспільного інтересу. Такий висновок підтверджується Транспортною стратегією України на період до 2020 р., в якій вказується, що транспорт (у тому числі морський) є однією з базових галузей економіки, ефективне функціонування якої є необхідною умовою для забезпечення обороноздатності, захисту економічних інтересів держави, підвищення рівня життя населення[273].

Порядок надання державної допомоги в країнах-членах ЄС і відповідальність за фінансування портової інфраструктури

[272] Тихомиров, Ю. А. Публичное право: Учебник для юрид. факультетов и вузов. / Ю А. Тихомиров. – М. : БЕК, 1995. – С. 54.

[273] Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2020 р. № 2174-р // Офіційний вісник України від 10.12.2010. - 2010 р. - № 92. - том 2. - ст. 3280.

розподіляється між державою і приватними інвесторами залежно від діючої моделі портового управління.

У цьому контексті слід враховувати особливості згаданих раніше в цій монографії моделей приватних, державних, портів-інструментів і портів-власників.

Характеризуючи приватні порти, слід відразу відмітити, що така модель портового управління є виключенням. Приватні порти – це повністю приватизовані порти і усі функції по управлінню і інвестуванню в них здійснюються приватними суб'єктами. Держава реалізує тільки основні функції регуляторного і контрольного характеру. У таких портах територія порту знаходиться в приватній власності (на відміну від ситуації в інших моделях управління портами). У приватних портах державна допомога не надається, оскільки приватні компанії повністю відповідальні за внутрішній розвиток порту.

Певний ризик в такій моделі організації портів полягає в тому, що портова земля може бути продана для здійснення функцій не пов'язаних з портовою діяльністю або морським транспортом. Саме тому, портові землі передаються в приватну власність тільки за умови, що земля і уся портова інфраструктура, яка на ній розташована, використовуватиметься для портових потреб. Найбільш яскравим прикладом приватних портів, що функціонують на основі саморегулювання, є порти Великобританії. Державна підтримка у сфері приватних портів дуже обмежена у зв'язку із складністю контролю за ефективністю її використання.

Якщо говорити про модель державних портів, то увесь спектр портових послуг, необхідних для функціонування портової системи, надаються безпосередньо портом. Порти володіють портовою інфраструктурою, є власниками усіх наявних портових активів, управляють і контролюють усі навантажувально-розвантажувальні роботи. Деякі допоміжні послуги в портах можуть здійснюватися приватними компаніями. Державні порти часто контролюються

Міністерством транспорту і Начальником порту, який є державним службовцем і підзвітний відповідному Міністерству.

У деяких державних портах діяльність по обробці вантажів здійснюється державними спеціалізованими підприємствами, які підконтрольні і підзвітні галузевому міністерству. Основною проблемою функціонування такої моделі портів є недофінансованість портової інфраструктури, що не дозволяє портам бути досить конкурентоспроможними. Також виникає проблема конфлікту інтересів підприємств, який обробляють вантажі в порту і самим портом, який також здійснює діяльність по обробці вантажів, що свідчить про необхідність розділення адміністративних і господарських функцій в портах.

Державні порти, як правило, розглядаються як менш ефективні. Тому, кількість державних портів в Європі обмежена. У світі такі порти зустрічаються переважно в країнах, що розвиваються.

Хоча тут державна підтримка можливо в повному об'ємі, проте вона у більшості випадку може виявитися неефективною зважаючи на слабку зацікавленість державних підприємств підвищувати результативність своєї роботи за рахунок заходів, прийнятих у бізнес-середовищі.

Модель «порт-інструмент» в цілому схожа на модель державних портів, проте відрізняється наявністю приватних портових операторів, які займаються обробкою вантажів, хоча власником майна і устаткування терміналів є безпосередньо сам порт. У моделі порт-інструмент завданням порту є підтримка і інвестування в розвиток портової інфраструктури, включаючи крани і іншу перевантажувальну техніку.

Така модель управління портовою інфраструктурою призводить до неефективного використання портових потужностей. Адже, тоді як порти є власниками усього портового вантажопідйомного устаткування, приватна фірма зазвичай підписує контракт на здійснення навантажувально-розвантажувальних робіт з власниками судна або вантажу. Проте, зважаючи на відсутність власної техніки і

устаткування, такі фірми не можуть самостійно проконтролювати увесь процес навантаження і розвантаження. Для того, щоб попередити конфлікти між фірмами, порти дозволяють їм використати їх власне вантажопідйомне устаткування, що, по суті, суперечить самій концепції порту-інструменту. Якщо говорити про термінали, то в порту-інструменті, як і в державному порту, портова влада фінансує їх будівництво і зміст. Таке фінансування може здійснюватися як при участі міжнародний фінансових організацій, так і без їх участі.

Зазвичай вважається, що порт-інструмент є перехідною моделлю між державним портом і портом-власником.

До вступу в силу Закону України «Про морські порти України» від 17.05.2012 р. в Україні законодавством була визначена модель державного порту, оскільки порти були наділені статусом державних комерційних підприємств з окремими елементами моделі «порт-інструмент» – наявністю портових операторів. Ухвалення Закону покликане сприяти переходу до прогресивнішої і поширенішої у світі моделі управління портом – «порт-власник».

Порт-власник характеризується змішенням ознак державного і приватного портів. Відповідно до цієї моделі, порт є власником базовою інфраструктурою морського порту і одночасно реалізує функції регулюючого органу. Водночас, приватні компанії надають послуги із здійснення портових операцій (особливо вантажно-розвантажувальних робіт). Ключовим завданням порту є управління нерухомим майном на території порту. Таке управління включає: володіння, господарське використання і довгостроковий розвиток портових земель, підтримка базової портової інфраструктури, такої як фарватери, причали, під'їзні залізничні колії, шляхи і тунелі. При цьому термінали орендуються приватним портовим операторам. Найбільш поширена форма оренди – договір концесії, по якому приватному операторові надається право довгострокової оренди в обмін на концесійні платежі, які зазвичай залежать від розміру об'єкту, що передається в концесію, а також від розміру інвестицій,

необхідних для створення, реконструкції і розширення орендованого об'єкту (наприклад, на меліорацію земель і будівництво причальної стінки).

Найбільшою перевагою такої моделі побудови взаємовідносин між портом і стивідорними компаніями є те, що приватні портові оператори розвивають і підтримують свою власну інфраструктуру. Вони закуповують і встановлюють своє власне устаткування на території терміналів (наприклад, портальні крани і конвеєрні стрічки), яке потрібне для здійснення їх функцій.

На сьогодні, порт-власник найбільш поширена модель порту у великих і середніх портах. Яскравий приклад порту–власника в Європі – порти Антверпена і Роттердама і в країнах, які не являються членами ЕС, – це Порти Нью-Йорка і Сінгапуру.

Базова (стратегічна) портова інфраструктура порту-власника зазвичай фінансується державою і самим портом, тоді як будівництво нових будівель, споруд, купівля, ремонт, модернізація устаткування - фінансується приватними портовими операторами. У таких портах державна допомога може надаватися.

Для ефективного надання державної підтримки на розвиток інфраструктури порту в моделі порт-власник важливим є чіткий розподіл базової інфраструктури порту і інфраструктури окремих терміналів, що дозволить розмежувати обов'язки по інвестуванню у відповідні об'єкти між портом і приватними портовими операторами.

Чітке закріплення в законодавстві, у тому числі в Законі України «Про морські порти України» і Стратегії розвитку морських портів обов'язків по інвестуванню у відповідні об'єкти є необхідністю. У п. 1 ч. 1 ст. 15 Закону України «Про морські порти України» міститься вказівка на обов'язок Адміністрації морських портів по модернізації, ремонту, реконструкції гідротехнічних споруд, інших об'єктів портової інфраструктури, розташованих в межах території і акваторії морського порту. Для більшої ефективності цього положення вважається доцільним вказати також те, в яку інфраструктуру повинен вносити інвестиції приватний оператор, особливо якщо

приватний оператор використовує для своєї діяльності стратегічні об'єкти портової інфраструктури.

Також залишається відкритим питання фінансування інфраструктури, необхідної для функціонування портів, але яка знаходиться за межами порту (наприклад, під'їзних колій). Безперечним є факт, що розвинена система логістичних зв'язків між портом і іншим транспортом є ключовою умовою належного функціонування морських портів. Такий висновок знаходить відображення, зокрема, в Стратегії економічного і соціального розвитку Одеської області до 2020 р., в якій вказується, що одним з внутрішніх чинників, який ускладнює розвиток конкурентних переваг регіону являється низький рівень розвитку залізничної інфраструктури в портах і на підходах до них[274].

Показовим в цьому плані є Указ «Про морські порти» Бельгії, прийнятий в 1999 р.[275]. Так, ст. 29 Указу закріплює відповідальність Фламандського регіону за будівництво, технічне обслуговування і експлуатацію морських шляхів доступу, морських шлюзів, основної інфраструктури за межами порту. Фінансування морських шлюзів і основної інфраструктури усередині порту - завдання порту, проте порт може звернутися по допомогу у фінансуванні до Фламандського регіону. Ст. 31 закріплює правило, згідно з яким підтримка місць для швартування суден є завданням порту, але порти мають право отримати частину фінансування від регіональної влади Фландрії.

Для більшої ефективності інвестування в портову інфраструктуру подібний розподіл обов'язків по інвестуванню необхідно закріпити і в Законі України «Про морські порти України».

Виходячи з практики функціонування моделі «порт-власник» в портах Європи, можна зробити висновок про необхідність

[274] Стратегія економічного і соціального розвитку Одеської області до 2020 року: Затверджена Рішенням Одеської обласної заради від 28 жовтня 2011 року № 272 - VI //[Електронний ресурс]. Режим доступу : http://oda.odessa.gov.ua/index.php?option=com content&view=article&id=168&Itemid=55&lang=uk

[275] State aid to EU sea ports: Study //[Електронний ресурс]. Режим доступу : http://www.europarl.europa.eu/committees/en/tran/studiesdownload.html?languageDocument=EN&file=66171.

державного стимулювання діяльності портів. Таке стимулювання може здійснюватися різними засобами:

- шляхом державного фінансування розвитку портової інфраструктури;
- шляхом фінансування соціально-значимих проектів в порту(зокрема, по захисту довкілля);
- наданням інноваційних субсидій, податкових пільг;
- шляхом реалізації гнучкої політики встановлення портових зборів;
- шляхом удосконалення механізмів державно-приватного партнерства і так далі

Як вже було відмічено, найбільш поширеною і прийнятною формою співпраці порту і приватних портових операторів є договір концесії як одна з форм державно-приватного партнерства відповідно до ст. 5 Закону України «Про державно-приватне партнерство»[276]. Такі великі інвестори, як Royal Caribbean, APM Terminals, здійснюють свою діяльність на підставі саме концесійних угод[277].

Враховуючи той факт, що договір концесії укладається строком до 50 років, певною гарантією для інвестора є можливість продовження договору концесії з концесіонером відповідно до п. 4 ч. 1 ст. 18 Закону України «Про концесії». При цьому, зважаючи на специфіку побудови договірних стосунків між приватними операторами і морськими портами, в особі адміністрації морських портів, виникає потреба в прийнятті спеціального законодавчого акту «Про концесії на будівництво і експлуатацію об'єктів інфраструктури морських портів» або включення відповідної спеціальної глави у базовий Закон «Про концесії». При цьому в спеціальному Законі необхідно чіткіше закріпити порядок укладення і умови договору концесії в морських портах. Наприклад, гарантією

[276] Про державно-приватне партнерство: Закон України від 01.07.2010 р. // Відомості Верховної Заради України. - 2010. - N 40. - ст. 524.
[277] Ницевич А., Мельников Н. Закон про порти: дорогу осилить той, що йде. / А. Ницевич, Н. Мельников // Порти України. - 2012. - № 6. - С. 26.

стабільності функціонування портового оператора може виступити правило, згідно з яким портовий оператор, що успішно працює в порту і бере на себе зобов'язання по подальшому інвестуванню в портову галузь, має право на продовження договору концесії на тих саме умовах, на яких договір укладався.

Крім того, у відповідному в договорі доречно закріпити норму про обов'язок концесієдавця надати земельну ділянку в готовому для будівництва стані, що буде є істотним стимулом для потенційних інвесторів.

Також відчутним засобом підтримки може виступити залежність рівня концесійних платежів від рівня завантаженості портового оператора і рівня його доходів, що повинно бути відбито в договорі концесії. Така практика досить поширена в європейських портах[278].

Ефективним напрямом підтримки морських портів є спрощення митних процедур в портах і гнучка система встановлення портових зборів. Так, експерти ЄС підкреслюють доцільність спрощення митних процедур при транспортуванні вантажів морським транспортом[279]. Можливість зміни ставки портового збору залежно від економічної ситуації закріплена, наприклад, в новому законодавчому акті Іспанії № 33/2010, прийнятому в 2010 році[280]. Такі заходи можуть стати досить ефективними в Україні. Особливо враховуючи той факт, що в Україні діє один з самих високих тарифів в середземноморсько-чорноморському регіоні на перевалку контейнерів, і одні з самих витратних портових зборів[281].

Як підкреслює Сім Калласс, віце-президент Європейської Комісії, відповідальний за транспортну галузь, спрощення адміністративних процедур на морському транспорті є важливим

[278] Module 5. Financial implications of port reform [Електронний ресурс]. - Режим доступу : http://www.ppiaf.org/sites/ppiaf.org/files/documents/toolkits/Portoolkit/Toolkit/module5/risk.html.

[279] Dirk Sterckx Reporting formalities for ships arriving in or departing from ports(debate) //[Електронний ресурс]. Режим доступу : http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+CRE+20100705+ITEM-017+DOC+XML+V0//EN&language=EN&query=INTERV&detail=1-086

[280] The Spanish Act no. 33/2010 of 5 August 2010 //[Електронний ресурс]. Режим доступу : http://www.portius.org/PortLawLog2010-09.htm.

[281] Кузьменко Андрій. Без перспектив зростання. / Андрій Кузьменко // Порти України. - 2012. - № 6. - С. 33.

кроком не лише тому, що це понизить вартість послуг морського транспорту, який використовується для доставки майже 40 % усього вантажу в ЄС, але і з тієї причини, що морський транспорт найбільш чистий і безпечний вид транспорту.[282]

Важливим завданням, що вимагають значних інвестицій, являється необхідність захисту природного довкілля від негативних наслідків функціонування морських портів. Зокрема, одним з основних принципів Транспортної стратегії України на 2020 р. є забезпечення екологічної безпеки, обов'язкового дотримання екологічних стандартів і нормативів під час здійснення діяльності у галузі транспорту. Тому будь-яка державна підтримка, яка надається з цією метою, є допустимою і не розглядається як так, що спотворює конкуренцію на ринку. У здійсненні такого державного стимулювання можна побачити прояви соціальної орієнтації ринку, в досягненні якої провідне місце відводиться державі[283].

Екологічно чисті підприємства давно функціонують в ЄС. Влада порту і приватні портові оператори повинні об'єднувати зусилля у пошуках шляхів мінімізації негативного впливу портової діяльності на довкілля. Приватним компаніям почасти потрібна підтримка з боку держави на впровадження екологічно чистих технологій, оскільки витрати на такі технології можуть перевищувати доходи від діяльності самих стивідорних компаній. Тому відчутним засобом державної підтримки може стати програма відшкодування витрат суб'єктів господарської діяльності в портах, які здійснюють заходи по захисту довкілля, зниженню рівня шуму в портах. Крім того, «екологізація» портової діяльності повинна стати пріоритетним напрямом вкладення державних інвестицій при функціонуванні суб'єктів господарювання державної форми власності.

Інноваційні технології, послуги і процеси грають величезну роль для пом'якшення екологічних наслідків від економічної діяльності в

---

[282] Annual report 2010-2011 //[Електронний ресурс]. Режим доступу : http://www.espo.be/images/stories/Publications/annual reports/annualreport2011.pdf.

[283] Вінник О.М. Публічні та приватні інтереси в господарських товариствах: проблеми правового забезпечення. Монографія. / О. М. Вінник. - К.: Атіка, 2003. - С. 39.

портах. Тому раціональне використання простору, портової інфраструктури, оптимізація перевалки і процесів зберігання вантажів, створення сприятливих умов для життя і роботи в припортовій території є першочерговими завданнями. Такі кроки повинні прийматися у взаємодії бізнесу і держави. Уряд і портова влада можуть сприяти цьому, надаючи інноваційні субсидії, шляхом проведення навчальних семінарів, впроваджуючи такі технології на свої термінали. Саме у такій підтримці з боку держави і проявляється соціальна функція держави. І така державна допомога відповідає вимогам досягнення господарського порядку, задекларованого у ст. 5 ГК України.

У контексті розгляду питань, пов'язаних з державною підтримкою екологічно чистої діяльності в порту і аналізу в цілому портової галузі слід також звернути увагу на вимоги до морських суден відповідно до загальної спрямованості європейських країн на захист довкілля. На сьогодні відповідно до Директиви Ради 1999/32/ЄС від 26 квітня 1999 р. про скорочення змісту сірки в деяких видах рідкого палива і зміні Директиви 93/12/ЄЕС[284] закріплюється максимально допустимий рівень сірки в паливі для морських суден, який повинен зменшитися з 4,5% до рівня в 0,5 % до 1 січня 2020 р. Це означає, що і вітчизняні судна повинні відповідати таким вимогам, інакше обмежується можливість національних суден, які не відповідають таким вимогам, заходу в порти ЄС. Саме тому на ці питання також необхідно звертати увагу, визначаючи основні напрями вкладення інвестицій в морську галузь, у тому числі в галузь суднобудування, і приймаючи спеціальні нормативні акти.

На жаль, в прийнятому 6 вересня 2012 р. Законі України «Про проведення економічного експерименту відносно державної підтримки суднобудівельної промисловості»[285] подібні завдання в розвитку суднобудування не передбачені. Хоча вказаний законодавчий акт

[284] Council Directive 1999/32/EC of 26 April 1999 relating to a reduction in the sulphur content of certain liquid fuels and amending Directive 93/12/EEC // OJ L 121. - 11.5.1999. - p. 13-18 .
[285] Про проведення економічного експерименту щодо державної підтримки суднобудівної промисловості : Закон України від 06.09.2012 // Голос України від 06.10.2012. - № 188.

передбачає досить ефективні засоби державного стимулювання суднобудування, які, у разі їх реалізації, можуть дати значний імпульс розвитку цієї галузі промисловості. Але окремі положення вказаного Закону можуть суперечити міжнародним зобов'язанням України. А саме, йдеться про положення ст. 4 Закону про списання заборгованості підприємствам суднобудівельної промисловості. Оскільки, згідно ст. 6 Угод світової організації торгівлі про субсидії і компенсаційні заходи від 15 квітня 1994 р.[286] пряме списання державної заборгованості суб'єктів господарювання або надання засобів для покриття заборгованості забороняється. Це свідчить про те, що розробляючи шляхи підтримки морської галузі, необхідно враховувати міжнародні зобов'язання, які узяла на себе Україна, у тому числі при вступі до СОТ. Причому важливо розуміти, що такі зобов'язання основані на економічній суті цих стосунків – державне субсидування підриває основи економічної конкуренції і зацікавленість підприємств в підвищенні ефективності своєї діяльності.

Особливу важливість у рамках розгляду питань державної підтримки розвитку господарюючих суб'єктів в портовій сфері відіграє проблема, пов'язана з джерелами компенсації приватним портовим операторам засобів, які вони інвестують в об'єкти портової інфраструктури державної форми власності. У ч. 3 ст. 27 Закону України «Про морські порти України» вказано, що джерелами компенсації інвестицій в стратегічні об'єкти портової інфраструктури можуть бути портові збори, які стягуються адміністрацією морських портів України, і інші джерела, не заборонені законодавством. У зв'язку з цим, доцільно в Законі України «Про морські порти України» серед джерел компенсації також передбачити можливість звільнення приватних портових операторів, які інвестували в стратегічні об'єкти портової інфраструктури, від сплати частини портових зборів на суму вкладених інвестицій. Також джерелами компенсації може виступати зменшення розміру концесійних платежів, які виплачує портовий оператор за користування об'єктом концесії в порту, податкові пільги

[286] Догода про субсидії і компенсаційні заходь від 15.04.1994 р. // Офіційний вісник України. - 2010. - № 84. - Ст. 2989.

суб'єктам господарювання, що інвестували в стратегічні об'єкти портової інфраструктури. Джерела і порядок компенсації інвестицій мають бути чітко закріплені в інвестиційній угоді між портовим оператором і адміністрацією морських портів України.

Важливим напрямом підтримки суб'єктів господарювання в морських портах є інформаційна підтримка. Створення в кожному порту спеціалізованої системи інформаційного обслуговування порту, шляхом впровадження практики «єдиного вікна» може значно спростити і прискорити різні процеси в порту. Заходи в цьому напрямі вже проводяться, зокрема вказується на створення «єдиного інформаційного співтовариства порту». Ця електронна інформаційна система дозволить об'єднати в єдине ціле системи порту і контролюючих служб, спростити порядок оформлення документів[287]. Окрім цього, створення веб-сайту, на якому суб'єкти господарювання могли б залишати зауваження і рекомендації по удосконаленню умов функціонування в порту, стало б кроком на шляху гармонізації публічних і приватних інтересів в портовому секторі, і в цілому сприяло б підвищенню ефективності діяльності морських портів.

3.4. Розвиток бюджетних механізмів функціонування підприємств морського бізнесу України

Державна регуляторна політика повинна реалізовуватися з метою забезпечення оптимізації та стабільності відносин держави із суб'єктами господарювання в ринковому середовищі. Ця політика передбачає заходи державного регулювання різних сфер функціонування підприємств морського бізнесу. Ефективність функціонування морегосподарського комплексу значною мірою визначає бюджетну безпеку країни, оскільки морські торговельні

[287] Одеський вклад в портову реформу // Порти України. - 2012. - № 6. - С. 8.

порти та інші підприємства портової діяльності роблять значні внески в державний бюджет. З іншого боку ефективність реалізації бюджетних механізмів макрорівня значною мірою визначає перспективи розвитку морегосподарського комплексу України, зокрема портової діяльності, яка в сучасних умовах реформується відповідно до положень Закону «Про морські порти України» та Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 р. Одночасно бюджетні механізми рівня підприємств морського бізнесу використовуються не достатньо повно.

У сучасних умовах реформування портової діяльності в Україні внаслідок протиріччя інтересів сил, які зацікавленні у функціонуванні окремих портових комплексів або їх складових, не завжди приймаються ефективні законодавчі та виконавчі рішення влади. За різних причин мають місце некомпетентні, невчасні, неадаптовані, некомплексні рішення влади, що не дозволяють забезпечувати необхідний рівень конкурентоспроможності окремих портових підприємств та портового комплексу в цілому. Спостерігається свідоме маніпулювання можливостям органів законодавчої та виконавчої влади в сфері регулювання портової діяльності окремими її представниками з метою реалізації економічних інтересів окремих гравців портового ринку.

Однак, загальною і найбільш серйозною небезпекою портових підприємств України з боку держави залишається ігнорування інтересів портового комплексу та його клієнтури в законах, які регулюють господарську діяльність.

Застосування бюджетних важелів для забезпечення розвитку економіки країни і кожного окремого підприємства морського бізнесу має здійснюватися на основі комплексного підходу. Важливими є визначення та визнання пріоритетності бюджетних важелів у структурі фінансового механізму. Необхідно створити передумови заохочення внутрішніх та зовнішніх інвесторів як найперспективнішого джерела забезпечення потенціалу країни, що передбачає комплексне реформування законодавства України, яке б

забезпечувало зважене застосування бюджетних важелів у сфері морського бізнесу.

Суб'єкти господарювання, що функціонують у сфері морегосподарського комплексу, повинні враховувати такі особливості:

- суб'єкти господарювання функціонують в умовах високої інтенсивності ринкової конкуренції;
- незважаючи на наявність антимонопольного законодавства, досить багато питань в сфері конкурентної боротьби підприємств морського бізнесу не є врегульованими;
- у національному грошово-кредитному механізмі рівень процентних ставок по кредитам є необґрунтовано високим для переважної більшості підприємств морського бізнесу;
- фіскальний механізм регулювання економіки передбачає суттєве податкове навантаження морського бізнесу за умови нестабільного правового середовища;
- не забезпечується на практиці вільний і рівний для всіх суб'єктів господарювання доступ до обмежених ресурсів;
- зберігається високий ризик підприємницької діяльності, що обмежує інвестиційні надходження у морський бізнес України.

Зазначені особливості позначаються передусім на можливостях розширення транспортного виробництва, оскільки залучення банківських кредитів і зовнішніх інвестицій на теперішній час є ускладненим. Розширене відтворення морегосподарського комплексу в найближчій перспективі за рахунок лише власного прибутку підприємств морського бізнесу не є можливим. Враховуючи стратегічне значення морегосподарського комплексу для розвитку національної економіки, ризики довгострокових інвестицій у інфраструктурні об'єкти мають бути розподілені між державним бюджетом, бюджетами суб'єктів господарювання морегосподарського комплексу, зокрема портових підприємств, та іншими джерелами інвестування.

Створення умов для стимулювання розвитку підприємств морського транспорту та підвищення їх ефективності є однією з важливих вимог.

Нові умови господарювання ставлять перед підприємствами морського транспорту проблему перебудови, адаптації фінансово-економічного механізму через систему бюджетних важелів впливу на ефективність господарської діяльності. Бюджетні важелі є елементом системи фінансових важелів.

Існують різні підходи до визначення сутності та складу фінансових важелів.

Поняття «фінансового важеля» розглядається економістами в двох значеннях[288]:

- як інструмент регулювання пропорцій власного та позикового капіталу з метою максимізації рентабельності власних коштів підприємства;

- як складова фінансового механізму (прибуток, дохід, амортизаційні відрахування, фінансові санкції, ціни, орендна плата, дивіденди, відсоткові ставки за позиками, депозитами і облігаціями, інвестиції, валютні курси тощо).

Звідси можна зробити висновок, що поняття «фінансовий важіль» повинно асоціюватися з певними ознаками[289][290]. Для сфери морського бізнесу такими ознаками слід вважати такі:

1) метою використання фінансового важеля повинен бути вплив на економічну систему, зокрема морегосподарський комплекс, підприємство морського бізнесу тощо, яка постійно перебуває в процесі розвитку;

[288] Завгородній А.Г. Фінансово-економічний словник / А.Г. Завгородній, Т.Л. Вознюк. – К.: Знання, 2007. – 1072 с.
[289] Бланк И.А. Основы финансового менеджмента: в 2 томах / И.А. Бланк. – К.: Эльга, Ника-центр, 2001. – 1248 с.
[290] Тренев Н.Н. Управление финансами: учебн. пособие. / Н.Н. Тренев. – М.: Финансы и статистика, 2009. – 496 с.

2) дія фінансового важеля проявляється у певних змінах, що відбуваються протягом певного періоду, який потрібен для того, щоб спрацював фінансовий механізм;

3) використання важеля направлене на одержання стимулюючого або стримуючого ефекту відповідно до поставлених цілей;

4) застосування фінансового важеля впливу на макрорівні повинно здійснюватися цілеспрямовано органами державної влади. Ця ознака фінансового важеля впливу відрізняє його від об'єктивно діючого фактора впливу, який носить об'єктивний характер;

5) дія важеля реалізується опосередковано, через певний причинно-наслідковий зв'язок.

Таким чином, фінансовий важіль слід розглядати як сукупність фінансових засобів, які використовує економічний суб'єкт в сфері морського бізнесу шляхом використання наявних в нього інструментів для впливу на розвиток економічної системи відповідного рівня, створюючи сприятливі для цього умови, відповідно до поставлених цілей і завдань фінансової політики.

Розгляд і визначення економічної категорії «фінансові важелі» має здійснюватися з точки зору їх впливу на реалізацію головної мети фінансової політики економічного суб'єкта – забезпечення економічного розвитку. Фінансові важелі є засобом дії фінансового методу (вибір якого залежить від інших елементів фінансового механізму, зокрема, забезпечення інформацією різного типу). Тому їх застосування визначає дієвість всього фінансового механізму, за допомогою якого, у свою чергу, реалізується фінансова політика. Тобто вони займають пріоритетне місце у структурі фінансового механізму.

Вищенаведене дозволяє визначити фінансові важелі держави як сукупність бюджетних, податкових, кредитно-грошових важелів, які є засобом реалізації фінансової політики держави та впливу уряду країни на господарські процеси в сфері морегосподарського комплексу з метою активізації його економічного розвитку.

За складовими фінансової політики можна виділити такі види фінансових важелів: бюджетні, податкові, грошово-кредитні, валютні, амортизаційні, цінові, інвестиційні.

Маючи на меті здійснити певний регулюючий вплив на економічні процеси в сфері морегосподарського комплексу, державні органи мають використовувати такі фінансові важелі, які б повністю відповідали поставленим цілям фінансової політики. Серед всієї сукупності важелів особливу увагу слід приділяти бюджетним. Бюджетна політика є складовою економічної політики України, внаслідок реалізації якої можна отримати позитивні або негативні наслідки розвитку підприємницької діяльності в морегосподарському комплексі.

Перешкодою такого розвитку є низький рівень бюджетної безпеки країни. Такий рівень обумовлюють недосконаліть нормативно-правового забезпечення бюджетного процесу та прорахунки у бюджетному плануванні, падіння виробництва в основних галузях народного господарства, зменшення рентабельності та зростання збитковості суб'єктів господарювання, недостатнє або несвоєчасне наповнення джерел покриття бюджетного дефіциту, незаконні підприємництва і угоди з валютою та валютними цінностями, неефективність діючої податкової системи, погіршення платіжно-розрахункової дисципліни, незаконне та неефективне використання бюджетних коштів тощо. Зазначені чинники одночасно є такими, що негативно позначаються на обсягах роботи, бюджетному процесі та відповідно фінансових результатах портових підприємств.

Виконання державою своїх функцій, зокрема в сфері підтримки розвитку ринкових відносин та зміцнення конкурентного потенціалу, здійснюється значною мірою внаслідок розробки і реалізації державної бюджетної політики. Бюджетна політика повинна створювати сприятливі умови для задоволення потреб та розв'язання тих проблем суспільства, які не у повній мірі вирішує ринковий механізм саморегулювання. Бюджетна політика реалізується шляхом

розробки і виконання бюджету. Бюджет є одним із найважливіших індикаторів фінансової незалежності держави, забезпечуючи провідну роль бюджетної безпеки в забезпеченні фінансової та економічної безпеки держави на підставі зростання (або хоча б збереження на досягнутому рівня) інноваційно-інвестиційної складової економічної системи.

Основними ознаками бюджетного процесу, що можуть впливати на рівень активності підприємницької діяльності в Україні, визначено бюджетне прогнозування і складання розрахунків показників бюджету на перспективу, бюджетне програмування, вибір сценарію розвитку економіки, на підставі якого формується проект бюджету наступного року, вибір показників бюджету та встановлення вимог до переліку показників, врахування бюджетних обмежень, вибір методу складання проекту бюджету та визначення механізму взаємодії різних гілок влади стосовно змісту та вимог до майбутнього бюджету, необхідність організації відносин між органами державної влади і місцевого самоврядування стосовно розподілу бюджетних коштів між окремими бюджетами, організацію виконання бюджету.

На мікрорівні фінансові важелі конкретизують дію функціонування фінансового інструменту у фінансовому механізмі (баланс доходів і витрат, бізнес-план, цінові рішення, прибуток, внутрішній аудит, кредит, норми штрафних санкцій тощо) в межах нормативно-правового регламентування. До основних фінансових важелів на рівні суб’єкта морського бізнесу в сучасних умовах доцільно відносити плани, інвестиції, кредити, лізингові платежі, амортизаційні відрахування, чистий грошовий потік, ціну, прибуток.

Фінансові важелі – це конкретні аналітичні прийоми та інструменти дії фінансових методів, за допомогою яких забезпечується ефективне функціонування фінансового механізму суб’єкта підприємницької діяльності. За допомогою фінансових важелів забезпечується збалансований та сталий розвиток

господарюючого суб'єкта у сфері доходів і витрат, активів і пасивів балансу, фінансових зобов'язань тощо.

В сучасних умовах до основних фінансових важелів на макрорівні слід відносити державні інвестиції, плани та прогнози, пільгові кредити, податки, ціни і тарифи. Відносно морського бізнесу фінансовими важелями держави можуть бути державні інвестиції у розвиток інфраструктури морського бізнесу, можливості отримання кредитних ресурсів на більш вигідних умовах, податкові пільги, гнучка цінова політика тощо.

Потребує удосконалення система фінансового забезпечення розвитку морського бізнесу на регіональному рівні. Заходи фінансової підтримки слід розподілити на дві групи, якими є пряма та непряма підтримка.

Пряма підтримка є такою, що на перший погляд не відповідає правилам ринкової діяльності, оскільки порушує принцип забезпечення рівних умов конкуренції. Однак в окремих випадках для стимулювання морського бізнесу можливим та доцільним слід вважати виділення бюджетних коштів для фінансування інноваційно-інвестиційних проектів. Однак можливості держави є вкрай обмеженими. Тому слід максимально використовувати можливості другої групи заходів.

Непряма державна підтримка підприємств повинна здійснюватися опосередковано.

Існують три види підтримки морського бізнесу, якими є організаційно-структурна, фінансово-податкова і майнова.

Організаційно-структурна підтримка передбачає заходи з регламентуванням діяльності підприємництва та стимулювання розвитку елементів ринкової інфраструктури. Такими заходами є спрощена реєстрація суб'єктів морського бізнесу, надання інформаційних, юридичних, консалтингових, аудиторських, страхових послуг на пільгових засадах.

Фінансово-податкова підтримка поєднує форми прямого і непрямого фінансування та застосування податкових важелів для

стимулювання розвитку морського бізнесу. В цю групу входять надання податкових пільг, стимулювання банків та страхових компаній щодо кредитування чи страхування морських бізнес-структур тощо.

Майновий вид підтримки морського бізнесу передбачає активне використання державної матеріальної та нематеріальної власності.

Зміцнення фінансової бази державної підтримки підприємництва може здійснюватися за рахунок головних джерел[291]. Такими джерелами є цільові кошти із бюджетів відповідного рівня. Повинні формуватися регіональні фонди підтримки морського бізнесу, які можуть складатися з регіональних позик та інших джерел. Джерелом може бути пайова участь державних органів у фінансуванні інвестиційних проектів розвитку інфраструктури морського бізнесу. Мають бути створені передумови для залучення різних форм іноземних інвестицій.

Вироблені теорією та практикою основні форми та методи державної фінансово-інвестиційної підтримки прямого впливу на розвиток підприємництва, якими є застосування дотацій, надання позик і гарантій державними та регіональними органами, сприяння розвитку кластерів, фінансова підтримка загальнодержавних фондів та регіональних фінансових інститутів, повинні активно використовуватися в сучасних умовах функціонування морського бізнесу в Україні.

Для вдосконалення управління процесом фінансового забезпечення розвитку морського бізнесу необхідне вирішення таких завдань:

1. Створення сприятливих умов для стабільної діяльності економічних суб'єктів в сфері морського бізнесу.

2. Відпрацювання і впровадження прогресивних фінансових технологій підтримки морського бізнесу, консолідація засобів та інструментів для фінансування пріоритетних напрямів розвитку морського бізнесу за територіями, інтеграція фінансових механізмів

[291] Притула О.В. Мотиваційні механізми та їх використання у сфері підприємництва / НАН України; Інститут регіональних досліджень / О.С. Притула. – Львів: ІРД НАН України, 2003. – 213 с.

морських бізнес-структур у спільну кредитно-фінансову систему України.

3. Концентрація ресурсів і оптимізація їх використання в морському бізнесі.

Для ефективного розв'язання названих завдань необхідне застосування таких функціональних напрямів:

- нормативно-правове забезпечення функціонування морегосподарського комплексу;
- розвиток прогресивних фінансових технологій підтримки морського бізнесу;
- підвищення ефективності використання існуючої інфраструктури морського бізнесу й інформаційних систем;
- науково-методичне і кадрове забезпечення сфери морського бізнесу

Отже, діяльність суб'єктів морського бізнесу у багатьох випадках залежить від дій державних і регіональних органів виконавчої влади. Без використання спеціальних заходів державної підтримки розвиток морського бізнесу неможливий.

Інший негативний чинник, який знижує ефективність реалізації стратегічних рішень, - це недостатня увага, що приділяється бюджетуванню на рівні господарювання портових підприємств. Такі підприємства потребують достатнього обсягу економічних ресурсів, іноді досить специфічних та коштовних, для виконання стратегічного плану. Ефективний розподіл ресурсів та відповідно коштів по стратегічних потребах дозволить прискорити реалізацію стратегії підприємства. За умови обмеженого фінансування, що є характерним для більшості суб’єктів господарювання в сфері портової діяльності, підприємства не зможуть належним чином виконати етап стратегічного плану. Невиправдано велике фінансування окремих етапів реалізації стратегії призведе до невиправданої розтрати ресурсів і знизить фінансову ефективність портового підприємства. Тому суттєве значення має оптимальний розподіл необхідних ресурсів. Іноді виникає необхідність в короткі

терміни здійснити суттєвий перерозподіл ресурсів з однієї сфери діяльності портового підприємства в іншу для підтримки нових стратегічних ініціатив і пріоритетів.

Відповідно бюджетний процес на мікрорівні є важливим елементом системи управління портовим підприємством, за допомогою якого забезпечується необхідний рівень ефективності портового виробництва шляхом координації зусиль усіх підрозділів для отримання кінцевого результату. Бюджетування дозволяє сформувати конкурентні переваги за рахунок створення ефективної системи управління ресурсами.

Вченими розроблені численні принципи бюджетного процесу на мікрорівні [292] [293] [294]. Основними принципами бюджетування для підприємств портової діяльності вважаємо принципи безперервності бюджетного процесу, формування єдиної бази даних бюджетування, управлінського і бухгалтерського обліку, застосування балансового методу, багатоступінчастого аналізу витрат і маржі, бюджетування по напрямах витрат і по основних видах портової діяльності. До важливих принципів організації бюджетного процесу на мікрорівні доцільно також віднести принципи взаємозв'язку, самостійності, об'єктивності, ефективності, розвитку, зіставності і порівняльності, стабільності, реальності, планомірності і пропорційності, гнучкості, системності, пріоритетності, економії, відповідальності, контролю тощо.

На сьогоднішній день бюджетні механізми використовуються відокремлено від стратегічного управління в сфері портової діяльності, слабко узгоджені з реалізацією стратегії розвитку портового комплексу України. Зазначена ситуація значною мірою пов'язана з формуванням та реалізацією державної регуляторної політики, яка має бути спрямована на зменшення втручання органів

[292] Бланк И.А. Основы финансового менеджмента: в 2 томах / И.А. Бланк. – К.: Эльга, Ника-центр, 2001. – 1248 с.
[293] Колісник О.Я. Бюджетна безпека у забезпеченні стратегії соціально-економічного розвитку держави: автореф. дис... канд. наук: 08.00.08/ О.Я. Колісник. - 2009. – 22 с.
[294] Лисяк Л.В. Бюджетна політика у системі державного регулювання соціально-економічного розвитку України: [монографія] / Л.В. Лисяк. – К.: ДННУАФУ, 2009. – 600 с.

виконавчої влади та місцевого самоврядування у діяльність портових підприємств, усунення правових адміністративних, економічних та організаційних перешкод розвитку їх господарської діяльності, зокрема бюджетного процесу. В процесі реалізації стратегії портового підприємства, важливе значення має бюджетування мікрорівня як інструмент ефективного використання економічних ресурсів та контролю отримання запланованих результатів. У подальшому необхідно приділити увагу проблемам формування скоординованої й ієрархізованої системи бюджетування портових підприємств. Обумовлюється це вимогами реалізації концепції ефективного управління ризиками, що в умовах реформування набула особливої актуальності для сфери функціонування портового комплексу.

В умовах кардинальних трансформацій в сфері портової діяльності підвищується відповідальність суб'єктів господарювання та їх структурних підрозділів за отримані фінансові результати, зокрема витрати. Для оптимізації суми витрат необхідно приділяти увагу розвитку системи стратегічного управління витратами. Метою системи є оптимізація витрат портового підприємства за умови якісного задоволення потреб портової клієнтури. Структура системи передбачає взаємодію чотирьох підсистем: управління витратами, управлінський облік, виробництво і управлінський контроль. Суб'єктом управління в системі є підсистема управління витратами, яка включає керівників усіх рівнів організаційно-управлінської структури підприємства. Об'єктом управління витратами є підсистема портового виробництва.

Управління витратами портових підприємств тісно пов'язане з функціонуванням системи бюджетного планування, контролю і аналізу витрат та фінансових ресурсів. Технологія бюджетного управління має суттєві переваги, однак її використання є досить обмеженим в сучасних умовах функціонування українських портових підприємств.

Портове виробництво в сучасних умовах буде конкурентоспроможним лише за умови оптимізації витрат, що може бути досягнуто за наявності ефективної системи стратегічного управління витратами підприємства портової діяльності. Процес оптимізації витрат портового виробництва має бути безперервним. Слід ретельно враховувати ефект операційного важеля. В сфері портової діяльності також працює правило, що зниження витрат на невеликий відсоток дає такий самий ефект, як і збільшення обсягу виробництва на більш суттєвий відсоток. У конкретних умовах складаються різні ситуації, але істотніший вплив зниження витрат є загальним правилом. Тим більше, що в сучасних умовах збільшувати обсяги портового виробництва стає все складніше внаслідок високої інтенсивності конкурентної боротьби на сучасних ринках портових робіт та послуг. З іншого боку в сучасних умовах постійного підвищення цін на ринках ресурсів виробництва знижувати витрати стає все складніше.

Управлінню витратами портових підприємств властиві усі функції управління, якими є:

- організація і координація діяльності по управлінню витратами підприємства в цілому та його структурних підрозділів;
- прогнозування та планування витрат і визначальних їх чинників;
- регулювання витрат за умови зміни умов діяльності;
- мотивація різних категорій персоналу портового підприємства до раціонального використання чинників виробництва з метою оптимізації витрат;
- стимулювання економії і визначення форм відповідальності за нераціональне використання ресурсів;
- комплексний аналіз витрат;
- облік і контроль виконання планів та програм зниження витрат;
- дотримання бюджетів витрат;
- визначення шляхів усунення виявлених недоліків з метою підвищення ефективності системи управління витратами.

Серед наведених функцій в сучасних умовах особливу увагу слід приділяти бюджетному управлінню витратами за видами портової діяльності.

Під час формування бюджету витрат портового підприємства слід передбачити такі моменти задля забезпечення ефективного управління витратами:

- формування бюджетів має відбуватися в різних аналітичних зрізах з багаторівневою аналітичною деталізацією бюджетних позицій;
- використання документарного принципу розрахунку планових показників (на основі прогнозів, замовлень), формування бюджетів на майбутні періоди на підставі даних за минулі періоди;
- обов’язкове врахування змін нормативної бази і методичних підходів до формування бюджетів;
- розробка кількох версій бюджету;
- створення ієрархічної структури взаємозв'язаних бюджетів витрат структурних підрозділів (видів діяльності);
- розподіл агрегованих показників за аналітичними ознаками і періодами;
- формування та врахування історії кожного планового і фактичного показника;
- контроль за дотриманням бюджетів.

Вибір методів формування бюджетів, зокрема бюджету доходів та витрат, обумовлюється особливостями функціонування підприємства портової діяльності. Основними, на наш погляд, є стадія життєвого циклу та масштаби діяльності, особливості організаційної структури управління підприємством, динамічність розвитку елементів зовнішнього середовища функціонування підприємства (передусім, елементів правового середовища), рівень розвитку бюджетної системи на підприємстві, кваліфікація фахівців, задіяних у процесі бюджетування, рівень розвитку інформаційних ресурсів підприємства тощо.

В теоретичному плані розроблено різні методи бюджетування [295] [296][297].

Обгрунтуємо можливості їх використання в умовах бюджетування доходів та витрат підприємств портової діяльності.

Метод синхронного бюджетування полягає в одночасному розробленні та координації бюджетів на різних рівнях функціонування портового підприємства. За умови подальшого розвитку процесів диверсифікації портової діяльності доцільним є використання методу послідовного бюджетування, коли планування починається із складання бюджету елементу системи, який є найбільш проблемним або визначальним щодо формування результатів роботи підприємства.

