

концесіонеру право користування державною власністю за плату, а також право на здійснення видів діяльності, які складають виключну монополію держави [7].

Всі названі форми державно-приватного партнерства, крім концесії, так чи інакше використовуються для інвестування портового господарства в Україні.

Отже, законопроект є надзвичайно актуальним, адже необхідно нарешті створити нормативний акт, який би вичерпно освітлював і регулював всі питання діяльності морського порту, відповідав сучасним умовам розвитку економіки нашої держави, усував всі колізії та недоліки законодавства, що склалося в цій сфері. Але, на жаль, даний законопроект не кидає світла на велику кількість спірних питань, не вирішує проблеми, а, навпаки, поглиблює її, тому і потребує доопрацювання.

### Література

1. Кодекс торговельного мореплавства України // Відомості ВРУ. – 1995. – № 47-52. – Ст. 349.
2. Господарський кодекс України // Відомості ВРУ. – 2003. – № 18-22. – Ст. 144.
3. Цивільний кодекс України // Відомості ВРУ. – 2003. – № 40-44. – Ст. 356.
4. Про морські порти України: Проект закону від 12 вересня 2006 р.
5. Про транспорт: Закон України від 10 листопада 1994 р.
6. Благодельський С. Проект закону «Про морські порти України»: переваги та недоліки // Юрид. журн. – 2007. – № 4.
7. Буряк Э. Порты быть // Судоходство. – 2007. – № 2.
8. Лебедев В., Ходаковская А. К вопросу о морских портах // Юрид. практика. – 2007. – № 7.
9. Никулин С. О единых подходах к формированию нормативных документов, регулирующих инвестиционные вопросы на транспорте // Порты Украины. – 2007. – № 6.
10. Переверзев С. Правове положення території та акваторії порту // Мор. право. – 2007. – № 3.
11. Стецюк В. Заполнить законодательный пробел // Порты Украины. – 2007. – № 2.
12. Урбанский И. КТМ Украины: догма или живой механизм? // Порты Украины. – 2007. – № 4.
13. Шпак Н. Порты: возможно ли государственно-частное партнерство // Порты Украины. – 2007. – № 4.

УДК 351.813.2

*В.С. Кулібаба*

## МОРСЬКА ПОЛІТИКА І КОНКУРЕНЦІЯ

Однією з найхарактерніших рис сучасного етапу економічного розвитку є розвиток процесів міжнародної економічної інтеграції, пов'язаний із всебічним поглибленням міжнародного розподілу та кооперації праці, посиленням взаємозалежності між окремими країнами та господарськими регіонами світу, надзвичайно швидким поширенням економічної інформації, зростанням обсягів переливу капіталу, фундаментальними структурними зрушеннями в системі міжнародної економіки.

З розвитком ринкових реформ в Україні, посиленням конкуренції між суб'єктами господарювання виникає проблема забезпечення їх конкурентоспроможності, що є головною передумовою підтримання стійких позицій підприємств на внутрішньому та міжнародному ринках. Успіх підприємства в умовах конкурентної боротьби обумовлюється здійсненням постійного

моніторингу позицій на ринку, дослідженням сильних та слабких сторін власної господарської діяльності й конкурентів, здатністю пристосовуватись до змін ринкових ситуацій.

Характеризуючи конкурентну ситуацію на транспортному ринку, варто сказати, що в умовах ринкової економіки конкуренція здобуває якісно нові риси, оскільки тепер усі види транспорту розвиваються за рахунок власних джерел фінансування.

Конкуренція, що існувала між різними видами транспорту при адміністративно-командній системі, не могла призвести до руйнування будь-якого виду транспорту, оскільки всі вони фінансувалися з бюджету держави, а тарифи встановлювалися зверху. У підсумку конкуренція носила символічний характер. Тепер зовсім інша річ. Конкуренція ставить перед підприємствами такі питання: вижити або загинути, мати високі доходи або тягнути злидарське існування.

Важливою проблемою в розвитку світової економіки і міжнародних економічних відносин є питання про здатність і ступінь впливу на них морського транспорту. Морський транспорт специфічний в тому сенсі, що він вже за характером діяльності є галуззю «міжнародною»: відомо, що основна функція морського транспорту – забезпечення зовнішньоторговельних зв'язків між різними державами.

Як тільки мореплавання і торгівля набули міжнародного характеру, зв'язали держави одну з однією, виникла необхідність в регламентації морських стосунків. Спочатку почали з'являтися правила, що стосувалися проблем перевезення вантажів морем, найму суден, розподілу збитків у разі корабельної аварії, користування морськими причалами та ін. Число цих правил збільшувалося разом із зростанням морської торгівлі, і вони поступово перетворювалися на кодекси неписаних правил, які ставали звичними і дотримувалися на практиці й мореплавцями і купцями. Потім почали з'являтися міждержавні договори, що вирішували, а інколи, навпаки, забороняли підданам інших країн плавати в прибережних морях або висаджуватися на їхніх берегах.

