

і запропонує ті місця, які привабливі для нових терміналів, як зернових, так і грузових.

Отож, можна зробити висновок, що державно-приватне партнерство морських портів є прийнятною для України. Це, насамперед, пов'язано з тим, що дана організаційно-правова форма діяльності відкриє нові можливості як і для інвесторів, так і для держави. Головна перевага полягає в тому, що морегосподарський комплекс України стане знову конкурентоспроможним

### **Література**

1. Закон України «Про морські порти України» від 17 травня 2012 року // Відомості Верховної Ради України (ВВР). — 2013. — № 7. — Ст.65.
2. Організаційно-правові основи функціонування морегосподарського комплексу України: монографія / О.М. Кібік, О.П. Підцерковний. — Одеса, «Фенікс», 2012 — 159 с.

**Негода К. В.,**

*студентка 5 курсу соціально-правового факультету,  
Національний університет «Одеська юридична академія»*

## **ПРАВОВІ ПЕРЕДУМОВИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПОРТІВ УКРАЇНИ**

Виходячи з того, що саме морський транспорт є однією з найважливіших логістичних ланок у просуванні української аграрної продукції на світових ринках, від його роботи значною мірою залежить конкурентоспроможність українського зерна та інших видів продукції у світі, продовольча безпека держави, внутрішні закупівельні ціни і доходи сільськогосподарських підприємств тощо, слід звернути належну увагу й на значення морських портів України, які безпосередньо пов'язані з вищезазначеним видом транспорту. Закон України «Про морські порти України» від 17 травня 2012 р. визначає правові, економічні і організаційні принципи діяльності в морських портах України. Слід зауважити, що морська галузь вже давно потребувала нового законодавчого врегулювання — порти регулювались на підставі Кодексу торгового мореплавства, який був прийнятий ще у 1995 р.

На основі аналізу публікацій вчених — економістів, правознавців можна сформулювати такі позитивні та негативні аспекти.

До недоліків положень вищезазначеного слід віднести :

1. Закон обмежує економічну конкуренцію в морській галузі, всупереч ст. 22 Конституції України істотно звужує обсяг існуючих прав приватного морського бізнесу і носить дискримінаційний характер для тих суб'єктів господарювання, які до набрання чинності цим законом у законний спосіб збудували власні перевантажувальні потужності (термінали) поза межами існуючих державних морських портів [4].

2. Прийнятий закон не повною мірою узгоджується з чинним Земельним кодексом України в частині визначення та зміни меж морських портів і морських терміналів та обмежує конституційно закріплені права органів місцевого самоврядування щодо розпорядження землями морського транспорту та водного фонду в межах відповідних населених пунктів.

3. Розділом III закону на державне підприємство — Адміністрацію морських портів України покладено невластиву суб'єктам господарювання функцію державного регулювання (ст.17 Закону), що призводитиме до порушення конституційного принципу розподілу та реалізації влади.

Виходячи із перспективних моментів розвитку портового господарства України, відповідно до закону «Про морські порти України» маємо таку ситуацію:

1. До прийняття Закону в Україні не було єдиної стабільної юридичної бази для залучення можливого приватного капіталу у портову галузь. Сьогодні ця юридична база у нас нарешті з'явилась.

2. До прийняття закону абсолютно було незрозуміло, яким чином приватний інвестор міг вкладати свої кошти у розвиток морської галузі. Документ ж чітко прописує обов'язки держави та інвестора, встановлює єдині та чіткі правила для їхньої співпраці.

3. Закон врегулював правовідносини, пов'язані з організацією та експлуатацією морських портів України.

4. Положення Закону сприяють повноцінному становленню відповідної законодавчої бази для діяльності морських портів в сучасних умовах [5].

5. У Законі автори дуже чітко визначили процедуру створення та функціонування портів (ст. 10 Закону).

6. Закон на законодавчому рівні визначає статус акваторії і території порту. Правовий зміст цих двох складових морського порту, визначений ст. 74 Кодексу торговельного мореплавства, отримав більш детальне регулювання у ст.ст. 13, 14 Закону.

Законодавче закріплення роботи та організації морських портів в Україні з урахуванням сучасних тенденцій відіграє, на мою думку, чималу роль, оскільки, посилаючись на вищенаведені позитивні аспекти даного закону можна впевнено сказати, що вони переважають над недоліками та надають надію на подальший розвиток морегосподарського комплексу в Україні.

Та все ж таки існування Закону України у даній редакції без виправлення наявних у ньому недоліків, може призвести до негативних наслідків і погіршення існуючого становища підприємств морського транспорту, які наразі розташовані поза межами існуючих морських портів — державних підприємств, монополізації ринків навантажувально-розвантажувальних робіт та суміжних ринків, а також до погіршення інвестиційного клімату в галузі морського транспорту та стану захищеності приватних інвестицій.

### Література

1. Конституція України//Відомості Верховної Ради України. — 1996.— № 30. — Ст. 141.
2. Про морські порти України : Закон України від 17 травня 2012 № 4709-VI. // Відомості Верховної Ради України. — 2012. — № 41. — Ст. 546.
3. Кодекс торговельного мореплавства України від 23 травня 1995 № 176/95// Відомості Верховної Ради України. — 1995. — № 32. — Ст. 267
4. Драпайло Ю. З. Поняття та правовий статус морського терміналу як транспортного комплексу // Актуальні проблеми держави і права. — 2012. — Вип. 65. — С. 397-404.
5. Селіванов М. М. Правові наслідки реорганізації морських портів // Юридична газета. — 2012. — № 49. — С. 25 — 26.

*Баурда М. С.,*

*студентка 3 курсу факультету економіки та менеджменту,  
Міжнародний гуманітарний університет*

## УЧАСТЬ МОРСЬКОГО ФЛОТУ УКРАЇНИ У МІЖНАРОДНОМУ МОРСЬКОМУ СУДНОПЛАВСТВІ

Морська галузь — важливий чинник економічного розвитку приморських країн. Її стабільне функціонування дозволяє країні більш повно реалізувати матеріальні та людські можливості, а також конкурувати на міжнародній арені та сприяти динамічному соціально-економічному розвитку країни.