В сучасних умовах формувати жорсткий бюджет доходів та витрат портових підприємств вважаємо недоцільним. Гнучкий бюджет передбачає врахування змін у діяльності підприємства. Метод безперервного бюджетування дає змогу за результатами виконання бюджетів за певний період коректувати бюджети залишкового бюджетного періоду та розробляти бюджети на мінімальний бюджетний період.

Метод централізованого бюджетування має направленість «згори вниз», метод децентралізованого бюджету – «знизу вгору». Доцільним є використання в сфері портової діяльності комбінованого методу, що поєднує у собі два попередні.

Метод бюджетування від досягнутого базується на бюджетних показниках попереднього періоду функціонування портового підприємства.

Методами бюджетування від досягнутого є методи нарощування, пріоритетний (розрахунок бюджетів на підставі звітних показників попереднього періоду з обґрунтуванням пріоритетних напрямків зміни відповідних бюджетних сум),

[295] Атамас П.Й. Управлінський облік: навч. посібник / П.Й. Атамас. – Д.–К.: ЦУЛ, 2006. – 440 с.
[296] Василик О.Д. Теорія фінансів / О.Д. Василик.. – К.: НІОС. – 2000. – 416 с.
[297] Гюнтер Ф. Теорія виробництва і витрат: пер. з нім. під керівництвом і наук. ред. М.Г. Грещано / Ф. Гюнтер. – К.: Таксон, 2000. – 520 с.

факторний (коригування показників бюджетів з урахуванням впливу факторів та зовнішнього середовища), коефіцієнтний або індексний[298][299]. Вважаємо ефективним використання комбінації пріоритетного та факторного методів, що дає можливість враховувати пріоритетні чинники внутрішнього та зовнішнього середовища.

В сучасній портовій діяльності доцільно використовувати метод бюджетування за центрами відповідальності, що передбачає формування конкретних центрів відповідальності (витрат, прибутку) і складання бюджетів тільки з урахуванням витрат, які цими центрами безпосередньо контролюються та регулюються.

В умовах суттєвих перетворень в сфері портової діяльності метод бюджетування за видами діяльності дозволяє виокремити високорентабельні та нерентабельні види діяльності підприємства та приймати управлінські рішення щодо доцільності розвитку окремих видів діяльності або потреби у реструктуризації.

Для реалізації інвестиційних проектів корисними є проектно-та програмно-цільовий методи, що дозволяють формувати бюджети за окремими проектами. Показники окремих бюджетів по проектах об’єднуються у зведених бюджетах.

Матричний метод дозволяє узгоджувати бюджети за центрами відповідальності, видами діяльності, окремими проектами.

Важливою умовою використання названих методів бюджетування підприємством портової діяльності є розробка та постійний розвиток структурованої системи рахунків в робочому плані рахунків у відповідності до організаційної структури підприємства. Облік витрат за видами діяльності дозволяє після розподілу витрат за видами портової діяльності перегрупувати їх за видами продукції, робіт та послуг, маючи інформацію по те, де вони вироблені або надані. Дану схему можна використовувати у

[298] Василик О.Д. Теорія фінансів / О.Д. Василик.. – К.: НІОС. – 2000. – 416 с.
[299] Anthony R. Advanced management accounting / R. Anthony, S. Kaplan, A. Atkinson. – Prentice hall, 1998. – 452 с.

зворотному напрямку. Таким чином, види портової діяльності взаємопов'язують об'єкти витрат та самі витрати.

Для ефективного використання бюджетного підходу одночасно з існуючими методами планування, обліку, контролю і аналізу витрат виробництва необхідно суттєво удосконалити систему управління підприємством портової діяльності.

Серед напрямків удосконалення слід відзначити посилення відповідальності структурних підрозділів та навіть окремих виконавців портових робіт за процес використання ресурсів та відповідно суми витрат.

Виробництво портової продукції передбачає вибір ресурсів для забезпечення конкурентної переваги на підставі оптимізації витрат. В процесі вибору ресурсів та відповідно структури витрат мають бути реалізовані такі етапи: визначення проблеми, відбір можливих варіантів вирішення проблеми, вимірювання і оцінка кількісних наслідків, виявлення і дослідження наслідків, які кількісно неможливо виміряти, прийняття рішення.

Прийняття ефективних стратегічних рішень відносно витрат портового виробництва потребує повсякденного відстеження і зіставлення витрат за окремими видами портової продукції та послуг, клієнтами, бізнес-процесами підприємства, операціями, що знижують ефективність традиційних методів обліку витрат і обумовлюють їх невідповідність сучасним потребам управлінської інформації. Відповідно існує необхідність розвитку системи стратегічного управління витратами портового підприємства.

Таким чином, в сучасних умовах життєвою необхідністю портових підприємств є розвиток системи стратегічного управління витратами, основними підсистемами якої мають бути управлінський облік та управлінський контроль. Сучасні умови роботи на портових ринках вимагають від управлінського обліку та контролю відповідного розвитку традиційних підходів до вирішення поставленої задачі оптимізації витрат.

Підвищення ефективності діяльності більшості бізнес-структур морського бізнесу є неможливим тільки в рамках власних ресурсів та за рахунок власних фінансових важелів. Для розширення їх фінансових можливостей необхідно залучення додаткових позикових коштів з метою збільшення вкладень у власний бізнес, отримання більшого прибутку. У зв'язку з цим управління формуванням позикового капіталу є одним з найважливіших функціональних напрямів регулювання фінансів бізнес-структур. Ефект фінансового важеля у цьому випадку – це зміна рентабельності власного капіталу за рахунок використання позикових ресурсів в обігу підприємства. Проблема забезпечення фінансовими ресурсами як довгострокового характеру, так і короткострокового характеру є актуальною для здійснення процесу розширеного відтворення економічних суб'єктів у сфері морського бізнесу.

3.5. Удосконалення податкових відносин в процесі розвитку морегосподарського комплексу

Основним завданням держави є створення сприятливих умов для економічного зростання. Серед інструментів забезпечення сталого розвитку економіки України провідне місце займає податкова політика. Основою сучасної податкової політики є обґрунтовані податки і збори, які позитивно впливають на результати господарювання суб'єктів національної економіки та обсяг інвестицій. Це обумовлює необхідність зміни акценту з фіскальної функції податків на регулюючу, яка проявляється у можливості органів державної влади за допомогою інструментів оподаткування регулювати пропорції та напрямки соціально-економічного розвитку держави.

В економічній науці термін «політика» розглядається принаймні у двох напрямках, по-перше, це суспільна наука і, по-друге, це

особливий вид діяльності на різних рівнях (макрорівень і мікрорівень) [300].

Залежно від організаційної структури управління державою розрізняють податкову політику на макроекономічному рівні - державну податкову політику, і на мікроекономічному рівні - податкову політику суб'єкта оподаткування на рівні підприємства, фірми (юридичних і фізичних осіб).

Податкову політику на мікрорівні можна визначити як систему проведених підприємством в галузі податкового обліку заходів, що виражає варіанти (сценарії) його поведінки у взаєминах з державою з питань нарахування та сплати податкових платежів[301].

Цілеспрямований вплив держави на учасників економічних відносин в сфері функціонування морегосподарського комплексу здійснюється податковим регулюванням шляхом використання засобів та інструментів податкової політики.

До найважливіших завдань, розв'язуваних за допомогою податкового регулювання на макрорівні, відносять такі:

- регулювання попиту та пропозиції;
- формування раціонального співвідношення між накопиченням і споживанням;
- вплив на темпи інфляційних процесів;
- формування раціональної структури морегосподарського комплексу;
- стимулювання інвестиційних процесів у морегосподарському комплексі;
- підтримка інноваційної діяльності морегосподарського комплексу тощо.

Податкове регулювання на макрорівні має особливу спрямованість і виступає як спеціальний елемент функції

[300] Лазебник Л. Л. Сутність та компоненти фінансової політики / Л. Л. Лазебник // Фінанси України (укр.). – 2006. – № 1. – С. 66-74.

[301]Короткова О.В. Особливості формування податкової політики підприємства в сучасних економічних умовах / О.В. Короткова [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.economy.nayka.com.ua/?Op=1&z=1743.

фінансового менеджменту підприємства, який необхідно враховувати при організації фінансів підприємств морегосподарського комплексу. Реалізація податкового регулювання на макрорівні проявляється через зміну податкового навантаження на конкретних платників, що відповідають встановленим критеріям [302]. Для морегосподарського комплексу такими є:

- забезпечення зацікавленості в розвитку підприємницької ініціативи підприємств морегосподарського комплексу;
- збільшення обсягів діяльності й розвиток конкурентного середовища;
- стимулювання раціонального використання ресурсів;
- забезпечення економічної зацікавленості підприємств в інноваційному розвитку тощо.

Податкові відносини можуть виступати в формі відносин норми (коли податки сприяють розвитку продуктивних сил) та в формі економічних «патологій» (якщо податки реалізують переважно фіскальну функцію)[303].

Серед функцій податкового регулювання особливого значення набуває податкове стимулювання. Податкові пільги та спрощення податкового адміністрування розглядаються основними інструментами державного регулювання, спрямованими на стимулювання економічної діяльності платників[304].

Пріоритетними завданнями податкової політики є стимулювання накопичення капіталу, інвестиційної активності, інноваційної діяльності, розвитку окремих галузей економіки, розширення експорту, підвищення конкурентоспроможності національної продукції, забезпечення зайнятості, рівня життя населення тощо[305]. Одним з важливих питань реалізації податкової політики є

[302] Гланц В. Н. Сутність та елементи податкового регулювання / В.Н. Гланц. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: lib.uabs.edu.ua/library/Visnik/Numbers/2_31_2011/31_04_04.pdf**.**

[303] Босенко А.В. Удосконалення подактових відносин та підвищення ефективності АПК / А.В. Босенко // Вісник Дніпропетровського університету. Серія «Економіка» – 2011. - № %(3). – 87-94.

[304] Кифак А. Распределение средств от портовых сборов / А. Кифак // Порты Украины. – 2014. - № 3.– С.40-41.

[305] Молдован О.О. Державні фінанси України: досвід та перспективи реформ: монографія / О.О. Молдован. – К.: НІСД, 2011. – 380 с.

підвищення фінансової автономії місцевих бюджетів, якому сприятиме ефективне використання інституту місцевих податків і зборів[306]. Податкова політика повинна враховувати інтереси держави та платників податків.

Податки можуть мати стимулюючий або де стимулюючий вплив на економічні процеси у державі. Стимулюючий вплив податкової політики проявляється в зниженні податкового тиску, стимулюванні інноваційної діяльності, зменшенні масштабів ухилення від сплати податків тощо. Дестабілізуючий вплив проявляється в безсистемному наданні пільг, значному податковому тягарі та частих змінах податкового законодавства.

Податковий кодекс (ПК) містить низку новацій, направлених на стимулювання економічної та інвестиційної активності та ефективне регулювання місцевих податків та зборів.

Підприємства морегосподарського комплексу відіграють відчутну роль в економіці чорноморсько-азовського регіону. В 2013 р. підприємства портової діяльності перерахували до державного бюджету 1,9 млрд грн. Трудові мігранти, в тому складі і моряки, заробляють та перераховують в Україну від 4,7-7,5 до 12 млрд дол на рік. Тому дослідження регулятивного впливу податкової політики на ефективність діяльності суб'єктів морського бізнесу потребують уваги, особливо з урахуванням кризового стану суднобудування, українського торговельного флоту тощо.

Політика податкового стимулювання реалізується переважно через застосування податкових пільг[307].

Ефективність надання податкових пільг визначається ефективністю правового та економічного механізму їх застосування. Згідно ПК, якщо міжнародне перевезення здійснюється за єдиним міжнародним провізним документом, то оподатковується ПДВ за

[306] Блащук Н.І. Правове регулювання місцевих податків і зборів в Україні: сучасний стан та перспективи розвитку: автореф. дис. на здобуття наук. ступ. к.ю.н. за спеціальністю 12.00.07 – адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право / Н.І. Блащук // Національний університет державної податкової служби України. – Ірпінь, 2012. – 22 с.

[307] Ільєнко Р.В. Важелі податкового стимулювання розвитку виробничої сфери: автореф. дис…. на здобуття наук. ступ. к.е.н. за спец.08.00.08 – гроші, фінанси і кредит / Р.В. Ільєнко // Інститут регіональних досліджень НАН України. – Львів, 2010. – 21 с.

ставкою 0 %. Позитивною зміною є те, що при нарахуванні ПДВ на вартість перевезення немає необхідності розділяти перевезення територією України (20 % ПДВ) та поза територією України (0 % ПДВ), як це було раніше. При наявності єдиного міжнародного провізного документу все перевезення з пункту в Україні в пункт за кордоном обкладається за ставкою 0 % ПДВ. Складність полягає у відсутності визначення поняття єдиного міжнародного провізного документа в нормативних актах України[308].

Якщо в порту послуги надаються судну, яке здійснює міжнародне перевезення, то такі портові збори звільняються від ПДВ. При цьому проблемним питанням залишалось оподаткування заходу судна в баласті. Лист ДПС від 11.01.2013 р. № 247/5/15-3416 роз'яснив, що пільга з ПДВ має застосовуватися незалежно від наявності або відсутності вантажу на судні під час перебування його в міжнародному рейсі, в тому складі коли судно слідує «в баласті» (без вантажу) в або з порту України для завантаження або вивантаження[309].

Набуває актуальності вирішення питань податкового стимулювання інвестиційної діяльності та застосування податкових пільг та преференцій в рамках реалізації плану Міністерства інфраструктури України по створенню вільних економічних зон, а також індустріальних парків на території всіх морських портів Одещини[310].

В ПК України для стимулювання суднобудівної галузі до 01.01.2021 р. основна діяльність підприємств суднобудівної галузі звільняється від оподаткування прибутку. Згідно з ПК, підприємства суднобудівної галузі отримають відшкодування ПДВ в період, наступний за звітним. Передбачено створення пільгового режиму з оподаткування операцій з імпорту підприємствами вітчизняної суднобудівної галузі обладнання, оснащення і комплектуючих, які

[308] Гонтаровский С. Налоговые новшества для транспортников / С. Гонтаровский, А. Лосевская // Потры Украины. – 2011. - № 2. - [Електронний ресурс].- Режим доступу:http://portsukraine.com/node/2046.
[309] Дробоття С. Транзитные услуги, портовые сборы и НДС: точки над «і» поставлены? // Бухгалтерия. – 2013. - № 24-25 (1063).
[310] [Електронний ресурс].- Режим доступу: http://portsukraine.com/node/2498.

використовуються у рамках їх основної діяльності, але не виробляються на території України. До 1.01.2016 р. підприємства суднобудівної галузі звільняються від плати податку на землю [311]. Проте, як наголошують фахівці, розвиток суднобудівної галузі неможливий без створення комфортних умов, які б стимулювали судновласника реєструвати судна під прапором України. Створенню Реєстру суден як інструменту повернення українського флоту сприятиме прийняття Закону України «Про Міжнародний реєстр суден України», в якому буде передбачено оподаткування судноплавних компаній за системою потоннажного збору, звільнення від оплати митних зборів і ПДВ при ввезенні на територію України обладнання та комплектуючих для будівництва суден за умови реєстрації під державним прапором України протягом певного періоду часу [312]. Режим оподаткування для суден, зареєстрованих у Міжнародному реєстрі, повинен передбачати реєстраційний збір та щорічну оплату потоннажного збору. Під час другого читання ПК висувалася пропозиція запровадити потоннажний збір як спеціальну форму податку, що стягується щорічно з суден, зареєстрованих у Міжнародному реєстрі суден України, замість усіх інших передбачених цим Кодексом податків та обов'язкових платежів. Проте через пріоритет завдання формального зменшення кількості податків вона була відкинута[313].

Таким чином, існує нагальна необхідність прийняття закону «Про міжнародний реєстр суден» та внести відповідні зміни в ПК щодо запровадження потоннажного збору.

Доцільним також є створення механізмів пільгового оподаткування компаній, які купують судна вітчизняного виробництва. Наприклад, застосування методу прискореної амортизації суден при оподаткуванні прибутку компаній дозволить

[311] Податковий кодекс України // Відомості Верховної Ради України, 2011. - № 13-14, № 15-16, № 17. - Ст. 112 [Електронний ресурс].- Режим доступу:http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2755-17.
[312] Жихарева В.В. Международная регистрация судов: перспективі для Украины / В.В. Жихарева // Порты Украины. 2013. – № 2. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://portsukraine.com/node/3181.
[313] Молдован О.О. Державні фінанси України: досвід та перспективи реформ: монографія / О.О. Молдован. – К.: НІСД, 2011. – 380 с.

підвищити привабливість інвестицій для внутрішніх замовників[314].

Актуальним питанням залишається розподіл портових зборів з урахуванням тенденцій підвищення фінансової самостійності місцевих бюджетів. На даний час питання сплати портових зборів та зарахування їх сум регулюється Законом «Про морські порти України», а також наказом Міністерства інфраструктури України «Про портові збори». Згідно з наказом 100 % портових зборів (крім маячного та адміністративного) направляються в розпорядження АМП України. В наказі відсутні норми, які дозволяють закріплювати кошти від портових зборів, які справляються в кожному окремому порту, за портовою інфраструктурою кожного конкретного порту. Крім цього відсутність зацікавленості місцевих органів влади в ефективній співпраці, направленій на розвиток портів та підприємств портової діяльності, обумовлена тим, що доходи від суднозаходів в порт не надходять до місцевих бюджетів. Можна погодитись з думкою експертів, що така ситуація не відповідає практиці багатьох розвитих портів світу (Німеччина, Данія, Латвія), які направляють 10 - 20 % портових зборів в місцеві бюджети тих адміністративно-територіальних одиниць, де вони розташовані. З урахуванням міжнародного досвіду регулювання портових зборів доцільно внести в законодавство відповідні зміни, які дозволять направляти в місцеві бюджети певну частину портових зборів. Пропонується наступний розподіл портових зборів. 70 % причального, корабельного, канального, санітарного зборів залишаються в порту, 30 % спрямовуються в бюджет розвитку галузі. Маячний збір в розмірі 100 % використовується підприємством «Держгидрографія» відповідно до цільового призначення (обслуговування маяків, гідрографічні роботи тощо). Адміністративний збір в розмірі до 100 % направляється до місцевого бюджету.

Таким чином, слід внести зміни до наказу Мінінфраструктури

[314] Пархоменко И.П. Судостроение – мультипликатор развития смежных концентров экономики Украины / И.П. Пархоменко // Методи та засоби управління розвитком транспортних систем: Зб. наук. праць. – Одеса: ОНМУ. – 2012. – № 19. – С. 20-29.

№ 316 для забезпечення розподілу портових зборів (крім маячного та адміністративного) в співвідношенні: 70 % закріплюється за певним портом, 30% спрямовується в фонд розвитку галузі. В Законі «Про морські порти України» слід закріпити перерахування адміністративного збору в місцевий бюджет повністю[315].

Статус України як морської держави обумовлений тим, що українські моряки займають одне з провідних місць на міжнародному морському ринку праці. Здійснюючи витрати на освіту, підтвердження та отримання кваліфікації, медичний огляд, моряки опосередковано позитивно впливають на економіку чорноморсько-азовського регіону. Включення до місцевих податків та зборів податку з доходів фізичних осіб сприятиме підвищенню зацікавленості в ефективній взаємодії між податковими органами та платниками податків, підвищенню фінансовій незалежності регіонів. Для цього необхідно закріпити 50 % від загального обсягу податку на доходи фізичних осіб, що сплачується (перераховується) відповідно до ПК України, до доходів бюджетів міст, сіл, селищ чи їх об'єднань[316]. Проте необхідно вирішити проблему декларування доходів фізичними особами та оподаткування міграційних доходів[317]. Роботодавці, як податкові агенти, перераховують до бюджету основну частину прибуткового податку. Суми, які сплачуються самими громадянами (з подачею декларації), є незначними[318]. Моряки мають обмежені можливості (або зовсім не мають) скористатися порядком, передбаченим ПК щодо усунення подвійного оподаткування. Порядок, передбачений ПКУ щодо усунення подвійного оподаткування, формально відповідає нормам

[315] Кифак А. Распределение средств от портовых сборов / А. Кифак // Порты Украины. – 2014. - № 3.– С. 40-41.

[316] Блащук Н.І. Правове регулювання місцевих податків і зборів в Україні: сучасний стан та перспективи розвитку: автореф. дис. на здобуття наук.ступ. к.ю.н. за спеціальністю 12.00.07 – адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право / Н.І. Блащук // Національний університет державної податкової служби України. – Ірпінь, 2012. – 22 с.

[317] Анфіногентова І.В. Проблеми оподаткування міграційного доходу та шляхи їх вирішення / І.В. Анфіногентова, Т.С. Здорікова // Вісник соціально-економічних досліджень: Зб. наук. праць . 2014. - № 40 . – С. 216-220.

[318] Вдосконалення процесу декларування доходів фізичних осіб в Україні / [Електронний ресурс].- Режим доступу: http://archive.nbuv.gov.ua/portal/ chem_biol/nvnltu/21_6/113_bez.pdf.

Міжнародного права, але законодавцю необхідно було врахувати, що моряки-громадяни України, що працюють в іноземних судноплавних компаніях, – це плавсклад, який найбільшу частину робочого і вільного часу проводить на судні. Судно в свою чергу заходить у порт для навантаження-розвантаження, поповнення запасів або в інших форс-мажорних ситуаціях на певний час. Моряк виконує певні функціональні обов'язки, зійти на «берег» він можне у вільний від вахти або роботи час. Не завжди судно буде стояти в порту країни «прапора», де моряк може, як того вимагає ПКУ, звернутися до державного органу країни, уповноваженого стягувати такий податок, за довідкою про суму сплаченого податку та збору, базу та / або об'єкт оподаткування. Плавсклад з об'єктивних причин не може виконати необхідні умови, щоб отримати необхідні документи за кордоном для підтвердження в податковій інспекції України того, що він має право на зниження бази оподаткування в Україні.

Таким чином, під час прийняття та дії ПКУ інтереси моряків-громадян України, які працюють в іноземних судноплавних компаніях, ніхто не враховував не були враховані.

Дохід моряка, отриманий з джерел походження за межами України, не вважається українським законодавством заробітною платою, що позбавляє моряків, які працюють за трудовими контрактами з іноземними судноплавними компаніями, права на отримання податкової знижки[319]. Моряки мають обмежені можливості (або взагалі не мають) для захисту своїх інтересів у суді у випадку порушення їхніх прав.

Стабільний попит на працю моряків, віднесення їх до категорії, що працевлаштовуються за кордоном легально, створюють сприятливі передумови для використання зароблені іноземної валюти на території України. Завдяки цьому моряків можна виділити як особливу категорію суб'єктів зовнішньоекономічних відносин -

[319] Платошин В.В. Налоговый кодекс Украины об устранении двойного налогообложения при получении иностранного дохода моряками – гражданами Украины, работающими под «флагом» / В.В. Платошин [Електронний ресурс]. - Режим доступу: pttp://easte.com.ua/index.php?option=comntent&0&I=562.

резидентів-інвесторів[320]. Тиск на крюїнгові агентства та моряків призведе до більшої тінізації доходів та поширення нелегальних каналів грошових переказів. Альтернативними варіантами вирішення проблеми є зниження ставки податку на дохід, звільнення від сплати податку осіб, віднесених до категорії «нерезидентів», тобто відсутніх в Україні більше 183 днів на рік, врегулювання питання про податкову знижку для громадян України, основним доходом, яких є дохід, отриманий з іноземного джерела походження [321].

Потребує вирішення проблема пенсійного забезпечення. Доцільним є стимулювання електронного декларування шляхом запровадження додаткових електронних сервісів[322]. В державі по відношенню до людини має діяти принцип презумпції невинності. Державні органи України не повинні звинувачувати українця-заробітчанина в несплаті податків за кордоном, якщо у нього є документ про легальне оформлення його роботи за кордоном. Відповідно декларант не зобов'язаний доводити свою невинність і достовірність даних декларації будь-якими закордонними довідками про доходи і податки.

Таким чином, метою удосконалення податкової політики України є підвищення її стимулюючої функції, направленої на розвиток економіки, забезпечення доходів державного та місцевих бюджетів, соціального розвитку України.

ПК містить низку стимулюючих заходів розвитку морського бізнесу та експортного потенціалу економіки України. Напрями розвитку суднобудівної галузі потрібно підкріплювати діями реанімації вітчизняного флоту. Для цього потрібно запровадити потоннажний збір, запропонувати льотне оподаткування для замовників суден. Зарахування адміністративного збору до місцевих

[320] Самсонов А. В оподаткуванні доходів моряків слід брати приклад з Греції і Росії / А. Самсонов // БізнесМарін. – 2007. – № 3(148). – С. 4–7.

[321] Анфіногентова І.В. Проблеми оподаткування міграційного доходу та шляхи їх вирішення / І.В. Анфіногентова, Т.С. Здорікова // Вісник соціально-економічних досліджень: зб. наук. праць. - 2014. - № 40 . – С. 216-220.

[322] Вдосконалення процесу декларування доходів фізичних осіб в Україні / [Електронний ресурс].- Режим доступу: http://archive.nbuv.gov.ua/portal/ chem_biol/nvnltu/21_6/113_bez.pdf.

бюджетів сприятиме зацікавленості місцевих органів влади в ефективній співпраці з підприємствами портової діяльності.

Розвиток інструментів податкової політики, направлених на стимулювання економічного розвитку морського бізнесу, залишається актуальним та потребує подальшого дослідження, особливо з урахуванням реалізації концесійних проектів в морських портах, необхідності податкового стимулювання розвитку спеціальних правових зон економічної діяльності на території морських портів.

РОЗДІЛ 4

МЕХАНІЗМИ ДЕРЖАВНОЇ ПІДТРИМКИ РОЗВИТКУ СКЛАДОВИХ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКС

4.1. Правові засади стимулювання інвестицій із використанням концесійної форми державно-приватного партнерства у морських портах

Реформа морської галузі в Україні спрямована на оптимізацію діяльності морських портів головним чином шляхом залучення приватних інвестицій в порти. Згідно із ч. 1 ст. 26 Закону України «Про морські порти України» від 17.05.2012 р. приватне інвестування в об'єкти портової інфраструктури державної форми власності на території морського порту здійснюється, в тому числі, на підставі договорів концесії. Саме концесія, як свідчить міжнародна практика, є однією з найбільш оптимальних форм співробітництва між портом та портовими операторами. Як форма державно-приватного партнерства концесія спрямована на задоволення інтересів як концесієдавця, так і концесіонерів. Передача в концесію портового терміналу, або всього порту для держави означає зменшення фінансового навантаження, зниження комерційних ризиків, можливість отримання концесійних платежів і, що найголовніше, великі перспективи розвитку порту та підвищення його конкурентоспроможності. Водночас, враховуючи те, що порти є об'єктами стратегічного значення для будь-якої економіки концесія

дозволяє державі зберегти право власності на землі порту та здійснювати загальний контроль за діяльністю всіх суб'єктів господарювання в порту. Концесіонер отримує можливість користуватися унікальними потужностями на території порту протягом тривалого часу та отримувати від своєї господарської діяльності прибутки.

Міжнародний досвід наочно демонструє, що залучення приватних суб'єктів як до безпосереднього здійснення господарської діяльності, так і до створення і модернізації інфраструктури морських портів надзвичайно підвищує прибутки останніх[323].

Проблеми пов'язані із питаннями розвитку морських портах розглядалася в працях таких працівників портової галузі та юристів, як О. Григорашенко, М. Соколова, О. Кіфака, Тео Ноттебума, Патріка Ферхойвена та інших.

Але з урахуванням того, що портова реформа тільки розпочалася проведення важливо здійснити аналіз українського законодавства щодо правил та порядку передачі в концесію морських портів, вивчення зарубіжного досвіду концесії та розроблення пропозицій із оптимізації порядку укладання договорів концесії в морських портах.

15 жовтня 2012 р. Кабінет Міністрів України прийняв Постанову № 1055 «Деякі питання надання в концесію об'єктів державної власності» згідно з якою 18 морських портів України можуть передаватися в концесію з можливістю реалізації декількох концесійних проектів в кожному порту.

З огляду на довготривалий характер концесійного договору порядок обрання концесіонера та умови договору концесії мають бути чіткими та детально виписаними задля попередження ситуації, коли сторони договору не виконують взятих на себе зобов'язань. Адже неефективне використання обмежених портових потужностей може призвести до значного зниження розвитку порту і, як наслідок, всього регіону його розташування. В цьому аспекті показовим є

[323] Trujillo, L. and Nombela, G. Privatization and regulation of the seaport industry [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://info.worldbank.org/etools/docs/library/64583/2181seaport.pdf

правовий спір, що виник між бельгійським портом Зеебрюгге та приватною компанією Katoen Natie про розірвання договору концесії Фландрійського контейнерного терміналу. Katoen Natie отримали концесію у 1990-х роках, але їм так і не вдалося досягти ефективного використання терміналу (час від часу потужності терміналу використовувалися менше, ніж на 10% від потенційної потужності). Така ситуація суперечила завданням портової влади залучити більше контейнерних перевезень та забезпечити порту Зеебрюгге статус альтернативного портам Антверпену та Роттердаму. Водночас компанія Katoen Natie відповідно до умов договору концесії мала право використовувати термінал не на повну потужність. Після тривалих судових спорів договір концесії було розірвано і Katoen Natie припинила свою діяльність в порту Зеебрюгге. Після цього було проведено новий концесійний конкурс за результатами якого договір концесії укладено із портовим оператором APM Terminals[324].

Цей приклад свідчить, що розроблення ефективної процедури обрання концесіонера та укладання договору концесії в морських портах є першочерговим завданням як законодавця, так і концесієдавця.

Особливості проведення концесійного конкурсу висвітлено в Законі України «Про концесії» від 16.07.1999 р., а також в Положенні про проведення концесійного конкурсу та укладення концесійних договорів на об'єкти права державної та комунальної власності, які надаються в концесію від 12.04.2000 р. № 642 (далі – Положення про проведення концесійного конкурсу).

Чіткий і прозорий механізм проведення концесійного конкурсу є необхідною передумовою обрання найбільш ефективного концесіонера, завданням якого має бути не тільки максимізація власного прибутку, але й забезпечення належного розвитку порту в цілому. Європейська практика концесій в морських портах

[324] Notteboom Theo. Concession agreements as port governance tools // Research in Transportation Economics. – vol. 17. – Chapter 19. - 2006. – pp. 437-455. – p. 451
Green concession agreements // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.porttechnology.org/technical_papers/green_concession_agreements

демонструє, що портові території та об'єкти портової інфраструктури можуть бути надані в концесію шляхом: прямого призначення концесіонера, проведення переговорів з потенційними концесіонерами, проведення конкурсів. Здебільшого портові об'єкти надаються саме із застосуванням конкурсних процедур. При цьому для передачі в концесію невеликих портових потужностей може застосовуватися спрощена версія конкурсу, тоді як для передачі в концесію великих цілісних майнових комплексів необхідним є проведення повної конкурсної процедури.

В п. 31 Положення про проведення концесійного конкурсу зазначається, що конкурс проводиться в один етап, за результатами якого комісія готує висновки концесієдавцю для визначення переможця. Водночас, така практика не в повній мірі відповідає європейський. Адже передання в концесію великих цілісних майнових комплексів зазвичай проводиться в два чи більше етапів, що дозволяє обрати найбільш перспективного концесіонера, який запропонував найліпші умови експлуатації об'єкта концесії. Двоступеневий порядок обрання концесіонера видається більш ефективним, тому має бути застосований при укладенні договорів концесії в морських портах України.

Аналіз досвіду країн Європейського Союзу щодо укладання концесійних договорів дозволяє виділити групу основних критеріїв відбору потенційних концесіонерів. Концесіонери мають подати технічне обґрунтування концесійного проекту, надати фінансовий та маркетинговий плани. Більшість портів при проведенні концесійного конкурсу потребують надання учасниками проектів щодо використання найманої праці, доказів наявності позитивного попереднього досвіду ведення господарської діяльності в портах, інформації про напрями мінімізації негативного впливу на екологічну ситуацію від впроваджуваних портовим оператором

заходів. При цьому умови про захист навколишнього середовища сьогодні наявні у 85 % всіх концесійних договорів в портах[325].

Відповідно до п. 32 Положення про проведення концесійного конкурсу одним з критеріїв обрання його переможця є: «максимальне використання у концесійній діяльності працівників - громадян України….». Авжеж, в концесійному проекті порядок реалізації цієї умови має бути більш детально виписаний. Наприклад, при передачі в концесію контейнерного терміналу грецького порту Пірей вказувалося, що портовий оператор має право самостійно визначати кадрову політику на своєму терміналі, але він зобов'язаний працевлаштувати наявних на момент укладання договору концесії працівників порту на строк не менше 18 місяців з дати укладання договору[326].

Також звертається увага на важливість забезпечення конкуренції всередині портів. В статті 7 Пропозицій до Директиви Європейського Парламенту «Про доступ ринку до портових послуг» зазначається, що за загальним правилом, якщо немає виключних обставин, що стосуються обсягів та категорій вантажів, уповноважена влада порту має забезпечити наявність не менше двох суб'єктів, які надаватимуть портові послуги для кожного виду вантажу. Такі суб'єкти мають бути незалежними один від одного, що дозволить попередити монополізацію портових послуг одним суб'єктом[327].

Водночас, коли йдеться про невеликі морські порти, умови концесійного контракту можуть закріплювати правило згідно з яким тільки одна стивідорна компанія може надавати послуги, наприклад, з обробки вантажу[328]. Авжеж, в такому разі обмежується

[325] Green concession agreements // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.porttechnology.org/technical_papers/green_concession_agreements

[326] Concession of the Piraeus container terminal: turbulent times and the quest for competitiveness // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.tandfonline.com/ doi/abs/10.1080/ 03088839.2011. 642316#preview

[327] Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council On Market Access to Port Services // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://eur-lex.europa.eu/LexU riServ/ LexUriServ.do? uri=COM:2001:0035:FIN:EN:PDF

[328] Notteboom Theo. Concession agreements as port governance tools // Research in Transportation Economics. – vol. 17. – Chapter 19. - 2006. – p. 451.

конкуренція, хоча для портів із невеликим обігом вантажів такі умови здійснення господарської діяльності можуть бути необхідними.

Що стосується строків концесійних договорів, то Європейський Союз пропонує визначати максимальний період концесії в 30 років[329]. Як відзначають спеціалісти такий строк є оптимальним, адже «…не завжди концесіонер здійснює роботи таким чином, що портова адміністрація буде задоволена. Водночас достроково припиняти договори концесії доволі важко, оскільки вникають багато складних питань, наприклад щодо відшкодування шкоди по інвестиціям і т.п.»[330]. Як відомо, Закон України «Про морські порти України» визначив строк концесії у 49 років, що відрізняється від загальноприйнятої європейської практики. Така норма Закону «Про морські порти України» кореспондує із положеннями Закону України «Про концесії», де вказано що концесія укладається на строк від 10 до 50 років, і обґрунтовується тим фактом, що більш тривалий строк концесійного договору стимулює концесіонера вкладати більше інвестицій. Водночас, строк договору у 49 років вимагає розроблення чітких умов договору концесії задля попередження можливих спірних ситуацій та ретельного контролю збоку адміністрації порту за діяльністю концесіонера.

Слід особливо підкреслити, що в більшості європейських портів найбільш вагомим критерієм обрання переможця концесійного конкурсу є очікуваний мінімальний рівень пропускної спроможності та вантажообігу портового терміналу. Портовий оператор, як правило, має досягти мінімальний рівень вантажообігу в залежності від розміру терміналу. В деяких випадках концесієдавець встановлює мінімальний обсяг пропускної спроможності на один

Green concession agreements // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.porttechnology.org/technical_papers/green_concession_agreements

[329] Theys C. & Notteboom T. Determining terminal concession durations in seaports: theoretical considerations, applicable techniques and current practices // Journal of International Logistics and Trade. - vol. 8. - no. 1. – 2010. – pp. 13-40. – p. 5.

[330] Ярмилко Ю. Кто хозяин в порту Гамбург // Порты Украины. – 2012. - № 9. – С. 52.

гектар площі терміналу або на один метр причальної стінки[331]. Особливо такі умови договорів встановлюються в тому разі, коли в концесію передається термінал або територія із вже наявними портовими потужностями. Обов'язок для портового оператора забезпечити мінімальний рівень вантажообігу стимулює його до розвитку та оптимізації використання потужностей терміналу та земель порту. Як правило, якщо портовий оператор не досягає мінімальних рівнів вантажообігу він сплачує концесієдавцю штрафні санкції (наприклад, це може бути певна фіксована сума за тону недоотриманого вантажу), або концесійних договір може бути розірвано. Слід особливо підкреслити, що такі умови в договорах концесії закріплюються, коли в концесію передаються доволі ефективні та перспективні порти. Адже подібні умови в морських портах, які потребують значних інвестицій збоку портових операторів, можуть відштовхнути потенційних концесіонерів.

Вочевидь, умови договорів концесії щодо мінімального рівня вантажообігу є потужним заходом контролю влади порту за портовими операторами. По-перше, з точки зору управління земельними ресурсами встановлення мінімумів вантажообігу терміналу забезпечує розумне використання та продуктивність земель порту. Адже землі морського порту обмежені, їх раціональне використання та збереження є необхідним для майбутнього розвитку порту. Також введення конкретних показників вантажообігу терміналу є доречним в тому випадку, коли рівень портових зборів, що стягуються портовим оператором (зокрема, причальний збір і т.п.) не стимулюють останнього досягати високих показників використання потужностей терміналу. Така ситуація може бути в тому випадку, коли портовим оператором виступає консорціум, який спеціалізується не на здійснення функцій портового оператора, а термінал йому потрібний лише як елемент виробничого ланцюжка. Таких випадків в міжнародній практиці доволі багато. Тому

[331] Theo Notteboom, Patrick Verhoeven. The awarding of seaport terminals to private operators: European practices and policy implications // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.openstarts.units.it/dspace/bitstream/10077/6160/1/45D_NotteboomVerhoeven.pdf.

запровадження мінімальних рівнів вантажообігу терміналу буде стимулювати портових операторів до більш ефективного використання портових потужностей. Такі вимоги мають бути відображені в концесійних проектах і в Україні.

Цікавим є питання механізму розрахунку концесійних платежів. В Україні є чинною Методика розрахунку концесійних платежів, затверджена Постановою КМУ від 12 квітня 2000 р. № 639. Методика визначає, що концесійний платіж на управління (експлуатацію) цілісного майнового комплексу розраховується, виходячи із вартості майна, що передається в концесію. Тобто, коли в концесію передаються вже наявні об'єкти інфраструктури, то саме вартість цих об'єктів визначає рівень майбутніх концесійних платежів для потенційного концесіонера. Також Методика визначає порядок розрахунку концесійних платежів на створення (будівництво) об'єкта концесії. Вказується, що в такому разі концесійний платіж за право на створення (будівництво) об'єкта концесії розраховується виходячи з експертної оцінки його майбутньої вартості. Для оцінки вартості об'єкта концесії береться до уваги його місцезнаходження і рівень забезпеченості інженерними мережами. Слід зазначити, що такий підхід законодавця до визначення розміру концесійних платежів за створення об'єкта концесії слід вважати несправедливим та таким, що не стимулює потенційного інвестора до вкладання коштів у будівництво. Адже, чим більше вартість збудованих об'єктів та відповідно вкладених інвестицій, тим більше концесійних платежів буде сплачувати концесіонер.

Тому для розрахунку рівнів концесійних платежів більш доречним є європейських досвід, коли концесійні платежі за створення об'єкта концесії поділяються на дві складові:

1) фіксовані регулярні платежі за використання території, що надана для реалізації концесійного проекту (встановлюються в фіксованому розмірі, або у відсотковому відношенні до вартості території, виходячи з її площі);

2) регулярні «гнучкі» платежі, розмір яких розраховується, виходячи із показників вантажообігу збудованого об'єкта концесії в тоннах або TEU[332].

Такий підхід дозволяє індивідуалізувати порядок розрахунку рівня концесійних платежів, пристосувати його до особливостей господарської діяльності портового оператора. І застосування такого порядку розрахунку в сукупності із вищезазначеними вимогами щодо необхідності для портового оператора забезпечити мінімальний рівень вантажообігу дозволяє говорити про те, що і держава в будь-якому разі отримає концесійний платіж. В даному разі задовольняються інтереси як концесієдавця, так і концесіонера – адже і у першого, і у другого є стимул до максимізації рівня вантажообігу. Для концесієдавця – це призведе до збільшення концесійних платежів, а для концесіонера – до швидкого повернення вкладених інвестицій та збільшення прибутків.

В портах Європи іноді портовим операторам надається розстрочка на виплату концесійних платежів. Наприклад, 25 % від загальної суми платежів за рік виплачується в перший рік діяльності портового оператора, на другий рік концесіонер виплачує 50 %, на третій рік – 75 % від суми платежу і з четвертого року виплачується повна сума[333]. Така система сплати платежів є потужним стимулом для портового оператора і може мати місце в разі поетапного розвитку терміналу і в портах України.

Поряд із великим перспективами, що відкриваються при використанні концесійної моделі господарювання в морських портах, привабливістю цього механізму для потенційних портових операторів, існує ряд ризиків, на які необхідно зважувати, приймаючи участь в концесійному конкурсі та починаючи реалізацію концесійного проекту.

---

[332] Кифак А. Концессия: международный опыт и украинское законодательство // Порты Украины. – 2012. - № 9. – С. 40.

[333] Theo Notteboom. Concession agreements as port governance tools // Research in Transportation Economics. – vol. 17. – Chapter 19. - 2006. – p. 449.
Green concession agreements // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.porttechnology.org/technical_papers/green_concession_agreements

Розуміння важливості оцінки ризиків від проектів державно-приватного партнерства знаходимо і на законодавчому рівні. Так, відповідно до Методики виявлення ризиків, пов'язаних з державно-приватним партнерством, їх оцінки та визначення форми управління ними, затвердженої Постановою Кабінету Міністрів України від 16 лютого 2011 р. N 232, ризик – можлива подія, дія та/або бездіяльність партнера, що можуть призвести до негативних наслідків. Водночас управління ризиком – розроблення та здійснення оптимальних заходів для запобігання виникненню ризиків та ліквідації наслідків їх виникнення.

Методика поділяє всі ризики на декілька груп: 1) пов'язані з впливом зовнішніх обставин, що не залежать від волі партнерів; 2) політичні; 3) пов'язані з невиконанням партнерами умов договору; 4) комерційні; 5) фінансові; 6) екологічні.

Розглянемо окремі з цих ризиків та спробуємо зрозуміти, наскільки часто учасники концесійних проектів зустрічаються з цими ризиками і які шляхи їх мінімізації в морському порту.

Що стосується політичних ризиків, то вони пов’язані, в першу чергу, із діями або бездіяльністю органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування при реалізації умов договору. Також політичний ризик може полягати у встановленні цін (тарифів) на послуги портових операторів у розмірі, що не відповідає економічно обґрунтованим витратам на їх виготовлення чи надання, якщо такі ціни (тарифи) підлягають державному регулюванню. І, хоча Закон України «Про морські порти України» в ст. 21 встановив, що тарифи на послуги (крім послуг, що надаються природними монополістами і послуг у складі портових зборів) є вільними, водночас не можна не враховувати спеціальний закон у сфері ціноутворення і державного регулювання цін – Закон України «Про ціни і ціноутворення» від 21.06.2012 р., який був прийнятий пізніше Закону «Про морські порти України». Згідно із ст. 12 Закону України «Про ціни і ціноутворення» державні регульовані ціни запроваджуються на товари, які справляють визначальний вплив на загальний рівень і

динаміку цін, мають істотну соціальну значущість, а також на товари, що виробляються суб'єктами, які займають монопольне становище на ринку, тобто вказаний Закон розширює перелік об'єктів, що можуть підпадати під державне цінове регулювання.

Отже концесіонеру, укладаючи договір концесії в морських портах, слід враховувати можливість державного регулюючого впливу на ціни та тарифи в морському порту. Можливість державного цінового регулювання має бути передбачена в концесійному договорі. Також кожен суб'єкт державного цінового регулювання може розраховувати на судовий захист своїх прав згідно із ст. 15 Закону України «Про ціни і ціноутворення» від 21.06.2012 р., в якій закріплено, що установлення Кабінетом Міністрів України, органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування державних регульованих цін на товари в розмірі, нижчому від економічно обґрунтованого розміру, без визначення джерел для відшкодування різниці між такими розмірами за рахунок коштів відповідних бюджетів не допускається і може бути оскаржено в судовому порядку.