Транспорт, зокрема його водні види, відіграє важливу роль у налагодженні та розвитку зовнішньоекономічної діяльності, у забезпеченні внутрішніх та міждержавних вантажних перевезень, реалізації транзитного потенціалу країни, вирішенні питань економічної безпеки держави, оскільки він є найбільш енергетично ефективним та екологічно безпечним. (Вважається, що палива, витраченого для перевезення 1 т вантажу автомобільним транспортом на відстань 100 км, достатньо для переміщення 1 т вантажу водним транспортом на відстань 370 км).

В останні 50 років стався стрибок у розвитку міжнародного мореплавства. Були прийняті й ратифіковані багатьма державами конвенції, які тепер регулюють все законодавства, пов'язані з морем і річкою, шириною територіального моря і прибережної смуги і т. д. Річкові та морські перевезення в Україні традиційно були і залишаються вагомими складовими транспортних послуг, у тому числі й щодо транзиту вантажів [1].

Актуальність проблеми підсилюється в умовах інтеграції України у світовий економічний простір, виходу на міжнародний ринок і розширення таким чином кола потенційних конкурентів.

На просторі СНД загострюється конкуренція, дедалі більш позначаються різні прояви монополізму із-за неопрацьованості національних законодавств.

Процеси з гармонізації конкурентного законодавства в рамках СНД зажадали розробки МСАП двох модельних законів: «Про захист економічної конкуренції» і «Про спільні принципи регулювання захисту прав споживачів».

Схвалені одногосно Міжпарламентською Асамблеєю країн-членів СНД, ці закони дозволили державам Співдружності розробляти своє конкурентне законодавство на базі погоджених принципів і правил [2].

Розвиток інтеграційних процесів в економічній сфері стався, за оцінкою багатьох експертів, саме завдяки МСАП.

Вироблений МСАП за десятиріччя механізм роботи є одним із основних елементів процесу формування спільного економічного простору Співдружності. У ході засідань Міждержавної Ради регулярно здійснюється обмін думками про останні тенденції в національному антимонопольному законодавстві і спільній економічній ситуації, з подальшим обміном інформацією по найцікавіших справах з антимонопольної практики.

Результатом діяльності Міждержавної ради є зниження порушень антимонопольного законодавства на міжнародних ринках у географічних межах СНД, розвиток конкуренції на внутрішніх і зовнішніх ринках, усунення бар'єрів на шляху просування товарів і послуг на економічному просторі СНД.

Реалізація української державної морської політики поширюється на різні напрями, такі, як торговельне мореплавання; портова діяльність; механізм здійснення морської політики в Чорноморсько-Азовському басейні; суднобудування і судноремонт; засоби та системи використання, збереження та відновлення морських ресурсів; засоби і системи захисту та безпеки держави, захисту від тероризму; безпека мореплавання, екологічна безпека; фундаментальні та прикладні дослідження Світового океану; морська освіта і підготовка висококваліфікованих кадрів. Одним із основних засобів здійснення Україною морської державної політики та забезпечення національних інтересів є розвинуте торговельне мореплавання [3].

Політика держави у сфері торговельного судноплавання полягає у створенні умов та вжитті заходів, що стимулюють підвищення конкурентоздатності національного флоту у відповідних сферах його використання; контролі за здійсненням технічної і комерційної експлуатації суден на рівні вимог міжнародних стандартів; розвитку та удосконаленні національної системи стандартів, сертифікації і ліцензуванні відповідних видів діяльності; забезпеченні дієздатного захисту суб'єктів господарювання морської діяльності України від будь-якої дискримінації; сприянні розвитку сучасної інфраструктури торговельного мореплавання, у тому числі службово-допоміжного, технічного та місцевого флоту.

Глобалізація економічного розвитку всіх сторін сучасного господарського життя диктує відповідні вимоги, необхідність забезпечення кількісних і якісних параметрів і для української економіки, яка включається у світогосподарські процеси з метою реалізації в міжнародному економічному середовищі власних порівняльних і конкурентних переваг [4].

