

рівня вантажообігу. Для концесієдавця — це призведе до збільшення концесійних платежів, а для концесіонера — до швидкого повернення вкладених інвестицій та збільшення прибутків.

**ХАЙМІНОВА Ю. В.**

Національний університет «Одеська юридична академія»,  
доцент кафедри національної економіки,  
кандидат економічних наук, доцент

## **ПРАВОВІ ПЕРЕДУМОВИ РОЗВИТКУ ФІНАНСОВИХ ВІДНОСИН В СФЕРІ ПОРТОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ**

Фінансові відносини підприємств морського бізнесу відображаються в грошових потоках, які характеризують їх різноманітні та різнобічні взаємозв'язки (Гудзь О. Є. Сучасний методологічний вимір траєкторії фінансових відносин в аграрній сфері України / О. Є. Гудзь [Електронний ресурс]. — Режим доступу: [http://agrofin.com.ua/files/gudz\\_16.pdf](http://agrofin.com.ua/files/gudz_16.pdf)). Управління фінансовими відносинами засновано на фінансовому механізмі, який включає фінансові методи, важелі і нормативне, законодавче та інформаційне забезпечення. Фінансовий механізм управління діяльністю підприємств в сфері портової діяльності слід розглядати у сукупності з фінансовим механізмом на рівні держави. На макрорівні фінансовий механізм розглядається, як система встановлених державою форм та методів організації фінансових відносин. Важлива роль в системі управління фінансовим механізмом належить нормативно-правовому забезпеченні (Дідик Л. М. Фінансовий механізм управління діяльністю підприємства / Л. М. Дідик [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://ua/ua/prgokaf/%D0%94%D1%960%B4%D0%B8%D0%BA-2.pdf>).

З прийняттям Закону України «Про морські порти України», за оцінками експертів, здійснені певні кроки в реформуванні портової галузі. Одним з позитивних моментів розвитку конкурентного середовища є лібералізація ціноутворення в сфері надання послуг з перевалки (Реформа набирає темпы / Порты Украины. — 2014. — № 1. — [Електронний ресурс]. — Режим доступу: [www.portsukraine.com](http://www.portsukraine.com)). Законом України «Про морські порти України» визначено, що тарифи на послуги, які надаються у морському порту, крім спеціалізованих, є вільними та визначаються договором між суб'єктом господарювання, який надає відповідні послуги, та їх замовником (Закон України «Про морські порти України» // Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2013. — № 7. — Ст. 65). Наказом Міністерства інфраструктури від

27.05.2013. № 316 «Про портові збори» затверджені порядок справляння та розміри ставок портових зборів і порядок обліку та використання коштів від портових зборів. Відносини в сфері ціноутворення відносяться до зовнішніх договірних фінансових відносин обміну. Ціноутворення розглядається важливим методом фінансового механізму підприємств портової діяльності оскільки впливає на можливості здійснення інвестиційної політики, структуру та величину доходів, якість наданих послуг.

Проте, дія закону не поширюється на морські рибні порти. Морські рибні порти України представлені Іллічівським, Севастопольським, Керченським і Маріупольським портами. Іллічівський і Маріупольський порти є акціонованими. У зв'язку з різким скороченням надходження рибної продукції в Україну морські рибні порти здійснюють перевалку тих самих вантажів, що і торговельні порти та є повноцінними стивідорами. При цьому Маріупольський морський рибний порт з 1996 р. не здійснює перевалку вантажів ([Електронний ресурс]. — Режим доступу: [www.portsukraine.com](http://www.portsukraine.com)).

На даний час склалась ситуація, коли морські торговельні порти надають комплекс відповідних робіт за вільними цінами (тарифами), а морські рибні порти — за тарифами, встановленими свого часу Мінтрансом. З метою законодавчого врегулювання недоліків у тарифному регулюванні діяльності морських рибних портів України та запобігання виникнення ознак порушення законодавства про захист економічної конкуренції на ринках послуг, що надаються у портах України, Міністерство інфраструктури розробило проект наказу, яким передбачається скасування наказів Мінтрансу від 31.10.1995 № 392 та від 27.06.1996 № 214, якими встановлюються регульовані тарифи для морських рибних портів України ([Електронний ресурс]. — Режим доступу: [www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art\\_id=247102949...](http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=247102949...)).

Можна погодитись з думкою спеціалістів стосовно того, що діяльність морського рибного порту, яка збігається з діяльністю морських торговельних портів, доцільно регулювати Законом України «Про морські порти України». Для цього в ст. 2 частині 3 необхідно вилучити слова «морські рибні порти», та внести зміни, які визначають особливості специфічної діяльності у морських рибних портах. Іншим напрямком врегулювання даного питання є внесення змін у Закон України «Про рибне господарство, промислове рибальство та охорону водних біоресурсів» відповідних положень та узгодження їх з Законом України «Про морські порти в Україні».

Таким чином, розвиток фінансових відносин підприємств портової діяльності здійснюється через фінансовий механізм, важливим фінансовим методом якого є ціноутворення. Розвитку фінансових відносин стивідорних компаній сприятиме правове забезпечення рівноцінних конкурентних умов на ринку портових послуг України.