Поряд із політичним ризиком не можна не вказати на ризики правового характеру. Як зазначено в працях іноземних дослідників морської галузі: «Недостатня зрозумілість та можливість законодавчих змін можуть призвести до спорів в результаті невірного тлумачення положень закону або необхідності внесення змін до договору, що породжує певний ризик. І, як правило, мінімізувати правовий ризик доволі складно. Саме тому, детальний правовий аналіз концесійного проекту є пріоритетним завданням будь-якого концесіонера»[334].

Тому в контракті необхідно передбачити умови щодо незмінності законодавства на протязі всього строку дії договору концесії (особливо враховуючи той факт, що концесійні відносини є довготривалими – від 10-50 років) та необхідно звернутися до

[334] Financial Implications of Port Reform. Module 5 – p. 211[Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.ppiaf.org/sites/ppiaf.org/files/documents/toolkits/Portoolkit/Toolkit/pdf/modules/05_TOOLKIT_Module5.pdf

гарантій інвестиційної діяльності, адже концесійні проекти – це інвестиційні проекти.

Такі гарантії в українському законодавстві існують. Зокрема, вони передбачені в ст. 18 Закону України «Про інвестиційну діяльність» від 18.09.1991 р. згідно із якою умови договорів, укладених між суб'єктами інвестиційної діяльності, зберігають свою чинність на весь строк дії цих договорів і у випадках, коли після їх укладення законодавством (крім податкового, митного та валютного законодавства, а також законодавства з питань ліцензування певних видів господарської діяльності) встановлено умови, що погіршують становище суб'єктів або обмежують їх права, якщо вони не дійшли згоди про зміну умов договору.

Слід констатувати той факт, що законодавство, яке стосується діяльності морських портів є доволі динамічним. Про це свідчать і зміни, що були внесені у не так давно прийнятий Закон України «Про морські порти України» і зовсім нові законопроекти, зокрема Законопроект № 4431 від 13.03.2014, яким пропонується ліквідувати державне підприємство «Адміністрація морських портів України».

Авжеж, для більшої привабливості портового сектору для потенційних інвесторів необхідно забезпечити ефективну та стабільну законодавчу базу їх функціонування, яка не потребувала б постійних змін та вдосконалень. Законодавчі положення мають розроблятися з врахуванням того, що правове регулювання відносин має відображати реальні потреби економічного розвитку, особливо в такій важливій сфері, як морегосподарський комплекс.

Окремо хотілось би зупинити увагу на комерційних ризиках при реалізації концесійних проектів в морських портах. До такого типу ризиків Методика відносить, зокрема неотримання прибутку (доходів) від провадження підприємницької діяльності в рамках договору, зокрема через зміну ринкової ціни або зменшення попиту на товари, що виготовляються, роботи, які виконуються, або послуги, що надаються згідно з договором.

Для портових операторів актуальним є питання забезпечення рівня мінімальної пропускної спроможності портового терміналу. Адже така умова як правило є необхідною в концесійному договорі і недосягнення обумовлених в договорі показників може бути підставою для стягнення з концесіонера на користь концесієдавця штрафних санкцій[335].

Також не слід забувати про обов'язок сплати концесіонером концесійних платежів, які відповідно до п. 10 Типового концесійного договору, затвердженого Постановою КМУ від 12 квітня 2003 р. № 643, не залежать від результатів господарської діяльності концесіонера. Хоча судова практика свідчить про можливість пільг для концесіонера по сплаті концесійних платежів. Зокрема, Рішенням Господарського суду м. Києва від 21.09.2010 р. у справі № 45/189 відповідачу було надано відстрочку оплати концесійних платежів шляхом перенесення їх оплати до моменту досягнення підприємством позитивного фінансового результату від господарської діяльності (прибутку), але не більш ніж на два роки з моменту набрання рішенням законної сили (Рішення набрало законної сили 15.11.2010 р.)[336].

Водночас, слід враховувати, що порушення умов концесійного договору, зокрема вимог щодо сплати концесійних платежів та внесення інвестицій, є безумовною підставою для розірвання договору концесії. Така позиція викладена, наприклад, в Постанові Вищого господарського суду України, де зазначено, що «…суди попередніх інстанцій дійшли вірного висновку щодо порушення відповідачем істотних умов концесійного договору в частині внесення одноразового фінансового внеску до бюджету міста в розмірі 9000000 грн, внесення концесійних платежів, погашення кредиторської заборгованості та страхування об'єкта концесії. Зазначені порушення концесіонером своїх зобов'язань за

[335] Financial Implications of Port Reform. Module 5 – p. 216. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.ppiaf.org/sites/ppiaf.org/files/documents/toolkits/Portoolkit/Toolkit/pdf/modules/05_TOOLKIT_Module5.pdf

[336] Рішення Господарського суду м. Києва 21.09.2010 р. у справі № 45/189 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/12012891

концесійним договором є істотними, в зв'язку з чим наявні правові підстави для розірвання цього договору в порядку, передбаченому ч. 2 ст. 651 Цивільного кодексу України»[337].

Якщо говорити про валютні та комерційні ризики, то вони безпосередньо впливають на фінансовий стан концесіонера, а тому мають бути оцінені в першу чергу. Валютний ризик є частиною фінансового ризику. До нього відносимо:

- ризик, пов'язаний з коливанням валютного курсу;
- неможливість або надмірна нормативна зарегульованість процесів конвертації місцевої валюти в іноземну;
- неможливість переказу отриманої валютної виручки із країни реалізації концесійного проекту.

Якщо враховувати той факт, що концесійні проекти – це проекти інвестиційні, то можливість покриття окремих валютних ризиків передбачена в чинному законодавстві. Наприклад, ст. 12 Закону України «Про режим іноземного інвестування» гарантує іноземним інвесторам після сплати податків, зборів та інших обов'язкових платежів безперешкодний і негайний переказ за кордон їх прибутків, доходів та інших коштів в іноземній валюті, одержаних на законних підставах внаслідок здійснення іноземних інвестицій.

Ризик неможливості або складності конвертації місцевої валюти в іноземну покладається на концесіонера, водночас може бути усунутий або мінімізований тільки за допомогою концесієдавця та влади країни реалізації проекту (відповідними регуляторними органами, наприклад Національним банком). Аналіз валютного законодавства України, зокрема Положення про порядок та умови торгівлі іноземною валютою, затвердженого Постановою Правління НБУ від 10.08.2005 № 281, постанови Правління НБУ від 18 березня 2014 р. № 137 «Про внесення змін до постанови Правління Національного банку України від 06 лютого 2014 р. № 49 (зі змінами)» (сьогодні вже втратила чинність), що запроваджують складні правила купівлі-продажу іноземної валюти суб'єктами

[337] Постанова Вищого господарського суду України від 6 лютого 2012 року у справі № 52/179 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/21340780

господарювання, дозволяє говорити про те, що зазначений тип ризику притаманний національним валютним відносинам і має бути належним чином оцінений концесіонером задля подальшого зменшення можливих фінансових витрат.

Від ризику коливання валютного курсу застраховуватися доволі важко, особливо в країнах із нестабільною економікою. Можливістю частково застрахуватися від такого ризику є здійснення більшості витрат та розрахунків в національній валюті. Хоча, якщо інвестор іноземний, проект реалізується за рахунок іноземних кредитів або є необхідність закуповувати іноземне обладнання, то природно, що фінансування буде здійснюватися в іноземній валюті. Здебільшого валютні ризики в такому разі можуть покриватися за допомогою хеджування.

Також в літературі пропонуються інші способи зменшення валютних ризиків. Зокрема, оформлення державної гарантії по кредитах чи інвестиціях в національній та в іноземній валюті дозволить нівелювати валютні ризики та ризики рефінансування. Така гарантія має носити безвідзивний та безумовний характер[338]. Крім того державні гарантії при кредитуванні концесійних проектів можуть виступати ефективним механізмом зменшення фінансових ризиків концесіонера, з врахуванням того, що кредитування концесійних проектів не може відбуватися під заставу майна, що є об'єктом концесії. Така ситуація є цілком логічною та загальноприйнятою, адже власником майна залишається держава, і відповідно об'єкт інвестування не може передаватися у заставу з метою забезпечення виконання зобов'язань за кредитними договорами згідно, зокрема, до Закону України «Про управління об'єктами державної власності».

Ще одним способом захиститися від комерційного ризику, пов'язаним із недостатньою завантаженістю оператора є запровадження для клієнтів оператора мінімальних обсягів закупівлі послуг оператора (minimum volume guarantees). В даному випадку

[338] Ганечко І.Г. Управління валютними ризиками інфраструктурних проектів [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=981

клієнт зобов'язується або забезпечити мінімальний рівень трафіку через термінал оператора, або сплачувати певний фіксований платіж незалежно від того, чи користується він послугами оператора, чи ні. В даному випадку основні клієнти портових операторів, наприклад суднові компанії, стають спонсорами концесійних проектів і несуть частину комерційного ризику. Водночас, беручи на себе частину ризику, суднові компанії можуть вимагати для себе певних переваг, порівняно з іншими учасниками ринку і в такому випадку положення щодо забезпечення недискримінаційних умов з боку портових операторів доволі важко реалізувати. Наприклад, нереально зобов'язати оператора, який є дочірньою компанією судноплавної лінії, обслуговувати на тих самих умовах інших клієнтів. Ця проблема має бути вирішена ще на етапі концесійного конкурсу. Економічна приналежність претендента та будь-які пов'язані із цим обмеження мають бути прийняті до уваги та враховуватися при обранні переможця концесійного контракту. До речі така норма прямо закріплена у п. 38 Директиви Європейського Парламенту від 26 лютого 2014 р.[339], де зазначається, що в багатьох випадках концесіонери представляють собою господарські об'єднання, кожен з учасників якого виконує свої функції в об'єднанні. Тому дуже важливо виключити можливість надання концесії об'єднанням або учасникам об'єднання, метою яких буде надавати послуги тільки афілійованим особам, а не всім учасникам ринку.

Отже, концесія, як і будь-який великий проект державно-приватного партнерства, пов'язана із численними ризиками. Від правильності та своєчасності їх оцінки залежить доля контракту та ефективність його виконання. Тому, ще на етапі проведення концесійного конкурсу, всі його учасники мають визначити можливі ризики та розробити дієві шляхи їх мінімізації відповідно до законодавства країни реалізації проекту

Отже, поряд із надзвичайним потенціалом концесійних проектів в морських портах як для концесіонерів, так і для держави, існують

[339] Directive 2014/23/EU of the European Parliament and of the Council of 26 February 2014 on the award of concession contracts // Official Journal of the European Union, L 94, 28.3.2014. – p. 7

багато ризиків, які мають бути взяті до уваги сторонами концесійного контракту ще на етапі підготовки та проведення концесійного конкурсу.

Підсумовуючи, слід зазначити, що з огляду на важливість та стратегічну значимість портової галузі для економіки України доцільним є розроблення спеціального порядку проведення концесійного конкурсу в морських портах. З огляду на специфіку концесії в морських портах потребує затвердження Типовий договір концесії морських портів, який врахував би особливості концесійних відносин в морському секторі. Адже саме зміст концесійного договору є правовою передумовою ефективної діяльності портового оператора.

Не слід забувати і про той факт, що сучасні порти вже не займають монопольного становища при транспортуванні вантажів в сусідні регіони. Розвиток світових транспортних мереж настільки знизив транспортні витрати, що для вантажоперевізника іноді легше використовувати більш віддалений порт в якому краще устаткування, ліпша система обслуговування суден та вантажів, спрощені процедури оформлення вантажів та менші портові збори. Саме з цих причин сучасні порти мають бути достатньо конкурентоспроможними та пропонувати своїм клієнтам оптимальне співвідношення часу/ціни за портові послуги. Ці фактори мають бути враховані при проведенні портової реформи.

Використання найліпших світових практик діяльності морських портів при вдосконаленні сучасного українського законодавства, надасть можливість максимально ефективно провести модернізацію морської галузі.

4.2. Удосконалення цінової політики на морському транспорті

Ціноутворення в транспортній сфері є складним процесом, який з одного боку визначає ефективність діяльності, з іншого – значною мірою обумовлюється особливостями виробництва транспортного продукту.

Будь-які зміни рівня цін обумовлюють зниження або підвищення конкурентоспроможності транспортної системи країни на ринках транспортних послуг.

Виходячи з цього, в основу рішення питання зниження або підвищення рівня цін повинна бути покладена економічна доцільність.

Морські торговельні порти є однією із ланок в системі міжнародних морських перевезень, складовою частиною транспортної і виробничої інфраструктури нашої держави з огляду на їх розташування на напрямках міжнародних транспортних коридорів. Від рівня ефективності функціонування портів, технологічного та технічного оснащення, ступеня відповідності системи управління та розвитку інфраструктури сучасним міжнародним вимогам залежить конкурентоспроможність українського транспортного комплексу на світовому ринку.

Розвиток портів відбувається в умовах жорсткої конкуренції на ринках портових послуг. Так, наприклад, найбільші морські європейські порти, в тому числі контейнерні термінали, розташовані в безпосередній близькості один від одного. Однак, не зважаючи на це, зазначені постачальники портових послуг мають значні обсяги перевалки контейнерів.

Конкурентоспроможність морських портів визначається багатьма чинниками, зокрема загальною величиною транспортних витрат вантажовласників, що включать витрати перевалки вантажів через порти.

Основною проблемою, яка потребує вирішення для підвищення ефективності функціонування вітчизняних портів, є негнучка цінова політика, що проводиться Міністерством інфраструктури України. З урахуванням інтеграційних напрямків України пріоритетним завданням повинно також стати приведення структури нормативних документів до єдиних світових норм.

Дослідження транспортних систем країн-конкурентів в Чорноморсько-Азовському басейні показало, що для підвищення конкурентоспроможності російських портів була розроблена «Стратегія розвитку портової інфраструктури Росії до 2030 року».

Одним з основних завдань морських портів Південного басейну, яке покладено в основу «Стратегії розвитку морської портової інфраструктури Росії до 2030 року», є переведення вантажів, орієнтованих на Росію, з українських портів.

Прикладом проведення економічно обґрунтованої тарифної політики в області портового ціноутворення є країни Балтії і Румунії. Цим країнам вдалося шляхом проведення гнучкої тарифної політики значно підвищити конкурентоспроможність своїх портів, що призвело до значного росту вантажопереробки. Так, за останні три роки вантажопереробка портів Балтії зросла зі 129 млн т у 2010 р. до 207 млн т у 2012 р.[340] Основними портами-конкурентами країн Балтії є порти Клайпеда (Литва) і Вентспілс (Латвія), через які перевалюються великі обсяги білоруського хлоркалію – потенційно можливий вантажопотік ДП «Миколаївський МТП», ДП «Херсонський МТП» та інших українських портів. Зі сторони Румунії яскравим прикладом є порт Констанца, вантажопереробка якого у 2012 р. досягла 50,6 млн. т, що на 10 % більше ніж у 2011 р. Цей порт «перетягує» на себе частину вантажопотоків (для України – транзитних), які теоретично могли пройти через українські дунайські порти[341]. Основними конкурентами українських портів на Чорному і Азовському морях були і є російські порти (Новоросійськ, Туапсе,

[340] Грузооборот порта Констанца в 2012 г. составил 50,6 млн. т // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://tbu.com.ua/news/gruzooborot_ porta_konstantsa_v_ 2012_g__ sostavil_506_ mln__t_.html.
[341] Мифы порта Констанца // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://pravda.tis.ua/pravda/?p=9382.

Кавказ тощо). У перспективі перше місце серед конкурентів може посісти російський порт Тамань, що будується в цей час.

Існуюча в закордонних портах система цін відрізняється високим рівнем гнучкості, що забезпечує високу привабливість їх для судновласників.

У портах більшості розвинених країн світу, як правило, рівень портових тарифів установлюється на рік, півріччя з урахуванням очікуваної зміни кон'юнктури на транспортних ринках даного регіону, а також рівня тарифів у конкуруючих портах. Як правило, в процесі ухвалення рішень про рівень портових тарифів беруть участь представники портової адміністрації, митниці та інших державних служб, стивідорних, експедиторських, судноплавних компаній та інших організацій, що обслуговують вантажопотоки в порту[342].

Ставки основних суднових зборів у закордонних портах диференційовані в залежності від спеціалізації та ступеня використання вантажомісткості суден, кількості їх заходів у порт протягом визначеного календарного періоду. Більш досконалими є і умови стягування суднових зборів.

Діюча система портових зборів з суден в Україні затверджена в 1995 р. В даний час ця система не в повній мірі відповідає світовій практиці справляння портових зборів, новій організаційній структурі державного управління морськими портами, принципам ціноутворення на послуги природних монополій.

Частка портових зборів є суттєвою у сумі річних експлуатаційних витрат суден. Так частка портових зборів у вартості утримання великотоннажних танкерів на малих відстанях досягає 60 %. Тому, вантажовласники при наявності альтернативних варіантів обирають порт заходу, де можна отримати необхідні послуги з найменшими витратами і високою якістю сервісу. Однак, діюча система портових зборів в Україні не передбачає можливості коригування ставок зборів, враховуючи їх рівень в портах-

[342] Зарубежная практика портового ценообразования // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://portsukraine.com/node/3155.

конкурентах. Це істотно знижує привабливість морських вітчизняних портів і не сприяє зростанню їх суднообігу.

Основною метою державної тарифної політики на транспорті, зокрема у морський галузі, є забезпечення балансу економічних інтересів України як морської та транзитної держави, морських портів, що є структурною ланкою транспортного комплексу, та споживачів послуг – суден під українським або іноземними прапорами, які заходять в морські порти України.

Застосування тарифів за послуги у морських портах здійснюється відповідно до документа «Збори і плата за послуги, що надаються суднам закордонного плавання у морських торговельних портах України», затвердженого наказом Міністерства транспорту України від 27.06.96 № 214 (у редакції наказу Мінтрансу від 15.12.2000 № 711).

Застосування ставок документа «Збори і плата за послуги, що надаються суднам закордонного плавання у морських торговельних портах України» на практиці виявило значну кількість істотних недоліків, що потребує внесення ряду істотних змін, уточнень і доповнень до умов їх справляння з суден. Це переважно пов'язано з різним трактуванням окремих положень, що негативно впливає на взаємовідносини між суб'єктами господарювання (порти, ДП «Дельта-лоцман», агентства «Інфлот»), що стягують ці збори, і платниками (судновласники, судноплавні компанії).

В даний час одночасно із документом «Збори і плата за послуги, що надаються суднам закордонного плавання у морських торговельних портах України» в морських портах діє наказ Міністерства інфраструктури України № 316 від 27.05.2013 «Про портові збори», яким було замінено постанову Кабінету Міністрів України від 12.10.2000 р. №1544. Згідно з цим наказом в морських портах з суден стягуються збори цільового призначення, до яких відносяться корабельний, канальний, причальний, якірний та інші збори.

Застосування одного і того ж поняття «збори» до зборів цільового призначення, що характеризуються обов'язковістю оплати, і до зборів за послуги, що надаються суднам (за лоцманську проводку суден в порти і з портів, проводку підхідними до портів і магістральними каналами, послуги Служби регулювання руху суден, буксирів при виконанні швартовних операцій, включаючи послуги швартовщиків, плату за агентські і супервайзерські послуги), не є коректним. Це потребує внесення змін до самої назви даного нормативного документа «Збори і плата за послуги, що надаються суднам закордонного плавання у морських торговельних портах України».

Відсутність законодавчо закріплених понять «судно у закордонному плаванні», «судно у каботажному плаванні», «валова місткість судна», «комерційний рейс судна», «науково-дослідні судна» та інші у деяких випадках ускладнюють застосування норм документів. Відповідно було б доцільним внести зміни до документів «Збори і плата за послуги, що надаються суднам закордонного плавання у морських торговельних портах України» та «Про портові збори» стосовно введення значення вищезазначених термінів.

Одночасно з необхідністю удосконалення умов стягування зборів і плати за послуги, що надаються суднам закордонного плавання у морських торговельних портах України, доцільним є перехід на новий базис справляння зборів – валову місткість судна, визначену відповідно до положень Міжнародної Конвенції про обмірювання суден 1969 р.

Перехід справляння суднових зборів у морських портах колишнього СРСР із чистої регістрової місткості суден на модуль суден був вимушеним тимчасовим заходом, пов'язаним з рішенням Міжнародної Конвенції 1969 р. про перегляд регістрової місткості суден і визначення нової валової і чистої місткості суден.

У зв’язку з тим, що об’єм судна (його модуль), з якого в даний час стягуються збори і плата в морських портах України, є умовною величиною. Перехід на новий базис справляння (валова місткість судна) дозволить найбільш повно відобразити потенційні

комерційні можливості суден. З іншого боку, оскільки стягування зборів і плати за послуги, що надаються суднам закордонного плавання у морських торговельних портах України, з валової місткості суден у вітчизняних морських портах буде відповідати світовій практиці, що є важливим кроком України у напрямі інтеграції в європейську спільноту.

Перехід від стягування зборів і плати з модуля судна на новий базис можна кількома варіантами.

Перший варіант – це перехід на новий базис стягування зборів і плати з урахування збереження загального рівня суднових зборів і плати за послуги, що стягуються з суден у вітчизняних морських портах в даний час.

Такий перерахунок ставок можна зробити за допомогою середніх коефіцієнтів, які характеризують співвідношення умовного модуля суден та їх валової місткості. Оскільки ці співвідношення розрізняються залежно від типу (спеціалізації) суден, необхідно передбачити диференціацію ставок для суден різної спеціалізації. У вітчизняних морських портах, як правило, не ведеться систематичний облік та накопичення відомостей про валову місткість суден, які відвідують порти у зв'язку з тим, що портові збори і плата за послуги суднам розраховуються з умовного модуля суден, а не з валової місткості. Тому в основу розрахунку коефіцієнтів можуть бути покладені дані по суднах Регістру Російської Федерації, які складають значний відсоток суднообігу вітчизняних морських портів, матеріали Ллойду, відомості, що можуть бути отримані від портів за певний період.

Отже, за інших незмінних умов портам і підприємствам, що стягують збори і плату за послуги, що надаються суднам закордонного плавання у морських торговельних портах України, буде збережений діючий рівень надходжень коштів, а у судновласників – відповідно діючий рівень витрат на її сплату.

Відповідно, при зміні базису стягування ставок портових зборів необхідно виключити відповідні розділи наказу Мінінфраструктури

«Про портові збори», що стосуються стягування зборів з суден, що перевозять вантажі на верхній палубі, мають дві та більше палуб та інші.

Стосовно діючого на сьогодні розміру ставок необхідно зазначити наступне.

Для порівняння було проведено дослідження рівня суднових зборів у морських торговельних портах України (порти Одеса, Миколаїв) та основних портах Російської Федерації Чорного (Новоросійськ, Туапсе) і Балтійського (Санкт-Петербург, Калінінград, Виборг) морів.

Вибір Одеського порту пояснюється тим, що в ньому стягуються найвищі суднові збори у порівнянні з іншими портами регіону – Іллічівським та Южним. Прийнятий для порівняння Миколаївський порт є самим «дорогим» для заходу суден вітчизняним портом у зв'язку з особливостями розташування та обладнанням.

Аналіз рівня зборів був проведений шляхом порівняння витрат судна на оплату портових зборів, пов'язаних з використанням інфраструктури портів, забезпечення безпеки мореплавання в портових водах.

У морських торговельних портах Російської Федерації до таких зборів належать корабельний, канальний, лоцманський, маяковий, навігаційний, екологічний (санітарний) і криголамний. Зазначені збори введені з 9 січня 2009 р. наказом Федеральної служби по тарифах (ФСТ Росії) від 20 грудня 2007 р. № 522 -т / 1.

У морських торговельних портах України прийняті аналогічні суднові збори: корабельний, канальний, причальний, маяковий, адміністративний та санітарний. Льодовий збір в розрахунках витрат суден не враховувався, так як за системою портових тарифів стягувався з вантажовласників.

Сучасний рівень ставок зборів у портах Російської Федерації є гранично максимальним. Адміністраціям морських портів (стягують корабельний збір) і Федеральному державному унітарному підприємству «Росморпорт» (стягує із суден канальний,

лоцманський, маяковий, навігаційний, екологічний та криголамний збори) надано право застосовувати ставки портових зборів на рівні або нижче гранично максимального (рівень знижки не визначено).

Аналіз був проведений для універсального нелінійного судна в закордонному плаванні типу «Сизрань» (модуль судна – 37780 $м^3$, дедвейт - 13800 т, 10794 GT) за умови входу судна і виходу з порту в погожий день. Час стоянки в порту - до 10 діб. Так як ставки суднових зборів у портах Російської Федерації встановлені в рублях і прийняті з 9 січня 2009 р., для перерахунку ставок зборів в долари США курс був прийнятий за станом на проведення дослідження.

Аналіз показав, що сучасний рівень суднових зборів у Одеському порту значно перевищує рівень зборів у російських портах: Чорного моря – в 2 - 2,3 рази, Балтійського – 1,2-1,4 рази з урахуванням справляння з суден криголамного збору в Санкт-Петербурзькому і Виборзькому портах. Для Миколаївського морського порту це перевищення є значно більшим.

Таким чином, виникає потреба у корегуванні рівня ставок, що застосовуються відповідно до наказу Міністерства транспорту України від 27.06.96 № 214 «Збори і плата за послуги, що надаються суднам закордонного плавання у морських торговельних портах України» та наказу Міністерства інфраструктури України № 316 від 27.05.2013 «Про портові збори».

Другий варіант – перехід на новий базис справляння портових тарифів, що передбачає повний перерахунок ставок. Проте, в даний час в галузі відсутня науково-обґрунтована методика формування системи портових тарифів, яка б враховувала державні інтереси в сфері ціноутворення на послуги морських портів і потреби портів з утримання та розвитку портової інфраструктури в умовах жорсткої конкуренції на ринках транспортних послуг.

Тобто актуальним є питання розробки та впровадження сучасної методики формування системи портових тарифів.

Удосконалення умов формування та стягування ставок, що застосовуються відповідно до наказу Міністерства транспорту України

від 27.06.96 № 214 «Збори і плата за послуги, що надаються суднам закордонного плавання у морських торговельних портах України» і наказу Міністерства інфраструктури України № 316 від 27.05.2013 «Про портові збори» сприятиме підвищенню рівня конкурентоспроможності вітчизняних портів на міжнародних ринках портових послуг.

Закон України «Про морські порти України» передбачає зміни в підходах до формування портових тарифів. Таким чином виникає необхідність у створенні нової, сучасної системи портових тарифів, яка б була побудована на принципах прозорості та обґрунтованості розміру портових тарифів і сучасних реаліях щодо умов їх застосування.

Прийняття Закону України «Про морські порти України» призвело до лібералізації тарифів на навантажувально-розвантажувальні роботи, тобто з прийняттям закону втратив чинність Збірник тарифів на роботи та послуги, що надаються вантажовласникам морськими портами України, затверджений наказом Мінтрансу від 31.10.95 № 392 в редакції Міністерства транспорту від 12.03.03 № 188 (із змінами). Але підрозділом 2.4. вищезазначеного Збірника тарифів здійснювалося регулювання справляння льодового збору.

Умовами стягнення льодового збору передбачалося гарантоване отримання портами та іншими підприємствами, які володіють криголамами та іншими дорогими плавзасобами, призначеними для здійснення безпечного проходження суден каналами і акваторією порту, коштів на їх утримання протягом річного періоду, незалежно від льодових умов. Тому льодовий збір стягувався згідно п. 2.4.8 Збірника тарифів протягом фактичного періоду оголошеної в установленому порядку льодової кампанії, проте в строк не менше прийнятого для окремих портів (якщо через погодні умови оголошена кампанія триває в пізні терміни, то льодовий збір стягувався до закінчення льодової кампанії). У випадках, коли льодова компанія не була оголошена у зв'язку з відсутністю утворенням льоду на каналах та акваторії порту, згідно з п. 2.4.9

Збірника тарифів льодовий збір стягувався у встановлені для окремих портів періоди. Згідно з підрозділом 2.4 Збірника тарифів, льодовий збір стягувався з кожної тонни вантажу або кожного контейнера, які завозяться в порт або вивозяться з нього.

Умовами стягнення льодового збору також передбачалося, що «якщо відповідно з погодними умовами льодова кампанія оголошена і продовжується в більш пізні терміни, то льодовий збір стягується до закінчення льодової кампанії».

Стягнення з вантажовласників льодового збору у разі, коли льодова кампанія не була оголошена у зв'язку з відсутністю льодоутворення на каналах та в акваторії порту, визначається цільовим призначенням цього збору. Доходи від льодового збору є постійним джерелом коштів на утримання дорогих криголамів, буксирів та інших плавзасобів, що використовуються для забезпечення проходження суден каналами і акваторіями портів в період льодової кампанії.

Першим кроком по зміні стягнення льодового збору було скасування Кабінетом міністрів України стягнення льодового збору при перевезенні через порти транзитних контейнерів, що переміщуються в режимі траншипменту. Таке рішення було прийняте за пропозицією Одеського порту та підтримано Міністерством інфраструктури України. Головною причиною такого рішення було збереження існуючих і залучення додаткових обсягів транзитних контейнерних вантажів.

За оцінкою Міністерства інфраструктури України, стягнення льодового збору призводило до подорожчання послуг з обробки контейнерного трансшипменту на рівні від 28 до 56 дол США за контейнер (залежно від типорозміру контейнера). Таке збільшення тарифу за рахунок стягнення льодового збору ставило Одеський порт, де здійснюється робота з контейнерами в режимі трансшипменту, у неконкурентне становище стосовно румунської Констанції на період оголошення льодової компанії.

На думку фахівців Мінінфраструктури, недоотримання доходів від льодового збору буде перекрито надходженнями від зростаючих обсягів контейнерного транзиту[343].

Слід зазначити, що невід'ємною частиною торговельного мореплавства та судноплавства є безпека як важлива умова охорони людського життя та навколишнього природного середовища.

Постановою Кабінету міністрів України від 3.06.2013 №405 «Про затвердження переліку спеціалізованих послуг, що надаються у морському порту суб'єктами природних монополій, які підлягають державному регулюванню» визначено перелік спеціалізованих послуг, а саме:

- забезпечення лоцманського проведення;
- регулювання руху суден;
- забезпечення проведення криголамних робіт.

Відповідно до ст. 13 Закону України «Про морські порти України» забезпечення безпеки мореплавства, життя і здоров'я громадян здійснюється Кабінетом Міністрів України, центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, національною комісією, яка здійснює державне регулювання у сфері транспорту, іншими центральними органами виконавчої влади в межах їх повноважень.

Відповідно до ст. 14 Закону України «Про морські порти України», безпека мореплавства в акваторії морського порту забезпечується адміністрацією морських портів України, власниками морських терміналів і гідротехнічних споруд, судновласниками, іншими суб'єктами господарювання, що провадять свою діяльність у морському порту, відповідно до законодавства і правил, визначених обов'язковими постановами по порту[344].

---

[343] В Украине отменили ледовый сбор для контейнерного транзита // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.sovfracht.info/?PageID=5952.

[344] Закон України «Про морські порти України» від 17 травня 2012 р. № 4709-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2013. - № 7. - Ст.65.

Наявність низки недоліків у системі забезпечення безпеки судноплавства обумовлює те, що за останні роки рівень аварійності на морському та річковому транспорті в цілому істотно не знизився.

Так, на морському транспорті за 2009 р. сталося 14 аварійних подій, за 2010 р. – 24, за 2011 р. – 16. На річковому транспорті за 2010 р. сталося 4 аварійних події, за 2011 р. - 2. Також істотно не зменшується кількість аварійних подій і з маломірними суднами, зокрема за 2009 р. сталося 5 аварійних подій, в яких загинула 1 людина, за 2010 р. – 10, в яких загинуло 4 людини, за 2011 р. – 12 (загинуло 2 людини).

До однієї з основних причин аварійності на морському і річковому транспорті можна віднести відсутність криголамного флоту для забезпечення оперативного та безпечного проведення суден на акваторіях морських і річкових портів, підхідних каналах до них, проведення суден в Керченській протоці і Азовському морі, в річках Дунай і Дніпро[345].

26.12.2013 р. вступив в дію наказ Міністерства інфраструктури України №1059 «Про затвердження Тарифів на послуги із забезпечення проведення криголамних робіт».

Нове трактування стягнення льодового збору перейшло до формату стягнення плати за фактичне надання послуги за виконання криголамних робіт. Тобто взагалі було змінено принцип застосування льодового збору. Закріплення надання послуги за криголамні роботи унеможливлює застосування справляння льодового збору у період, коли така послуга фактично не надається. Проте, п. 2.3. вищенаведеного наказу визначає, що у випадках, коли льодову кампанію в морському порту Маріуполь не оголошено до 31 січня включно, починаючи з 01 лютого протягом 30 діб, нарахування плати із суден груп А, Б здійснюється за тарифом 0,29 дол США за 1 $м^3$ умовного об'єму судна за кожний вхід та вихід судна у/за межі акваторії порту. Тобто таким чином виникає юридична колізія та,

[345] Наказ Міністерства інфраструктури України від 26.06.2013 № 426 «Про затвердження Галузевої програми забезпечення безпеки судноплавства на 2014-2018 роки» // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://sismit.gov.ua/Data/Sites/1/SharedFiles/2013_06_26nakaz426.pdf.

відповідно, можна у майбутньому очікувати судові позови. Також необхідно відзначити, що визначення обов'язкового періоду справляння льодового збору у порту Маріуполь ставить його у гірші конкурентні умови порівняно з іншими портами.

Стосовно економічної складової такої зміни справляння льодового збору необхідно зазначити, що перехід від стягнення льодового збору з тони вантажу на тарифи за 1 кубічний метр умовного об'єму судна та скасування для портів (крім порту Маріуполь) обов'язково справляння у визначений період льодового збору може негативно позначатися на утриманні відповідних технічних засобів на протязі усього календарного року. Діючий на сьогоднішній день криголам «Капітан Білоусов» (1954 р. побудови) технічно та морально застарів. Льодова проводка суден здійснюється Азовським та Керч-Єнікальським каналами в умовах мілководдя, складного фарватеру, великої довжини підхідних каналів, шуги, руху криги тощо.

Придбані Маріупольським портом два нових буксири льодового класу - «Капітан Маркін» і «Капітан Меркулов» значно (майже у два рази) поступаються за потужністю криголаму «Капітан Білоусов», який є дизель-електричним криголамом балтійського типу, що має потужність у 10500 к с. Буксир «Капітан Маркін» оснащений головними двигунами загальною потужністю 4200 кВт, а буксир «Капітан Меркулов» має потужність головних двигунів 3728 кВт[346].

Щорічно в період сильних морозів при інтенсивному льодоутворенні в Азовському морі, особливо близько узбережжя, криголамом «Капітан Білоусов» здійснюється проведення рятувальних операцій маломірних суден, які звертаються з проханням про допомогу до власника криголаму. Звісно, що відволікання криголаму на 3-5 діб для визволення цих суден із льодового полону призводить до зупинки роботи порту на цей період.

[346] Флот Мариупольского порта пополнился двумя многоцелевыми буксирами // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.ostro.org/donetsk/economics/news/413189/.

Забезпечення всіх льодових операцій поза акваторією порту, як свідчить світова практика, є прерогативою держави. Несвоєчасне забезпечення основних робіт наносить збиток державі (відсутність доходів від переробки вантажів і портових зборів).

Таким чином, під час льодової кампанії на Азовському морі, особливо в умовах важкої льодової обстановки, тільки Маріупольському порту потрібно мінімум два криголами для забезпечення безперебійної та безпечної (безаварійної) навігації.

Вивчення досвіду інших держав показало, що у більшості іноземних морських держав (наприклад, США, Канада, Фінляндія, Данія, Норвегія, Швеція) переважна частина лінійних криголамів належить державі і утримується за рахунок бюджету.

З аналогічною проблемою зіткнулася Російська Федерація. Криголамний флот Росії налічує близько 30 криголамів, частина яких є атомними. В Росії флот також є застарілим.

Слід врахувати сучасний досвід Російської Федерації стосовно змін, які торкнулися умов справляння льодового збору у 2013 р.

До 2012 р. в Російській Федерації льодовий збір був обов'язковим цілорічним платежем для вантажовідправників, які перевозять вантажі Північним морським шляхом, незалежно від сезону. Частина цих грошей спрямовувалася на підготовку криголамів до зимової навігації. В акваторії портів замерзаючих морів Росії встановлена схема обов'язкового цілорічного платежу не з вантажовласників, а з судновласників, що застосовується в публічних портах з великим вантажообігом.

Льодове забезпечення на Північному морському шляху в 2013 р. вперше здійснюється без обов'язкового збору в рамках реалізації затвердженого в 2012 р. закону про регулювання торговельного мореплавства в акваторії Північного морського шляху.

Через зміни схеми стягнення льодового збору Федеральне державне унітарне підприємство «Атомфлот» недоотримало в 2013 р. приблизно 400 млн руб доходів через перехід з обов'язкового

платежу, який забезпечувався при системі потонажного збору, до оплати за фактично надану послугу.

Перехід на нову модель платежу за фактично надану послугу проводки не дозволяє на даний момент ФДУП «Атомфлот» сформувати довгострокові плани компанії[347].

Таким чином, необхідно враховувати вже отриманий досвід та не повторювати помилки. Тобто перехід на стягнення льодового збору за фактично надану послугу не є економічно виправданим варіантом.

Розглянемо закордонний досвід стосовно видів портових зборів та їх призначення.

Як відомо збори, що стягуються із суден у портах світу, можна розділити на дві групи.

Перша група – збори, сплата яких не передбачає надання судну конкретних послуг. До таких зборів (англійською мовою їх називають «dues») відносяться корабельний, доковий, судновий, портовий, тоннажний, маяковий, якірний, канальний, річковий, днопоглиблювальний, фарватерний, льодовий, причальний, шлюзовий.

Відсутність відчутності і вимірюваності послуг, які надаються кожному судну, яке сплатило ці збори, а також обов'язковість сплати створюють враження про їх фіскальний, податковий характер.

Насправді це не так. Від податків портові збори відрізняє зворотність послуг. Кожен з перерахованих зборів являє собою плату за користування тими чи іншими портовими спорудами, акваторією порту і тощо.

Зрозуміло, що ці збори надходять тим, хто несе відповідальність за будівництво та утримання у належному порядку названих об'єктів.

Друга група – збори, сплата яких передбачає надання судну конкретної послуги, що може бути виміряна кількісно і якісно. До таких зборів належать лоцманський, швартовний, буксирний, за

[347] Атомфлот недосчитается в 2013 году примерно 400 млн рублей из-за изменения схемы взимания ледокольного сбора // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://nord-news.ru/news/2013/08/19/?newsid=52958.

прийом суднових відходів, за послуги станцій управління рухом суден, послуги рульових на річці тощо. Ці послуги є обов'язковими, що дозволяє плату за них називати в деяких портах зборами (dues), хоча частіше їх називають платами (charges).

Збори направляються тим організаціям (державним, муніципальним або приватним), які надають ці послуги, несучи відповідні витрати.

За своїм статусом портові збори розподіляються на державні та місцеві. Державні збори вводяться і контролюються центральними органами влади, місцеві – місцевими органами влади або адміністраціями портів. В одному порту можуть стягуватися державні та місцеві збори.

Розглянемо закордонний досвід стосовно основних принципів побудови та справляння зборів.

В Гамбургському порту згідно ст. 6 національного Закону про мито і збори і ст. 14 міського Закону про судноплавство і портове сполучення визначено принцип, на основі якого формуються ставки першої групи зборів (тобто зборів, під які судну не надаються явні послуги). Він є таким: портові збори повинні лише частково компенсувати витрати на підтримання в робочому стані і будівництво портових споруд та пристроїв[348].

Застосування цього принципу робить збори першої групи в Гамбурзькому порту значно нижчим, ніж в англійських, російських, українських, шведських, фінських, естонських та французьких портах. Залежно від розміру судна в загальній вартості суднозаходу в Гамбурзький порт вони складають 4-25 %. В інших портах на них припадає 40-55 %. Оскільки сума зборів не дозволяє покрити витрати на утримання та розвиток порту, відсутні кошти компенсуються з міського бюджету (у 1999 р. таким чином було компенсовано 75 % витрат на утримання внутрішніх басейнів порту).

У Данії робота портів регламентується Законом про порти, який набрав чинності з 1 січня 2000 р. У Законі реалізовано ідею

[348] Котлубай О.М. Теорія і методологія розвитку транспортно-технологічних систем перевезення вантажів / О.М. Котлубай. – Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2012. – 200 с.

лібералізації портової діяльності та зменшення ролі держави в її регулюванні. Лише незалежним муніципальним портам Закон наказує здійснювати свою діяльність таким чином, щоб доходи покривали витрати. В іншому випадку порт може бути переведений в категорію муніципальних, що частково фінансуються з місцевого бюджету. Додаткове фінансування з місцевого бюджету залежного муніципального порту, який втратив конкурентоспроможність, може здійснюватися і без переведення його у статус муніципального, якщо таке рішення зі схвалення міністерства транспорту прийме місцева рада.

Державним портам рівень зборів встановлює міністр транспорту або уповноважена ним особа, в інших портах - її самостійно визначає керівництво кожного конкретного порту. Однак держава за певних обставин може встановити верхню і нижню межі зборів, щоб виключити випадки монополізму або демпінгу.

Портові збори в Данії є двох типів: з суден і з вантажів.

Збори з суден включають судновий (shipping dues) і льодовий (ice dues).

Судновій збір є місцевим і справляється за використання портових акваторій, споруд та обладнання. У нього входить також плата за прийом з суден відходів, сміття, лляльних вод.

Льодовий збір є державним і стягується за забезпечення зимової навігації.

У Фінляндії функціонують 30 морських портів, якими управляють адміністрації портів, що підзвітні місцевим муніципалітетам.

У портах справляються збори з вантажів, суден і збори (плати) за використання основних засобів порту.

Збори з суден є двох груп:

– збори, що встановлюються урядом Фінляндії: фарватерний (іноді його називають льодовим), тоннажний і лоцманський за зовнішньопортове проведення суден;

– збори, що затверджені фінськими районами і муніципалітетами: портові збори з вантажних і пасажирських суден, лоцманський, швартовний, за видалення відходів із судна, за здачу баластних і нафтовмісних вод.

Фарватерної збір, що становить до 80 % вартості суднозаходу в порт, стягується державою на підставі Закону від 1980 р. Кошти від цього збору витрачаються на утримання і будівництво фарватерів, забезпечення безпеки, утримання криголамного флоту, що працює цілий рік в 23 портах Фінляндії. Даний збір повинен повністю покривати всі витрати, пов'язані з експлуатацією фарватерів.

Фінські судна каботажного плавання, а також судна під прапором країн ЄС сплачують фарватерний збір за пільговим тарифом[349].

У портах Латвії можуть бути встановлені такі портові збори: тоннажний, канальний, санітарний, збір з малих суден, якірний, льодовий, причальний, вантажний, лоцманський, пасажирський збори. Портові збори і тарифи встановлюються управлінням порту і публікуються в газеті «Латвіяс Вестнесіс». Підвищення портових зборів набирають чинності через сорок п'ять днів після їх опублікування.

З іноземних військових суден не стягуються портові збори, за винятком льодового збору, лоцманського збору та санітарного збору, якщо використовуються відповідні послуги.

Стягнутий в портах тоннажний, канальний збір, збір з малих суден, якірний, льодовий, вантажний, лоцманський збори, а також причальний, пасажирський і санітарний збори отримує управління порту[350].

На підставі наведеного матеріалу можна зробити висновки.

По-перше. Закордонний досвід показує, що як правило, льодовий збір відноситься до суднових зборів та відповідно

[349] Портовые сборы: что? где? когда? // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://portsukraine.com/node/2760.

[350] Закон о портах // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://policy.mofcom.gov.cn/english/flaw!fetch.action?libcode=flaw&id=8360e780-3e03-43ce-bbb4-32d0e3ae7efe&classcode=883.

стягується з судна (судновласника). В Україні до 2013 р. льодовий збір відповідно до п. 2.4 Збірника тарифів на роботи та послуги, що надаються вантажовласникам морськими портами України, затвердженого наказом Мінтрансу від 31.10.95 № 392, стягувався з вантажовласника за кожну тонну (контейнер), перевантажену через причали порту. Це суперечило практиці справляння льодового збору, що склалася у світі. Тому перехід до справляння льодового збору із судновласника є доцільним.

