

**INSTITUTIONAL ASPECTS OF IMPLEMENTING
THE LAW OF UKRAINE "ON PORTS"**

**ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ
РЕАЛИЗАЦИИ ЗАКОНА УКРАИНЫ «О ПОРТАХ»**

**Sergiy Nikulin
Нікулін С. Г.**

Морські порти як прикінцеві пункти пропуску та відправки величезної кількості товарів, використовуються сьогодні у нас недостатньо ефективно. Однією з головних причин цього є законодавчо збережений ще за радянських часів за портовим господарством статус виключно державної власності на засоби виробництва. В той же час, фактично, в країні вже функціонує величезна кількість підприємств які займаються портовою перевалкою вантажів, тобто стивідорних компаній, які де-факто і де-юре є приватними. виправити ситуацію, що склалася може спеціальний законодавчий акт – «Закон про порти». Проблема є у тому, яким, перш за все економічним критеріям він повинен відповідати.

On November 3, 2011 was accepted the "Law on Ports" with main purpose to reform our entire transportation industry and its port infrastructure. However, on December 6, the President has imposed on law veto, sending it back for revision. Without delving into the legal language and the essence of legal collisions, will try to refer to the economic sense of proposed changes, to their aims and objectives. It's quite easy to determine, because the purpose of the reform – the most efficient use of transit opportunities by Ukraine, common known, that today, this resource is working less and less effectively. Thus, the negative balance of foreign trade of Ukraine, only in January – October 2011 was 11,4 milliard USD, what means that the income from export covers, income from import only on 83%.

One of the main reasons for this was the lack of efficiency of management, in the present conditions, of national maritime trade ports being built solely on the management of state property. Precisely this rudimentary remaining in the fundamental concepts of modern life, does not allow us to develop and create the benefits of civilization, the possession of which our people deserve. Of course, this also applies to such a specific industry as port industry of Ukraine. In his work "The legal status of the port".

A. Natsevich writes: "The confusion in the definition of the seaport and its legal nature of in the legislation of Ukraine can be explained by relative backwardness of maritime legislation of Ukraine, preserving in it the rudiments of legislation of the USSR" [1].

There is a need of replacement of port management system – this is an essential component of transit potential of our country to a more flexible, adequately

reacting onto changing conditions of maritime transport services market. This was the reason preparation of the new law, which was to provide equal competitive opportunities to owners of all types of ownership. Precisely with the market position of forming by our stevedoring companies competitive offer to cargo owners for selecting their route of their cargo to the place of its further shipment by sea, should be considered the economic essence of the port reform.

Leading scientists in the field of business administration of maritime complex: V. Burkinsky, V. Chekalovets, A. Kotlubay, N. Primachev, M. Postan, E. Sych etc. dedicate their work to this subject. So in his article « Denationalization and privatization of commercial sea ports» Ph.D., prof. V. Chekalovets wrote: «In terms of economic-organizational and territorial principles concepts: «commercial sea port - is transport-production system, that includes enterprises and organizations of different ownership, operating in a particular part of the sea coast and adjacent to it the water surface, that provides and implements complex of administrative and commercial functions, ...» [2].

In the scientific monography a group of authors of under the editorship prof. A. Kotlubay « Competitiveness and sustainable development of maritime economy complex of Ukraine» is noted that: «Today, the term "port reform" is associated with changes in the organizational structure of port business and involving the private sector in the financing and operation of port facilities, terminals and / or services. Therefore port reform leads to change of relations between government and private sector» [3].

In other words, guarantee of achievement of acceptable in the maritime transport services level of competitiveness is presence of the rights of potential investors to build on the basis of the acquired property effective asset, possess the full complex of features and benefits, for the organization of high-speed and high-quality system of port services. And it is not goal in itself.

Eventually, we are talking about the impact of the results of the use of the transport potential of our country on the dynamics of the volume of foreign trade and therefore, on the balance of foreign exchange balance, which is today a pressing economic problem on a national scale, **relevance** of which is extremely high for today. Because understanding of economic essence of processes and prospects expected in the country as a result of launching the mechanisms of implementation of this law, requires a special investigation, and, **relevance** of this is confirmed, first of all, the increasing interest of domestic and foreign capital to invest their funds in port activities.