Беручи до уваги головну складову торговельного мореплавства, тобто переміщення вантажів і пасажирів морем, основною метою судноплавної політики України є підтримання торговельного флоту на рівні, який гарантує економічну незалежність і національну безпеку, сприяє зростанню ефективності й обсягів торгівлі і транзитних перевезень шляхом:

- забезпечення вільного конкурентного доступу до вантажів, які є предметом комерційної діяльності;
- забезпечення виключного режиму перевезення стратегічних вантажів та вантажів, що пов'язані з національною безпекою України;
- підтримки соціально значимих вантажних і пасажирських перевезень;
- здійснення належного безпристрасного контролю з боку державних та недержавних органів за дотриманням принципів вільної конкуренції;
- всебічного сприяння розвитку в Україні інституційної фрахтової, операторської, страхової діяльності та діяльності з морського арбітражу як невід'ємних складових процесу перевезення вантажів і пасажирів морем;
- установа та застосування найбільш доцільних заходів всебічної державної підтримки національних морських перевізників;
- забезпечення захисту економічних інтересів українських судовласників на світовому ринку перевезень;
- забезпечення координації діяльності як між суб'єктами торговельного мореплавства, так і щодо інших транспортних систем;
- сприяння та створення різноманітних форм консолідації, кооперації та взаємодії суб'єктів, які беруть участь або зацікавлені в розвитку морських перевезень;
- створення умов, які стимулюють реєстрацію суден під українським прапором;
- створення передумов для оновлення та поповнення флоту національних судноплавних компаній, який відповідатиме всім міжнародним стандартам;
- забезпечення умов щодо вдосконалення діючих та розробки принципово нових технологій перевезення, із залученням перспективних транспортних засобів та схем транспортування; підтримання розвитку логістичних та інформаційних систем управління, транспортно-логістичних систем, інтегрованого інтермодального обслуговування;
- сприяння створенню національних операторських компаній;
- регламентації діяльності з використання плавзасобів національних компаній на випадок надзвичайних та техногенних ситуацій;
- забезпечення привабливості та конкурентоспроможності вітчизняних морських ділянок транспортних мереж за рахунок використання більш ефективних схем, засобів і технологічних систем перевезень.

Стратегічними напрямками міжнародної економічної інтеграції України в напрямі Європейського Союзу є наближення законодавства України до конкурентних правил Європейського Союзу; розвиток і вдосконалення інституціональної бази захисту конкуренції і механізмів впровадження конкурентної політики; створення соціально-економічних умов забезпечення вільної і справедливої

конкуренції на ринку, що буде сприяти забезпеченню рівноправного включення держави до світогосподарських процесів на основі розвитку європейської економічної інтеграції України і дотриманню вимог національної економічної безпеки [5].

### *Література*

1. Прейгер Д.К., Могильний Д.Г. Транзитні потужності водного транспорту України: проблеми розвитку та реалізації // Стратегічна панорама. – 2007. – № 2. – С. 111-121.
2. Коломийченко О.В. Конкуренция и рынок обнаружены на пространстве стран СНГ // Законы конкуренции. – 2003. – № 20. – С. 3-5.
3. Котлубай А.М. Мировая морская политика и перспективы ее развития // Развитие методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. пр. – О.: ОНМУ, 2004. – Вип. 17. – С. 5-21.
4. Саян Е.М. Автореф. дис. ... канд. екон. наук: 08.05.01 / Донецьк. нац. ун-т. – Донецьк, 2006. – 20 с.
5. Кваша С., Патыка Н. Направления и проблемы интеграции Украины в мировое экономическое пространство // Экономика Украины. – 2001. – № 9. – С. 77-81.

УДК 347.792

*К.Г. Нехіт*

### **МОРСЬКЕ СУДНО ЯК ОБ'ЄКТ ДОГОВОРУ ДОВІРЧОГО УПРАВЛІННЯ МАЙНОМ**

На сьогоднішній день одним із найефективніших напрямів вкладення грошових коштів є їх вкладення в діяльність, пов'язану з морем, зокрема в придбання морського судна. Спектр застосування морських суден на сьогодні практично не обмежений, що дозволяє, за умови вмілого розпорядження, одержувати від експлуатації суден необмежений прибуток.

Проблема полягає в тому, що не завжди особа, що має достатні грошові кошти для придбання судна, має також і спеціальні знання, необхідні для ефективного управління ним. У такій ситуації на допомогу приходять договір довірчого управління, суть якого і полягає в тому, що він надає «некомпетентному» власнику можливість передати об'єкт управління професіоналу, який буде мати можливість забезпечити найбільш прибуткове його використання.

Проте морське судно як об'єкт довірчого управління має свою специфіку, яку, на жаль, не врахував законодавець. У зв'язку з цим дослідження даної теми уявляється достатньо актуальним, оскільки велика вірогідність виникнення практичних проблем під час передачі морського судна в довірче управління. Зокрема, уточнень потребують питання про законодавчі вимоги, що висуваються до статусу управителя морським судном, про предмет договору управління морським судном, про порядок реєстрації передачі судна в довірче управління тощо.

Особливо актуальним є розгляд питання про порядок передачі судна в довірче управління внаслідок того, що дана проблема до сьогодні не була висвітлена