По-друге. Розмір ставок льодового збору коливається від рівня часткового до повного покриття витрат на здійснення льодового проведення суден у період зимової навігації.

По-третє. У зв'язку з відсутністю бюджетних коштів на покриття витрат портів з утримання криголамного флоту, розмір ставок льодового збору повинен як мінімум компенсувати витрати портів з їх утримання.

По-четверте. У зв'язку з віднесення льодового збору до так званої першої групи зборів, сплата яких не передбачає надання судну конкретних послуг, враховуючи досвід Російської Федерації, стягнення льодового збору за конкретне надання послуги з льодового проведення буде суперечити світовій практиці ефективної діяльності.

По-п'яте. Витрати на утримання криголамного флоту повинні бути економічно виправданими для зменшення негативного впливу на рівень конкурентоспроможності українських портів.

Таким чином, можна визначити такі основні принципи подальшого удосконалення системи побудови та справляння льодового збору:

1. Принцип зменшення тягаря вантажовласника – стягнення льодового збору здійснюється з судновласника.

2. Принцип цілорічності – справляння льодового збору здійснюється на протязі всього року.

3. Принцип повної компенсації витрат – льодовий збір, що стягується цілорічно, повинен компенсувати витрати портів на утримання криголамного флоту (враховуючи його оновлення).

4. Принцип конкурентоспроможності – витрати на утримання криголамного флоту повинні бути економічно виправданими.

Закордонний досвід підтверджує доцільність переходу від стягнення льодового збору з вантажовласника на стягнення із судновласника. При визначенні розміру ставок льодового збору необхідно враховувати вітчизняну специфіку державної компенсації витрат на придбання та утримання криголамного флоту, а також негативний досвід країни-сусіда – Російської Федерації, де з 2012 р. запропонована нова схема справляння льодового збору на Північному морському шляху.

4.3. Засади формування Міжнародного реєстру суден в Україні

Однією з причин зменшення флоту українських судноплавних компаній є висока частка податків (збори, мита та інші відрахування) у вартості транспортних послуг. Особливо це відчутно в порівнянні з компаніями інших країн «зручного прапора», тобто країн, де створений міжнародний реєстр суден. Судна цих країн зареєстровані в цих (міжнародних) реєстрах, що мають пільгове оподаткування, рівень якого є в три - п'ять разів нижчим, ніж в Україні. Це не дозволяє вітчизняним судновласникам здійснювати відтворення основних фондів, внаслідок чого флот України скорочується.

Іншою причиною різкого скорочення флоту під державним прапором є недосконаліть вітчизняної банківської системи, зокрема, проблеми заставної схеми покриття можливих ризиків від неповернення кредитів, високих процентних ставок кредитування тощо. Українські комерційні банки забезпечують кредитування суднобудування тільки на короткий період (строком до трьох років) під високі (15-17 % річних) процентні ставки. Закордонні

банки видають кредити на строк до 9 років під 3-5 % річних. Для забезпечення обігу своїх вкладень іноземні кредитні установи вимагають реєстрації нових суден в міжнародних реєстрах зі сприятливими податковими умовами. Українські судновласники задля будування або придбання нових суден змушені виконувати ці вимоги, реєструючи нові судна в міжнародних реєстрах інших країн, оновлюючи і збільшуючи кількість суден інших країн.

Відсутність державної підтримки розвитку національного торговельного судноплавства значно ускладнила ситуацію працевлаштування українських моряків. Відповідно активізувалися процеси «експорту» кваліфікованої робочої сили. Все зазначене в сукупності призвело до значних економічних втрат держави.

Аналіз закордонної практики свідчить, що більшість провідних морських держав за останнє десятиліття для подолання аналогічних труднощів створили міжнародні суднові реєстри, які є найбільш ефективним засобом державної підтримки національних судновласників.

На цей час міжнародні реєстри створено в Норвегії, Данії, Великій Британії, Нідерландах, Португалії, Франції, Італії, Швейцарії тощо.

Питання, які регулюються створенням міжнародного реєстру, відносяться до сфер податкової політики, трудового законодавства, безпеки життєдіяльності. В Україні ці питання регулюються здебільшого законодавчими актами країни. Тому нормативним актом зі створення Міжнародного реєстру суден України повинен бути саме Закон України.

Створення українського Міжнародного реєстру суден дозволить підвищити конкурентоспроможність українського флоту, сприятиме його оновленню, стимулюватиме заохочення закордонних інвестицій, повернення до України суден і відповідних засобів з країн, які надають судновласникам право плавання під «зручними прапорами» цих країн, сприятиме додатковим надходженням засобів до державного бюджету.

Метою розробки Закону України «Про Міжнародний реєстр суден України» є:

1) отримання додаткових надходжень до державного бюджету України від зборів і фіксованого податку за реєстрацію суден в Українському міжнародному реєстрі суден і податкових надходжень від доходів моряків шляхом:

- залучення суден до реєстрації в українському Міжнародному реєстрі суден, які належать українським та іноземним судноплавним компаніям і експлуатуються в даний час під іноземними прапорами;
- залучення до реєстрації до українського Міжнародного реєстру суден, що будуються з використанням кредитів іноземних банків;

2) пожвавлення національного суднобудівельного і судноремонтного секторів і, як наслідок, пов'язаних з ними галузей промисловості (металургія, машинобудування тощо);

3) підвищення конкурентоспроможності флоту України на міжнародному фрахтовому ринку шляхом:

- омолодження і підвищення авторитету торговельного флоту України в світовому судноплавстві;
- створення стабільних економічних умов, що відповідають за рівнем тим, які склалися на міжнародному фрахтовому ринку;

4) створення умов для використання сучасної міжнародної заставної схеми фінансування будівництва суден під українським прапором.

Цей Закон визначатиме правові, організаційні, економічні та соціальні принципи реєстрації морських торгових суден в українському міжнародному реєстрі суден. Міжнародний реєстр суден України – це компетентний орган української держави, в якій здійснюватиметься реєстрація суден українських та іноземних судновласників в порядку, передбаченому відповідним законом України.

Предметом правової регуляції цього Закону є умови реєстрації торговельних суден і умови оподаткування.

Основний зміст Закону полягає у визначенні:

- умов реєстрації суден у Міжнародному реєстрі суден України;
- суден, що не підлягають реєстрації у Міжнародному реєстрі суден України;
- вимог щодо реєстрації суден у Міжнародному реєстрі суден України;
- терміну дії реєстрації суден у Міжнародному реєстрі суден України;
- умов щодо припинення і виключення суден з українського Міжнародного реєстру суден;
- громадянства членів екіпажу суден;
- спеціального податкового режиму;
- реєстраційного збору і фіксованого податку з суден, які зареєстровані у Міжнародному реєстрі суден України тощо.

Реалізація вищенаведених цілей обумовлює створення мультиплікативного ефекту, який включає до себе прямий галузевий ефект, додатковий галузевий ефект та ефект суміжних галузей.

Нормативно-правова база щодо правової регуляції реєстрації суден існує тільки для реєстрації суден в Державному реєстрі суден України. Створення і функціонування українського Міжнародного реєстру суден потребує ухвалення відповідного Закону і внесення змін до законодавчих актів з питань торговельного мореплавства, в першу чергу, до Кодексу торговельного мореплавства України, Митного кодексу, Податкового кодексу, Господарського кодексу, «Про заходи щодо державної підтримки суднобудівельної промисловості в Україні» тощо.

Основними позитивними рисами обґрунтованих регуляторних змін реєстрації суден в Україні є не тільки відсутність будь-яких витрат з державного бюджету, пов'язаних з впровадженням Закону «Про Міжнародний реєстр суден України», а й оптимізація надходжень до нього, оскільки окремою статтею закону передбачається заборона реєстрації у Міжнародному реєстрі суден України флоту, що вже плаває під українським прапором.

З прийняттям Закону «Про Міжнародний реєстр суден України» слід чекати додаткових надходжень до державного бюджету, розмір яких на даному етапі можливо встановити тільки на базі прогнозних значень.

Очікується, що кількість суден під Державним прапором України, зареєстрованих в Міжнародному реєстрі суден України, значно виросте. Якщо буде зареєстровано близько ста суден дедвейтом від 5000 до 100000 т. і вище, додаткові надходження до державного бюджету (тільки від потоннажного збору) складуть до 500 тис дол США на рік[351].

З ухваленням цього Закону слід чекати зростання мультиплікативного ефекту для економіки країни в цілому, включаючи захист зовнішньої торгівлі від різких коливань фрахтового ринку, забезпечення економічної безпеки експортно-імпортних операцій країни, підвищення авторитету і омолодження торговельного флоту України в світовому судноплавстві, пожвавлення підприємницької діяльності в торговельному мореплавстві.

Наслідками введення цього Закону є:

• відродження торговельного флоту України шляхом залучення під український прапор вже функціонуючих під іноземними прапорами українських та іноземних суден, так і тих, що будуються, за рахунок сприятливих економічних, юридичних, організаційних та інших умов, які забезпечують всі переваги «зручного» прапора;

• забезпечення конкурентоспроможності суден під державним прапором Україні в порівнянні з флотом наших основних конкурентів на чорноморському фрахтовому ринку;

• створення вигідних умов для будівництва нових суден, а саме зниження податкового тиску, забезпечення пільг судноплавним компаніям;

[351] Рединa Є.В. Засоби вдосконалення забезпечення безпеки підприємств транспорту / Є.В. Рединa // Матеріали III всеукраїнської науково-практичної конференції «Транспортний комплекс України: економічні умови ефективного розвитку». – м. Севастополь – м. Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2013. – С.124-127.

• сприяння створенню інвестиційно-привабливих умов функціонування національного торговельного судноплавства, відповідно залучення інвестицій в економіку України до 30 млрд дол протягом року з моменту введення його в силу;

• збільшення валютних надходжень до бюджету країни від діяльності морських пароплавств;

• створення додаткових робочих місць;

• збільшення надходжень до держбюджету у вигляді відповідних зборів, пов'язаних з реєстрацією суден в Реєстрі, податків від діяльності судновласників в цілому;

• збільшення обсягів будівництва нових суден на верфях України, відповідно розвиток металургійної, хімічної промисловості, машинобудування, приладобудування, засобів електрорадіонавігації та зв’язку.

Об’єктом реєстрації в Міжнародному реєстрі суден України повинен бути виключно транспортний флот українських і іноземних власників (в останньому випадку ефективним місцем управління повинна бути територія України), тобто судна для перевезення вантажів і пасажирів дедвейтом, бажано, більше 1000 т. Транспортний флот меншого дедвейту та інші види суден слід вносити тільки до основного Реєстру суден України. Це дозволить достатньо ефективно реалізовувати на суднах юрисдикцію держави прапора, вести реєстровий облік тоннажу і податковий облік експлуатаційного періоду роботи флоту.

Необхідно передбачити, щоб флот, зареєстрований в Міжнародному реєстрі суден України, не допускався до перевезення вантажів внутрішнього плавання. Виключення може бути зроблено лише у разі відсутності суден зареєстрованих в першому основному Реєстрі України. Це обумовлено метою створення другого Міжнародного реєстру – підвищення конкурентоспроможності українського тоннажу саме на міжнародному фрахтовому ринку.

У Міжнародному реєстрі суден України повинні підлягати реєстрації майнові права на судна, підтверджені відповідними

титульними документами, обмеження або обтяження відповідних прав. Реєстрація обмежень і обтяжень майнових прав на судно в Міжнародному реєстрі суден України можлива тільки у разі попередньої реєстрації майнових прав[352].

Необхідно також передбачити можливість проведення реєстрації суден в два етапи. На першому етапі судно реєструється виключно на підставі заяви судновласника і скороченого переліку необхідних документів з видачею тимчасового сертифікату, за яким право плавання під Державним прапором України надається на період від 3 до 6 місяців. Впродовж вказаного періоду судновласники зможуть виконати всі інші формальності (другий етап), передбачені правилами реєстрації. Такий підхід допоможе вирішити багато митних проблем, які виникають, наприклад, при ввезенні іноземного майна до України.

Власність, що реєструється в Міжнародному реєстрі суден України, необхідно належним чином застрахувати. Страхувати доцільно також і відповідальність перед третіми особами на суму від 100 тис до 2 млн дол США залежно від призначення і дедвейту судна. При реєстрації в Міжнародному реєстрі суден України прав власності на судно, слід допускати їх дроблення не більше ніж на 100 часток. Розмір мінімальної частки не повинен бути менше 1%. Це дозволить судновласникам залучати фінансові кошти безпосередньо шляхом передачі певної частки власності на певний період без випуску цінних паперів, оформлення застав тощо. Право розпорядження власністю і тягар відповідальності за неї кожного власника в цьому випадку регулюються договором між власниками часток, який повинен оформлятися за законодавством України і представлятися з іншими документами при первинній реєстрації або подальших змінах.

Реєстрація обмежень або обтяжень майнових прав повинна здійснюватися на підставі наданих зацікавленою стороною документів, завірених дипломатичними представництвами України в межах їх компетенції, Торговельно-промисловою палатою України,

[352] Redina E. Improving means of providing safety to transport enterprises / E.Redina // Економічні інновації: зб. наук.праць. – О.: ІПРЕЕД НАН України, 2013. – №47. – С. 92-102.

підтверджених рішенням суду України. Можуть бути надані такі документи: рішення судів, акти офіційних органів про нанесення судном збитку, договори іпотеки, морської застави, рішення офіційно зареєстрованих в Україні профспілкових органів тощо. Така реєстрація обмежень і обтяжень майнових прав є сумісною з обов'язковим страхуванням відповідальності судновласника, оператора, менеджера. Вона дозволить в достатній мірі відшкодовувати виникаючі позовні вимоги, навіть у разі втрати судна або неможливості його експлуатації. Міжнародний реєстр повинен встановлювати такий порядок задоволення заставних вимог, коли забезпечувалося б пріоритетне право законних фінансових вимог плавскладу. Всі інші заставні зобов'язання мають задовольнялися в порядку їх реєстрації в реєстрі.

Інформація про зареєстровані в Міжнародному реєстрі України права на судно, обмеження або обтяження відповідних прав повинна бути відкрита і доступна будь-якій юридичній або фізичній особі (з обов'язковим повідомленням власника прав) за представленим офіційним запитом в певні терміни і за певну плату.

Для флоту, зареєстрованого в Міжнародному реєстрі суден України, повинна бути встановлена окрема система оподаткування, коли всі податки і обов'язкові платежі, передбачені системою оподаткування, що діє в Україні, замінюються єдиним тоннажним збором. Ставка тоннажного збору встановлюється з однієї тонни дедвейту за добу експлуатації у розмірі 0,025-0,03 дол США, що на сьогоднішній день відповідає приблизно 5 – 6 % прибутку, який заробляє одна тонна дедвейту за добу експлуатації. Для судна дедвейтом 10 тис т це складатиме приблизно 100 тис дол США на рік. Розмір ставки повинен корегуватися відповідно до кон’юнктури фрахтового ринку. Такі зміни можна оцінити, наприклад, за рівнем балтійського фрахтового індексу суховантажів. При запропонованому регуляторному механізмі судновласник виявляється економічно захищеним у разі «падіння» ринку або виведення судна з експлуатації для ремонту, відстою або з інших

причин. Одночасно, з переходом на оплату праці моряків за мінімальними ставками МОП, тягар виплати податку на заробітну плату, відрахувань на пенсійне забезпечення, соціальне страхування, зайнятість повинен бути накладеним безпосередньо на плавсклад і профспілки, до яких цей плавсклад належить.

Необхідно передбачити, щоб виключно громадянами України були капітан, старший помічник, головний (старший) механік і начальник радіостанції. Це дозволить у всіх випадках забезпечити реалізацію на судні українського законодавства як це передбачено Міжнародними Конвенціями, стороною яких є українська держава.

Звичайно, надати умови реєстрації суден більш вигідні, ніж в країнах відкритої реєстрації не є можливим. Проте боротьба, що посилюється, з боку МОП, дає підстави вважати, що в умовах економічної стабільності і захищеності все більше судновласників реєструватимуть судна, в першу чергу знову побудовані, не під «зручними прапорами», а в Міжнародних реєстрах власних країн. Це відноситься і до України, де лібералізація економічних умов експлуатації тоннажу, зареєстрованого в Міжнародному реєстрі, разом з вдосконаленням всього економічного механізму функціонування і розвитку торговельного судноплавства України стане надійним джерелом фрахтової незалежності зовнішньої торгівлі нашої країни.

З погляду на це, для забезпечення ефективного впровадження на судні юрисдикції України, виконання державних зобов'язань за міжнародними угодами та для забезпечення мінімальних соціальних стандартів МОП необхідно в Законі «Про Міжнародний реєстр суден України» передбачити такі принципові положення:

1. Для суден, які зареєстровані в Міжнародному реєстрі суден України кількісний склад екіпажу судна і кваліфікація повинні бути достатніми для забезпечення безпеки мореплавства, безпеки людського життя на морі, безпеки навколишнього середовища, здійснення на борту судна режиму робочого часу і відпочинку

(дозвілля) відповідно до чинного законодавства України і укладених Україною міжнародних угод.

2. Для суден, які зареєстровані в Міжнародному реєстрі суден України, посади капітана, старшого помічника капітана, головного (старшого) механіка, начальника радіостанції (радіооператора) можуть займати тільки громадяни України.

3. Кожен член екіпажу судна повинен мати контракт, укладений безпосередньо з оригінальним судновласником, судновласником або з особою, яку останні на це уповноважили (крюїнговою компанією). У контракті повинні бути вказані умови оплати праці, ставки окладу, сторона, яка здійснює відрахування на пенсійне забезпечення та інші соціальні гарантії.

4. Зміст контракту не повинен суперечити чинному законодавству України і укладеним Україною міжнародним угодам. Контрактом повинно також бути встановлено, що якщо міжнародним договором України не передбачене інше, члени екіпажу судна, які не є громадянами України платять податок на заробітну плату в Україні відповідно чинного законодавства.

Екіпаж судна повинен мати належну кваліфікацію, підтверджену дипломом або кваліфікаційним свідоцтвом за встановленими в Україні стандартами. Вимоги до таких документів встановлюються законодавством України і укладеними Україною міжнародними угодами.

5. Необхідно також передбачити введення в національне законодавство норм трудового права в регулюванні умов праці моряків, що впливають на їх здоров'я. Норми права, що регулюють працю моряків, утворюють систему, яка складається з норм різних правових систем різних держав. Тому Україні слід укласти договори про правову допомогу з іноземними державами «зручних прапорів» з метою уніфікації норм трудового права і полегшення вирішення трудових суперечок за участю українських моряків.

6. Для підвищення ефективності захисної функції трудового права потрібне введення системи страхування відповідальності

судновласників за невиплату заробітної плати морякам, а також для відшкодування шкоди, заподіяної життю і здоров'ю моряків, компенсації інших фінансових зобов'язань судновласника перед моряком.

Подальше зволікання зі створенням умов для розвитку судноплавства призведе до незворотних перетворень, коли його поновлення стане вже неможливим, або буде потребувати настільки великих коштів, що стане економічно недоцільним. Сьогодні обмеженість підходу до розвитку в державі національного судноплавства вже не тільки завдає шкоди, але й створює реальну загрозу національній безпеці.

На основі конкурентного підходу до реєстрації флоту, створення умов інвестиційної привабливості та постійного функціонування судноплавних компаній буде сприяти будівництву флоту, що дозволить формувати надходження власникам флоту, до зведеного бюджету та Пенсійного фонду України. Створення Міжнародного реєстру суден дозволить Україні стати могутньою морською державою, що буде надійною основою наступного прискореного розвитку національної економіки.

4.4. Розвиток логістичної складової морегосподарського комплексу України

Міжнародні ланцюги поставок є характерною рисою світової торгівлі. Виробники в кожній країні спеціалізуються на конкретних етапах виробництва, на яких формується частина кінцевого продукту. «Географічна фрагментація виробництва» є одним з основних чинників зростання обсягів світової торгівлі і лібералізації торгівлі (зниження тарифів; зняття кількісних обмежень на імпорт, режим множинних обмінних курсів). Ключовим фактором участі країни в ланцюгах поставок є ефективність локальних спрощених процедур торгівлі та логістичних послуг. Світовий банк визначив

індекс продуктивності логістики (LPI) приблизно по 150 країнам[353]. LPI охоплює різні аспекти показників продуктивності ланцюгів поставок різних країн і показує, як процедури митного оформлення і якість торговельної інфраструктури впливають на діяльність постачальників логістичних послуг.

Сучасна практика управління ланцюгами поставок вимагає, щоб логістичні перепони долалися на комплексній основі, починаючи від пункту виробництва до пункту кінцевого споживання або продажу.

На національному або місцевому рівнях регуляторні заходи можуть підвищити вартість або зменшити здатність підприємств до підвищення ефективності ланцюгів поставок. Це можуть бути обмеження на інвестиції у певних видах діяльності. Вступ у ринок або надання деяких видів послуг може бути ускладненим внаслідок винятковості або преференційного режиму для державних або підтримуваних державою підприємств. Функціонування деяких елементів ланцюга поставок може бути ускладнене в результаті реалізації ринкової влади домінуючого постачальника або організації, що контролює доступ до об'єктів інфраструктури. Таким чином, ряд чинників може підняти вартість реалізації функціонування ланцюга поставок.

Недостатня увага приділяється розробці політики, що впливає на роботу ланцюгів поставок в цілому і оцінці, в якій мірі політика (або її відсутність) є джерелом «вузьких місць» у ланцюгу поставок. Цей процес ускладнюються тим, що така політика не обмежується національним і місцевим рівнем управління. Політика інших країн також може значно вплинути на ефективність ланцюга поставок і спричинити витрати підприємств, які будуть достатньо високими.

Іноземні уряди можуть застосовувати різноманітні обмежувальні заходи. Такі обмеження варіюються від регулювання тарифів, що робить більш вигідним імпорт сировини, на відміну від продуктів переробки з тих місць, де така обробка ведеться більш ефективно, до надмірного контролю на кордонах. Іншими перешкодами є

[353] World Bank. 2012. Connecting to Compete, 2012: Trade Logistics in the Global Economy. Washington DC: World Bank. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: http:// www.worldbank.org/lpi.

двосторонні договори, які впливають конкуренцію, гарантуючи частку ринку в менш конкурентній місцевої промисловості на основі угод про розподіл фрахту; візові обмеження для суб'єктів підприємництва; невизнання професійної акредитації, вимоги безпеки тощо.

Основна проблема полягає в тому, що неефективні регуляторні заходи штучно переривають ланцюги поставок за допомогою створення «розривів» і зниження їх надійності.

У сучасних умовах глобалізації, жорсткої конкурентної боротьби і використання новітніх технологій підприємства зосереджуються на інноваціях в управлінні, у тому числі на методах імплементації в практику господарювання концепції управління ланцюгами поставок для досягнення конкурентних переваг і задоволення потреб ринку. Управління ланцюгами поставок передбачає співпрацю організацій в мережах з'єднаних між собою процесів для досягнення спільних цілей на основі інтегруючої функції логістики.

Ефективна логістична діяльність, збільшуючи кінцеву цінність продукції та послуг для споживачів, є однією з основних ключових компетенцій підприємства при формуванні конкурентних переваг. Зараз важливо розуміти, що інноваційний логістичний інструментарій є ключовою компетенцією не тільки окремого підприємства. Він є джерелом сукупних конкурентних переваг всього ланцюга постачання, формує сукупну вартість і цінність продукту для споживача, а також забезпечує належний логістичний сервіс.

Поняття «логістичний центр» використовується для опису центрів, що оперують широким спектром логістичних функцій і бізнес-процесів. Воно поєднує в собі логістику, яка охоплює всі процеси з доставки товарів або послуг, за винятком виготовлення цих товарів, а також «центри» як місце, де зосереджена діяльність[354]. Логістичний центр є частиною логістичної інфраструктури. З іншої точки зору, логістичні центри як самостійні бізнес-структури стимулюють розвиток бізнесу і перетворюються на каталізатори

[354] Baudin M. Lean Logistics – The Nuts and Bolts of Delivering Materials and Goods / M. Baudin // Productivity Press. – New York, 2004. – 387 p.

подальшої економічної діяльності в суспільстві. Центри здійснюють логістичний аутсорсинг для компаній, які не можуть створити свої власні логістичні центри або використовувати сучасні технології (програмне забезпечення, комунікаційні мережі тощо) і управлінські навички[355].

Логістичні центри в ланцюжках поставки є хабами, які створюють робочі місця не тільки в самому центрі, але і в суміжних галузях (перевезення та експедирування вантажів). Для їх створення потрібні значні капіталовкладення, оскільки технології та методи розповсюдження товарів і послуг стають більш прогресивними. Системи «just-in-time», комп'ютерне відстеження і теги радіочастотної ідентифікації є витратними операційними процедурами бізнесу.

Кластеризація логістичних центрів є звичайним явищем, оскільки підприємства відчувають себе більш впевнено в прийнятті рішень поряд з успішними компаніями з аналогічними потребами. На відміну від роздрібної торгівлі або надання окремих видів послуг, де відбувається обіг тільки внутрішніх ресурсів, в логістичних центрах ланцюгів поставок відбувається залучення ресурсів інших ринків.

Логістичні центри передбачають створення вигоди в логістичних мережах на основі економії, забезпечення передовими технологіями і спільних тактичних дій, їх керівники тісно співпрацюють з усіма учасниками ланцюгів поставок. Оскільки логістичні центри відповідають за товарні потоки, вони відіграють ключову роль у створенні мережі з компаній постачальників, перевізників та інших провайдерів.

Логістичні центри створюються для виконання різних операцій, якими є зберігання, транспортування, складування, розподіл, консолідація, сортування, управління дистрибуцією, маршрутизація транспортних засобів, доставка, відстеження товару, електронна комерція, післяпродажне обслуговування тощо. Процеси делегуються підприємствами в логістичні центри, що дозволяє їм

[355] Medute I. Comparative Analysis of the definitions of Logistics Centres / I. Medute // TRANSPORT – 2005. – Vol. XX, No.3. – PP.106-110.

отримувати такі вигоди: отримання комплексних логістичних послуг, налагодження взаємозв'язків з основними автомобільними, залізничними, портовими мережами, доступність всіх необхідних ресурсів.

Таким чином, формування логістичних центрів відіграє важливу роль в ефективній діяльності підприємства і дозволяє згрупувати навколо себе учасників з однаковими завданнями і на основі цього досягти високих кінцевих результатів діяльності.

Суттєву роль у розвитку логістичної складової національного морегосподарського комплексу потенційно можуть відіграти термінальні підприємства, без яких створення повноцінних логістичних центрів є неможливим. На ринках транспортних послуг чільне місце займає пошук раціональних шляхів транспортного обслуговування, обґрунтування транспортно-технологічних схем доставки вантажів, впровадження прогресивних форм і методів організації процесу перевезень, удосконалення діючих та розробка перспективних транспортних технологій. У зв’язку із цим значення такого способу транспортування як термінальні перевезення в сучасних мікро- і макрологістичних системах надзвичайно зросло, що визначено, насамперед, інтегруванням у вантажних терміналах великого числа логістичних активностей.

Перевезення вантажів, що організовується і здійснюється через термінали, називається термінальним перевезенням. В ролі організаторів термінальних перевезень виступають, як правило, транспортно-експедиційні фірми, що використовують унікальні або спеціалізовані термінали і термінальні комплекси.

Вантажним терміналом називається спеціальний комплекс організаційно взаємозв'язаних споруд, персоналу і технічних пристроїв, призначених для виконання логістичних операцій, пов'язаних з прийомом, навантаженням-розвантаженням, зберіганням, сортуванням, вантажопереробкою різних партій вантажів, а також комерційно-інформаційним обслуговуванням

вантажоодержувачів, перевізників та інших логістичних посередників[356].

В останні роки логістичні фірми-посередники почали створювати транспортні термінали, тобто з'явились так звані логістичні термінали, з якими взаємодіють промислові підприємства і транспортні фірми.

Термінальні підприємства є самостійним господарчим суб'єктом, створеним для надання складських і транспортно-експедиційних послуг з метою задоволення громадських потреб у них. Термінали можна створювати на державній, муніципальній і змішаній формах власності. Спільні термінали утворюють за участі іноземних юридичних осіб[357]. У розвитку термінального господарства зацікавлені закордонні фірми, зокрема, при виконанні транзитних перевезень через територію України і забезпеченні необхідним транспортно-складським устаткуванням.

Основні завдання терміналів полягають у забезпеченні координації транспортного процесу, вантажопереробки і складування в процесі передачі вантажів з магістрального транспорту, автотранспорту, підвезення-розвезення вантажів та інших перевезень. Діяльність терміналів заснована на договірних умовах. Свої послуги вони реалізують за договірними цінами і тарифами.

Технологічний процес термінального транспортування складається з трьох основних етапів: завезення вантажів на термінал і розвезення їх з терміналу, вантажопереробка на терміналі, лінійне перевезення вантажів між терміналами відправлення і призначення.

При міжнародних перевезеннях на термінали завозять вантажі, що потребують виконання митних формальностей, збереження тощо. Необхідність виконання тих або інших операцій визначається видом вантажу, розміром відправки, відстанню перевезень, часом

[356] В.И. Сергеев. Корпоративная логистика. 300 ответов на вопросы профессионалов: Под общ. ред. В.И. Сергеева / В.И. Сергеев, А.Б. Виноградов, А.Н. Стерлигова, В.В. Дыбская, Е.И. Зайцев. – М.: ИНФРА-М, 2005. – 976 с.

[357] Кальченко А. Г. Логістика: підручник / Альбіна Георгіївна Кальченко. – К.: КНЕУ, 2003. –284 с.

вантажопереробки тощо. Якість термінальних перевезень характеризується високою швидкістю доставки вантажів і ефективним використанням транспортних засобів.

Поряд із розвитком термінальних перевезень та термінальних підприємств не можна оминути увагою і підприємства портової діяльності, що є є важливою складовою логістичних ланцюгів. Сьогодні комерційний успіх порту обумовлюють переваги в традиційній сфері портової діяльності та наявність послуг доданої вартості. Найбільш ефективними є ті портові підприємства, які обладнані для обробки великих обсягів вантажів і/або здатні значно знизити питомі витрати за рахунок ефективного управління.

Вантажовідправники і перевізники вибирають окремі порти не тільки на основі їх сервісних можливостей з обробки вантажів, а й за вигодами, які вони здатні «поставляти». Якщо порт не може приносити користь, яка б перевищувала ту, що формують його конкуренти у функціональному аспекті, клієнти порту, швидше за все, будуть вибирати порт тільки за ціною. Цей факт обумовлює проблему забезпечення диференціації вартості послуг портового підприємства.

У 1970-х рр. майже кожен порт надавав однаковий базовий пакет послуг практично кожному клієнту. В сучасних умовах портам складно конкурувати на основі тільки надання послуг навантаження-розвантаження. Відбулася конвергенція технологій в сфері здійснення навантажувально-розвантажувальних робіт. В такому випадку неможливо ефективно конкурувати на основі базових, традиційних функцій. Таким чином, існує потреба пошуку нових шляхів формування конкурентних переваг.

З кінця 1980-х рр. відбулися серйозні зміни. З боку клієнтів портів виник попит на більш різноманітні послуги. Надання послуг з доданою вартістю є для портів потужним засобом формування стійких конкурентних переваг. Портові клієнти стають все більш вимогливими. Тепер клієнтии схильні визначати додану вартість логістичних послуг як невід'ємну частину свого ланцюга поставок. У

результаті порти повинні намагатися задовольнити ці потреби, пропонуючи диференційовані послуги. Це створює особливу проблему для управління портами.

Портова діяльність розвивається у напрямку формування лідерів досконалого сервісу, які володіють перевагами продуктивності праці та послуг доданої вартості. Між традиційними портами та портами досконалого сервісу знаходяться порти провідного сервісу. Це такі, що перебувають на шляху до статусу портів досконалого сервісу.

Велика кількість портів відреагували на цю тенденцію, зосередившись на послугах доданої вартості як на засобі отримання конкурентної переваги. В цьому аспекті, послуги доданої вартості відносяться до формування відносин з клієнтами шляхом розширення пропозиції, яка може охопити багато аспектів діяльності з доданою вартістю.

Порти можуть отримати синергетичний ефект від створення логістичних центрів для надання послуг з доданою вартістю. Для порту вигідно також бути логістичним центром. Логістичний центр може залучати вантажопотоки, які може бути оброблені портом. У логістичному центрі існує позитивна кореляція вантажопотоків та кількості суден, що заходять в порт. Переваги для порту полягають у збільшенні доходів та створенні робочих місць. Порт може отримати прибуток не тільки від самого логістичного центру, а й від збільшення потоку вантажів. Таким чином, сучасний порт повинен надавати широкий спектр послуг з високим ступенем інтеграції. Таким чином, існує необхідність серйозно розглядати зростаюче значення портів в логістичних процесах.

Розбудова транспортно-логістичних центрів в Україні на сьогодні є одним з головних напрямків підвищення ефективності та якості транспортного обслуговування і, в першу чергу, в міжнародному сполученні.

Одним з основних напрямів сучасної європейської транспортної політики є перехід до транспортно-термінальних систем вантажних перевезень, що дозволяють удосконалювати організацію перевезень,

забезпечувати комплексне обслуговування споживачів транспортних послуг, створювати умови для розвитку комбінованих транспортних сполучень. Необхідним є створення законодавчої бази щодо розвитку та успішного функціонування мережі транспортно-логістичних центрів в Україні з врахуванням іноземного досвіду.

У Німеччині в 1993 р. було створено Товариство розвитку і експлуатації логістичних центрів – Deutsche GVZ Geselschaft mbH, за допомогою якого потім був реалізований план побудови 39 логістичних центрів. Центри транспортної логістики формувалися переважно на основі наявних залізничних ліній[358]. Логістичними центрами управляють наглядові органи, які створюються різними компаніями – учасниками проекту: інвесторами та інвестиційними консорціумами, компаніями з розвитку, асоціаціями та спілками. Державний сектор бере участь у плануванні та реалізації інвестицій у розвиток логістичних центрів[359].

В Італії створено регіональну логістичну платформу в області Фріулі-Венеція-Джулія, яка є системою взаємодії всіх регіональних мультимодальних транспортних вузлів, представлених транспортними структурами, в результаті взаємодії яких функціонує єдиний взаємопов'язаний і взаємодоповнюючий регіональний транспортний комплекс, що сприяє зростанню як вантажопотоків, так і пасажиропотоків.

В Китаї логістичні центри являють собою вільну економічну зону, в якій частково проводяться науково-дослідницькі розробки. Зокрема, в китайській провінції Тайвань логістичний центр поділений на три зони. В індустріальній зоні розміщені виробництва текстильної, хімічної та інших видів промисловості. В науковій індустріальній зоні здійснюються дослідження й розвиток, підтримка виробництва та навчання за високотехнологічними напрямками. В

[358] Транспортно-логистические центры: зарубежный опыт [Електронний ресурс] // Режим доступу: www.elc.ua.com.

[359] Полякова О.М. Передумови форсування мережі мультимодальних транспортно-логістичних центрів в Україні / О.М. Полякова, І.В. Соломніков // Вісник економіки і промисловості. – № 34. – 2011. – С. 217 – 222.

спеціальній зоні проводяться операції з вантажами, якими є складування, транспортування та торгівля.

В Японії логістичний центр (логістичний хаб) створений за принципом вільної економічної зони. Тут здійснюються складування, класифікація, контроль, тестування, переробка, збір імпортних товарів тощо[360].

У Росії велике значення надають проектам створення транспортно-логістичних центрів. Російський логістичний ринок все більше інтегрується в міжнародні мережі. Тривають процеси злиття великих західних логістичних провайдерів з російськими компаніями, що володіють мережею складів у регіонах і надають послуги з доставки вантажів клієнтам. Ще одна особливість розвитку російського ринку транспортно-логістичних послуг полягає в утворенні термінальних транспортно-логістичних центрів на базі державно-приватного партнерства.

В України була розроблена Концепція програми формування мережі логістичних центрів у системі міжнародних транспортних коридорів, в якій наведено плани створення близько 50 логістичних центрів.

Згідно комплексного аналізу, проведеного фахівцями Національної академії наук України, щодо пріоритетності розвитку транспортно-логістичних центрів очевидними лідерами є Київський регіон та Одеська область. Зокрема, в Одеській області запропоновано створити експериментальний транспортно-логістичний центр на базі Одеського та Кілійського морських портів. Найвигідніше розташування на головних магістралях має Одеса, де перетинаються три міжнародні магістралі – МТК № 9, МТК «Балтика – Чорне море» та коридор Чорноморського економічного співробітництва (ЧЕС)[361].

---

[360] Ширяєва Л.В. Перспективи розвитку логістичних центрів в Україні на основі Європейської та Азіатської моделей / Л.В. Ширяєва, І.А. Козеренко // Вісник Східноукраїнського національного університету ім. Володимира Даля. – №4 (146). – 2011. – С.74 – 81.

[361] Дащенко Н.М. Розвиток логістичних центрів на сучасному етапі [Електронний ресурс] // Режим доступу: www.nbuv.gov.ua.

В сучасних умовах в багатьох країнах світу розвиток транспортних технологій і систем втілюється в створенні логістичних центрів або хабів, що обслуговують вантажопотоки одразу по кількох видах транспорту. Великі порти України можуть стати основою для створення таких логістичних центрів з огляду на їх значний вантажопропускний потенціал.

Розташування логістичних центрів є одним з найбільш важливих факторів успіху для потенційного економічного зростання транспортної та логістичної галузей країни.

Існує система чинників, що впливають на вибір місця розташування для логістичних центрів і методів для оцінки цих місць з урахуванням різних наборів критеріїв.

В широкому розумінні логістичний хаб – це інтегровані центри перевалки, зберігання, збору та розповсюдження вантажів (товарів). Згідно Europlatforms, логістичний центр можна визначити як хаб на специфічній території, де різними операторами на комерційній основі здійснюються всі операції стосовно транспортування, логістики та розповсюдження вантажів (товарів) в національному та міжнародному сполученні[362]. Операторами можуть бути власники або орендарі будівель або споруд (складів, центрів розподілу, зберігальних майданчиків, офісних приміщень, автопарку тощо), що побудовані на даній території.

За своєю сутністю логістичний хаб – це центр, що забезпечує більше, ніж один вид транспорту. Транспортним потоком керують в такий спосіб, щоб спростити процес транспортування, зробити його безперервним, з одночасним зниженням витрат. Такий центр допомагає з логістичними операціями, такими як складування, перевантаження тощо, що призводить до надання послуг доданої вартості і забезпечення клієнта повним комплексом послуг[363].

[362] Europlatforms EEIG. (2004). Logisitics Centers Directions for use. Uniter Nations Economic Commissions for Europe [Електронний ресурс] // Режим доступу: www.elc.ua.com.

[363] Botha M., Ittmann H. Logistics Hubs an Integration of Transport Infrastructure / M. Botha, H Ittmann // Southern African Transport Conference (SATC 2008). – 2008. – PP. 146-156.

Логістичний центр – це просторово-функціональний об'єкт, що поєднує залізничний, контейнерний термінали, складські площі, зону митного контролю, зону логістичних послуг. Це простір, де концентруються супроводжуючі сервіси, фінансові установи, офісні приміщення, зона рекреації тощо.

Логістичні хаби обумовлюють регіональну перевагу міста, в якому вони знаходяться, і країни в цілому. В Європі існує тенденція трансформації Германії на загальноєвропейський транспортний логістичний хаб. Однак, німецькі порти розташовані на північному узбережжі Європи. За умови сталого розвитку, державної підтримки та залучення інвестицій південь України, зокрема, Одеська область змогла б забезпечувати південний схід Європи сталими вантажопотоками завдяки новоствореному логістичному центру.

Для визначення місця створення або розташування логістичного центру, використовується кілька методик, таких як мінімізація повних логістичних витрат, визначення рівня логістичного обслуговування, метод MAI тощо. Метод аналізу ієрархій (MAI), розроблений Т. Сааті [364], використовується задля обробки динамічних та комплексних багатокритеріальних рішень. Цей метод може використовувати кількісні та якісні чинники одночасно, що позитивно впливає на вирішення проблем оптимального розташування. MAI дозволяє створити модель комплексної проблеми в її ієрархічній структурі, демонструючи мету, цілі, критерії та альтернативи у взаємозв'язку[365]. Процес вибору складається з таких етапів:

1. Декомпозиція проблеми. Принцип декомпозиції є ефективним для структурування комплексної проблеми в кластерну ієрархію. Головна мета (генеральна мета) знаходиться на найвищому рівні ієрархії. Дрібніші цілі, критерії та субкритерії розміщені на

[364] Saaty, T. L. Fundamentals of Decision Making and Priority Theory with the AHP / T.L. Saaty. – Pittsburgh, PA, U.S.A: RWS Publications. – 1994. – 89 p.
[365] Adamcsek E. The Analytic Hierarchy Process and its Generalizations / E. Adamcsek. – Eötvös Lorand university. – 2008. – 26 p.

середньому рівні. Альтернативні варіанти рішення або вибору представлені на найнижчому рівні ієрархії.

2. Для правильної побудови ієрархічної схеми рішення слід чітко визначити основні критерії, за якими буде здійснюватися фінальний вибір. Для пошуку оптимального варіанту розташування портовміщуючого логістичного центру на півдні України були обрані критерії, що наведені на відповідній ієрархічній схемі даного багатокритеріального рішення разом з головною метою та альтернативами (рис. 4.1). Порівняльний аналіз. Якщо ієрархія була структурована, наступним кроком є визначення пріоритетних елементів на кожному рівні ієрархії. Відносна важливість кожного елемента на певному рівні вимірюватиметься фундаментальною рейтинговою шкалою для парного порівняння[366]. Ті, хто приймають рішення, надають чисельні значення для пріоритету кожного елемента, відповідно до рейтингової шкали Т. Сааті (табл. 4.1). Сутність парних порівнянь у тому, наскільки варіант «і» є важливішим, ніж елемент «j». Ці пріоритетні ваги, отримані від зібраних даних, надходять до осіб, які приймають рішення.

Значення відносної важливості на кожному рівні ієрархії дасть в результаті матрицю оцінок. Від матриці порівняння можна отримати власний вектор одиничної важливості кожного варіанта методом власних векторів, щоб виміряти вектор ваг для кожного варіанта. За допомогою способу власного вектора вимірюється пріоритетний вектор від попарного порівняння для кожного критерію.

3. Синтез пріоритетів та вимір рівня узгодженості. Парні порівняння з кожного рівня ієрархії генерують матрицю відносних рейтингів. Кількість матриць залежить від числа критеріїв на кожному рівні ієрархії. Пріоритетні ваги варіантів будуть обчислюватися за допомогою власного вектора або методу найменших квадратів. Цей процес повторюється для кожного рівня ієрархії, поки мета не буде досягнута шляхом загальних композиційних ваг.

[366] Saaty, T. L. Fundamentals of Decision Making and Priority Theory with the AHP / T.L. Saaty. – Pittsburgh, PA, U.S.A: RWS Publications. – 1994. – 89 p.

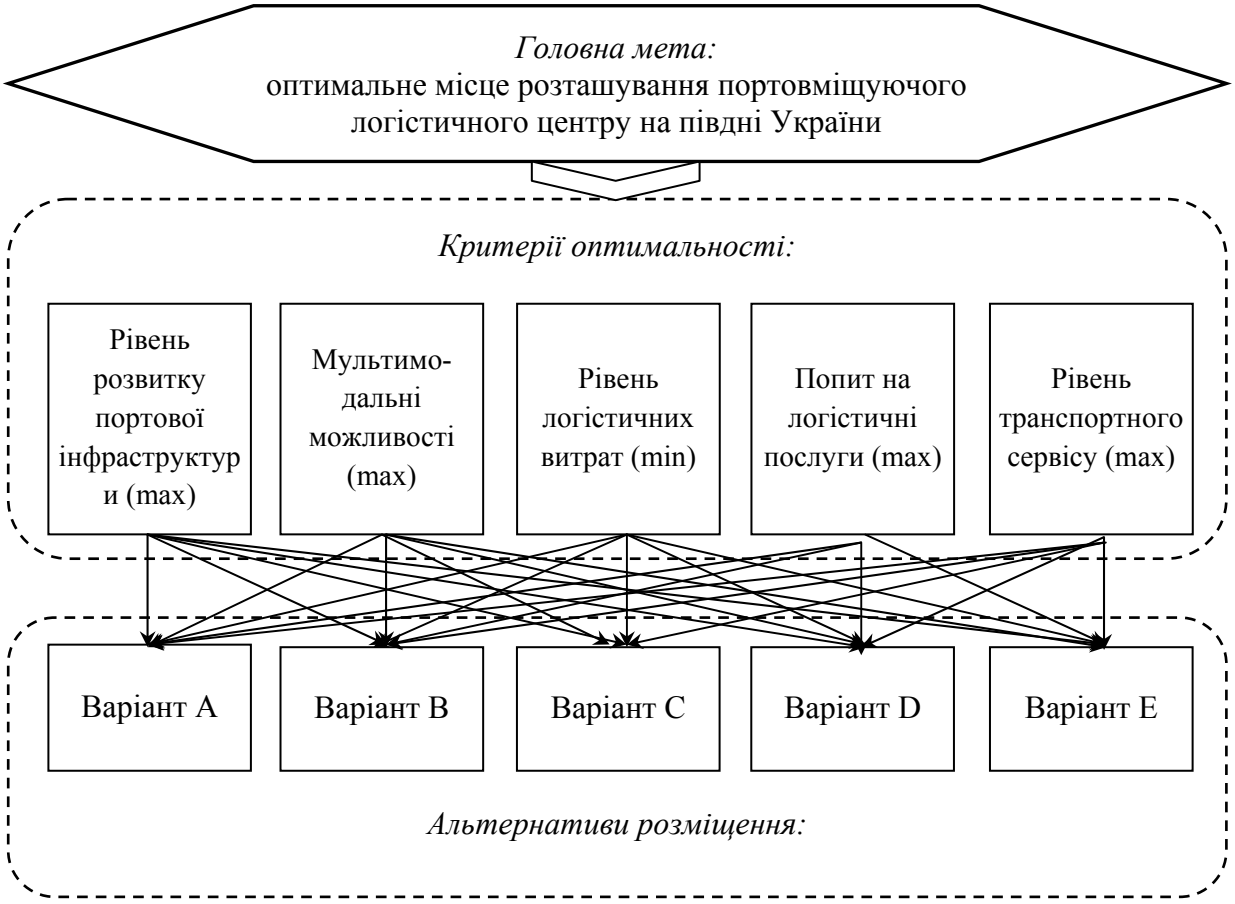

Рис. 4.1. Ієрархія MAI для розміщення портовміщуючого логістичного центру

Таблиця 4.1

Шкала відносної важливості елементів за Т. Сааті

Ступінь важливості	Відносна важливість
1	Варіанти «i» та «j» мають рівну важливість
3	Варіант «i» є не суттєво важливішим, ніж варіант «j»
5	Варіант «i» є важливішим, ніж варіант «j»
7	Варіант «i» є набагато важливішим, ніж варіант «j»
9	Варіант «i» є абсолютно важливішим, ніж варіант «j»
2,4,6,8	Проміжні значення
Обернені значення	Якщо при порівнянні варіанта «i» з варіантом «j» перший об’єкт одержав перший із вищевказаних рангів, тоді інший об’єкт одержує ранг, обернений за значенням до рангу першого об’єкта

На заключному етапі необхідно розрахувати рівень узгодженості[367].

Наведена методика може бути використана для визначення місця розташування логістичного центру на основі одного з морських портів України, наприклад, Іллічівськ, Одеса, Южний, Маріуполь, Бердянськ. Її результатом буде судження про оптимальне місце розміщення портовміщуючого логістичного центру.

Загалом, створення логістичного центру, підбір місця розташування, розробка основ його функціонування – це комплексний процес, що потребує уваги на тільки спеціалістів транспортної галузі, а й представників влади та законодавчих органів. Для утворення дійсно ефективно функціонуючого логістичного центру на півдні Україні необхідно розробити законодавчу основу його функціонування, організувати співпрацю влади з науковцями та фахівцями різних видів транспорту, залучити інвестиції.

Інтеграція України в світовий логістичний простір неможлива без створення міжнародної логістичної інфраструктури, зокрема важливих її елементів – логістичних центрів. Це дозволить вийти на новий рівень забезпечення доступності, надійності і функціональності логістики для споживачів. В Україні доцільно приділити увагу створенню транспортно-логістичних систем в регіонах країни, активізувати роль держави в напрямку здійснення ряду економічних та законодавчих реформ, які сприятимуть залученню України до міжнародних проектів з питань розвитку мережі логістичних центрів.

[367] Adamcsek E. The Analytic Hierarchy Process and its Generalizations / E. Adamcsek. – Eötvös Lorand university. – 2008. – 26 p.

4.5. Економіко-правові засоби стимулювання розвитку суднобудування та трансшипменту

Завдання розвитку пріоритетних (базових) галузей економіки, спостерігається у низці програмних документів держави, зокрема у Програмі економічних реформ, розробленій Комітетом з економічних реформ на чолі з Президентом України[368], коли йдеться про «модернізацію інфраструктури й базових секторів». У Державній програмі активізації розвитку економіки на 2013-2014 рр., затвердженій Кабінетом Міністрів України[369], йдеться про «пріоритетній галузі економіки», що яких очікується прискорення розвитку. Такий напрям державної політики загалом слід визнати позитивним з огляду на обмеженість бюджетних ресурсів в Україні та об'єктивну складність (чи навіть неможливість) рівномірного перерозподілу зусиль держави загалом по економіці.

Разом із тим, у цьому контексті постають питання про те, по-перше, які галузі вважати пріоритетними, по-друге, яким чином визначити форму та зміст державної підтримки таким чином, аби не спотворювати загалом конкуренцію в економіці, по-третє, яким чином увести механізми державної підтримки окремої галузі у такий спосіб стимулювання, аби можна було б досягнути її самовідновлення та самостійного розвитку у перспективі, вчетверте, яким чином пристосувати правове регулювання новітніх заходів підтримки із існуючими у державі механізмами правового регулювання економіки, усуваючи прогалини, неясності та суперечності законодавства? Причому, без конструктивної відповіді на ці питань, як видається, заходи державної підтримки окремих

[368] Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава: Програма економічних реформ на 2010-2014 роки [електронний ресурс] // режим доступу: http://www.president.gov.ua/docs/Programa_reform_FINAL_2.pdf

[369] Державна програма активізації розвитку економіки на 2013-2014 роки: затверджена Постановою Кабінету Міністрів України від 14.08.2013 № 57 2// Офіційний вісник. – 2013. – № 66. – стор. 12. – стаття 2380.

галузей економіки можуть більше нашкодити, аніж сприяти економічному розвитку.

В Україні прийнято низку законів, спрямованих на стимулювання та державну підтримку окремих галузей економіки. Наприклад, закони України «Про стимулювання інвестиційної діяльності у пріоритетних галузях економіки з метою створення нових робочих місць» від 06.09.2012 р., «Про стимулювання розвитку вітчизняного машинобудування для агропромислового комплексу» від 07.02.2002 р., «Про розвиток літакобудівної промисловості» від 12.07.2001 р., «Про державну підтримку суднобудівної промисловості України» від 23.12.1997 р. Кабінетом Міністрів України навіть затверджено перелік пріоритетних галузей економіки України (розпорядження від 14 серпня 2013 р. № 843-р). У тому числі до таких пріоритетних галузей віднесено машинобудівний комплекс за напрямами: виробництво нових та імпортозаміщуючих видів комп'ютерів, електронної та оптичної продукції, машин і устаткування, електричного устаткування, автотранспортних та інших транспортних засобів[370].

В умовах руйнації усталених виробничих зв'язків, встановлених в Радянському Союзі, безсистемної приватизації та глобалізаційних процесів, лібералізації форм господарювання та форм власності, перед сучасним законодавцем постала нелегка задача запропонувати дієві інструменти підтримки інноваційних галузей економіки за допомогою науково-обґрунтованих законодавчих актів. Особливо це стосується наукоємних виробництв, у тому числі галузі суднобудування та судноремонту, адже ці осередки виробничої діяльності ґрунтуються на поєднанні експортно-орієнтованих видів господарювання та інноваційної моделі розвитку бізнесу, передбачають розвиток багатьох суміжних галузей економіки, зокрема машинобудування, інноваційної та фінансової сфер,

[370] Про затвердження переліку пріоритетних галузей економіки: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 14 серпня 2013 р. № 843-р // Офіційний вісник України. – 2013. – № 85. – стор. 106. – стаття 3159.

стимулюють залучення валютних цінностей в економіку України тощо.

На жаль, досвід впровадження відповідного законодавства пересвідчує, що цілі, на які розраховані закони про державну підтримку пріоритетних галузей економіки, досягаються вельми частково.

Зокрема, стосовно державної підтримки суднобудівної промисловості приймалося чимало законодавчих актів у різні часи, намагання держави ухвалити нові їх варіації із метою вдосконалення державної підтримки галузі не припиняються досі, що власно само по собі підтверджує обмежену їх результативність. Це видно, хоча б виходячи з динаміки відповідного регулювання: відповідне стимулювання починалося з постанови Кабінету Міністрів України від 3 червня 1993 р. «Про створення умов для випуску суден Чорноморським суднобудівним заводом (м. Миколаїв)», у тому числі постанови КМУ «Про заходи щодо стабілізації роботи суднобудівних підприємств» від 29.02.1996 № 456 та інших актів Уряду. Згодом було ухвалено Закон України «Про заходи державної підтримки суднобудівної промисловості в Україні» від 18.11.1999 № 1242-XIV, численні зміни до його змісту, включаючи скасування усіх податкових пільг, та, нарешті, Закон України «Про проведення економічного експерименту щодо державної підтримки суднобудівної промисловості» від 06.09.2012 № 5209-VI, не кажучи вже про дрібні періодичні розпорядження уряду, спрямовані на санкцію окремих підприємств галузі, та загальні спроби утворення вільних економічних зон в Одесі, Криму, Миколаєві, надання пільг з податків суднобудівній промисловості у законах про Державний бюджет України, що добре описано, наприклад, у роботах К.С. Письменної[371].

[371] Письменна, К.С. Галузева політика держави в суднобудівній промисловості: господарсько-правове забезпечення // Галузева економічна політика держави: проблеми правового забезпечення : кол. монографія / За ред. Д.В. Задихайла. – Х. : Юрайт, 2013. – С. 211-228.

Якщо аналізувати причини такої обмеженої результативності, то можна побачити їх окремі спільні риси, які заважають відповідним нормативно-правовим заходам бути реалізованими.

Перша – це недостатня системність заходів державної підтримки та спрямування їх на вирішення поточних, а не структурних проблем галузі.

Системність заходів державно-правового впливу передбачає послідовність, прогнозованість результатів, пов'язаність заходів підтримки не лише один із одним, але й загалом з економічною політикою держави, спрямування цих заходів на перспективний, а не тимчасовий результат впровадження інструментів підтримки.

У цьому контексті можна побачити низку проблемних моментів у законодавстві щодо стимулювання розвитку окремих галузей економіки, зокрема, у Законі України «Про проведення економічного експерименту щодо державної підтримки суднобудівної промисловості» 2012 року (далі – Закон № 5209-VI). Вже власно факт прийняття відповідного закону вказує на певну непослідовність законодавця. Адже у зв'язку із ухваленням цього закону не скасованим залишився вищенаведений Закон України «Про заходи державної підтримки суднобудівної промисловості в Україні» 1999 року. Тому не досить коректно визнавати експериментальним новий законодавчий акт щодо державної підтримки у сфері, яка вже ставала і продовжує бути об'єктом державної підтримки.

Суперечність мети закону та засобів, за допомогою яких ця мета досягається, слугує наступним прямим підтвердженням слабкої системності відповідного законодавчого акту.

Зокрема, у преамбулі Закону № 5209-VI задекларовано, що держава спрямовує підтримку на «ефективне використання виробничого, науково-технічного та експортного потенціалу, відновлення конкурентоспроможності продукції вітчизняного суднобудування, збільшення обсягів випуску високотехнологічних суден і військових кораблів, створення сприятливих умов для залучення інвестицій, у тому числі іноземних, зниження витрат на

будівництво суден і поповнення обігових коштів суднобудівних підприємств та забезпечення економічних інтересів держави в нарощуванні обсягів виробництва цих підприємств».

Але, наприклад, жодний із положень вказаного Закону № 5209-VI не дозволяє розраховувати на збільшення обсягів випуску високотехнологічних суден у зв'язку із відсутністю будь-яких стимулів інноваційної діяльності. А це можна було б забезпечити, якщо б, наприклад, змінювався б порядок амортизації обладнання підприємств суднобудування у бік якомога скорішого його оновлення, тим паче, що відповідні заходи досить давно докладно обґрунтовані у господарсько-правовій літературі[372]. Аналогічним чином доцільно було б вивести виручку підприємств суднобудування, що спрямовується на нові технології, з-під обкладенням податком на прибуток підприємств тощо.

Важко віднайти в положеннях Закону № 5209-VI конкретики, розрахованої на досягнення задекларованої ним мети «створення сприятливих умов для залучення інвестицій, у тому числі іноземних» Адже більшість заходів підтримки, що побічно можуть збільшити зацікавленість інвесторів у капіталовкладеннях у сфері суднобудування, зведено до рівня бланкетних норм, які відсилають до рішень Кабінету Міністрів чи Національного банку України. Це торкається державних гарантій, державного замовлення, здешевлення кредитів шляхом часткової компенсації ставок за кредитами комерційних банків тощо.

Разом із тим, законодавче регулювання у цьому разі мало б спиратися на норми прямої дії, інакше виникає запитання, на яке важко дати зрозумілу відповідь: чому раніше, за відсутності закону, Уряд не міг здійснювати заходи підтримки? Норми прямої дії, серед іншого, мають передбачати відповідальність держави за невиконання прийнятих на себе зобов'язань з державної підтримки, порядок реалізації заходів підтримки за конкретизованими критеріями

[372] Письменна, К.С. Господарсько-правове забезпечення стимулювання розвитку суднобудування та судноремонту: Дис… канд. юрид. наук, 12.00.04 // К.С. Письменна; Нац. юрид. академія ім. Ярослава Мудрого. – Х, 2008. – С. 157-167.

поведінки державних органів, яким могла б бути протиставлена вимога реципієнтів підтримки. Наприклад, мало б бути передбачено певний строк надання гарантій чи часткової компенсації відсотків за кредитами, коли цей строк обраховується з моменту звернення підприємства, формування замовлення у формі внесення змін до Державного бюджету України щодо окремого цільового фінансування конкретних державних замовлень тощо. Віддаленим очікуваним наслідком подібної конкретизації було б набуття регулятивної сили законів, а не їх перманентно декларативний характер, провокуючий відсутність реалізації заходів підтримки галузей з боку держави.

Суттєві вади системності у законодавчих положеннях щодо заходів державної підтримки звертають на себе увагу при з'ясуванні умов надання податкових пільг та преференцій галузі. Важко розраховувати на відновлення галузі національної економіки, якщо у кінцевому рахунку підтримуватимуться іноземні виробники комплектуючих та обладнання, яке має наукоємний вміст у одиниці суднобудівної продукції.

Йдеться про те, що у п. 5 ст. 3 Закону № 5209-VI встановлено «звільнення у порядку, встановленому законодавством України з питань державної митної справи, від податку на додану вартість та мита операцій із ввезення на митну територію України товарів (продукції), які використовуються для будівництва, ремонту, модернізації морських, річкових суден та інших плавучих засобів, якщо такі товари не виробляються підприємствами на території України або виробляються, але не відповідають сертифікаційним вимогам міжнародних класифікаційних товариств чи вимогам замовників морських, річкових суден та інших плавучих засобів, визначеним умовами контрактів.

Виходячи з цих положень, можна чітко передбачити, що утворюватиметься несприятливий режим закупівлі вітчизняних товарів (продукції) для будівництва, ремонту та модернізації суден. Адже за будь-яких умов закупівля суднобудівними

(суднoремонтними) підприємствами продукції вітчизняного виробництва включатиме податок на додану вартість, що збільшуватиме загалом його вартість на 20% у порівнянні із іноземними аналогами. Залишатиметься умоглядна можливість повернення цих коштів при експорті виробленої продукції – готових суден – але це навряд чи може бути враховано, враховуючи довготривалий режим виробництва суден та відомі складності із поверненням ПДВ з Державного бюджету України експортерами. Таким чином, не утворюватиметься жодних чинників для налагодження виробництва відповідної продукції на території України, враховуючи завжди існуючу можливість посилання у контракті на наведену у преференційному формулюванні закону – «вітчизняні комплектуючі не відповідають вимогам замовників суден, визначеним умовами контрактів». Фактично це призводитиме до дискримінації вітчизняних виробників та зберігатиме поточний стан суднобудування, який вельми далекий від задекларованого державою завдання на «ефективне використання виробничого, науково-технічного та експортного потенціалу галузі».

Наступна важлива проблема – надання преференцій суб’єктам пріоритетної галузі економіки за рахунок спотворення прав інших суб’єктів господарювання, що не лише руйнує конкурентне середовище в країні, але й робить з підприємств, які отримують таку «медвежу послугу», вигнанців бізнесу, діяльність яких не уписується у загальний режим здійснення господарської діяльності та порядок захисту порушених господарських прав.

Наприклад, у п. 3 перехідних положень до наведеного Закону № 5209-VI встановлено, що «не підлягають стягненню в порядку, встановленому Законом «Про виконавче провадження»:

– кошти, що перебувають на спеціальному рахунку експлуатуючої організації (оператора) відповідно до Закону України "Про впорядкування питань, пов’язаних із забезпеченням ядерної безпеки";

– суми авансових платежів та попередньої оплати за контрактами підприємств суднобудівної промисловості (клас 30.11 група 30.1 розділ 30, клас 33.15 група 33.1 розділ 33 КВЕД ДК 009:2010), отримані від замовників морських, річкових суден, інших плавучих засобів та суднової техніки, суднових двигунів, суднових приладів і оснащення або від замовників ремонту, модернізації морських, річкових суден, інших плавучих засобів та суднової техніки, суднових двигунів, суднових приладів і оснащення, а також кошти у вигляді кредитів, які зазначені підприємства спрямовують на фінансування будівництва або ремонту морських, річкових суден, а також на виготовлення або ремонт суднової техніки, суднових двигунів, суднових приладів і оснащення, що перебувають на окремих рахунках зазначених підприємств».

Але такі виключання фактично провокують недовіру іноземних замовників до підприємств суднобудування, утруднюючи підписання контрактів на суднобудування. Адже, здійснюючі авансову оплату тих чи інших контрактних зобов'язань, замовники звичайно розраховують на те, аби у випадку порушення зобов'язань з виконання певних робіт українськими підрядниками замовники мали б змогу вимагати розірвання договору та повернення сплачених коштів, у тому числі із відшкодуванням збитків. Разом із тим, положення наведеного закону утворюють перепони іноземним замовникам у реалізації їх права на захист від неправомірного порушення зобов'язання.

Тим паче, що у цьому випадку порушуються зобов'язання України із захисту інвестицій, а також виштовхуються підприємства суднобудування у ранг «недоторканих». Але саме цей «статус» робить їх вразливими у стосунках із господарським суспільством, у тому числі у межах внутрішніх економічних відносин. Йдеться про те, що тим самим збільшуватимуться ризики підприємств, які співпрацюватимуть із підприємствами суднобудування під загрозою невиконання підприємствами суднобудування своїх грошових зобов'язань. За порушення цих зобов'язань відповідальність

підприємств суднобудування ставатиме умовною, адже унеможливлюватиметься примусове виконання потенційних рішень судів щодо стягнення коштів (кошти на рахунках підприємств суднобудування не складно буде представити боржнику як авансові платежі, а відповідні данні неможливо буде спростувати у зв'язку із комерційної таємницею по зовнішньоекономічним контрактам). Ці ризики перекладатимуться на підприємства суднобудування. У цьому разі збільшення цін на продукцію, що споживається підприємствами суднобудування буде лише першим невідворотнім наслідком такої «недоторканості». Там, де за звичайних умов підприємства суднобудування могли б розраховувати на наступну – після виконання – оплату коштів за сировину та матеріали або роботи від субпідрядників та постачальників, у даному разі – у силу вказаних положень – вони будуть переводитися контрагентами на попередню оплату. Тим самим порушуватиметься нормальний виробничий цикл прийнятих в усьому світі правовідносин між підрядниками та постачальниками, з одного боку, та генеральним підрядником (у даному разі – суднобудівним підприємством), з іншого. Тим паче, що виключенням підприємств суднобудування з під режиму примусового стягнення коштів, кредитори підштовхуватимуться до порушення справ про банкрутство підприємств суднобудування, у межах яких, як відомо, нормальне здійснення господарської діяльності унеможливлюється у силу зовнішніх режимів управління, притаманних конкурсному процесу.

Намагання створити сприятливі умови ведення бізнесу для одних галузей економіки за рахунок інших галузей та окремих суб'єктів господарювання завжди наштовхуватиметься на подібні суперечності. Держава, послабляючи режим ведення господарської діяльності для тих чи інших підприємств окремих галузей економіки, передусім має спиратися на преференції лише зі свого боку, а не з боку інших осіб та загалом господарського суспільства. При цьому завжди має враховуватися загроза спотворення конкуренції. Ця загроза може бути усунута лише за умови зваженого

запровадженням заходів підтримки, спрямованих на утворення сприятливих умов ведення бізнесу у певній галузі, а не пряме державне фінансування, наприклад.

Серед заходів, що могли б у цьому разі посилити стимулююче значення заходів підтримки видається необхідним виділити компенсацію державою страхових виплат при забезпеченні виконання контрактів вітчизняних підприємств суднобудування. Зниження ризиків іноземних замовників у такому випадку виступало б неспотворюючим конкуренцію ринковим інструментом підвищення довіри до підприємств галузі та чинником їх сталого розвитку.

Слід використовувати й інші засоби поглиблення співробітництва підприємств суднобудування із іншими суб'єктами господарювання, особливо тими з них, хто може виступати замовниками продукції суднобудування. Зокрема, варто дослухатися до пропозицій фахівців щодо збільшення термінів розрахунків у суднобудівній галузі за зовнішньоекономічними контрактами[373]. Це дозволило б увести підприємства суднобудування у режим лізингових відносин, за якими працюють виробники багатьох країн світу, розширивши інтерес іноземних замовників.

Зрештою, варто починати на практиці здійснювати заходи щодо економізації зовнішньої політики держави, перебираючи, зокрема, на плечі держави витрати на рекламу суден, вироблених в Україні, проведення відповідних виставкових заходів, навчання фахівців за кордоном тощо. Адже саме утворення умов для ведення бізнесу, у тому числі у галузі суднобудування, що є визнаним в усьому світі способом підтримки конкурентоспроможності економіки – на противагу прямій підтримці (допомозі), яку здебільшого спостерігаємо в України, – здатне підвищити бізнес-активність вітчизняних підприємців та заохотити їх до капіталовкладень в складні та наукоємні напрями діяльності, яким є, зокрема, суднобудування.

[373] Письменна, К.С. Галузева політика держави в суднобудівній промисловості: господарсько-правове забезпечення // Галузева економічна політика держави: проблеми правового забезпечення : кол. монографія / За ред. Д.В. Задихайла. – Х. : Юрайт, 2013. – С. 252.

Не менш наочно потреби економіко-правового стимулювання розвитку морегосподарського комплексу проявляються у сфері трансшипменту.

Україна як морська держава не може залишатися в стороні від процесів, що відбуваються на ринку морських перевезень, в тому числі із погляду його контейнеризації і зростання частки такого сегменту, як трансшипмент. Останні роки трансшипмент став одним з провідних тем обговорення, коли мова заходить про перспективи розвитку контейнерного перевалювання в українських портах. Посилення конкуренції на цьому ринку в Чорноморському регіоні вимагає такого вдосконалення вітчизняного законодавства у цій сфері, яке дозволило б скоротити тривалість і вартість митного оформлення вантажів, додала б гарантій власникам вантажів та стимулювала б іноземних інвесторів для розбудови контейнерних терміналів саме в Україні. Враховуючи транспортний потенціал України, трансшипмент у цьому контексті доречно визнати одним з найбільш перспективних механізмів оброблення вантажопотоків в портах країни.

Сучасна транспортна періодика не містить достатньо досліджень на тему трансшипменту, хоча дедалі частіше дослідники проблем морської транспортної галузі звертають на цю проблему, особливо у контексті нового Закону України «Про морські порти України»[374], який має на меті пожвавити інвестиційну активність у сфері море господарського комплексу, у тому числі у контейнерному сегменті. Окремі проблемі контейнерних перевезень розглядалися, зокрема, в працях Є.В. Додіна, В.І. Вороного, В. Н. Михайлова та деяких інших.

Разом із тим залишаються невирішеними проблем розвитку трансшипменту в морських портах України, з’ясування комплексу необхідних правових заходів щодо становлення українських морських портів основними пунктами перевалювання контейнерів у Чорноморському регіоні.

[374] Про морські порти України: Закон України від 17.05.2012 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2013. – № 7. – ст.65.

Загалом, трансшипмент – це режим перевалки контейнерів, при якому контейнер не залишає територію порту, а перевантажується з одного судна на інше із подальшим транспортуванням в інший порт. Проект Закону України «Про особливості здійснення обробки та оформлення вантажів в контейнерах, контейнерів та транспортних засобів, що їх перевозять», що підготовлено Міністерством інфраструктури України[375], визначає трансшипмент як транзит товарів, що переміщуються морським і річковим транспортом у контейнерах та під час зберігання залишаються в межах одного пункту пропуску чи зони митного контролю морського, річкового порту. Це визначення не повною мірою відображає суть трансшипменту. Адже з економічної точки зору трансшипмент передбачає не просто транзит товарів у контейнерах, а передбачає перевантаження контейнерів із одного судна на інше. Це відбувається таким чином: крупний контейнеровоз (наприклад, класу постпанамакс) заходить в порт – хаб, вивантажує контейнери, які потім завантажуються на значно менше за розмірами і вантажомісткістю судно (фідер), що в свою чергу доставляє контейнери в кінцевий порт призначення.

Основною перевагою трансшипменту є економія коштів за рахунок оптимізації транспортних засобів, що використовуються при контейнерних перевезеннях. Компанії, що утримують контейнерні лінії, намагаються знизити кількість прямих заходів у порти призначення вантажів, не говорячи вже про те, що багато портів взагалі не здатні обслуговувати контейнеровози деяких класів. У результаті - з'являються регіональні хаби. Однак, разом із можливістю ефективного використання великотоннажного флоту, зростають і додаткові організаційні вимоги, що пов'язані з залученням фідерних суден та необхідністю їх оброблення.

При використанні механізму трансшипменту мають враховуватися обставини, які забезпечують певний баланс економії

[375] Про особливості здійснення обробки та оформлення вантажів в контейнерах, контейнерів та транспортних засобів, що їх перевозять: Проект Закону України. - [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.mtu.gov.ua/uk/alias_50/print/29816.html

та витрат на здійснення фідерних перевезень. Цей баланс визначено ще в праці німецького вченого Вижнолста[376]. Він зробив висновок, що експлуатація великотоннажних суден в режимі трансшипменту ефективна тільки за умови, коли 35 - 45% контейнерів транспортуються з порту відправлення в порт призначення напряму без допомоги фідерів. Це обумовлює існування ринку необхідних обсягів вантажообігу поблизу передбачуваного хаба. За цією моделлю Одеса, Іллічівськ, Южний розташовані більш наближено до інших портів в Причорноморському регіоні, ніж, наприклад, Констанца, а отже є більш привабливими в економічному сенсі для контейнерних ліній.

Досить дискусійним є питання про те, яких правовідносин більше у трансшипменті у порівнянні із прямими поставками вантажів: митних чи господарських.

Професор Є.В. Додін зазначає, що митна специфіка режиму трансшипменту обумовлена, перш за все, не особливістю технічного обладнання, а особливим змістом митних операцій, з їх оформлення[377]. І дійсно, митна специфіка цих операцій є досить відчутною, що потребує врахування. Зокрема, митне оформлення вантажу, який прибуває до порту або відправляється з нього морським транспортом і під час зберігання не виходить за межі одного пункту пропуску або зон митного контролю на території порту, не потребує надання вантажної митної декларації, але митний контроль у даному разі відбувається в особливому режимі

На користь митної специфіки трансшипменту свідчить той факт, що одним з перших кроків на шляху стимулювання механізму трансшипменту стало прийняття Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо спрощення митного оформлення транзитних вантажів» від 01.06.2010 р.[378], яким було

[376] Wijnolst N. Ships, larger and larger: containerships of 18000 TEU – impacts on operators and ports., Dynamar Liner Shipping 2020 : workshop / N. Wijnolst. – London, 2000. – P. 13–29

[377] Додін Є. В. Митне регулювання трансшипменту / Є. В. Додін // Митна справа. – 2010. - № 6. – С. 29.

[378] Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо спрощення митного оформлення транзитних вантажів : Закон України від 01.06.2010 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2010 р. - №30. – С. 1062. – Ст.400.

внесено зміни до Закону України «Про транзит вантажів» і запроваджено спрощення декларування вантажів, що переміщуються транзитом морським і річковим транспортом у контейнерах та під час зберігання залишаються в межах одного пункту пропуску чи зони митного контролю морського порту, та надано можливість з їх декларування шляхом подання митним органам лише коносамента (Bill of Lading). Незважаючи на те, що дана норма є достатньо прогресивною, вона не розповсюджується на підакцизні товари, а відтак працює далеко не на 100%. Зазвичай підакцизні товари серед вантажів, що опрацьовуються в режимі трансшипменту, займають не більше 10 %, але вони не надають повноцінної можливості запрацювати всій системі. Такий приклад: контейнерний сервіс виключає зі свого маршруту один із хабів і змінює його на Одесу. А потім виявляється, що 10 % їх контейнерів мають оформлюватися по складній і недешевій системі – який сенс тоді змінювати порт? Нажаль, зміни в законодавство, що могли б виправити такий стан, досі не прийняті, незважаючи на те, що трансшипмент сьогодні відіграє важливу роль у боротьбі за транзит. Наприклад, в Румунському порту Констанца, що є основним хабом в Причорноморському регіоні, більше 50 % контейнерів обробляє в режимі трансшипменту. В портах Гонконгу і Сінгапуру контейнерний вантажообіг становить близько 20 млн TEU в рік і більша його частина це трансшипмент[379]. В Одеському МТП – це лише 15 % від його загального вантажообігу[380].

Разом із тим, одними митними вдосконаленнями проблему трансшипменту вирішити не можливо. Необхідним є комплекс організаційно-правових та господарсько-правових заходів, що дозволять стимулювати укладання контрактів на подібну форму транзиту вантажів, визначення порядку ціноутворення, підвищення якості агентського, транспортно-експедиторського та іншого

[379] Васьков Ю. Трансшипмент играет важную роль в борьбе за транзит. - [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://cfts.org.ua/opinions/40833/

[380] ЦТС: подготовлен законопроект о контейнерных перевозках [Електронний ресурс]. // Режим доступу: http://cfts.org.ua/articles/41008/

обслуговування вантажів, вдосконалення документообігу та порядку розрахункових операцій, спрощення дозвільних та контрольних процедур та гарантування прав власників вантажів, не кажучи вже про захист прав інвесторів, які розбудовуватимуть інфраструктуру портового господарства. Крім іншого, це передбачає спрямування відповідного державного регулювання на встановлення правового господарського порядку під час проведення операцій трансшипменту, врахування саме господарських наслідків відповідного впливу, а також забезпечення балансу інтересів держави та бізнесу у цих відносинах. Тобто необхідно реалізувати у цих відносинах основну методологію господарського права на узгодження вертикальних та горизонтальних відносин трансшипменту. Не випадково, питання сплати портових зборів розглядаються сьогодні саме у контексті юрисдикції господарських судів України[381]. Це не виключає, але й навпаки – передбачає ув'язування господарсько-правових вимог до трансшипменту із митними, екологічними, юрисдикційними та іншими заходами впливу у цій сфері.

Спрощені контрольно-наглядові процедури у цьому контексті займають вагоме місце. Зокрема, у контексті трансшипменту на перший план виходить поняття «вільна практика». Постанова Кабінету Міністрів України від 21 травня 2012 р. № 451[382] визначає вільну практику як заходження судна закордонного плавання в порт та початок вантажних операцій без участі комісії на борту судна за рішенням уповноважених здійснювати відповідний контроль державних органів, що приймається на підставі відомостей, отриманих до прибуття судна, відповідно до Конвенції про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 року. Це і

[381] Щодо вирішення спорів, пов'язаних зі стягненням податку на додану вартість, включеного до суми збору та плати за послуги, які надаються у морських торговельних портах України: Інформаційний лист ВГСУ від 22.01.2013 № 01-06/86/2013 // Закон і Бізнес. – № 5. – 2-8 лютого 2013 р. – С. 19.

[382] Питання пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними : Постанова Кабінету Міністрів України від 21.05.2012 р. № 451 // Урядовий кур'єр. – 2012. - №95.

є одним із особливих заходів оформлення вантажів, що переміщуються в режимі трансшипменту.

В липні 2010 року одеський порт вперше в експериментальному порядку почав оброблення вантажів в режимі вільної практики. Однак портові служби зіштовхнулися з неможливістю оформлювати документи в електронному вигляді, що було для утруднило роботу судових агентів. В лютому 2012 року була прийнята Постанова Кабінету Міністрів України № 156 «Про внесення змін до Порядку переміщення товарів у пунктах пропуску через державний кордон, що розташовані на території морських портів України, під час контейнерних перевезень у прямому змішаному сполученні»[383]. Даним документом, по–перше, встановлено можливість передачі необхідної інформації через єдину інформаційну систему, до якої підключені всі портові служби; по–друге, скасовано необхідність надання агентом товаросупровідних документів митним органам (адже часто в порту перевантаження такі документи відсутні); по-третє, встановлено, що тривалість митного оформлення товарів, що переміщується транзитом через митну територію України в контейнері, у разі проведення попереднього документального контролю не має перевищувати чотирьох годин з моменту подання агентом необхідної інформації.

Натомість, в травні 2012 р. була прийнята Постанова Кабінету Міністрів України № 451, в якій було встановлено, що у разі перевезення товарів у контейнерах при їх вивантаженні подається коносамент, скріплений печаткою та засвідчений підписом керівника або іншого належним чином уповноваженого працівника агентської організації (морського агента). В даному випадку йдеться про так званий сервісний коносамент. Як відомо, за своєю природою коносамент виконує 3 основні функції: є розпискою в отриманні вантажу, товаророзпорядчим документом і доказом існування і

[383] Про внесення змін до Порядку переміщення товарів у пунктах пропуску через державний кордон, що розташовані на території морських портів України, під час контейнерних перевезень у прямому змішаному сполученні : Постанова Кабінету Міністрів України від 29.02.2012 р. № 156 // Урядовий кур'єр. – 2012. - №44.

змісту договору перевезення. Вимога постанови Уряду України призвела до того, що сервісні коносаменти почали виготовлятися управителями морських ліній виключно в цілях пред'явлення в українському порту для потреб митних органів. Перед завантаженням контейнерів митному органу подається доручення на навантаження.

Ще одним кроком із врегулювання механізму трансшипменту в Україні стали відміна льодового збору та надання 50 % знижки до граничних акордних ставок плати за виконання навантажувально - розвантажувальних робіт з транзитними вантажами в портах України при транзитному переміщенні контейнерів, що під час зберігання залишаються в межах одного пункту пропуску чи зони митного контролю морського порту, про що йдеться в п. 2.4.2 Збірника тарифів на комплекс робіт, пов'язаних з обробленням вантажів у портах України[384] та в наказах Міністерства Інфраструктури, що затверджуються щорічно строком на один рік. Такі дії дозволили тарифам в українських портах зрівнятись з румунськими.

Але потрібно відмітити, що саме по собі державне регулювання тарифів на перевалку вантажів та надання інших робіт і послуг в портах є нічим іншим, ніж пережитком адміністративно – командної системи СРСР, коли існувало монопольне становище державних морських торговельних портів. Із прийняттям Закону України «Про морські порти в Україні» ситуація змінюється. Порти перетворюються на територіальні комплекси, де можуть діяти різноманітні суб’єкти господарювання, що вимагає і лібералізації порядку встановлення тарифів на портові послуги.

Крім того, значного розвитку зазнали іноземні порти Причорноморського регіону, що призвело до втрати вантажопотоків Україною. Міністерство інфраструктури не встигає оперативно реагувати на зміну кон'юнктури ринку. Затвердження Наказу Міністерства інфраструктури України від 04.10.2012 року, який

[384] Збірник тарифів на комплекс робіт, пов'язаних з обробленням вантажів у портах України : Наказ Міністерства транспорту України від 31.10.1995 р. № 392. - [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0476-95

встановлює порядок та фактори встановлення знижок на переробку транзитних вантажів є прогресивним кроком, але не достатньо ефективним[385]. По перше, розміри ставок на оброблення вантажів в режимі, відмінному від транзиту, до сих пір залишаються фіксованими; по друге, можливість порту самостійно встановлювати знижку у розмірі до 15 % не є панацеєю. Порти повинні отримати право самостійно, на договірній основі з клієнтами визначати і встановлювати економічно – обґрунтований у ринкових умовах рівень тарифів на оброблення вантажів в порту. Держава же має залишити собі лише регуляторні функції загальнодержавної цінової політики.

Ще одним важливим фактором розвитку трансшипменту в Україні могла б бути підтримка державою утворення логістичних центрів. Як вбачають О.Л.Суворова і Ю.В.Хаймінова[386], доцільність створення логістичного комплексу й привабливість його для клієнтури обумовлені можливістю прискорення доставки вантажів до місця призначення, скороченням часу накопичення і збереження транспортної партії вантажу, зменшенням експлуатаційних і капітальних витрат на складах і терміналах. Розвиток логістичних центрів дозволить підвищити якість надання транспортно-логістичних послуг, створити конкурентні переваги і на цій основі підвищити конкурентоспроможність логістичних послуг на міжнародному рівні. Крім того, логістичні центри є привабливими і в плані надання супутніх послуг клієнтам морського порту. Так, в межах такого центру можуть функціонувати підприємства, що здійснюють обробку товарів (їх пакування, розфасовку, розлив), займаються ремонтом транспортних засобів та іншої техніки, філії банків, страхових, рекламних, юридичних, консалтингових та інших компаній.

[385] Про затвердження Порядку встановлення розмірів знижок до граничних акордних ставок плати за виконання навантажувально-розвантажувальних робіт з транзитними вантажами в портах України : Наказ Міністерства транспорту України від 04.10.2012 № 590 // Офіційний вісник України. – 2012 р. - № 84. – С. 51. – Ст. 3404.

[386] Суворова О. Л., Хаймінова Ю. В. Розвиток МТП України як складової логістичної системи / Суворова О. Л., Хаймінова Ю. В. // Тезисы докладов Четвертой международной научно-практической конференции «Современные порты – проблемы и решения». - 26 апреля – 3 мая 2012 г. – Одеса: ОНМУ, 2012.

Важливим є також питання власності на причали. В Законі України «Про морські порти України» існують положення, що фактично можуть призвести до тіньової приватизації портового господарства. Як зазначалося у літературі, ч. 4 ст. 23 Закону України «Про морські порти України» фактично розповсюджує дію закону на відносини, що склалися до його прийняття, надаючи можливість набувати права приватної власності на причали, збудовані за рахунок приватних інвестицій[387]. Але таке положення закону конкурує з ч. 3 ст. 7 Закону України «Про державно–приватне партнерство»[388], із якої вбачається, що право власності на об'єкти, що побудовані, перебудовані, реконструйовані в рамках державно – приватного партнерства, належать державному партнеру. В Законі України «Про морські порти України» міститься ще декілька неоднозначних статей, що можуть призвести до тіньового роздержавлення портового господарства, що в свою чергу не створює враження безпеки і надійності, в тому числі і щодо оброблення вантажів в режимі трансшипменту для іноземних клієнтів.

Таким чином, не дивлячись на всі позитивні фактори, що сприяють розвитку трансшипменту в Україні, правове врегулювання цього процесу ще не досягло необхідного рівня. В порівнянні з 2011 в 2012 році перевалювання вантажів в морських портах України скоротилося на 18,5% - до 38,781 млн тонн.[389]

Потрібно в першу чергу прийняти відповідні зміни до Закону України «Про транзит вантажів» та скасувати обмеження щодо підакцизних товарів. Важливою умовою якісного, швидкого і економічно вигідного оброблення контейнерів в режимі трансшипменту може стати прийняття Закону України «Про особливості здійснення обробки та оформлення вантажів в контейнерах, контейнерів та транспортних засобів, що їх

[387] Подцерковний О. П. Економіко–правові проблеми реформування портового господарства в Україні / О. П. Подцерковний // Актуальні проблеми держави і права. – 2012. – Вип. 66. – С. 409.

[388] Про державно – приватне партнерство : Закон України від 01.07.2010 р. // Урядовий кур'єр. – 2010. - №160.

[389] Морские бизнес – новости Украины. Перевалка транзитных грузов в портах сократилась на 87,8% в 2012 году, - Госстат. - [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.maritimebusinessnews.com.ua/news/news/2013/01/29/19947.html

перевозять», який сконсолідує норми щодо трансшипменту і полегшить їх розуміння як контролюючими органами, так і суб'єктами господарювання.

Також необхідно ввести в законодавство положення про застосування процедури трансшипменту і до LCL (Less than Full Container Load) контейнерів і відповідно встановити порядок такого застосування. Адже іноді вантажовласникам не вигідно орендувати весь контейнер, а тому в один контейнер завантажуються товари декількох власників. LCL контейнер містить в собі не тільки товари, що передбачені для перевантаження на інше судно в режимі трансшипменту, а й товари, що передбачені для ввезення на митну територію держави в режимі імпорту. В даному випадку порядок обробки таких контейнерів має передбачати їх доставку до спеціального місця в порту перевантаження для розподілення в присутності працівників митної служби та наступним опломбовуванням і поверненням контейнера на судно.

Таким чином, морська індустрія дедалі більше рухається в бік віялової мережі перевезень (hub and spoke network), тому трансшипмент, особливо трансшипмент контейнерів, має зайняти більшу нішу в діяльності морських портів України. Для України це може бути причиною отримання безперечних економічних вигод у розмірі близько 60 млн дол додаткового річного прибутку[390]. Звідси – важливість розвитку законодавчої бази і практичної реалізації програм і інфраструктурних проектів для залучення інвесторів, і створення необхідних господарсько-правових та митних умов для режиму трансшипменту, що надасть змогу морським портам України стати центрами трансшипменту в Причорноморському регіоні.

[390] Про внесення змін до Закону України "Про транзит вантажів". Пояснювальна записка до проекту Закону України. - [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=34857

4.6. Удосконалення взаємодії учасників ринку праці моряків

Механізм ринку праці моряків включає такі елементи як попит, пропозиція та ціна. Кон'юнктура фрахтового ринку формується під впливом системи чинників (рис. 4.2).

Стан і перспективи розвитку міжнародного ринку праці моряків і морських фахівців також визначають інші чинники. Спеціалізація суден і впровадження найсучасніших технологій перевезення вантажів морським шляхом вимагають використання висококваліфікованих морських фахівців, здатних освоїти нову техніку і забезпечити взаємозамінність членів екіпажу. Пропозиція кваліфікованих морських фахівців на ринку праці для роботи на спеціалізованих суднах морського флоту є обмеженою. Їх навчання вимагає наявності кадрів, які володіють досить високим рівнем освіти. Фінансові ресурси, прилади, тренажери, які необхідні для забезпечення морської освіти, є тільки в найбільш розвинених країнах. Проте, в цих країнах спостерігається тенденція зниження привабливості професійної морської кар'єри[391].

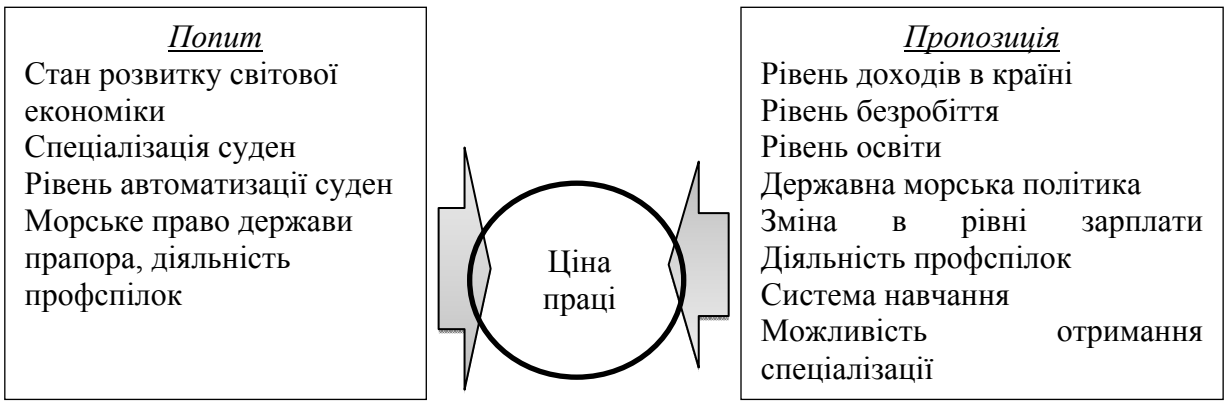

Рис. 4.2. Співвідношення факторів попиту та пропозиції на морському ринку праці

[391] Конталев В.А. Анализ современного рынка труда моряков / В.А. Конталев. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.seajobs.ru/articles1.php?id=108

Серед учасників міжнародного ринку праці моряків можна виділити три основні групи: судновласники, безпосередньо моряки та крюїнгові агентства (інші організаційні форми крюінга), які виступають в ролі посередника між роботодавцем-судновласником і моряком, який шукає роботу на судні.

Зростання попиту на моряків оцінюється відповідно до темпів зростання флоту. Темпи зростання світового флоту пов'язані з темпом зростання світової торгівлі, який в свою чергу є функцією темпу зростання світової економіки.

Витрати на оплату праці екіпажів суден мають значну питому вагу у загальній сумі видатків судноплавних компаній, що безпосередньо впливає на фінансовий стан судноплавної компанії в цілому. Прагнення судновласників до мінімізації цих витрат є одним з головних спонукальних мотивів до перереєстрації суден під «зручним» прапором. Таким чином, на даний час боротьба ITF проти практики «зручного» прапора відбувається для підвищення гарантованого роботодавцями-судновласниками рівня заробітної плати та виплат соціального характеру.

На міжнародному ринку праці моряків немає єдиного рівня заробітних плат моряків, які працюють на суднах під «зручним» прапором. На суднах під «зручним» прапором працюють моряки з розвинених країн, де досягнутий високий рівень життя, і моряки з країн з низьким рівнем життя. Це обумовлює існування диференціації мінімальних ставок заробітної плати моряків. Судновласники в сфері оплати праці змушені вирішувати проблему економії витрат в умовах тиску з боку ITF.

Рівень заробітної плати моряка під «зручним» прапором залежить від системи чинників:

1. Національність судновласника. Фінансово стабільні західноєвропейські судновласники керуються принципом «яка заробітна плата - такі кадри». Рівень заробітної плати, який пропонують зазначені судновласники, приваблює, насамперед, національні морські кадри, тому працевлаштування моряків-

іноземців в цьому секторі є ускладненим. Грецькі, турецькі, кіпрські та інші судновласники пропонують низький рівень зарплати. Проте, це виявляється достатнім для моряків з країн Східної Європи, які зазнають труднощі з працевлаштуванням на судна під національним прапором.

2. Зарплата моряків на суднах, зареєстрованих під національним прапором, як правило, є вищою, ніж на суднах під «зручним» прапором.

3. Вид та умови підписаного договору (контракту) з моряком, зміст колективного договору. Договори можна поділити на ті, які враховують вимоги ITF, і ті, які ігнорують ці вимоги. До першої групи договорів можна віднести контракти, підписані на підставі угод між професійними спілками та судновласником, які гарантують оплату праці моряків на гідному рівні, що є дещо нижчим, ніж передбачений стандартами ITF. До другої групи договорів належать, переважно, контракти з судновласниками, судна яких зареєстровані під «зручним» прапором. Якщо договір (контракт) передбачає умови оплати праці, виходячи з того, що всі доплати і надбавки за понаднормові роботи та час включено, зарплата буде більшою, ніж тоді, коли понаднормові переробки повністю або частково оплачуються моряку-іноземцю додатково.

4. Тип судна і характер вантажу, що перевозиться. Зростання обсягу спеціалізованих вантажів обумовлює тимчасовий дефіцит пропозиції висококваліфікованих фахівців, що мають досвід плавання на спеціалізованих судах певних типів. Відповідно наявність незадоволеного попиту з боку судновласників призводить до того, що роботодавці погоджуються на досить привабливі умови оплати праці для моряків-іноземців, які працевлаштовуються на спеціалізовані судна. Це стосується умов оплати праці капітанів, суднових механіків, вантажні помічники капітанів поромів, великих суховантажів, суден наливного флоту, суден-газовозів, контейнеровозів і суден типу «ро-ро». Певна надбавка до заробітної

плати, яка збільшує рівень її загальної суми, передбачена за особливі умови праці на суднах-газовозах, танкерах.

5. Експлуатаційний режим судноплавної лінії. Інтенсивність праці та обмеження часу відпочинку екіпажу на суднах «ро-ро» і поромах, які обслуговують короткі лінії компенсується підвищеною ставкою оплати праці. Судновласники, які експлуатують судна з дуже нечисленними екіпажами та з особливо інтенсивними режимами (судна «ро-ро», морські пороми), застосовують співвідношення 1:1. Наприклад, два тижні роботи на судні у складі екіпажу, потім два тижні відпустки. За моряком зберігається середня заробітна плата на час відпустки. Однак часто зустрічається варіант, коли моряку-іноземцю, працевлаштованому на судно під «зручним» прапором, оплачується відпустка з розрахунку 4 – 8 днів за місяць плавання. Це означає додаткову виплату в розмірі 13 – 20 % від суми заробітної плати моряка. Проте багато судновласників, які мають судна під «зручним» прапором, взагалі не практикують виплати ніяких надбавок членам екіпажу (надбавки включені в щомісячну заробітну плату).

6. Стан національного та міжнародного ринків праці моряків.

7. Рівень вимог судновласника до екіпажів[392][393].

В 2013 р. було поставлено 101 млн т двт нових суден, замовлено 135 млн т двт та продано на брухт 43,8 млн т двт.

За оцінками BIMKO, очікується, що в 2015 р. дефіцит моряків складе 69241 осіб, 2020 р – 37917 осіб.

Ціна праці моряків завдяки зусиллям ITF буде збільшена.

Тенденції останніх років на ринку праці свідчать про дефіцит кваліфікованих офіцерів та збалансованість попиту і пропозиції рядового складу.

Загострення конкуренції на міжнародному ринку праці моряків обумовлено повільними темпами оздоровлення кон'юнктури

[392] Жихарева В.В. Глобальный рынок труда моряков: проблемы и решения / В.В. Жихарева // Економічні інновації: зб. наук. праць. – О.: ІПРЕЕД НАН України. - 2012. - № 47. – С. 53-62.
[393] Конталев В. А. Анализ современного рынка труда моряков /В.А. Конталев // Транспортное право. -2007. - № 3. - С. 2 – 14.

фрахтового ринку. Низькі ставки фрахту та зростання суднових витрат змушують судновласника ставити судна на прикіл, продавати їх на брухт та знижувати витрати шляхом найму більш дешевої робочої сили на більш тривалі контракти.

На міжнародному ринку праці моряків протягом тривалого часу відчувається надлишок пропозиції суднових електриків (спеціальність суднового електрика не підпадає під дію міжнародних конвенцій).

В останні роки поширення набуває працевлаштування в секторі офшорного флоту. Частка офшорних суден у світі становить 2,5 %. Проте, пропозиція моряків для роботи на цих судах в кілька разів є більшою, що обумовлено значно вищим рівнем оплати праці, більш зручним графіком праці. Офшорний сектор морського флоту формують судна спеціального призначення для виконання конкретних завдань. Найбільш поширеними операціями офшорного флоту є буріння свердловин, установка стаціонарних платформ, підводної інфраструктури, прокладка трубопроводів, кабелів і ліній зв'язку тощо.

В офшорному секторі потрібна спеціальна підготовка для роботи на кожному з конкретних типів суден, оснащення яких суттєво відрізняється. У більшості випадків робота пропонується тільки морякам, які вже мають досвід роботи на певному офшорному судні[394].

В даний час особливий інтерес судновласники виявляють до моряків, здатних виконувати менеджерські функції, тобто забезпечувати комерційний і технічний менеджмент суден, що перебувають в експлуатації. Менш кваліфіковані моряки, особливо з числа рядового складу, користуються обмеженим попитом на міжнародному ринку праці. Для громадян європейських країн істотну конкуренцію на посади рядового складу становлять мешканці країн Південно-Східної Азії.

[394] [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://offshore-industry.net

В якості загальної тенденції можна відзначити зменшення чисельності моряків, які є громадянами індустріально розвинених країн, і одночасне збільшення чисельності моряків, що є мешканцями азіатських країн. Азія є головним постачальником кадрів для світового морського флоту. Абсолютним лідером є Філіппіни. Значно зміцнилися позиції в цій сфері Китаю.

Україна є визнаним постачальником кваліфікованих морських кадрів, що формує власний сегмент морського ринку праці. Більше 70 тисяч українських моряків працюють на міжнародному морському ринку праці, забезпечуючи Україні шосте місце в світі за кількістю моряків і четверте місце рейтингу за кількістю офіцерів. В Україні в 2012 р. 11 ВНЗ підготували 7453 морських спеціалістів. Найближчими конкурентами-постачальниками робочої сили є Китай та Філіппіни. Український рядовий склад відчуває відчутний тиск з боку філіппінців та індусів. З початку кризи в три рази впала затребуваність ринку праці в рядовому складі. Проте, спостерігається стійкий попит на моряків командного складу.

Сегмент ринку праці, представлений українськими офіцерами, характеризується високою кваліфікацією, здатністю вирішувати складні завдання, особливо в ситуаціях експлуатації нових суден, перефлагування та перепродажу суден, складних вантажних операцій. Завдяки досвіду роботи та високому рівню освіти українські моряки успішно реалізують свій потенціял на світовому ринку праці.

Однак складність отримання практичного досвіду випускниками ВНЗ негативно впливає на конкурентоспроможність українських моряків на світовому морському ринку праці та ускладнюють їх вхід в галузь.

На даний час в Україні не сформована цілісна концепція регулювання національного ринку праці моряків. Країна фактично не має довгострокової стратегії і реальних механізмів, які могли б принципово змінити ситуацію на краще.

На відміну від України, Китай не тільки зайняв певну нішу на міжнародному ринку праці, але й активно продовжує її розширювати. Китай як найбільший експортер та імпортер вугілля, зерна активно будує власний флот. Сьогодні Китай є однією з найбільших суднобудівних країн світу. У Китаї будується 52 % світового балкерного тоннажу. Китай володіє найбільшим тоннажем в світі після Греції та Японії. В 2013 р. флот Китаю складав 11,78 % світового (5313 суден дедвейтом 190 млн т) (табл. 4.2)[395].

Таблиця 4.2

Участь країн в секторах морського ринку, %

Країна	Суднобудування	Реєстрація суден	Експлуатація контейнеровозів	Офіцери	Рядові
Китай	37,38	3,55	7,92	8,25	1,34
Філіппіни	1,20	0,55	0,03	9,24	3,39
Індія	0,11	1,18	0,32	7,45	2,34
Україна	0,07	0,07	0,00	4,35	1,59

Китайські судновласники власний флот комплектують національним екіпажем. Крім того, Китай постійно підвищує стандарти навчання та якість підготовки фахівців. В країні відкрито понад 200 морських академій. Навчальні дисципліни викладають запрошені фахівці з Великої Британії, Іспанії, Франції, Німеччини та інших країн. Випускники китайських академій, входячи в галузь, володіють сучасними профільними знаннями та трьома іноземними мовами, мають досвід виробничої практики. Високопідготовлений рядовий склад з Китаю швидко просувається кар'єрними сходами та є потенційним конкурентом українських моряків[396].

На Філіппінах працевлаштування на суднах іноземного судновласника є напрямом державної політики, позитивним наслідком якої є укладення договорів з великими судновласниками про винятковий найм філіппінських моряків в обмін на певні пільги.

[395] Review of Maritime Transport. Report by the UNCTAD. – New York and Geneve: UN, 2013. – 232 c.
[396] [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.seafarersjournal.com/news/view/esli-ne-predprinyat-mery-to-ukrainskie-moryaki-stanut-menee-vostrebovannymi-u-inostrannyh

Таким чином, тенденції зростання флоту, кількості моряків та підвищення якості підготовки фахівців морського транспорту в Китаї разом з кризовими явищами на світовому фрахтовому ринку підвищують інтенсивність конкуренції на ринку праці. За оцінкою спеціалістів, попит на висококваліфікованих офіцерів постійно зростає. До 2020 р. дефіцит офіцерів на морському ринку праці досягне 40000 осіб. Україна має потенціал задовольнити цю потребу. Українські офіцери є затребуваними на світовому ринку праці.

Проте, якщо не сприяти постійному підвищенню якості навчання, не вирішувати питання отримання повноцінної практики, кількість українських офіцерів, які входять в галузь, буде постійно зменшуватись та заміщатись китайськими моряками.

Українські моряки переважно працевлаштовані за кордоном. Їх трудова діяльність пов'язана, насамперед, з перебуванням за межами України. В цих умовах забезпечення їхніх прав є неможливим без застосування положень міжнародного морського права[397].

Для українських моряків головними проблемами залишаються піратські напади та відсутність соціального захисту.

Українські моряки, складаючи основу пропозиції офіцерів і рядових на міжнародному ринку праці, найбільш схильні до ризику нападу. З 2007 р. в полоні побувало близько 190 українців.

Завдяки реалізації комплексу заходів щодо боротьби з піратством в 2012 р. кількість піратських актів знизилася до рівня 2008 р. Проте, саме в 2008 р. світове співтовариство звернуло свою увагу на проблему морського піратства. Кількість нападів виявилася достатньою для розгортання військових операцій. Одночасно зі зниженням числа піратських атак їх географія суттєво розширилася, напади стали жорстокішими. На кінець серпня 2013 р. зафіксовано 176 випадків, включаючи 10 захоплень суден, в порівнянні з 439 інцидентами в 2011 р. і 297 суднами, атакованими в 2012 р. Однак ця статистика враховує напади, про які офіційно повідомляли судновласники, що за оцінками дослідників становить 10-20 %

[397] Апаров А.М. Питання захисту прав моряків України / А.М. Апаров, О.П. Єлєазаров // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.maritime.kiev.ua/uploads/Jurnal/2(17)_2013/159.docx.

інцидентів, пов'язаних з піратами. Причина полягає в тому, що судновласники та вантажовласники часто воліють домовитися з піратами і виплатити викуп. Це пояснюється тим, що у судновласників немає впевненості в тому, що влада зможе більш ефективно вирішити цю проблему. Інформація про захоплення піратами судна автоматично призводить до зростання вартості страховок. Страховики і контрагенти можуть вимагати оснащення суден більш сучасними двигунами, системами пасивної оборони. Постраждала компанія-судновласник отримує негативний імідж, клієнти побоюються вести справи з нею[398].

Проблема захисту від піратства все ще залишається невирішеною, що свідчить про явну недостатність існуючих заходів боротьби з нею. Засоби захисту від піратства поділяють на засоби захисту превентивного характеру, компенсаційного характеру та безпосередньо спрямовані на забезпечення безпеки[399].

Заходи боротьби з морським піратством класифікують таким чином [400]:

1. За характером вирішуваних завдань заходи можуть бути політичними, економічними, правовими, організаційними, технічними.

2. За характером спрямованості на причини піратства:

– заходи, спрямовані на виявлення та усунення корінних причин, умов і обставин, що сприяють морському піратству;

– заходи, спрямовані на запобігання злочинних проявів та усунення їх негативних наслідків.

3. Залежно від умов, порядку і кінцевої мети реалізації заходів, спрямованих на попередження злочинних проявів:

---

[398] Классификация пиратов [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.kontinent.org/article_rus_49821681d8140.html

[399] Маймистова И. В. Международно-правовые проблемы защиты от пиратства на море: автореф дис. на присуждение науч. степ. канд.юр.наук. по спец. 12.00.10 – Международное право; Европейское право. – С-Петербург. / И. В. Маймистова. - Санкт-Петербург. – 2012. – 30 с.

[400] Лавлинская А. Н. Международно-правовые проблемы борьбы с морским пиратством: автореф дис. на присуждение науч. степ. канд.юр.наук. по спец. 12.00.10 – Международное право; Европейское право / А. Н. Лавлинская. - М. - 2010. -21 с.

– захисні заходи (комплекс заходів, спрямованих на забезпечення безпеки судна від можливої загрози піратського або розбійного нападу у напрямку змушення злочинців відмовитися від їхніх намірів, а в разі нападу – припинити їх дії шляхом відповідної реакції);

– рятувальні заходи (спрямовані на пошук і рятування суден, які зазнали піратського захоплення, реабілітацію моряків, які пережили напад або піратський полон);

– каральні заходи (спрямовані на отримання доказів причетності до скоєння злочину і затримання підозрюваних осіб з метою здійснення кримінального переслідування).

4. Виходячи із структури заходів щодо захисту суден у межах морських акваторій:

– зовнішня система захисту, що заснована на забезпеченні безпеки морського простору, де здійснюється плавання суден (реалізується за рахунок залучення зусиль військово-морських сил різних держав і коаліцій);

– внутрішня система захисту судна, що заснована на взаємозв'язку трьох основних компонентів: підготовка осіб, що знаходяться на борту судна, забезпечення злагодженості їх дій, належна технічна оснащеність судна спеціальними засобами захисту.

5. Залежно від суб'єкта, який застосовує засоби захисту від піратства та території, де засоби застосовуються:

– засоби захисту, що застосовуються капітаном та екіпажем судна з метою запобігання або мінімізації збитку при можливому нападу піратів;

– засоби захисту, що застосовуються прибережною державою за умови її втручання у запобігання або в боротьбу з піратським нападом, подією у виключній економічній зоні або відкритому морі;

– засоби захисту, що застосовуються державою порту при затриманні піратського судна і проведенні розслідування;

– засоби захисту, що застосовуються міжнародним товариством для запобігання нападу піратів.

Чинниками, що визначають методи і способи запобігання поширення піратства в світовому океані, є:

1. Правові. Законодавство більшості країн передбачає кримінальну відповідальність за вчинення піратських дій. Заходи щодо запобігання піратства на морі приймаються зацікавленими державами та міжнародними організаціями (ООН, Міжнародна морська організація, Євросоюз, НАТО, Лігаи арабських держав). Цією проблемою займається Рада безпеки ООН. З червня 2008 р. Рада безпеки ООН прийняла кілька резолюцій з проблеми піратства в районі Сомалі.

Співробітництво держав у боротьбі з морським піратством регулюється Конвенцією про відкрите море 1958 р., Конвенцією ООН з морського права 1982 р., деякими секторальними антитерористичними угодами і міжнародними договорами у сфері боротьби зі злочинністю в цілому (Міжнародна конвенція про боротьбу із захопленням заручників 1979 р., Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства 1988 р. (Протокол до неї 2005 р.), Конвенція ООН проти транснаціональної організованої злочинності 2000 р.)[401]. Враховуючи специфіку захисту від піратства та мінливий характер сучасного піратства, необхідно розробити конвенцію про забезпечення безпеки морського судноплавства від піратських нападів, що буде доповнювати чинні міжнародні конвенції[402][403].

2. Політичні. З 1991 р. у Сомалі йде громадянська війна. Перехідний уряд Сомалі було сформовано за сприяння ООН в 2004 р., який не зміг встановити контроль над територією держави. В умовах фактичного безвладдя багато районів країни опинилися під контролем

[401] Галиев Р. С. Международно-правовое сотрудничество государств в борьбе с морским пиратством: автореф дис. на присуждение науч. степ. канд.юр.наук. по спец. 12.00.10 – Международное право; Европейское право / Р. С. Галлиев. – М. – 2013. – 25 с.

[402] Зелинская Н. А. Морское пиратство как конвенционное преступление / Н. А. Зелинская // Актуальні проблеми держави та права [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://archive.nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/Apdip/2011_59/Zelinskaya.pdf.

[403] Маймистова И. В. Международно-правовые проблемы защиты от пиратства на море: автореф дис. на присуждение науч. степ. канд.юр.наук. по спец. 12.00.10 – Международное право; Европейское право / И. В. Маймистова. - СПб. – 2012. – 30 с.

бандитських і екстремістських угруповань. Значна частина акваторії уздовж узбережжя Сомалі, найпротяжнішого в Африці, перетворилася на піратську зону. Позитивний вплив на зменшення масштабів морського піратства може надати розробка заходів по боротьбі з бідністю, встановлення стабільного політичного режиму, широкомасштабна гуманітарна допомога та інші заходи, що спрямовані на стабілізацію економічного і політичного стану Сомалі[404].

3. Військові. На сьогоднішній день найбільш ефективним методом протидії піратству вважається наравлення в Аденську затоку військових кораблів. В регіоні паралельно проводяться дві міжнародні операції проти морських піратів – перша в історії ЄС військово-морська операція «Аталанта» і операція НАТО «Союзний захисник».

В районі діють окремі військові кораблі країн, що не входять в ці організації. На практиці застосування військово-морських сил піднімає ряд організаційних і правових проблем. Так, військові кораблі і літаки без відповідної санкції не мають право входити в територіальні води або повітряний простір тієї держави, де діють морські злочинці. Тому застосування військово-морських сил в таких ситуаціях має узгоджуватися на державному рівні заздалегідь. Застосування військової сили в деяких випадках може призвести до негативних наслідків і створити загрозу для життя членів екіпажу і пасажирів захопленого судна, оскільки військові кораблі та літаки мають право відкрити у відповідь вогонь по піратських суднам[405]. Відкритим питанням є застосування зброї членами екіпажу як засобу захисту від піратів при нападі на судно.

4. Економічні. Наслідки морського піратства впливають на світову економіку в цілому. За оцінками фахівців американського фонду «One Earth Future Foundation», збиток від морського піратства

[404] Проблемы пиратства в Сомали и пути их решения [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.morvesti.ru/analytics/index.php?ELEMENT_ID=19274.

[405] Маймистова И. В. Международно-правовые проблемы защиты от пиратства на море: автореф дис. на присуждение науч. степ. канд.юр.наук. по спец. 12.00.10 – Международное право; Европейское право. – С-Петербург. / И. В. Маймистова. - Санкт-Петербург. – 2012. – 30 с.

за 2008-2011 рр. становить за різними оцінками від 7 – 12 млрд дол на рік. Суми викупів становлять у середньому 5 млн дол, але відомі випадки сплати 10 – 12 млн дол за викуп одного судна. Викуп становить частину збитків, які несе судновласник захопленого судна. Судновласник несе також додаткові збитки, пов'язані з простоєм судна, оплатою послуг посередника, доставкою викупу, забезпеченням супутникового зв'язку.

Крім збитків від захоплення суден, збитки світової економіки обумовлені[406]:

– зміною маршрутів прямування суден (деякі судноплавні компанії відправляють судна в обхід піратонебезпечних районів, що призводить до подорожчання фрахту і вартості перевезень);

– забезпеченням безпеки суден (акустичні гармати, збройна охорона тощо). Вартість стандартної групи охорони з 4 людей коштує 40 – 60 тис дол за один прохід залежно від маршруту;

– зростанням вартості страхування;

– присутністю в регіоні військово-морських сил тощо.

Якщо судно прямує в зону підвищеної небезпеки, згідно з колективним договором глобальної федерації профспілок моряків ITF, моряк має право бути репатрійований за рахунок судновласника до входження в зону підвищеної небезпеки; отримати бонус у розмірі 100 % основної ставки заробітної плати за час перебування в зоні підвищеної небезпеки, у разі травми або смерті отримати компенсацію в подвійному розмірі. Однак на практиці дана умова судновласниками виконується не завжди.

5. Організаційні заходи вживаються для забезпечення безпеки суден у морі. Вони включають організацію конвоювання суден, забезпечення безпеки суден відповідно до «Рекомендованої практики щодо захисту від піратів для суден і судновласників» тощо.

Превентивні методи захисту морських суден від нападу та захоплення піратами реалізуються екіпажами суден. Виділяють кілька

[406] Экономика пиратства [Электронный ресурс]. – Режим доступа: www.novayagazeta-vlad.ru/89/Politika/Ekonomikapiratstva

груп сучасних піратів і відповідні заходи щодо організації захисних заходів[407]. Першу групу складають злочинці, які скоюють примітивні операції. Пірати першої групи висаджуються на судно, що стоїть на якорі або лежить в дрейфі поблизу берегової лінії, пограбувавши суднове майно і особисте майно екіпажу, вони ховаються. Більшість таких атак відбувається в нічний час, коли на вахті стоїть мінімальна кількість членів екіпажу. У цьому випадку більш ефективними є попереджувальні заходи відповідно до «Плану з охорони судна» (Ship Security Plan)[408] (загальне посилення пильності екіпажу, спостереження за обстановкою, організація додаткової вахти, додаткове патрулювання зовнішнього контуру надбудови і палуб судна, закриття доступу і контроль за ними на містку, у машинному відділенні, житлових приміщеннях екіпажу тощо).

До другої групи належать члени організованих кримінальних угруповань, які проводять складні операції і ефективно розпоряджаються викраденим. Вважається, що пірати цієї групи переважають в Південно-Східній Азії і на західному узбережжі Африки. Дії піратів другої групи передбачають розкрадання не лише грошей і суднового майна, але і вантажів. Пірати іноді перевантажують товари на свої судна. Інколи операція вимагає швартування суден в піратській гавані, де у піратів є відповідні зв'язки для продажу вантажу місцевим покупцям. В інших випадках пірати затримують судно з вантажем, беруть його команду і пасажирів в заручники, після чого вимагають викуп у судновласника.

Третя група складається з представників напіввійськових організацій. Найчастіше це є збройні формування, якими керують польові командири, що потребують постійних доходів для підтримки власної влади і контролю за територією. Такі структури об'єднують більшість піратів Сомалі та Індонезії. Пірати затримують судно з

[407] Классификация пиратов [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.kontinent.org/article_rus_49821681d8140.html.

[408] Сафин И. В. Современные превентивные методы по защите морских судов от нападения и захвата пиратами / И. В. Сафин // [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://archive.nbuv.gov.ua/portal/natural/sudovozhdenie/2009_17/22_Safin.pd.

вантажем, беруть його команду і пасажирів в заручники, після чого вимагають викуп у судновласника.

Для боротьби з піратами «другої» і «третьої» груп екіпажі мають використовувати комплексні методи боротьби. Існує спектр заходів безпеки та пристроїв для відбиття атаки. Право вибору належить конкретній компанії-судновласнику і судну з урахуванням його особливостей. Ефективність рекомендованих дій з відбиття нападу морських піратів залежать від капітана і екіпажу судна.

6. Інформаційно-аналітичні заходи – створення міжнародної інформаційної системи забезпечення безпеки мореплавства і захист прав людини, аналіз випадків нападу з метою виявлення причин вчинення актів піратства та обставин, що утримують піратів від нападу. Захопленню сприяють низька швидкість судна, низький надводний борт, нестача або відсутність планів і дій при нападі, помітна для нападників неготовність відображати атаку і неналежне спостереження. Передові управлінські методи захисту від сомалійського піратства рекомендують при плануванні проходу через зону підвищеного ризику проводити моніторинг сайтів, присвячених піратству, щодо специфічних загроз тощо.

6. Психологічні. Більшість відбитих нападів припадає на судна, які заздалегідь готувалися до піратської атаки, мали плани і проводили тренування. Таким чином, необхідно безпосередньо перед проходом провести загальносуднові збори, на яких роз'яснити ризики і дії екіпажу. Необхідно провести попередні вчення відповідно до плану, кожен повинен знати своє місце, обов'язки та особливо – засоби зв'язку і тривожної сигналізації. Увагу слід приділити емоційному стану моряків після перебування в полоні та звільнення.

Нагальним є прийняття універсального міжнародної угоди про боротьбу з морським піратством. Організаційні заходи боротьби з піратством носять рекомендаційний характер, право вибору їх використання належить конкретній компанії. Застосування пасивних заходів захисту, оплата охорони на борту судна залежать від порядності судновласника. Готовність екіпажу до піратських атак

визначається інформованістю та психологічною підготовленістю екіпажу. Слід враховувати багатонаціональність і особливості взаємовідносин членів екіпажу. Особливого значення набувають заходи, що спрямовані на пошук і рятування захоплених суден та їх екіпажів.

Проблеми соціального захисту моряків України можна розглядати в двох аспектах. По-перше, проблеми, пов'язані з порушенням прав моряків владою або приватними особами інших держав, з крюїнговими компаніями у відносинах з працевлаштування. По-друге, проблеми, пов’язані з питанням соціального забезпечення моряків в Україні.

Розвиток практики «зручних прапорів» обумовлює формування «зручних екіпажів» з країн, які розвиваються, в тому складі України, що призводить до виникнення певних проблем стосунків між роботодавцями та моряками[409][410]. Сьогодні 40 % трудових угод, які укладають з українськими моряками агенції з найму на роботу, не містять соціальних гарантій для моряків. Основними порушеннями трудового законодавства, зокрема норм міжнародних конвенцій, є: затримка заробітної плати, виплата її в меншому розмірі, ніж передбачено стандартами про працю, не укладення трудових договорів при наймі моряка на роботу, відмова роботодавцями від укладених трудових договорів, неправильний облік робочого часу і понаднормових робіт, безпідставне переривання контракту з ініціативи роботодавця, відсутність страхування ризиків і витрат на випадок захоплення судна піратами з подальшою компенсацією фізичної і моральної шкоди.

Зростання зарплати ITF для моряків, що працюють на суднах під «зручними» прапорами, певним чином впливає на поширення з боку судновласників практики подвійної бухгалтерії, яка полягає в підписанні моряком контракту, де вказані рівні зарплат, схвалені

[409] Конкурентоспроможність та сталий розвиток морегосподарського комплексу України: монографія / За ред. О.М. Котлубая. – Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2011. – 427 с.

[410] Продіус І.П. Дослідження розвитку ринку праці моряків України / І.П. Продіус, Р.А. Бундюк // [Електронний ресурс]. - Режим доступу: www.nbuv.gov.ua/portal/natural/Vnup/Ekonomika/2010_684/42.pdf

ITF. Паралельно або при прибутті на судно підписується інший контракт із значно меншими ставками зарплати, що фактично підлягають виплаті. Моряків, які не погоджуються на такі умови, відправляють додому за власний рахунок. Тих, хто звертається до ITF, заносять у «так звані» чорні списки, що ускладнює їх подальше працевлаштування на судна.

Загострення проблем трудових відносин обумовлене також змінами в судноплавстві (скорочення часу на стоянці в порту, зменшення чисельності екіпажу внаслідок технічного удосконалення та автоматизації суден тощо). Це обумовлює поглиблення ізоляції та психологічної напруги екіпажу. Ускладнює ситуацію відрив моряка від сім'ї і дому, замкнуте та обмежене коло спілкування, оскільки моряки працюють, харчуються, відпочивають на судні.

Україна є учасником основних конвенцій, що можуть забезпечити захист прав моряків. Такими конвенціями є Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 р. (SOLAS), Конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 р. (STCW) і Міжнародна конвенція по запобіганню забруднення з суден 1973 р. (MARPOL). 20 серпня 2013 р. набрала чинності Конвенція «Про працю в морському судноплавстві», яка об'єднала понад 70 нормативно-правових актів у галузі морського торговельного судноплавства[411].

Актуальним є питання пенсійного забезпечення моряків. Відповідно до Закону України «Про загальнообов'язкове державне пенсійне страхування», право на отримання пенсій за рахунок солідарної системи пенсійного страхування мають винятково ті громадяни, які застраховані в системі загальнообов'язкового державного пенсійного страхування в порядку, передбаченому цим Законом, та мають необхідний для призначення відповідного виду пенсії страхових стаж[412]. Загальнообов'язковому державному пенсійному страхуванню підлягають громадяни, які працюють в

[411] http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=246844098&cat_id=244277212

[412] Про загальнообов'язкове державне пенсійне страхування: Закон України від 9 липня 2003 №1058-IV // Голос України від 22.08.2003. – №150.

Україні на підприємствах, створених відповідно до законодавства України або на їхніх філіях/представництвах за кордоном, а також представництвах іноземних підприємств, які функціонують на території України (в такому разі вказані роботодавці сплачують до Пенсійного фонду України відповідні страхові внески, чим забезпечують накопичення страхового стажу своїх працівників, необхідного для нарахування відповідних пенсій).

Українські моряки працюють на суднах під «зручним» прапором, що належать іноземним компаніям, які виступають в якості роботодавців у відносинах із моряками. Іноземні компанії–судновласники не сплачують страхових внесків до Пенсійного фонду України, у зв'язку з чим період роботи українського моряка на іноземному судні, як правило, не включається до складу страхового стажу та не береться до уваги для визначення пенсії.

На міжнародному рівні питання пенсійного забезпечення працівників-мігрантів урегульовано міждержавними угодами про співробітництво в сфері соціального захисту, які, як правило, передбачають взаємне врахування страхового стажу особи, накопиченого за законодавством однієї договірної держави, при визначені розміру пенсії в другій договірній державі – за місцем основного проживання такої особи. Якщо моряк працює на судні, яке належить компанії–резиденту однієї з вищезазначених країн, і вказана компанія (як роботодавець моряка) сплачує відповідні страхові внески до системи пенсійного забезпечення вказаної країни відповідно до її національного законодавства, тобто формує страховий стаж моряка, такий моряк може претендувати на врахування зазначеного страхового стажу при визначенні розміру пенсій в Україні, керуючись положеннями міжнародних угод. Проте такий варіант вирішення проблеми пенсійного забезпечення вітчизняних моряків має досить обмежену сферу застосування[413].

Конвенція МОП про працю у морському судноплавстві 2006 р. передбачає, що кожна держава – учасник MLC забезпечує доступ

413 Колодяжний Д. Деякі особливості нарахування пенсій українським морякам, які працюють на іноземних суднах / Д. Колодяжний // Юридична газета. – 2012. – № 33-34. – С. 8 – 9.

моряків до захисту в галузі соціального забезпечення, в тій мірі, в якій це передбачено в її національному законодавстві. Кожна держава має забезпечувати, щоб моряки, які підпадають під сферу дії її законодавства в галузі соціального забезпечення в мірі, що відповідає національному законодавству, мали право на не менш сприятливий захист в галузі соціального забезпечення, ніж захист, передбачений для працівників на березі[414].

Конвенція МОП про працю у морському судноплавстві 2006 р. передбачає додаткові можливості у сфері соціального захисту. MLC закріплює спеціальні норми згідно з якими держави-учасники MLC повинні реалізовувати заходи, відповідно до своїх національних особливостей, з метою надання додаткового захисту в галузі соціального забезпечення для всіх моряків, які мають постійне місце проживання на її території. Цей обов'язок держави можуть виконувати на основі відповідних двосторонніх або багатосторонніх угод, або за допомогою систем, побудованих на виплаті внесків. Наданий таким чином захист повинен мати не менш сприятливий характер, ніж захист для працівників на березі, які мають постійне місце проживання на території держав-MLC. Дані положення створили правову базу для участі моряка в системі недержавного соціального захисту. Відповідно до положень MLC, соціальний захист моряків може забезпечуватися на основі приватних систем недержавного соціального страхування або колективних договорів. У рамках MLC складовими соціального захисту моряків визначені соціальне забезпечення та соціальне страхування[415].

Варіантом вирішення проблеми врахування періоду роботи вітчизняних моряків на іноземних суднах є добровільна участь моряків у солідарній системі пенсійного страхування, яка реалізується через укладення договору про добровільну участь у даній системі між моряком та територіальним органом ПФУ за

[414] Савич О.С. Социальная защита моряков и перспективы ее развития в контексте конвенции МОТ о труде в морском судоходстве 2006 года / С.О. Савич // Морское образование. – № 1-2. – 2010. – С. 22-24.
[415] Савич О.С. Социальная защита моряков и перспективы ее развития в контексте конвенции МОТ о труде в морском судоходстве 2006 года. // Морское образование. – № 1-2. – 2010. – С. 22-24.

місцем проживання останнього, а також добровільну сплату страхових внесків до ПФУ морякам в порядку та розмірах, передбачених договором.

Важливе значення для забезпечення та гарантування прав моряків відіграє Профспілка працівників морського транспорту України (ППМТУ). Завдяки тісному зв'язку з ITF ППМТУ вдалось суттєво покращити соціально-економічні умови українських моряків, а саме підвищити рівень заробітної плати, отримати можливість для моряків працювати під «зручним прапором» та закріпити це підписанням відповідного колективного договору, укладеного ITF[416].

Якщо моряк з якоїсь причини не бажає брати добровільну участь у солідарній системі пенсійного забезпечення, розмір пенсії, на яку такий моряк може розраховувати, виходячи з правил солідарної системи, не є достатнім для моряка, останній має можливість подбати про своє додаткове пенсійне забезпечення шляхом участі у накопичувальній системі.

Участь у накопичувальній системі пенсійного забезпечення, з одного боку, дозволяє особі збільшити розмір майбутніх пенсійних виплат у порівнянні із пенсійними виплатами, передбаченими солідарною системою, і забезпечити більш надійне фінансове підґрунтя на період втрати працездатності.

З іншого боку, рівень фінансової стабільності та надійності недержавних фінансових установ (зокрема, недержавних пенсійних фондів, страхових компаній, банківських установ), і, відповідно, рівень довіри населення до вказаних установ є невисоким[417].

Стандарти і принципи MLC спрямовані на захист прав моряків, що працюють під іноземним прапором. Наприклад, судновласник буде зобов'язаний організувати безпосереднє страхування моряка, здійснюючи сплату страхових внесків. Вигодонабувачем за договором буде сам моряк або хтось з членів його сім'ї. У трудовому

[416] Виступ Уповноваженого Верховної Ради України з прав людини Ніни Карпачової під час представлення у Верховній Раді України Щорічної доповіді про стан дотримання та захисту прав і свобод людини в Україні від 14 січня 2011 року // Голос України від 20.04.2011. – № 72. – С. 11-14.

[417] Колодяжний Д. Деякі особливості нарахування пенсій українським морякам, які працюють на іноземних суднах / Д. Колодяжний // Юридична газета. – 2012. – № 33-34. – С. 8 – 9.

договорі моряка визначається вид особистого страхування моряка (страхування від нещасного випадку, страхування життя, страхування пенсії, медичне страхування) та порядок сплати страхових внесків. Можливим є варіант соціального захисту моряка за рахунок участі в нестрахових організаціях (лікарняні каси, фонди взаємодопомоги). Організація такого виду соціального захисту та сплата внесків є обов'язком судновласника-роботодавця. В державі має бути створений механізм, що дозволяє судновласнику-роботодавцю здійснювати відрахування у державні організації соціального забезпечення, наприклад, до державного пенсійного фонду. Контроль за проведенням своєчасних відрахувань до соціальних фондів з боку судновласника здійснюватиме держава прапора судна[418].

На законодавчому рівні необхідно вирішити питання запровадження взаємного врахування страхового стажу особи, накопиченого за законодавством однієї договірної держави, при визначені розміру пенсії в другій договірній державі – за місцем основного проживання такої особи. Необхідним є створення сприятливих умов для функціонування та діяльності українських морських профспілок, які б здійснювали захист прав моряків. Слід стимулювати участь моряків у недержавному пенсійному забезпеченні.

Реалізація обґрунтованих підходів до процесу реєстрації суден в Україні сприятиме вирішенню соціально-економічних проблем екіпажів.

Здійснюючи витрати на освіту, підтвердження та отримання кваліфікації, медичний огляд, моряки опосередковано позитивно впливають на економіку чорноморсько-азовського регіону. Залучення до місцевих бюджетів податків та зборів з доходів моряків сприятиме підвищенню зацікавленості в ефективній взаємодії між податковими органами та платниками податків, підвищенню

[418] Савич О.С. Социальная защита моряков и перспективы ее развития в контексте конвенции МОТ о труде в морском судоходстве 2006 года. // Морское образование. - №1-2. – 2010. – С.22-24.

фінансовій незалежності регіонів[419]. Проте необхідно вирішити проблему декларування доходів фізичними особами та оподаткування міграційних доходів [420]. Роботодавці, як податкові агенти, перераховують до бюджету основну частину прибуткового податку. Суми, які сплачуються самими громадянами (з подачею декларації), є незначними[421]. Моряки мають обмежені можливості (або зовсім не мають) скористатися порядком, передбаченим ПК про усунення подвійного оподаткування. Дохід моряка, отриманий з джерел походження за межами України, не вважається українським законодавством заробітною платою, що позбавляє моряків, які працюють за трудовими контрактами з іноземними судноплавними компаніями, права на отримання податкової знижки[422]. Моряки мають обмежені можливості (або взагалі не мають) для захисту своїх інтересів у суді у випадку порушення їхніх прав.

Стабільний попит на працю моряків і віднесення їх до категорії, що працевлаштовуються за кордоном легально, створюють сприятливі передумови для використання зробленої іноземної валюти на території України. Завдяки цьому моряків можна визначити як особливу категорію суб'єктів зовнішньоекономічних відносин – резидентів-інвесторів. Під час прийняття Податкового кодексу України (ПК) та протягом його дії інтереси моряків-громадян України, які працюють в іноземних судноплавних компаніях, не враховували та не відстоювали. Проте тиск на крюїнгові агентства та моряків призведе до більшої тінізації доходів та поширення нелегальних каналів грошових переказів. Альтернативними варіантами вирішення проблеми є зниження

[419] Блащук Н.І. Правове регулювання місцевих податків і зборів в Україні: сучасний стан та перспективи розвитку: автореф. дис. на здобуття наук.ступ. к.ю.н. за спеціальністю 12.00.07 – адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право / Н.І. Блащук // Національний університет державної податкової служби України. – Ірпінь, 2012. – 22 с.

[420] Анфіногентова І.В. Проблеми оподаткування міграційного доходу та шляхи їх вирішення / І.В. Анфіногентова, Т.С. Здорікова // Вісник соціально-економічних досліджень: зб. наук. праць . 2014. – № 40 . – С. 216-220.

[421] Гонтаровский С. Налоговые новшества для транспортников / С. Гонтаровский, А. Лосевская // Порты Украины. – 2011. - № 2. - [Електронний ресурс].- Режим доступу:http://portsukraine.com/node/2046

[422] Свищук А. Теоретичні засади податкового регулювання економіки / А. Свищук // Вісник КНТЕУ. - 2013. - № 5. (37). – С.57-69.

ставки податку на дохід, звільнення від сплати податку осіб, віднесених до категорії «нерезидентів», тобто відсутніх в Україні більше 183 днів на рік, врегулювання питання про податкову знижку для громадян України, основним доходом, яких є дохід, отриманий з іноземного джерела походження. Доцільним є стимулювання електронного декларування шляхом запровадження додаткових електронних сервісів[423]. В державі по відношенню до людини має діяти принцип презумпції невинності. Державні органи України не повинні звинувачувати українця-заробітчанина в несплаті податків за кордоном, якщо у нього є документ про легальне оформлення його роботи за кордоном. Відповідно декларант не зобов'язаний доводити свою невинність і достовірність даних декларації будь-якими закордонними довідками про доходи і податки.

Статус України як морської держави багато в чому обумовлений тим, що українські моряки займають одне з провідних місць на міжнародному морському ринку праці. Кон'юнктура морського ринку праці складається під впливом економічних, правових, технологічних факторів, державного регулювання практики морського судноплавства та реалізації морської політики в окремих країнах. Проте проблемними залишаються питання практичної підготовки моряків та їх соціального захисту.

[423] Вдосконалення процесу декларування доходів фізичних осіб в Україні / [Електронний ресурс].- Режим доступу: http://archive.nbuv.gov.ua/portal/ chem_biol/nvnltu/21_6/113_bez.pdf.

ВИСНОВКИ

Морська діяльність, що є складним динамічним процесом вивчення, освоєння і використання прибережних та морських ресурсів і просторів, здійснюється з врахуванням впливу міжнародно-політичних, соціально-економічних та еколого-технологічних чинників, які визначають перспективи її просторового розвитку. Необхідність державного регулювання морської діяльності обумовлена мінливістю системи зовнішньоекономічних і міжнародно-політичних відносин із зарубіжними країнами та міжнародними організаціями з приводу вивчення, освоєння та використання ресурсів й просторів у Світовому океані або в певному його районі. Проте, без урахування регіонально-галузевих інтересів важко розраховувати на досягнення економічної ефективності галузевої діяльності та соціальної результативності територіального розвитку. Актуальною є необхідність забезпечення балансу інтересів держави, населення приморських територій і господарюючих суб'єктів у сфері морської діяльності.

Морегосподарський комплекс - це територіальне поєднання суб’єктів господарської діяльності галузі морського транспорту, суб’єктів інших галузей, незалежно від форм власності, які взаємодіють між собою та конкурують в межах однієї сфери діяльності, з метою задоволення потреб населення та суспільного виробництва в продукції та послугах морського транспорту за допомогою використання природних, інтелектуально-професійних і створених людиною засобів.

Правове регулювання відносин у сфері морегосподарського комплексу України забезпечується значною кількістю нормативно-правових актів. При цьому комплексний, господарсько-правовий підхід до вивчення проблем розвитку морегосподарського комплексу обумовлюється складністю та багатоаспектністю відносин, що виникають у цій сфері. Розгляд питань функціонування морегосподарського комплексу із позиції окремої галузі права,

наприклад, морського права, у відриві від багаторівневих господарських правовідносин у цій сфері завідомо прирікає наукові дослідження на обмеженість та виняткову непрактичність. Так само як неможливо відірвати морегосподарський комплекс від економіки держави, так само не можна відривати норми, що регулюють відносини у сфері функціонування морського транспорту, від правових механізмів врегулювання економіки загалом, від системного узгодження інтересів держави і бізнесу у сфері господарювання. Поєднання приватно-правових та публічно-правових заходів впливу у цій сфері необхідне задля побудови ефективної економіки та соціально-економічного розвитку сучасної України.

У зв'язку з наведеним слід, зокрема, перспективним визнати науковий напрям дослідження специфічної підгалузі господарського права – портового права, норми якої регулюють господарські відносини у морських портах. Зокрема, із погляду відокремлення особливої структури господарських правовідносин у морських портах, специфічного складу суб'єктів цих правовідносин, майнових об'єктів та фактичних дій (господарських операцій), що є об'єктами господарських правовідносин у морських портах, розкриття особливого обсягу та характеру державного регулювання господарської діяльності у цій сфері, обґрунтування самостійності портової галузі як окремої галузі національної економіки, дослідження особливості правового регулювання господарських відносин щодо здійснення стивідорної та агентської діяльності у морських портах тощо.

Ухваленню законів з питань реформування відносин у сфері морегосподарського комплексу має передувати вироблення комплексної та реальної стратегії розвитку морегосподарського комплексу.

Чинна Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року, ухвалена розпорядженням КМУ від 11 липня 2013 р. № 548-р, має бути вдосконалена з урахуванням сучасних проблем, а також у зв'язку із необхідністю усунення системних недоліків, а саме:

1) обмеження напряму розвитку морських портів шляхом транзитних вантажопотоків Білорусії, Казахстану, РФ, транспортного коридору ТРАСЕКА без врахування інших перспективних транспортних коридорів (ЄАТК, Гданськ-Одеса, Ягодин-Одеса тощо);

2) відсутність зв'язку та узгодження із положеннями більш загальної Транспортної стратегії України на період до 2020 р., а також із іншими транспортними стратегіями;

3) недостатня організаційна-правова обумовленість напрямів підвищення конкурентоспроможності господарського середовища у портовій галузі;

4) безсистемність та декларативність положень програмних документів.

У зв'язку з наведеним, основним завданням стратегії розвитку морегосподарського комплексу має стати чіткий план розвитку галузі із визначенням не лише цілей, але й, передусім, засобів їх досягнення, доведених до рівня конкретних параметрів, ставок зборів, часу оброблення вантажів, часу митного оформлення та його вартості, необхідних ресурсів для переоснащення галузі, чіткого визначення об'єктів концесії, спільної діяльності з приватними інвесторами та виключених об'єктів приватного інвестування у галузі, що може бути ідентифікована та доведена до впровадження.

Задля підвищення ефективності використання державного майна у морських портах, зокрема, щодо використання причалів, у Господарському кодексі України доцільно встановити норми, присвячені договору балансоутримання. За умовами цього договору уповноважений суб'єкт управління (замовник) передає об'єкт, визначений індивідуальними ознаками, балансоутримувачу для утримання та благоустрою (ремонту, реконструкції, модернізації тощо) згідно з затвердженими замовником проектами, а балансоутримувач, зараховуючи об'єкт на баланс, забезпечує його належне утримання, здійснює накопичення коштів, необхідних для своєчасного проведення капітального і поточного ремонтів

(реконструкції, модернізації тощо) згідно з затвердженими проектами, веде бухгалтерську, статистичну та іншу передбачену законодавством звітність, і несе відповідальність за його експлуатацію згідно з чинним законодавством.

Зміст умов договору балансоутримання, який забезпечує балансоутримувачу визначене коло прав щодо використання об'єкта, зумовлюватиме обмежене застосування такої договірної конструкції, але, разом з тим, дозволить вирішити питання належного утримання об'єктів, що мають загальнодержавне значення, інших об'єктів, стосовно договірного використання яких законом встановлено публічні заборони та обмеження.

Правове забезпечення управління державною власністю в морських портах є недосконалим, що зумовлено створенням Адміністрації морських портів України – єдиного вертикально інтегрованого, комерційного по суті, підприємства, яке здійснює централізоване управління всіма морськими портами України, що в свою чергу стали його філіями.

Надмірна централізація не може сприяти гнучкості господарської системи, призводить до безініціативності, безвідповідальності, нестійкості господарських структур, виникнення правових проблем представницького, договірного, майново-правового та конкуренційного порядку.

З метою виправлення недосконалих положень Закону України «Про морські порти України» щодо здійснення управління портами, доцільно децентралізувати чинну модель управління портовим господарством, в якій портовою владою виступають самостійні суб'єкти – адміністрації морських портів, які є державними підприємствами, установами або публічними акціонерними товариствами, а Адміністрація морських портів України – господарським об'єднанням, або холдингом, або структурним підрозділом Міністерства інфраструктури, що здійснює координацію діяльності адміністрацій морських портів, визначає стратегію їх розвитку. В іншому випадку – реформування портового комплексу

здатне вилитися у втрату конкурентоспроможності цієї галузі економіки.

Виходячи з практики функціонування моделі «порт-власник» в портах Європи, можна зробити висновок про необхідність непрямої державної підтримки розвитку портів одночасно із гнучким нормативним регулюванням галузі на підставі принципу пропорційності та додержанням балансу між інтересами держави і бізнесу.

Зокрема, при адаптації українського законодавства до законодавства ЄС слід враховувати положення ст. 107 Договору про функціонування ЄС, зі змісту якої, вбачається, що у ЄС заборонена будь-яка державна допомога окремим суб'єктам господарювання чи виробництву певних товарів, окрім тієї, яка дозволена або може дозволена Європейською Комісією, наприклад, якщо надається допомога на розвиток проекту, що має загальноєвропейський інтерес.

Водночас, державне фінансування розвитку інфраструктури морських портів ЄС є доволі поширеним явищем та в цілому не кваліфікується як заборонена державна допомога, адже остання у більшості випадків має неадресний характер і розглядається як така, що відповідає «суспільному інтересу», тому є допустимою.

Виходячи з практики функціонування моделі «порт-власник» в портах Європи, можна зробити висновок про необхідність державного стимулювання діяльності портів. Таке стимулювання може здійснюватися наступними засобами:

1) шляхом державного фінансування розвитку портової інфраструктури;

2) шляхом фінансування соціально-значимих проектів в порту (зокрема, по захисту довкілля);

3) наданням інноваційних субсидій, податкових пільг;

4) шляхом реалізації гнучкої політики встановлення портових зборів;

5) шляхом удосконалення механізмів державно-приватного партнерства тощо.

Для ефективного включення підприємств морегосподарського комплексу України в інтеграційні процеси вони повинні пов'язувати свою економічну політику з сучасними умовами, основними серед яких є кон'юнктура різних ринків, баланс політичних сил, виробничо-технічний потенціал, стан соціальної структури, інституціональний порядок різних рівнів управління тощо.

В процесі формування економічної політики підприємства морського транспорту особливе значення має вибір мети і відповідних інструментів. У сучасних умовах слід використовувати такі основні категорії інструментів управління: адміністративні, економічні, фінансові, комерційні, технологічні, оперативні, розвиток трудових ресурсів.

Ринок морського транспорту є сферою економічних відносин між постачальниками і споживачами продукції (робіт, послуг) морських транспортних підприємств. Даний ринок є важливим елементом сучасної світової логістичної системи. Розвиток ринку морського транспорту пов'язаний з розвитком світової торгівлі та сучасних логістичних концепцій, на основі яких здійснюється оптимізація доставки вантажів.

Ефективне антикризове управління в сучасному морегосподарському комплексі має здійснюватися на державному, регіональному, галузевому рівнях (за допомогою прямих і непрямих методів) і рівні підприємств (за допомогою прямих і непрямих методів). Методами антикризового управління на рівні державного регулювання мають бути розробка нормативно-правові актів, формування та реалізація спрямованої фінансової та соціальної політики, сприяння малому морському бізнесу, інноваційній активності підприємств морегосподарського комплексу та конкурентоспроможності країни на світовому ринку

Одним з кроків по відродженню України як морської транзитної держави слід розглядати розвиток чи відновлення річкових перевезень в різних сполученнях.

Застосування фінансових механізмів для забезпечення розвитку економіки в цілому, транспортної галузі, морегосподарського комплексу та кожного окремого підприємства портової діяльності має здійснюватися на основі комплексного підходу. Необхідно на макрорівні створити передумови заохочення внутрішніх та зовнішніх інвесторів як найперспективнішого джерела забезпечення фінансового потенціалу країни, що передбачає комплексне реформування законодавства України, яке б забезпечувало зважене застосування бюджетних важелів макро- та мікрорівнів у сфері морського бізнесу. Державні органи мають використовувати фінансові важелі, які б повністю відповідали поставленим цілям фінансової політики, зокрема в сфері функціонування морегосподарського комплексу.

Одним з найбільш ефективних шляхів становлення й розвитку національного судноплавства є створення Міжнародного реєстру суден України як головної та невідкладної умови забезпечення прискореного розвитку національної економіки, підвищення добробуту людей, збільшення надходжень до Державного бюджету України. Існує нагальна необхідність прийняття закону «Про міжнародний реєстр суден» та внести відповідні зміни в Податковий кодекс щодо запровадження потоннажного збору. Реалізація організаційно-економічного механізму реєстрації суден в Україні дасть можливість залучити потенціал суднобудівної, морської і річкової підгалузей у розвиток економіки України, створити значну кількість додаткових робочих місць у сфері, що має в Україні значний кадровий потенціал, тобто фахівців, які змушені сьогодні шукати можливості реалізації своїх професійних можливостей переважно за кордоном. Завдяки цьому підвищиться соціальний рівень життя населення, збільшиться рівень заробітної плати, зростуть надходження від її оподатковування. Доцільним також є створення механізмів пільгового оподаткування компаній, які купують судна вітчизняного виробництва. Наприклад, застосування методу прискореної амортизації суден при оподаткуванні прибутку

компаній дозволить підвищити привабливість інвестицій для внутрішніх замовників.

Актуальним питанням залишається розподіл портових зборів з урахуванням тенденцій підвищення фінансової самостійності місцевих бюджетів. Пропонується наступний розподіл портових зборів. 70 % причального, корабельного, канального, санітарного зборів залишаються в порту, 30 % спрямовуються в бюджет розвитку галузі. Маячний збір в розмірі 100 % використовується підприємством «Держгидрографія» відповідно до цільового призначення (обслуговування маяків, гідрографічні роботи тощо). Адміністративний збір в розмірі до 100 % направляється до місцевого бюджету. Обґрунтовано доцільність переходу від стягнення льодового збору з вантажовласника на стягнення із судновласника. При визначенні розміру ставок льодового збору необхідно враховувати вітчизняну специфіку державної компенсації витрат на придбання та утримання криголамного флоту.

Найбільш поширеною і прийнятною формою співпраці порту і приватних портових операторів слід визнати договір концесії як одну з форм державно-приватного партнерства відповідно до ст. 5 Закону України «Про державно-приватне партнерство». Впровадження концесійної форми державно-приватного партнерства створить значні перспективи розвитку порту та підвищення його конкурентоспроможності, передусім, за рахунок приватних інвестицій та наявністю контролю з боку держави щодо реалізації цих інвестицій та використання портового майна.

Зважаючи на специфіку побудови договірних стосунків між приватними операторами і морськими портами, в особі адміністрації морських портів, виникає потреба в прийнятті спеціального законодавчого акту «Про концесії на будівництво і експлуатацію об'єктів інфраструктури морських портів» або включення відповідної спеціальної глави у базовий Закон «Про концесії». У вказаному законі доцільно було б закріпити, зокрема:

1) двоступеневий конкурсний порядок обрання концесіонера, що дозволить обрати найбільш перспективного суб'єкта господарювання, який запропонував найліпші умови експлуатації морського порту;

2) можливість передбачення у договорі концесії морського порту умови щодо мінімального рівня вантажообігу, який повинен забезпечити портовий оператор, що буде стимулювати останнього до більш ефективного використання портових потужностей;

3) більш досконалий у порівнянні з Законом України «Про концесії» механізм розрахунку концесійних платежів, які повинні поділятись на фіксовані регулярні платежі за використання території порту, що надана для реалізації концесійного проекту, та регулярні «гнучкі платежі», розмір яких розраховується, виходячи із показників вантажообігу збудованого об'єктів концесії в тоннах або TEU.

Бажаним, вбачається, також затвердження Типового договору концесії морських портів, адже саме зміст концесійного договору є правовою передумовою стабільної діяльності портового оператора та відсутності зловживання портами ринковою владою.

Інтеграція України в світовий логістичний простір неможлива без створення міжнародної логістичної інфраструктури, зокрема важливих її елементів – логістичних центрів. Запропоновано розглядати термінальні підприємства як логістичну складову національного морегосподарського комплексу. Доцільно приділити увагу створенню транспортно-логістичних систем в регіонах країни, активізувати роль держави в напрямку здійснення ряду економічних та законодавчих реформ, які сприятимуть залученню України до міжнародних проектів з питань розвитку мережі логістичних центрів.

Перспективним виглядає вдосконалення законодавства з метою забезпечення ефективного функціонування трансшипменту та суднoремонту в Україні. Відповідними напрямами вдосконалення законодавства щодо трансшипменту можуть стати:

1) внесення змін до Закону України «Про транзит вантажів» щодо поширення спрощеного режиму митного декларування вантажів, що переміщуються у контейнерах, й на підакцизні товари;

2) прийняття Закону України «Про особливості здійснення обробки та оформлення вантажів в контейнерах, контейнерів та транспортних засобів, що їх перевозять», який сконсолідує норми щодо трансшипменту і полегшить їх розуміння як контролюючими органами, так і суб'єктами господарювання;

3) введення у законодавства положення про застосування процедури трансшипменту до LLC (Less than Full Container Load) контейнерів і відповідно встановити порядок такого застосування.

Комплексного реформування потребують й положення законодавства України щодо підтримки суднобудування. Зокрема, заходи підтримки мають носити системний характер, який відходить від прямої допомого підприємствам суднобудування та прямих преференцій, але спирається на усунення перешкод, що заважать вітчизняним виробникам здійснювати масштабні капіталовкладення на тривалий період, призводять до необґрунтованих вилучень обігових коштів підприємств у результаті необґрунтованого механізму оподаткування, спотворення конкуренції тощо.

Від системного, такого, що пройшло експертне обговорення, реформування галузі морегосподарського комплексу на підставі пропорційних правових заходів впливу держави у цій сфері, сьогодні залежить не лише ефективність державної підтримки галузі, але модернізація приморських міст України та включення вітчизняного бізнесу у перспективний міжнародний ринок транзитних перевезень і морегосподарських послуг.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Конституція України від 28.06.1996 р. // Відомості Верховної Заради України. – 1996. – № 30 – Ст. 141.
2. Про транспорт: Закон України // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – N 51. – Ст. 446.
3. Податковий кодекс України // Відомості Верховної Ради України, 2011. - № 13-14, № 15-16, № 17. - Ст. 112 [Електронний ресурс]. – Режим доступу :http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2755-17.
4. Про морські порти України: Закон України від 17 травня 2012 р. № 4709-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2013. – № 7. – Ст. 65.
5. Про рибне господарство, промислове рибальство та охорону водних біоресурсів: Закон України // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 2012. – № 17. – Ст. 155.
6. Кодекс торговельного мореплавства України: Закон України від 23.05.1995 р. № 176/95-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1995. – № 47-52. – Ст. 349.
7. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо спрощення митного оформлення транзитних вантажів: Закон України від 01.06.2010 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2010 р. – №30. – С. 1062. – Ст. 400.
8. Про державно–приватне партнерство: Закон України від 01.07.2010 р. // Урядовий кур'єр. – 2010. – №160.
9. Про загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу Закон України від 18 березня 2004 р. №1629-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2004. – № 29. – Ст. 367.
10. Про загальнообов'язкове державне пенсійне страхування: Закон України від 9 липня 2003 №1058-IV // Голос України від 22.08.2003. – №150. Про приватизацію Державного майна : Закон України № 2163 - XII від 4 березня 1992 р. // Відомості Верховної Заради України. – 1992 р. – № 24. – Ст. 348.
11. Про проведення економічного експерименту щодо державної підтримки суднобудівної промисловості : Закон України від 06.09.2012 // Голос України від 06.10.2012. – № 188.
12. Про інвестиційну діяльність: Закон України від 18.09.1991 р. // Відомості Верховної Заради України. – 1991. – N 47. – Ст. 646.

13. Про режим іноземного інвестування: Закон України від 15.05.2003 р. // Відомості Верховної Заради України. – 1996. – N 19. – Ст. 80.
14. Про міжнародне приватне право : Закон України від 23 червня 2005 р. №2709-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2005. – №32. – Ст. 422.
15. Про систему центральних органів виконавчої влади: Указ Президента №1572/99 від 15 грудня 1999 р. // Офіційний вісник України. – 1999. – № 50. – Ст. 8.
16. Морська доктрина України на період до 2035 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-%D0%BF
17. Конвенція МОП № 180 “Про робочий час моряків і склад суднового екіпажу” від 22 жовтня 1996 року. (Схвалена в Женеві, набула чинності 8 серпня 2002 року) [Електронний ресурс]. − Режим доступу: www.ilo.org/ ilolex/russian /docs/ convdisp1.html
18. Конвенція ООН про умови реєстрації суден від 7 лютого 1986 року. (Складена в Женеві, не набула чинності) [Електронний ресурс]. − Режим доступу: http://r0.unctad.org/ttl/docs-legal/unc-cml/ status/ Registration%20 of% 20Ships%201986.pdf
19. Конвенція по запобіганню забруднення моря нафтою 1954 року [Електронний ресурс]. − Режим доступу: http://www.admiraltylawguide. com/ conven/oilpol1954.html
20. Міжнародна конвенція про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення бункерним паливом від 23 березня 2001 р. [Електронний ресурс] // Офіційний веб-портал Верховної Ради України. – Режим доступу: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/896_047/conv
21. Про внесення змін до Порядку переміщення товарів у пунктах пропуску через державний кордон, що розташовані на території морських портів України, під час контейнерних перевезень у прямому змішаному сполученні : Постанова Кабінету Міністрів України від 29.02.2012 р. № 156 // Урядовий кур’єр. – 2012. - № 44.
22. Державна програма активізації розвитку економіки на 2013-2014 роки: затверджена Постановою Кабінету Міністрів України від 14.08.2013 № 57 2// Офіційний вісник. – 2013. – № 66. – С. 12. – Ст. 2380.
23. Деякі питання надання в концесію об'єктів державної власності: постанова Кабінету Міністрів України від 15 жовтня 2012 р. № 1055 // Урядовий кур’єр від 24.11.2012 р. - № 217.

24. Про затвердження Державної програми розвитку внутрішнього виробництва: Постанова Кабінету Міністрів України від 12.09.2011 р. № 1130 // Офіційний вісник України. - 2011. - № 86. - Ст. 9.
25. Про затвердження Морської доктрини України на період до 2035 року: Постанова Кабінету Міністрів України № 1307 від 7 жовтня 2009 р. // Офіційний вісник України. - 2009. - № 46. - Ст. 3216.
26. Про затвердження Переліку об'єктів права державної власності, які можуть надаватися в концесію: постанова Кабінету Міністрів України від 11.12.1999 р. № 2293 // Офіційний вісник України. - 1999. - № 50. - С. 155.
27. Про внесення змін до Порядку переміщення товарів у пунктах пропуску через державний кордон, що розташовані на території морських портів України, під час контейнерних перевезень у прямому змішаному сполученні: Постанова Кабінету Міністрів України від 29.02.2012 р. № 156 // Урядовий кур'єр. – 2012. - № 44.
28. Державна програма активізації розвитку економіки на 2013-2014 роки: затверджена Постановою Кабінету Міністрів України від 14.08.2013 № 57 2// Офіційний вісник. – 2013. – № 66. – С. 12. – Ст. 2380.
29. Деякі питання надання в концесію об'єктів державної власності: постанова Кабінету Міністрів України від 15 жовтня 2012 р. № 1055 // Урядовий кур'єр від 24.11.2012 р. - № 217.
30. Про затвердження переліку пріоритетних галузей економіки: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 14 серпня 2013 р. № 843-р // Офіційний вісник України. – 2013. – № 85. – С. 106. – Ст. 3159.
31. Про схвалення Прогнозу Державного бюджету України на 2013 і 2014 роки : Постанова Кабінету Міністрів України від 5 квітня 2012 року № 318 // Офіційний вісник України від 28.04.2012. - 2012. - № 31. - Ст. 1143.
32. Про схвалення Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 р. № 548-р // Офіційний вісник України. – 2013. - С. 45. – Ст. 2194.
33. Про схвалення Стратегії розвитку морських портів України на період до 2015 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 16 липня 2008 р. N 1051-р // Офіційний вісник України. – 2008. - № 58. - С. 35. – Ст. 1946. (втратило чинність)
34. Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2020 р. № 2174-р // Офіційний вісник України від 10.12.2010. - 2010 р. - № 92. – Т. 2. - Ст. 3280.

35. Програма розвитку інвестиційної та інноваційної діяльності в Україні: Затв. Постановою Кабінету Міністрів України від 2 лютий 2011 року № 389 // Офіційний вісник України від 22.04.2011. - 2011 р. - № 28 - Ст. 1173.
36. Про порядок віднесення майна до такого, що включається до складу цілісного майнового комплексу: наказ Фонду державного майна України від 29.12.2010 р. № 1954 // Офіційний вісник України. – 2011. - № 7. - С. 50. – Ст. 345.
37. Рішення Антимонопольного комітету України N 69-р від 05.03.2010 р. [Електронний ресурс]. Режим доступу: http://document.ua/pro-porushennja-zakonodavstva-pro-zahist-ekonomichnoyi-konku-doc19045.html.
38. Наказ Міністерства інфраструктури України від 26.06.2013 № 426 «Про затвердження Галузевої програми забезпечення безпеки судноплавства на 2014-2018 роки» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://sismit.gov.ua/Data/Sites/1/SharedFiles/2013_06_26nakaz426.pdf.
39. Збірник тарифів на комплекс робіт, пов'язаних з обробленням вантажів у портах України: Наказ Міністерства транспорту України від 31.10.1995 р. № 392. - [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0476-95
40. Про затвердження Положення про лоцмана-оператора служби регулювання руху суден: Наказ Міністерства транспорту України №341 від 28 травня 2001 р. // Офіційний вісник України. – 2001. – №26. – Ст. 1196
41. Про затвердження Положення про морських лоцманів: Наказ Міністерства інфраструктури України від 08 травня 2013 р. №292 // Офіційний вісник України. – 2013. – №46. – Ст. 1639
42. Про затвердження Порядку встановлення розмірів знижок до граничних акордних ставок плати за виконання навантажувально-розвантажувальних робіт з транзитними вантажами в портах України: Наказ Міністерства транспорту України від 04.10.2012 № 590 // Офіційний вісник України. – 2012 р. - № 84. – С. 51. – Ст. 3404.
43. Про затвердження Програми розвитку підприємств морегосподарчого комплексу Дунайського регіону до 2005 р.: Наказ Міністерства транспорту України № 209 від 17 березня 2003 р. [Електронний ресурс]. Режим доступу: http://www.rise.odessa.ua/texts/mt209 03.php3.
44. Про затвердження Типового положення про службу регулювання руху суден: Наказ Міністерства транспорту України від 28 травня 2001 р. №340 // Офіційний вісник України. – 2001. – №26. – Ст. 1195.

45. Про затвердження Правил безпеки для працівників суден портового і службово-допоміжного флоту рибного господарства: Наказ Державного комітету України з промислової безпеки; охорони праці та гірничого нагляду від 24 січня 2007 р. №13 // Офіційний вісник України. – 2007. – №10. – Ст. 383.
46. Щодо вирішення спорів, пов'язаних зі стягненням податку на додану вартість, включеного до суми збору та плати за послуги, які надаються у морських торговельних портах України: Інформаційний лист ВГСУ від 22.01.2013 № 01-06/86/2013 // Закон і Бізнес. – № 5. – 2-8 лютого 2013 р. – С. 19.
47. Постанова Верховного Суду України по адміністративній справі №21-453а11 від 27 лютого 2012 р. [Електронний ресурс]. Режим доступу: http://www.scourt.gov.ua/clients/vs.nsf/81b1cba59140111fc2256bf7004f9cd3/b829e7e8b7bd823fc22579ed00470d6d?OpenDocument.
48. Постанова Вищого господарського суду України №21/76 від 18.01.2011 р. [Електроний ресурс]. Режим доступу: http://document.ua/pro-viznannja-nediisnim-rishennja-amk-vid-05.03.2010-n-69-r-doc46085.html.
49. Постанова Вищого господарського суду України від 6 лютого 2012 року у справі № 52/179 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/21340780
50. Постанова Севастопольського апеляційного господарського суду по справі №2-7/9011.1-2007 [Електронний ресурс] // Єдиний державний реєстр судових рішень. – Режим доступу: http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/1347312
51. Рішення Господарського суду м. Києва 21.09.2010 р. у справі № 45/189 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/12012891
52. Стратегія економічного і соціального розвитку Одеської області до 2020 року: Затверджена Рішенням Одеської обласної заради від 28 жовтня 2011 року № 272 - VI [Електронний ресурс]. Режим доступу : http://oda.odessa.gov.ua/index.php?option=com content&view=article&id=168&Itemid=55&lang=uk
53. Положення про управління морегосподарського комплексу, транспорту та зв'язку Одеської обласної державної адміністрації: затверджене розпорядженням голови Одеської обласної державної адміністрації від 25 червня 2011 року №493/А- 2011 [Електроний ресурс]. Режим доступу: http://morhoz.odessa.gov.ua/pro-upravlnnya/polozhennya-pro-upravlnnya/.

54. Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 года. Утверждена Президентом Российской Федерации 27 июля 2001 г. № Пр – 1387 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: federalbook.ru›files/OPK…OPK…Morskaya doktrina.pdf.
55. Морской кодекс Грузии от 15 мая 1997 г. № 715-IIс [Электронный ресурс] // База законодательства «FAOLEX». – Режим доступа: http://faolex.fao.org/docs/texts/geo42200.doc.
56. Гражданский кодекс Республики Казахстан от 1 июля 1999 г. № 409-I (Особенная часть) [Электронный ресурс] // Режим доступа: http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=1013880&sublink=6830000.
57. Гражданский кодекс Республики Узбекистан [Электронный ресурс] // Режим доступа: http://fmc.uz/legisl.php?id=k_grajd.
58. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26 января 1996 г. № 14-ФЗ [Электронный ресурс] // Режим доступа: http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=131625.
59. О Клайпедском государственном морском порте: Закон Литовской республики от 16 мая 1996 г. № I-1340 [Электронный ресурс] // Официальный веб-сайт морского порта г. Клайпеды. – Режим доступа: http://www.portofklaipeda.lt/uploads/teisine_informacija/Uosto%20istatymas%20RU.doc%202013.doc.
60. О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: Закон РФ от 08 ноября 2007 г. №261-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2007. – №46 – Ст. 5557.
61. О морских пространствах, внутренних водных путях и портах Республики Болгарии: Закон Республики Болгарии [Электронный ресурс]// Режим доступа: http://onlinebg.ru/mediawiki/index.php/ ЗАКОН_БОЛГАРИИ_О_МОРСКИХ_ПРОСТРАНСТВАХ,_ВНУТРЕННИХ_ВОДНЫХ_ПУТЯХ_И_ПОРТАХ_РЕСПУБЛИКИ_БОЛГАРИИ
62. О портах: Закон Латвийской Республики от 22 июня 1994 г. (в редакции от 01.01.2011 г.) [Электронный ресурс] - Режим доступа: www.rop.lv/ru/.../434-zakon-o-portakh.htm.
63. О торговом мореплавании: Закон Республики Казахстан от 17 января 2002 г. № 284-II // Ведомости Парламента Республики Казахстан. – 2002 г. – № 2. – Ст.16
64. О торговом мореплавании: Закон Республики Казахстан от 17 января 2002 г. № 284-II // Ведомости Парламента Республики Казахстан. – 2002 г. – № 2. – Ст. 16

65. О торговом мореплавании: Закон Эстонской республики [Электронный ресурс] // Режим доступа: http://www.riigikantselei.ee/arhiiv/ rto/pae/2003 /PAE_13/pae_13_.pdf
66. Гражданский кодекс Республики Беларусь от 7 декабря 1998 г. № 218-З [Электронный ресурс] // Режим доступа: http://www.pravo.by/main.aspx? guid=3871&p0=HK9800218&p2=%7BNRPA%7D
67. Про внесення змін до Закону України "Про морські порти України" щодо недопущення розграбовування державного майна, гарантування Конституційних прав громадян України, дотримання їх соціальних, трудових прав та права на власність: законопроект 5128 від 03.10.2014 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://w1.c1.rada.gov. ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=52258
68. Про державні унітарні підприємства: Проект Закону України від 01.03.2007 р. [Електронний ресурс] - Режим доступу: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb_n/webproc4_1?pf3511=30937
69. Про особливості здійснення обробки та оформлення вантажів в контейнерах, контейнерів та транспортних засобів, що їх перевозять: Проект Закону України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.mtu.gov.ua/uk/alias_50/print/29816.html
70. Проект Закону України «Про внесення змін до закону України «Про морські порти України» (щодо забезпечення безперешкодного розвитку морських портів) № 4431 від 13.03.2014. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?id=&pf3511=50217
71. Проект Закону України «Про внесення змін до закону України «Про морські порти України» (щодо забезпечення безперешкодного розвитку морських портів) № 4431 від 13.03.2014. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?id=&pf3511=50217
72. Алле М. Условия эффективности в экономике / М. Алле. – М., 1998. – 589 с.
73. Анализ и разработка рекомендаций по усилению роли России в морской деятельности и увеличение ее вклада в социально-экономическое развитие России на среднесрочную перспективу, 2007 / Теория и практика морской деятельности. – СПб.: изд. РГГМУ, 2007. – 446 с.
74. Аналіз регуляторного впливу до проекту Закону України «Про морські порти України» [Електронний ресурс] / Сайт Trans-Port транспортний портал - Режим доступу: http://www.trans-port.com.ua/ index.php? newsid=34635

75. Антикризисное управление: сущность, диагностика, методики [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.cfin.ru/management/antirecessionary_managment.shtml.
76. Анфіногентова І.В. Проблеми оподаткування міграційного доходу та шляхи їх вирішення / І.В. Анфіногентова, Т.С. Здорікова // Вісник соціально-економічних досліджень: Зб. наук. праць . 2014. - № 40 . – С. 216-220.
77. Апаров А.М. Питання захисту прав моряків України / А.М. Апаров, О.П. Єлєазаров [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.maritime.kiev.ua/uploads/Jurnal/2(17)_2013/159.docx.
78. Аренда причала [Электронный ресурс] / Сайт ЛИГА. Форумы. – Режим доступа: http://forum.liga.net/Messages.asp?did=85339
79. Атамас П.Й. Управлінський облік: навч. посібник / П.Й. Атамас. – Д.– К.: ЦУЛ, 2006. – 440 с.
80. Атомфлот недосчитается в 2013 году примерно 400 млн рублей из-за изменения схемы взимания ледокольного сбора [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://nord-news.ru/news/2013/08/19/?newsid=52958.
81. Балобанов А.О. Организационно-правовые аспекты сюрвейерской деятельности (из международной практики): учеб. пособ. / А.О. Балобанов. – О. : Фенікс, 2010. – С. 4.
82. Баришнікова В.В. Основи організаційно-економічного механізму управління стійкістю розвитку судноплавних компаній / В.В. Баришнікова // автореф. дис…кад.е.н. спец. 08.00.04. - Економіка та управління підприємствами (економіка морського та річкового транспорту). – Одеса: ОНМУ, 2007. – 14 с.
83. Беляневич О. А. Господарське договірне право України (теоретичні аспекти) / О. А. Беляневич. – К.: Юрінком Інтер, 2006. – С. 238-239.
84. Бланк И.А. Основы финансового менеджмента: в 2 томах / И.А. Бланк. – К.: Эльга, Ника-центр, 2001. – 1248 с.
85. Блащук Н.І. Правове регулювання місцевих податків і зборів в Україні: сучасний стан та перспективи розвитку: автореф. дис. на здобуття наук.ступ. к.ю.н. за спеціальністю 12.00.07 – адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право / Н.І. Блащук // Національний університет державної податкової служби України. – Ірпінь, 2012. – 22 с.
86. Босенко А.В. Удосконалення подактових відносин та підвищення ефективності АПК / А.В. Босенко // Вісник Дніпропетровського університету. Серія «Економіка» – 2011. - № %(3). – 87-94.

87. Брагинский М.И. Договорное право. Книга первая : Общие положения / Брагинский М.И., Витрянский В.В. – М. : Статут, 2011. – 847 с.
88. Брауде И.Л. Договор подряда / И.Л. Брауде // Отдельные виды обязательств. – М., 1954. – С. 221.
89. Булгакова І.В. Коментар до Кодексу торговельного мореплавства України [Електронний ресурс] / Булгакова І.В., Клепікова О.В. // Режим доступу: http://search.ligazakon.ua
90. В Киеве предлагают объединить два порта в Одесской области и УДП [Электронный ресурс] // Сайт Думская.net. - Режим доступа: http://dumskaya.net/news/smi-v-kieve-predlagayut-obedinit-dva-porta-v-ode-019568/
91. В Украине отменили ледовый сбор для контейнерного транзита [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.sovfracht.i nfo /?PageID=5952.
92. В.И. Сергеев. Корпоративная логистика. 300 ответов на вопросы профессионалов: Под общ. ред. В.И. Сергеева / В.И. Сергеев, А.Б. Виноградов, А.Н. Стерлигова, В.В. Дыбская, Е.И. Зайцев. – М.: ИНФРА-М, 2005. – 976 с.
93. Василик О.Д. Теорія фінансів / О.Д. Василик.. – К.: НІОС. – 2000. – 416 с.
94. Васьков Ю. Трансшипмент играет важную роль в борьбе за транзит [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://cfts.org.ua/opinions/40833/
95. Вдосконалення процесу декларування доходів фізичних осіб в Україні [Електронний ресурс].- Режим доступу: http://archive.nbuv.gov.ua/portal/chem_biol/nvnltu/21_6/113_bez.pdf.
96. Винников В.В. Проблемы комплексного развития морского транспорта / В.В. Винников. – Одесса: Феникс, 2005. – 229 с.
97. Висновок Головного експертного управління на проект Закону України «Про морські порти України» 10.02.2012 // http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc34?id=&pf3511=42340&pf35401=213674
98. Виступ Уповноваженого Верховної Ради України з прав людини Ніни Карпачової під час представлення у Верховній Раді України Щорічної доповіді про стан дотримання та захисту прав і свобод людини в Україні від 14 січня 2011 року // Голос України від 20.04.2011. – № 72. – С. 11-14.
99. Витрянский В. В. Договор об оказании лоцманских услуг / В. В. Витрянский // Вестник Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации. – М., 2002. – №11. – С.75.

100. Вінник, О. М. Публічні та приватні інтереси в господарських товариствах: проблеми правового забезпечення. Монографія. / О.М. Вінник. - К.: Атіка, 2003. – С. 39.
101. Галиев Р. С. Международно-правовое сотрудничество государств в борьбе с морским пиратством: автореф дис. на присуждение науч. степ. канд.юр.наук. по спец. 12.00.10 – Международное право; Европейское право / Р. С. Галлиев. – М. – 2013. – 25 с.
102. Ганева С. Государственно-частные партнерства в Болгарии: законодательные инициативы и опыт работы [Электронный ресурс] / С. Ганева // Режим доступа: http://www.ebrd.com/russian/ downloads /research/ law/lit112rg.pdf
103. Ганечко І.Г. Управління валютними ризиками інфраструктурних проектів [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=981
104. Гланц В. Н. Сутність та елементи податкового регулювання / В.Н. Гланц [Електронний ресурс]. – Режим доступу: lib.uabs.edu.ua/library/Visnik/Numbers/2_31_2011/31_04_04.pdf**.**
105. Гогоберидзе Г.Г. Понятие и сущность морехозяйственного потенциала прибрежных зон и приморских территорий. Текст / Г.Г. Гогоберидзе // Проблемы современной экономики. – 2008. – № 2. – С. 266 - 270.
106. Гонтаровский С. Налоговые новшества для транспортников / С. Гонтаровский, А. Лосевская // Порты Украины. – 2011. - № 2. - [Електронний ресурс].- Режим доступу:http://portsukraine.com/node/2046
107. Гончарук Т.Г. Транзитна торгівля в Україні кінця XVIII - першої половини XIX ст.: автореф. дис. на здобуття наук. ступеню д-ра іст. наук : спец. 07.00.01 „історія України” / Т. Г. Гончарук. – К., 2010. – С. 24.
108. Господарське право. Підручник / О. П. Подцерковний, О. О. Квасніцька, А. В. Смітюх та ін.; За ред. О. П. Подцерковного. – Х.: Одіссей, 2011. – С. 59.
109. Гражданское право. В 2 томах. Том II. Полутом I. / Под ред. Суханова Е.А. 2 -е изд., перераб. и доп. М.: Волтерс Клувер, 2004. - 412 с.
110. Гриняк А.Б. Місце договорів з виконання робіт у систематиці договірних зобов’язань / А.Б. Гриняк // Приватне право і підприємництво : зб. наук. праць. – К. : НДІ приватного права і підприємництва НАПрН України, 2010. – Вип. 9. – С.90.
111. Гриняк А.Б. Особливості правового регулювання відносин за договорами підряду: монографія / А.Б. Гриняк. – К.: НДІ приватного права і підприємництва НАПрН України, 2011. – С. 77.

112. Грузооборот порта Констанца в 2012 г. составил 50,6 млн. т [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://tbu.com.ua/news/gruzooborot_ porta_konstantsa_v_ 2012_g__ sostavil_506_ mln__t_.html.
113. Грузооборот украинских портов за 2013 г. снизился на 2 % [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.trans-port.com.ua/index.php?newsid=50706.
114. Гюнтер Ф. Теорія виробництва і витрат: пер. з нім. під керівництвом і наук. ред. М.Г. Грещано / Ф. Гюнтер. – К.: Таксон, 2000. – 520 с.
115. Дафт Р. Л. Теория организации. / Р.Л. Дафт. – М.: Юнити-Дана, 2006. – 737 с.
116. Дащенко Н.М. Розвиток логістичних центрів на сучасному етапі [Електронний ресурс] // Режим доступу: www.nbuv.gov.ua.
117. Два десятилетия водного транспорта Украины // Порты Украины. - № 6. - 2011. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: http:// portsukraine.com/node/2169.
118. Дейтон Э. История европейской интеграции: историография // История европейской интеграции 1945 – 1994 / Под ред. А. С. Намазовой и Б. Эмерсон. – М.: Наука, 1995. – 315 с.
119. Деякі питання надання в концесію об' єктів державної власності : постанова Кабінету Міністрів України від 15 жовтня 2012 р. № 1055 // Урядовий курей' єр від 24.11.2012 р. - № 217.
120. Джумагельдиева Г. Держвласність підривають тихою сапою / Г. Джумагельдиева // Закон і Бізнес від 27.10-2.11 2007 р. – №43. – С. 10.
121. Додін Є. В. Митне регулювання трансшипменту / Є. В. Додін // Митна справа. – 2010. - № 6. – С. 29.
122. Драпайло Ю. З. Правова природа Зводу звичаїв морського порту / Ю. З. Драпайло // Актуальні проблеми держави і права : зб. наук. праць. – О. : Юрид. л-ра, 2012. – Вип. 63. – С. 514-519.
123. Драпайло Ю.З. Правове регулювання господарських відносин у морських портах. – Автореф. дис…канд. юрид. наук за спеціальністю 12.00.04 – господарське право; господарсько-процесуальне право. – Національний університет «Одеська юридична академія», Одеса, 2013. –С. 12.
124. Драпайло, Ю.З. Правовий статус морського порту(порівняльна характеристика) / Ю.З. Драпайло // Роль публічної власності в забезпеченні соціально-економічного розвитку України : матеріали Междунар. науч.-практ. конф. (м. Донецьк, 18 вересня 2012 р.) / НАН

України, Ін-т економіко-правових досліджень: редкол.: Мамутов В.К. (науч. ред. та ін.). - Донецьк: південний Схід, 2012. – С. 98–102.
125. Драпайло Ю.З. Процес без тяганини / Ю. З. Драпайло // Закон і бізнес. - № 39(1078) (29 вересня - 5 жовтня 2012 року).
126. Драпайло Ю. З. Господарська компетенція начальника морського порту / Ю. З. Драпайло // Митна справа (Митний комплект): Митні правила. – 2012. – № 3. – С. 125–130.
127. Драпайло Ю. З. Правова природа Зводу звичаїв морського порту / Ю. З. Драпайло // Актуальні проблеми держави і права. – 2012. – Вип. 64. – С. 514–519.
128. Драпайло, Ю. З. Приватизація морських портів в Україні: перспективи законодавчого врегулювання / Ю. З. Драпайло // Сучасна цивілістика: Тези наук. робіт учасників 7 - ої Міжнар. цивіліст. наук. конф. студ., аспірантів та мол. вчених(Одеса, 30 березня 2012 р.). 2012. – С. 290-292.
129. Дробоття С. Транзитные услуги, портовые сборы и НДС: точки над «і» поставлены? // Бухгалтерия. – 2013. - № 24-25 (1063).
130. Дунайский флот может перевозить до 90 млн т грузов в год [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.trans-port.com.ua/index.php?newsid=20679.
131. Дунгилас А. Преимущество порта Клайпеда [Електронний ресурс] / А. Дунгилас // Порты Украины. – 2011. – №05. – Режим доступу до журналу: http://portsukraine.com/node/2135
132. Ершов А.А. Договор об оказании лоцманских услуг / А.А. Ершов// Транспортное право: юрид. журнал. – М. : Юрист, 2004. – №2 – С. 12.
133. Ершов А.А. Договор об оказании лоцманских услуг / А.А. Ершов // Транспортное право: юрид. журнал. – М. : Юрист, 2004. – №2 – С. 12.
134. Жихарева В.В. Глобальный рынок труда моряков: проблемы и решения / В.В. Жихарева // Економічні інновації: зб. наук. праць. – О.: ІПРЕЕД НАН України. - 2012. - № 47. – С. 53-62.
135. Жихарева В.В. Международная регистрация судов: перспективі для Украины / В.В. Жихарева // Порты Украины. – 2013. – № 2. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://portsukraine.com/node/3181.
136. Завгородній А.Г. Фінансово-економічний словник / А.Г. Завгородній, Т.Л. Вознюк. – К.: Знання, 2007. – 1072 с.
137. Закон про морські порти: аналіз нововведень [Електронний ресурс]. Режим доступу: http://jurliga.ligazakon.ua/news/2012/6/25/67023.htm.

138. Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава: Програма економічних реформ на 2010-2014 роки [Електронний ресурс] // режим доступу: http://www.president. gov.ua/docs/Programa_reform_FINAL_2.pdf
139. Зарубежная практика портового ценообразования [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://portsukraine.com/node/3155.
140. Зелинская Н. А. Морское пиратство как конвенционное преступление / Н. А. Зелинская // Актуальні проблеми держави та права [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://archive.nbuv. gov.ua/portal/Soc_ Gum/Apdip/2011_59/Zelinskaya.pdf.
141. Ильницкий К. Сюрвейер ставит диагноз [Электронный ресурс] / Ильницкий К., Филипчик Д. // Порты Украины. – 2012. – №6(118). – Режим доступа к журналу: http://portsukraine.com/node/2903
142. Ильницкий, К. Рішення про розвиток порту повинне розпочинатися з аналізу вантажопотоків / К. Ильницкий //[Електроний ресурс]. Режимдоступу: http://cfts.org.ua/opinions/41467/.
143. Іванов С. О. Сучасні тенденції розвитку законодавства щодо правового становища органів державної влади у цивільних відносинах / Механізми охорони та захисту майнових прав в Україні та ЄС: Зб. матер. круглого столу. – К.: НДІ приватного права і підприємництва АПрН України, 2008. – 208 с. – С. 169-173.
144. Ільєнко Р.В. Важелі податкового стимулювання розвитку виробничої сфери: автореф. дис…. на здобуття наук. ступ. к.е.н. за спец.08.00.08 – гроші, фінанси і кредит / Р.В. Ільєнко // Інститут регіональних досліджень НАН України. – Львів, 2010. – 21 с.
145. Кабалкин А.Ю. Услуги в системе отношений, регулируемых гражданским правом / А.Ю. Кабалкин // Государство и право. – М. : Наука, 1994. – № 8/9. – С. 84.
146. Калмыков Ю.Х. К понятию обязательства по оказанию услуг в гражданском праве / Ю.Х. Калмыков // Советское государство и право. – № 5. – М.: Наука, 1966. – С. 117.
147. Кальченко А. Г. Логістика: підручник / Альбіна Георгіївна Кальченко. – К.: КНЕУ, 2003. –284 с.
148. Каплієнко В. Морські порти. Чи оправданий ризик приватизації [Електронний ресурс] / Володимир Каплієнко // Ліга.Блоги. - Режим доступу: http://blog.liga.net/user/kaplienko/article/9322.aspx
149. Кибик О.Н. Морской транспорт Украины в интеграционных процессах // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: зб. наук. праць. – Одеса: ОНМУ. - 2013. - № 43. – 17-28.

150. Кибик О.Н. Предпосылки инновационного развития портовой системы как структурообразующего производства Украины // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць. – Одеса: ОНМУ. – 2010. – № 31. – С. 23 – 34.
151. Кибик О.Н. Система показателей эффективности хозяйствования предприятия портовой деятельности // Економічні інновації: Зб. наук. пр. — Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2009. — Вип. 39. — С. 261-271.
152. Кібік О.М. Економіка портового господарства: навч. посібник / О.М. Кібік. – Одеса: ОНМУ, 2004. – 280 с.
153. Кібік О.М. Проблеми економічної безпеки України та її транспортного потенціалу // Зб. наук. праць. Міжнародного гуманітарного університету. Серія «Економіка і менеджмент». – Одеса, 2011. – С. 45-58.
154. Кібік О.М. Теорія і методологія ціноутворення в морських торговельних портах: монографія / О.М. Кібік. – Одеса: ОНМУ, 2005. – 282 с.
155. Кифак А. Концессия: международный опыт и украинское законодательство / А. Кифак // Порты Украины. – 2012. - № 9. – С. 40.
156. Кифак А. Распределение средств от портовых сборов / А. Кифак // Порты Украины. – 2014. - № 3.– С. 40-41.
157. Кифак А. Основні положення закону про морські порти / А. Кифак // Порти України. 2011 - № 9. [Електроний ресурс]. Режимдоступу: portsukraine.com/node/2369.
158. Классификация пиратов [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.kontinent.org/article_rus_49821681d8140.html
159. Ковалевський В.Г. Розміщення продуктивних сил: підручник / В.Г. Ковалевський. - К.: «Знання», 1998. – 454 с.
160. Колісник О.Я. Бюджетна безпека у забезпеченні стратегії соціально-економічного розвитку держави: автореф. дис... канд. наук: 08.00.08/ О.Я. Колісник. - 2009. – 22 с.
161. Колодяжний Д. Деякі особливості нарахування пенсій українським морякам, які працюють на іноземних суднах / Д. Колодяжний // Юридична газета. – 2012. – № 33-34. – С. 8 – 9.
162. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации / Под ред. Г. Г. Иванова. – М.: Спарк, 2000. – С. 173-174.
163. Коммерческий кодекс Франции / [предисловие, перевод с французского, дополнение, словарь-справочник и комментарии В.Н. Захватаева]. – М.: Волтерс Клувер, 2008. – С. 697.

164. Конкурентоспроможність та сталий розвиток морегосподарського комплексу України: монографія / За ред. О.М. Котлубая. – Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2011. – 427 с.
165. Конталев В. А. Анализ современного рынка труда моряков /В.А. Конталев // Транспортное право. -2007. - № 3. - С. 2 – 14.
166. Короткова О.В. Особливості формування податкової політики підприємства в сучасних економічних умовах / О.В. Короткова [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.economy. nayka.com.ua/?Op=1&z=1743.
167. Котлубай А.М. Проблемы регистрации судов и перспективы их решения в Украине / А.М. Котлубай // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: зб. наук.праць. – Одеса. – 2006. – Вип. 23.– С.195-216.
168. Котлубай А.М. Тенденции мирового судостроения и их роль в развитии международного морского судоходства / А.М.Котлубай // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: зб. наук. праць.– Одеса. – 2004. – Вип. 18. – С. 5-26
169. Котлубай О.М. Економічні механізми розвитку торговельного мореплавання в Україні: монографія / О.М. Котлубай. – Одеса. – 2004. – 453 с
170. Котлубай О.М. Теорія і методологія розвитку транспортно-технологічних систем перевезення вантажів / О.М. Котлубай. – Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2012. – 200 с.
171. Кругман П. Международная экономика / П. Кругман, М. Оббфельд. – СПб.: Питер, 2003. – 832 с.
172. Кузьменко А. Без перспектив зростання. / Андрій Кузьменко // Порти України. – 2012. – № 6. – С. 33.
173. Лавлинская А. Н. Международно-правовые проблемы борьбы с морским пиратством: автореф дис. на присуждение науч. степ. канд.юр.наук. по спец. 12.00.10 – Международное право; Европейское право / А. Н. Лавлинская. – М. - 2010. – 21 с.
174. Лазебник Л. Л. Сутність та компоненти фінансової політики / Л.Л. Лазебник // Фінанси України (укр.). – 2006. – № 1. – С. 66-74.
175. Лисяк Л.В. Бюджетна політика у системі державного регулювання соціально-економічного розвитку України: монографія / Л.В. Лисяк. – К.: ДННУАФУ, 2009. – 600 с.

176. Логінов Я. Поляки ліквідують морське господарство Короткова [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://porteuropa.eu/ua/poland/ekonomika/1952-polszcza-likviduje-morske-hospodarstvo
177. Локтионов Ю. Ремонт судов на Украине / Ю. Локтионов // Юридическая практика. – К.: Юридическая практика, 2005. – 21 июня (№21). – С. 23
178. Локтионов Ю. Ремонт судов на Украине / Ю. Локтионов // Юридическая практика. – К. : Юридическая практика, 2005. – 21 июня (№21). – С. 23
179. Луць В.В. Контракти у підприємницькій діяльності: навч. посібник / В.В. Луць. – К. : Юрінком Інтер, 1999. – С. 171.
180. Маймистова И. В. Международно-правовые проблемы защиты от пиратства на море: автореф дис. на присуждение науч. степ. канд.юр.наук. по спец. 12.00.10 – Международное право; Европейское право / И. В. Маймистова. - СПб. – 2012. – 30 с.
181. Малинина Ю. В. О структуре морской деятельности российской федерации в современных условиях / Ю.В. Малинина // Ученые записки Российского государственного гидрометеорологического университета: Научно-теоретический журнал. – СПб.: Изд. РГГМУ, 2010. - № 13. - С. 138-144.
182. Мамутов В.К. Сближение современных систем правового регулирования хозяйственной деятельности (часть первая) / В.К. Мамутов // Экономика и право: сб. науч. тр. – К.: Юринком Интер, 2003. – С. 94-95.
183. Мамутов, В. К. Підприємство і вищестоящий орган. / В. К. Мамутов. - М.: Юрид. літ, 1969 - 237 с.
184. Мильнер Б.З., Евенко Л.И., Рапопорт В.С. Системный подход к организации управления / Б.З. Мильнер, Л.И. Езенко, В.С. Рапопорт. – М.: Экономика, 1983. – 224 с.
185. Мифы порта Констанца [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://pravda.tis.ua/pravda/?p=9382.
186. Молдован О.О. Державні фінанси України: досвід та перспективи реформ: монографія / О.О. Молдован. – К.: НІСД, 2011. – 380 с.
187. Морская деятельность России: стратегия развития // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://morvesti.ru/analytics/index.php?E
188. Морские бизнес – новости Украины. Перевалка транзитных грузов в портах сократилась на 87,8% в 2012 году, - Госстат [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.maritimebusinessnews.com.ua/news/news/2013/01/29/19947.html

189. Морський і річковий транспорт України // [Електронний ресурс]. – Режим доступу:
190. На розгляді Конституційного суду України станом на 26 вересня 2012 року [Електроний ресурс]. Режим доступу: http://www.ccu.gov.ua/uk/publish/article/187061.
191. На средства ЕС восстановят водный маршрут Днепр-Висла-Одер [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://ru.delfi.lt/abroad /belorussia/na-sredstva-es-vosstanovyat-vodnyj-marshrut-dnepr-visla-oder.d?id=63700742.
192. "Нибулон" выступает против закона о морских портах: [текст] [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://bin.ua/news/economics/ aic/130332-nibulon-vystupaet-protiv-zakona-o-morskix-portax.html.
193. Нирко А. Вредительство [Электронный ресурс] / А. Нирко // Режим доступа к газете «Українська правда»: http://www.epravda. com.ua/rus/publications/2013/03/25/366560/view_print/
194. Ницевич А., Мельников Н. Закон про порти: дорогу осилить той, що йде. / А. Ницевич, Н. Мельников // Порти України. - 2012. - № 6. - С. 26.
195. Новый экономический словарь. – М.: Омега-Л, 2008. – 1088 с.
196. Обзор морского транспорта. - UNCTAD, 2011. – 274 с.
197. Обмен информацией о мерах, направленных на стимулирование перевозок по внутренним водным путям [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.unece.org/trans/doc/2003/sc3/TRANS-SC3-2003-3R.doc.
198. Обмен информацией о мерах, направленных на стимулирование перевозок по внутренним водным путям [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.unece.org/trans/doc/2003/sc3/TRANS-SC3-2003-3R.doc.
199. Обов'язкові постанови по ДП «Одеський морський торговельний порт» і портопункту Зміїний: затверджені наказом начальника ДП «ОМТП» від 30.03.2012 р. №286 [Електронний ресурс] // Офіційний веб-сайт ДП «ОМТП». – Режим доступу: http://www.port.odessa.ua/
200. Овруцкая Т. Не все частные терминалы одинаково полезны. Пропаганда Одесского порта о вреде рыночной экономики [Электронный ресурс] / Т. Овруцкая. - Режим доступа: http://www.transport-journal. com/ archives/973.
201. Одеський вклад в портову реформу // Порти України. - 2012. - № 6. - С. 8.
202. Омельчук Е.С. Свободные экономические зоны: преимущества и недостатки / Е.С. Омельчук // Розвиток методів управління та

господарювання на транспорті : зб. наук. праць. – О. : Одеський національний морський університет, 2010. – №33. – С. 112.
203. Онищенко С. Услуги морского транспорта и их специфика / С. Онищенко // Судоходство. – 2006. – № 6. – С. 16.
204. Онищенко С.В. Моделирование процессов организации и функционирования системы маркетинга морских транспортных предприятий: монография / С.В. Онищенко. – Одесса: Феникс, 2009. – 328 с.
205. Организационно-правовые основы функционирования морехозяйственного комплекса Украины: монография / [О.Н. Кибик, О.П. Подцерковный, Д.В. Зятина, В.А. Котлубай и др.]; под ред. О.Н. Кибик, О.П. Подцерковного. – Одесса: Фенікс, 2012. – 159 с.
206. Официальный сайт компании «Estma Estonia» [Электронный ресурс] // Режим доступа: http://www.estma.ee/ru/services/ports
207. Офіційний веб-сайт Державного підприємства «Херсонський морський торговельний порт» [Електронний ресурс] // Режим доступу: http://www.seaport.kherson.ua/i
208. Офіційний веб-сайт Федерального державного унітарного підприємства Російйської Федерації «РосМорПорт» [Електронний ресурс] // Режим доступу: http://www.rosmorport.ru
209. Офіційний вісник України від 15.08.2008 — 2008 р., № 58, ст. 35, стаття 1946, код акту 43884/2008.
210. Парфёнов Ю. Система управления морскими портами России – состояние и перспективы развития / Ю. Парфенов // Морские порты. – 2005. – № 5. – С. 10-11.
211. Пархоменко И.П. Судостроение – мультипликатор развития смежных концентров экономики Украины / И.П. Пархоменко // Методи та засоби управління розвитком транспортних систем: Зб. наук. праць. – Одеса: ОНМУ. – 2012. – № 19. – С. 20-29.
212. Пашковська Л.І. Адміністративно-правове регулювання діяльності суднових постачальників : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.07 „адміністративне право і процес” / Л. І. Пашковська. – О., 2008. – 18 с.
213. Пеєв Р. Дунайські проекти Болгарії [Електронний ресурс]. / Р. Пеєв // Порты Украины. – 2008. – №7. – Режим доступу до журналу: http://portsukraine.com/node/286
214. Пенчева Г.М. Про окремі проблеми договірного забезпечення використання об’єктів інфраструктури морських портів України / Г. М. Пенчева // Економіко-правовий розвиток сучасної України : матер. II

Всеукр. наук. конф. студентів, аспірантів та молодих вчених / За ред. О. М. Кібік, О. П. Подцерковного. – О. : Фенікс, 2012. – 334 с. – С. 250
215. Пенчева Г.М. Проблеми правового регулювання майнових відносин у морських портах України / Г.М. Пенчева // Митна справа. – 2012 р. - № 3 (81), част. 2, книга 2. - С. 225 – 231.
216. Письменна, К.С. Господарсько-правове забезпечення стимулювання розвитку суднобудування та судноремонту: Дис… канд. юрид. наук, 12.00.04 // К.С. Письменна; Нац. юрид. академія ім. Ярослава Мудрого. – Х, 2008. – С. 157-167.
217. Питання пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними: Постанова Кабінету Міністрів України від 21.05.2012 р. № 451 // Урядовий кур'єр. – 2012. - №95.
218. Пісьменна К. С. Питання модернізації джерел господарсько-правового регулювання функціонування суднобудівної промисловості в Україні / К.С. Пісьменна // Підприємництво, господарство і право. - 2010. - № 1. - С. 71.
219. Пісьменна, К.С. Галузева політика держави в суднобудівній промисловості: господарсько-правове забезпечення // Галузева економічна політика держави: проблеми правового забезпечення : кол. монографія / За ред. Д.В. Задихайла. – Х. : Юрайт, 2013. – С. 211-228.
220. План управління судновими відходами в Клайпедському порту [Електронний ресурс] // Режим доступу: http://www.portofklaipeda.lt/uploads/teisine_informacija/Atlieku%20tvarkymo%20planas-RU.doc
221. Платошин В.В. Налоговый кодекс Украины об устранении двойного налогообложения при получении иностранного дохода моряками – гражданами Украины, работающими под «флагом» / В.В. Платошин [Електронний ресурс]. - Режим доступу: pttp://easte.com.ua/ index.php?option=comntent&0&I=562.
222. Повышение портовых сборов: плюсы и минусы [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://portsukraine.com/node/71.
223. Подцерковний О. П. Економіко – правові проблеми реформування портового господарства в Україні / О. П. Подцерковний // Актуальні проблеми держави і права. – 2012. – Вип. 66. – С. 409.
224. Подцерковний О. П. Щодо недоліків позбавлення морських портів юридичної самостійності / О. П. Подцерковний // Правове життя сучасної України: матер. Міжнар. наук. конф. проф.-викл. складу (Одеса, 20-21 квітня 2012 р.) Т. 3 / відп. за випуск д.ю.н., проф. В. М.

Дрьомін / Націон. ун-т «Одеська юридична академія». – О. : Фенікс, 2012, - 419 с. – С. 283-284

225. Подцерковний О.П. Правове закріплення стратегії розвитку морегосподарського комплексу в Україні: планування має бути змістовним // Нормативні управлінські та міжнародні аспекти розвитку економіки та права : матеріали І науково-практичної конференції (2 верес. 2014 р., м. Одеса) / Громад. орг. «Всеукраїнський центр екон. права» ; ред. кол : О. П. Подцерковний (голова), Н. М. Крестовська, М. Д. Василенко [та ін.] ; відп. за вип. Р. В. Тарнавський. — Одеса : Юридична література, 2014. — С. 5-10.
226. Подцерковний, О. П. Про недоліки централізації в управлінні портовим господарством та його роздержавлення / О. П. Подцерковний // Роль публічної власності в забезпеченні соціально-економічного розвитку України : матеріали Междунар. науч.-практ. конф. (м. Донецьк, 18 вересня 2012 р.) / НАН України, Ін-т економіко-правових досліджень : редкол.: Мамутов В.К. (науч. ред. та ін.). - Донецьк: південний Схід, 2012. - С. 85-91.
227. Подцерковний, О. П. Щодо недоліків позбавлення морських портів юридичної самостійності / О. П. Подцерковний // Правове життя сучасної України : закоренілий. Міжнар. наук. конф. проф.-викл. складу(Одеса, 20-21 квітня 2012 р.). Т.3 / відп. за випуск д.ю.н., проф. В.М. Дрьомін / Націон. ун-т "Одеська юридична академія". - Одеса: Фенікс, 2012. - 490 с.
228. Подцерковний, О. П. Щодо правових проблем управління портовим господарством / О.П. Подцерковний // Сучасні технології управління підприємством та можливості використання інформаційних систем: стан, проблеми, перспективи: Матеріал. VII між нар. наук.-практ. конф. (30-31 березня 2012 р., м. Одеса). Т. 2. - Одеса: ОНУ ім. І.І. Мечникова, 2012. - 218 с. - С. 129-130.
229. Познанская И.В., Гнатюк П.И. Потенциал судостроительной отрасли Украины / И.В.Познанская, П.И. Гнатюк. – Одеса. – 2011. - С. 264-271.
230. Полякова О.М. Передумови форсування мережі мультимодальних транспортно-логістичних центрів в Україні / О.М. Полякова, І.В. Соломніков // Вісник економіки і промисловості. – № 34. – 2011. – С. 217 – 222.
231. Поняття про водногосподарські комплекси [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://manyava.ucoz.ua/publ/vikoristannja_ vodnikh_ resursiv/ ekologija_vodnikh_resursiv/ponjattja_pro_vodno_ gospodarski_ kompleksi/ 25-1-0-287.

232. Поповська, І. П. Правові основи програмного регулювання господарської діяльності в Україні: автореф. дис. канд. юрид. наук: 12.00.04 / І. П. Поповська ; Одес. нац. юрид. акад. — О., 2010. — с. 8.
233. Портер М. Конкуренция: пер. с англ. / М. Портер. – М.: Издательский дом «Вильямс», 2005. – 608 с.
234. Портовая реформа: откровенный разговор об успехах и пробелах ее реализации [Електронний ресурс]. – Режим доступу:http://transport-journal.com/komentarii-obzori/portovaya-reforma-otkrovennyij-razhovor-ob-uspehah-y-probelah-ee-realyzatsyy/.
235. Портовые сборы: что? где? когда? [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://portsukraine.com/node/2760.
236. Последние веяния и тенденции в международных морских перевозках, затрагивающие торговлю развивающихся стран Записка секретариата ЮНКТАД [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://unctad.org/meetings/en/SessionalDocuments/cid30_ru.pdf.
237. Пояснювальна записка до проекту Закону України «Про внесення змін до закону України «Про морські порти України» (щодо забезпечення безперешкодного розвитку морських портів) Короткова [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2 /webproc34?id=&pf3511=50217&pf35401=294210
238. Пояснювальна записка до проекту Закону України «Про внесення змін до закону України «Про морські порти України» (щодо забезпечення безперешкодного розвитку морських портів) // http://w1.c1.rada.gov.ua Короткова [Електронний ресурс]. – Режим доступу:
pls/zweb2/webproc34?id=&pf3511=50217&pf35401=294210
239. Пояснювальна записка до проекту Закону України Про внесення змін до Закону України «Про морські порти України! щодо недопущення розграбовування державного майна, гарантування Конституційних прав громадян України, дотримання їх соціальних, трудових прав та права на власність: законопроект 5128 від 03.10.2014 Короткова [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc34?id=&pf3511=52258&pf35401=314227
240. Пояснююча записка до Законопроекту № 9712 від 16.01.2012 р. Короткова [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb n/webproc4 1?pf3511=42340.
241. Правительство подкинет денег Дунайскому пароходству [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://inpress.ua/ru/economics/16611-pravitelstvo-podkinet-deneg-dunayskomu-parokhodstvu.

242. Правовое регулирование морского судоходства / [Балобанов А.О., Пузанова Г.И., Стефаноу К. и др] ; под ред. А.О. Балобанова – О. : Астропринт, 2003. – 255 с.
243. Премьер-министр Владимир Путин посетит Кочетовский гидроузел [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://xn--c1adwdmv.xn--p1ai/news/1027703.html#ixzz2Ok6NgJET.
244. Примачёв Н.Т., Примачёв А.Н. Принципы интеграции в торговом судоходстве / Н.Т. Примачев, А.Н. Примачев. – Одесса: Феникс, 2006. – 344 с.
245. Притула О.В. Мотиваційні механізми та їх використання у сфері підприємництва / НАН України; Інститут регіональних досліджень / О.С. Притула. – Львів: ІРД НАН України, 2003. – 213 с.
246. Проблемы пиратства в Сомали и пути их решения [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.morvesti.ru/analytics/ index. php?ELEMENT_ID=19274.
247. Проблемы правового режима маломерных судов на внутренних водных путях Российской Федерации [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.eurasialaw.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=3751:2013-01-16-06-43-18&catid=324:2013-01-16-06-39-35.
248. Продіус І. П., Бундюк Р. А. Дослідження розвитку ринку праці моряків України / І. П. Продіус, Р. А. Бундюк [Електронний ресурс]. - Режим доступу: www.nbuv.gov.ua/portal/natural/Vnup/Ekonomika/2010_684/42.pdf
249. Продіус І.П. Дослідження розвитку ринку праці моряків України / І.П. Продіус, Р.А. Бундюк [Електронний ресурс]. - Режим доступу: www.nbuv.gov.ua/portal/natural/Vnup/Ekonomika/2010_684/42.pdf
250. Регуляторна політика. Як оцінити наслідки регуляторних актів / За ред. Д. Ляпіна і С. Береславського. – К.: Інститут конкурентного суспільства. – 2003. – С. 6.
251. Редина Е.В. Пути решения социально-экономических проблем экипажей / Е.В. Редина // Матеріали дев'ятої науково-практичної міжнародної конференції «Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України», м. Харків: УДАЗТ, 2013. – С. 97-99.
252. Редина Е.В., Романенко Е.М. Основные положения по защите украинских моряков / Е.В. Редина, Е.М. Романенко // Вісник Одеського національного університету. Економіка. – Одеса: Гельветика, 2013. – Т. 3. –Вип. 3/3. – С. 57-60.

253. Рединa Є.В. Засоби вдосконалення забезпечення безпеки підприємств транспорту / Є.В. Рединa // Матеріали III всеукраїнської науково-практичної конференції «Транспортний комплекс України: економічні умови ефективного розвитку». – м. Севастополь – м. Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2013. – С.124-127.
254. Рединa Є.В. Засоби вдосконалення забезпечення безпеки підприємств транспорту / Є.В. Рединa // Матеріали III всеукраїнської науково-практичної конференції «Транспортний комплекс України: економічні умови ефективного розвитку». – м. Севастополь – м. Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2013. – С.124-127.
255. Рединa Є.В. Легалізація національного судноплавства / Є.В. Рединa // Матеріали III Всеукраїнської науково-практичної конференції «Транспортний комплекс України: економічні умови ефективного розвитку». – м. Севастополь – м. Одеса: ІПРЕЕД НАНУ, 2013. – С. 61-63.
256. Рединa Є.В. Судноплавство малого тоннажу як ланка розвитку міжнародної торгівлі / Є.В. Рединa // Матеріали II всеукраїнської науково-практичної конференції студентів та молодих вчених «Проблеми і перспективи розвитку транспорту: технологія, управління, економіка, логістика». – м. Одеса: ОНМУ, 2013. – С.92-94.
257. Реєстр морських портів Російської Федерації [Електронний ресурс] // Офіційний веб-сайт Федерального агентства морського та річкового транспорту. Режим доступу: http://www.morflot.ru/reestr_mp/
258. Рєзнікова В.В. Правове регулювання посередництва у сфері господарювання (теоретичні аспекти): монографія / В.В. Рєзнікова. – Х. : Изд-во, 2010. – С. 155-163.
259. Рішення Антимонопольного комітету України N 69-р від 05.03.2010 р. [Електронний ресурс]. Режим доступу: http://document.ua/pro-porushennja-zakonodavstva-pro-zahist-ekonomichnoyi-konku-doc 19045. html.
260. Рішення Господарського суду м. Києва 21.09.2010 р. у справі № 45/189 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.reyestr. court.gov.ua/Review/12012891
261. Рябінін Є. Процеси інтеграції у XX столітті: основні концепції їх вивчення / Є. Рябінін. – Політичний менеджмент. – 2006. – N 5. – С. 122-130.
262. Савельева С.Б. Особенности и типология видов морской хозяйственной деятельности / С.Б. Савельева, А.Н. Савельев, И.В. Козинский // Вестник МГТУ. - 2006. - №4. - С. 665-668.

263. Савич О.С. Социальная защита моряков и перспективы ее развития в контексте конвенции МОТ о труде в морском судоходстве 2006 года / С.О. Савич // Морское образование. – № 1-2. – 2010. – С. 22-24.
264. Саидов А.Х. Сравнительное правоведение (основные правовые системы современности) : учебник / А.Х. Саидов. – М. : Юристъ, 2003. – С. 45-47.
265. Сайт с информацией для моряков северного бассейна [Электронный ресурс] // Режим доступа: http://region51murman.narod.ru/index/0-90
266. Самойлов К. И. Морской словарь : в 2 т. / К. И.Самойлов. – М.-Л. : Военно-морское издательство НКВМФ СССР, 1941. – Т. 2 : О-Я. – С. 550.
267. Самойлов К. И. Морской словарь : в 2 т. / К.И. Самойлов. – М.-Л.: Военно-морское издательство НКВМФ СССР, 1939. – Т. 2 : А-Н. – С. 143.
268. Самсонов А. В оподаткуванні доходів моряків слід брати приклад з Греції і Росії / А. Самсонов // БізнесМарін. – 2007. – № 3(148). – С. 4–7.
269. Сафин И. В. Современные превентивные методы по защите морских судов от нападения и захвата пиратами / И. В. Сафин [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://archive.nbuv.gov.ua/portal/natural/sudovozhdenie/2009_17/22_Safin.pd.
270. Свищук А. Теоретичні засади податкового регулювання економіки / А. Свищук // Вісник КНТЕУ. - 2013. - № 5. (37). – С.57-69.
271. Селютин А. Кем устанавливаются и регулируются тарифы на услуги в морских портах? /А. Селютин [Електронный ресурс] // Центр транспортных стратегий. – Режим доступа: http://cfts.org.ua/question?id=33
272. Сидорченко В.Ф. Морские буксиры и их операции : монография / В.Ф. Сидорченко – Л. : Судостроение, 1986. – С. 4.
273. Словарь терминов [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://termin.bposd.ru/publ/14-1-0-10916
274. Современное состояние и перспективы развития торгового флота Украины [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://sealawyer.azovmar.com/index.php?name=news&op=readfull&news=219.
275. Соотношение понятий «предпринимательская деятельность», «экономическая деятельность», «хозяйственная деятельность», «коммерческая деятельность» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://isfic.info/kommers/pred02.htm
276. Станков Ю. Система управления морскими портами США / Ю. Станков // Порты Украины. – О. : Порты Украины, 2006. – № 3. – С. 73-75.

277. «Нибулон» виступає проти закону про морські порти // [Електронний ресурс]. Режим доступу http://bin.ua/news/economics/aic/130332-nibulon-vystupaet-protiv-zakona-o-morskix-portax.html
278. Стаття «Сергій Кивалов: ми повинні створити усі умови, щоб Одеський порт розвивався» [Електронний ресурс]. Режим доступу: http://timer.od.ua/news/sergey kivalov mi doljni sozdat vse usloviya chtobi odesskiy port razvivalsya 505.html.
279. Статус свободного порта привлекает инвесторов : статья [Электронный ресурс] // Официальный сайт Агентства российской и зарубежной недвижимости. – Режим доступа : http://cdnk.ru/our_services/ sale_abroad/ latvia/status/
280. Стеченко Д.М. Розміщення продуктивних сил і регіоналістика: підручник. — К.: Вікар, 2006. — 396 с.
281. Суворова О.Л. Розвиток МТП України як складової логістичної системи / Суворова О. Л., Хаймінова Ю. В. // Тезисы докладов Четвертой международной научно-практической конференции «Современные порты – проблемы и решения». - 26 апреля – 3 мая 2012 г. – Одеса: ОНМУ, 2012.
282. Тарангул Л.Л. Розміщення продуктивних сил: посібник / Л.Л. Тарангул, І.О. Горленко, Г.І. Євтушенко. – К., 2000 – 264 с.
283. Тарханова Л.Б. Морская деятельность как предмет междисциплинарного исследования / Л.Б. Тарханова // Проблемный анализ и государственно управленческое проектирование политология. Экономика право: научный журнал.: М. - 2012. - № 2. – С. 43-57.
284. Тимошинов Т. "Росморпорт" готовит акции [Электронный ресурс] / Тимошинов Т., Кузнецова Е. // Коммерсантъ : ежедневная общенациональная деловая газета. – 21.12.2012. – №242(5027). – Режим доступа: http://kommersant.ru/doc/2094932
285. Тихомиров, Ю. А. Публичное право: Учебник для юрид. факультетов и вузов. / Ю А. Тихомиров. – М. : БЕК, 1995. – С. 54.
286. Толковый словарь С.И. Ожегова онлайн [Электронный ресурс] // Режим доступа: http://ozhegov-online.ru/slovar-ozhegova/usluga/36640/
287. Толстой Ю. К. Содержание и гражданско-правовая защита права собственности в СССР. - Л. : Издательство ЛГУ, 1955. – С. 265
288. Транспортний комплекс [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://readbookz.com/book/113/2867.html.
289. Транспортное право. Особенная часть: Учебное пособие / С.В. Асеев. – Н. Новгород: Издательство ФГОУ ВПО «ВГАВТ», 2007. – 260 с.

290. Транспортно-логистические центры: зарубежный опыт [Електронний ресурс] // Режим доступу: www.elc.ua.com.
291. Трансформация антикризисного управления в антикризисное бизнес-регулирование [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.e-c-m.ru/magazine/65/eau_65_77.htm.
292. Тренев Н.Н. Управление финансами: учебн. пособие. / Н.Н. Тренев. – М.: Финансы и статистика, 2009. – 496 с.
293. Украина – держава морская: монография / Под ред. Ю.В. Макогона. – Донецк: ДонНУ, 2010. - 393с.
294. Українські порти треба не приватизовувати, а віддавати в концесію, - експерти [Електроний ресурс]. Режим доступу: http://podrobnosti.ua/ economy/2012/08/20/853295.html
295. Управление риском в системе антикризисного регулирования страховой отрасли [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.e-c-m.ru/magazine/70/eau_70_139.htm.
296. «Укртелеком» звільнив 1,5 тис. працівників [текст] [Електроний ресурс]. Режим доступу: http://zaxid.net/home/showSingleNews. do?ukrtelekom zvilniv 15 tis pratsivnikiv&objectId=1254795.
297. Устименко В., Джабраїлов Р. Правові проблеми планування господарської діяльності в Україні // Юридичний журнал. - № 4. - 2010. [Електроний ресурс]. - Режим доступу: http://www.justinian. com.ua/article.php?id=3480.
298. Флот Мариупольского порта пополнился двумя многоцелевыми буксирами [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.ostro.org/donetsk/economics/news/413189/.
299. Харитонов Е.О. Гражданское право Украины: учебник / Харитонов Е.О., Старцев А.В., Харитонова Е.И. – 3-е изд, перераб. и доп. – Х. : Одиссей, 2007. – С. 662.
300. Хомич Л.В. Зовнішня трудова міграція населення України: масштаби, сучасні ознаки та географія / Л.В. Хомич // Регіональні проблеми України географічний аналіз та пошук шляхів вирішення. Зб. наук. праць. – Херсон: ПП Вишемирський, 2007. - С.310-316
301. Хомич Л. Розвиток морських портів у контексті розширення транспортно- розподільчого та транзитного потенціалу України / Л. Хомич [Електроний ресурс]. - Режим доступу: http://old.niss.gov.ua/ book/Odesfilya/st hom.htm.
302. Хорселинг Мартин. Закон о портах: возможности и риски. / Мартин Хорселинг. – Порты Украины. – 2012. - № 6. – С. 18.

303. Цвайгерт К., Кётц Х.Введение в сравнительное правоведение в сфере частного права / Цвайгерт К., Кётц Х.: В 2-х т. – М. : Междунар. отношения, 2000. – Т.1. – С. 5.
304. ЦТС: подготовлен законопроект о контейнерных перевозках [Електронний ресурс]. // Режим доступу: http://cfts.org.ua/articles/41008/
305. Черніков А. Україна починає приватизацію морських портів [Електронний ресурс] / Андрій Черніков // Экономика. – 2011. – 24 ноября. - Режим доступу до газети: http://www.economica.com.ua/transport/article/2454696.html
306. Шевченко М. Мировой флот: рост непрерывен / М. Шевченко // Порты Украины. – 2011. – № 4. – С. 28–31.
307. Шевченко М. Уже каждый 18-й моряк в мировом торговом флоте - украинец / М.Шевченко // Порти України. - 2011. - № 4. - [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://portsukraine.com.
308. Шершеневич Г.Ф. Курс торгового права: (По изд. 1908–1912 г). — Т. 1. — М., 2003. — С. 54–71.
309. Ширяєва Л.В. Перспективи розвитку логістичних центрів в Україні на основі Європейської та Азіатської моделей / Л.В. Ширяєва, І.А. Козеренко // Вісник Східноукраїнського національного університету ім. Володимира Даля. – №4 (146). – 2011. – С. 74 – 81.
310. Щодо стратегічних пріоритетів реалізації потенціалу України як морської держави. Аналітична записка [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://od.niss.gov.ua/articles/490/.
311. Экономика пиратства [Электронный ресурс]. – Режим доступа: www.novayagazeta-vlad.ru/89/Politika/Ekonomikapiratstva
312. Юридический словарь [Електронный ресурс] // Интернет-сайт «Академик». – Режим доступа http://dic.academic.ru/dic.nsf/lower/18111
313. Юрків В. Відкрити морські ворота держави [Електронний ресурс] / Віталій Юрків // Урядовий кур'єр. – 2012. - 18 травня. - Режим доступу до газети: http://www.ukurier.gov.ua/uk/articles/vidkriti-morski-vorota-derzhavi/p/
314. Ярмилко Ю. Кто хозяин в порту Гамбург // Порты Украины. – 2012. - № 9. – С. 52.
315. Adamcsek E. The Analytic Hierarchy Process and its Generalizations / E. Adamcsek. – Eötvös Lorand university. – 2008. – 26 p.
316. Annual report 2010-2011 [Електронний ресурс]. Режим доступу : http://www.espo.be/images/stories/Publications/annual reports/annualreport2011.pdf.

317. Anthony R. Advanced management accounting / R. Anthony, S. Kaplan, A. Atkinson. – Prentice hall, 1998. – 452 c.
318. Baudin M. Lean Logistics – The Nuts and Bolts of Delivering Materials and Goods / M. Baudin // Productivity Press. – New York, 2004. – 387 p.
319. Botha M., Ittmann H. Logistics Hubs an Integration of Transport Infrastructure / M. Botha, H Ittmann // Southern African Transport Conference (SATC 2008). – 2008. – P. 146-156.
320. Code des ports maritimes [Ressource électronique] // Le service public de la diffusion de droit. – Mode accès: http://www.legifrance.gouv. fr/affichCode.do;jsessionid=94436ED368DC5DC1A4A0C0CE1862960C.tpdjo04v_2?cidTexte=LEGITEXT000006074233&dateTexte=20130505
321. Code des transports de France [Ressource électronique] // Le service public de la diffusion de droit. – Mode accès: http://www.legifrance. gouv.fr/affichCode.do?cidTexte=LEGITEXT000023086525&dateTexte=201 01202
322. Commission decision of 18.12.2009 on state aid C 21/09(ex N 105/2008, N 168/2008 and N 169/2008) - Greece Public financing of infrastructure and equipment at the Port of Piraeus [Електронний ресурс]. Режим доступу: http://ec.europa.eu/competition/state aid/cases/232316/232316 1095628 35 1.pdf
323. Concession of the Piraeus container terminal: turbulent times and the quest for competitiveness [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www. tandfonline.com/doi/abs/10.1080/03088839.2011.642316#preview
324. Consolidated versions of the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union Короткова [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://eur-lex.europa.eu/JOHtml. do?uri=OJ:C:2010:083: SOM:EN:HTML
325. Council Directive 1999/32/EC of 26 April 1999 relating to a reduction in the sulphur content of certain liquid fuels and amending Directive 93/12/EEC // OJ L 121. - 11.5.1999. - P. 13-18.
326. Directive 2014/23/EU of the European Parliament and of the Council of 26 February 2014 on the award of concession contracts // Official Journal of the European Union, L 94, 28.3.2014. – P. 7
327. Dirk Sterckx Reporting formalities for ships arriving in or departing from ports(debate) [Електронний ресурс]. Режим доступу : http://www.europarl. europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+CRE+20100705+ITEM-017+DOC+XML+V0//EN&language=EN&query=INTERV&detail=1-086

328. Europlatforms EEIG. (2004). Logisitics Centers Directions for use. Uniter Nations Economic Commissions for Europe [Електронний ресурс] // Режим доступу: www.elc.ua.com.
329. Financial Implications of Port Reform. Module 5 – P. 21 Короткова [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.ppiaf.org/sites/ppiaf.org/files/documents/toolkits/Portoolkit/Toolkit/pdf/modules/05_TOOLKIT_Module5.pdf
330. Grand Port Maritime on Wikipedia [Electronic resource] // Code of access: http://fr.wikipedia.org/wiki/Grand_port_maritime
331. Green concession agreements // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.porttechnology.org/technical_papers/green_concession_agreements
332. Jovanovic M. N . International Economic Integration: Critical Perspectives on the World Economy / Miroslav N . Jovanovic / Routledge. – 509 p.
333. Kazlogistics: единый веб-портал логистики Казахстана [Електронный ресурс] // Режим доступа: http://www.kazlogistics.kz/water/port/
334. Medute I. Comparative Analysis of the definitions of Logistics Centres / I. Medute // TRANSPORT – 2005. – Vol. XX, No.3. – PP.106-110.
335. Module 3. Alternative Port Management Structures and Ownership Models [Електронний ресурс]. - Режим доступу : http://www.ppiaf.org/sites/ppiaf.org/files/documents/toolkits/Portoolkit/Toolkit/module3/index.html
336. Module 5. Financial implications of port reform [Електронний ресурс]. - Режим доступу : http://www.ppiaf.org/sites/ppiaf.org /files/documents/ toolkits/ Portoolkit/Toolkit/module5/risk.html.
337. Notteboom Theo. Concession agreements as port governance tools // Research in Transportation Economics. – vol. 17. – Chapter 19. - 2006. – pp. 437-455. – p. 451
338. Notteboom Theo. Concession agreements as port governance tools // Research in Transportation Economics. – vol. 17. – Chapter 19. - 2006. – p. 451.
339. Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council On Market Access to Port Services [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2001:0035:FIN: EN:PDF
340. Redina E. Improving means of providing safety to transport enterprises / E. Redina // Економічні інновації: зб. наук.праць. – О.: ІПРЕЕД НАН України, 2013. – №47. – С. 92-102.

341. Redina I.V. Effective supporting functionality of regulatory mechanism of merchant shipping / I.V. Redina // «Формы и методы государственного регулирования национальных экономик»: матеріали міжнародної науково-практичної конференції (Киев, 23-24 серпня 2013). – КЕНЦ. – С.32-35.
342. Redina I.V. Facilities of perfection of providing safety at transport enterprises / I.V. Redina // Економічні інновації: зб. наук. праць. – Одеса: ІПРЕЕД, 2013. – №48 – С. 105-112.
343. Redina I.V. Improvement of economic and legal aspects of shipping control in Ukraine // I.V.Redina // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: зб. наук. праць. – Одеса, 2013. – С.71-77.
344. Redina I.V. State vessel's registration in Ukraine as condition of the property's legal status / I.V. Redina // «Правове життя сучасної України»: матеріали наукової конференції, Національний університет «Одеська юридична академія». – Одеса: Фенікс, 2013. – С.44-46.
345. Review of Maritime Transport 2011 Report by the UNCTAD secretariat. United nations conference on trade and development. – United Nations, New York and Geneva [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.un.org
346. Review of Maritime Transport 2012 Report by the UNCTAD secretariat. United nations conference on trade and development. – United Nations, New York and Geneva [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.un.org.
347. Review of Maritime Transport 2013 // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.un.org.
348. Review of Maritime Transport. Report by the UNCTAD. – New York and Geneve: UN, 2013. – 232 c.
349. Saaty, T. L. Fundamentals of Decision Making and Priority Theory with the AHP / T.L. Saaty. – Pittsburgh, PA, U.S.A: RWS Publications. – 1994. – 89 p.
350. State aid tie u sea ports: Study [Електронний ресурс]. Режим доступу : http://www.europarl.europa.eu/committees/en/tran/studiesdownload.html?languageDocument=EN&file=66171
351. The Spanish Act no. 33/2010 of 5 August 2010 [Електронний ресурс]. Режим доступу : http://www.portius.org/PortLawLog2010-09.htm.
352. Theo Notteboom, Patrick Verhoeven. The awarding of seaport terminals to private operators: European practices and policy implications [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.openstarts.units.it/dspace/bitstream /10077/6160/1/ 45D_NotteboomVerhoeven.pdf.

353. Theo Notteboom. Concession agreements as port governance tools // Research in Transportation Economics. – vol. 17. – Chapter 19. - 2006. – P. 449.
354. Theys C. & Notteboom T. Determining terminal concession durations in seaports: theoretical considerations, applicable techniques and current practices // Journal of International Logistics and Trade. - vol. 8. - no. 1. – 2010. – pp. 13-40. – p. 5.
355. Trujillo, L. and Nombela, G. Privatization and regulation of the seaport industry [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://info.worldbank.org/etools/docs/library/64583/2181seaport.pdf
356. Vademecum Community law on State aid //[Електронний ресурс]. Режим доступу: http://ec.europa.eu/competition/state aid/studies reports/studies reports.cfm
357. Wijnolst N. Ships, larger and larger: containerships of 18000 TEU – impacts on operators and ports., Dynamar Liner Shipping 2020 : workshop / N. Wijnolst. – London, 2000. – P. 13–29
358. World Bank. 2012. Connecting to Compete, 2012: Trade Logistics in the Global Economy. Washington DC: World Bank [Електронний ресурс]. - Режим доступу: http:// www.worldbank.org/lpi.

Наукове видання

Кібік О.М., Подцерковний О.П., Драпайло Ю.З., Зятіна Д.В.,
Котлубай В.О., Редіна Є.В., Романенко Е.М., Хаймінова Ю.В.,
Будурова Г.М., Постоленко Ю.П., Широков М.А., Сіюшов Д.Ю.

ДЕРЖАВНА ПІДТРИМКА РОЗВИТКУ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ
(ОРГАНІЗАЦІЙНІ ТА ПРАВОВІ АСПЕКТИ)

за ред. О.М. Кібік, О.П. Подцерковного

Друкується за підтримки
ГО "Всеукраїнський центр економічного права"

Підписано до друку 18.12.2014 р.
Формат 60х84/16. Папір Офс.
Ум. арк. 25,69. Наклад 300 примірників.

Видання та друк: ФОП Грінь Д.С.,
73033, м. Херсон, а/с 15
e-mail: dimg@meta.ua
Свід. ДК № 4094 від 17.06.2011