However, by itself the economic attractiveness of the expected result is a complex conglomerate of a certain number of purposes of general and local character. Such as replenishment of the state budget, savings in transport costs, development of industries and regions, restoration of the national system of long-term loans, etc.. All these goals cannot be covered in one article, but it is not its task. Integrated **aim** of this work is a theoretical summary of the main economic and organizational problems, which undoubtedly occur during use of fundamental concepts of law with a view to their future use as a tool for his applications projects.

To achieve this **goal** in this paper are formulated and solved such fundamental **problems**:

- defines the main features of entrepreneurial activities related to the use of the assets of port facilities and related business space;
- analyzes the state and the use of all those present in the ports of forms of ownership;
- summarizes world experience of government regulation of business in the field of port management;
- considered the prospect of using the results of the study of the problems listed above with respect to the terms and definitions adopted by the Law of Ukraine "On Ports".

To date, at the legislative level, the concept of "trading port" is still with us positioned as "governmental transport company, designed to service ships, passengers and cargo on its territory and water areas, as well as the transportation of passengers and cargo on vessels belong to the port" [4].

However, in Ukraine today operates several dozen transshipment port complexes of non-state ownership, which can justifiably be called high-grade trading ports. The point here not against the law, but in the determining the economic essence of this spontaneously, occurring in our country reform.

In our view, the reasons are hidden in the status of governmental ports themselves, and in the natural striving business in the de-monopolization of the economy, стремлении работать в условиях реальной рыночной конкуренции, что возможно лишь на основе различных форм собственности.

Port, as well as any governmental enterprise under modern conditions is extremely limited in their entrepreneurial maneuver. However, its position is aggravated by the fact that according to Ukrainian legislation, it is reckoned to the natural monopolies. And this despite the fact that almost the same volume transshipped in the governmental ports cargo volume processed in competitors of governmental ports, - ports of private form of ownership. On the situation also affected severe restrictions that apply to government-owned enterprises from the government regarding economic activity. All this led to the formation of, not having time to be filled market niche in the field of port services cargo flows, which was occupied by entrepreneurs who risked organizing the business on their own without help from the government.

According to the canons of classical economics, transport – is as much area of industrial production, as any other [5]. But it has its specific features. By participating in manufacturing products, it is also an most important element of the sphere of circulation, and is actively involved in the creation of value of the product. The main function of the port - transshipment from one type of transport to another in order to ensure their further following at a predetermined route, as a rule, from the place of sale to the place of delivery of the goods, giving it the signs of a new value. Therefore, the cost of such transshipment as part of the entire transport component in the price of goods is very important and deserves a separate investigation.

Almost any item at the present stage – it is an object of market relations. Therefore, participation in the chain of links that create value of goods, structures, whose activity is tightly regulated by the government, making the process of formation such price of goods, from the point of view of a market economy, it is not natural and defective for the seller. This is also partly confirmed a massive shift of the

cargo from transportation by rail to road transport, where prices are more flexible and are formed in a truly competitive environment. Proof of the correctness of this approach is already a long time emerging in some countries, the tendency of creating non-governmental companies that provide for the transportations of cargoes by rail on competitive conditions private services of rolling stock. In other countries, this kind of transport services market is based even completely on non-state ownership of the property railways entirely.

Port business is not first in transport sector that faced the problem of limited opportunities in a competitive environment. The state too late began to worry about this regarding shipping companies, that contributed to the spontaneous creation of private airlines, but more or less painlessly eased into the market autocarriers.

All this was done without taking into consideration a number of more specific features of public transport, most important of which is the one that transport is dangerous production, and, in this part, state regulation of its activity is still necessary.

Among other features of transport, it is essential to note necessity of massive allotment of land for the lining and operation of lines of communication, not only on land but also on the water surface and under it i.e. the lands of the water fund.

Land is drained and to representatives of other spheres of production, but nowhere it bears such a large inter-regional and cross-sectoral disposition. In addition, the area of transport, usually require continuous development in response to the growing requirements of the population in transportation and this development, in most cases, bears socially necessary character. And it says about possibilities of the state in individual cases to confiscate these lands by force in nationwide purposes.

For transport infrastructure and, especially, for the port management, characterized by high capital intensity, high costs during operation and, afterwards, necessity to attract multi-million funds for further development of production. Operations such as dredging, construction of various types hydraulic engineering constructions, purchase and installation of expensive handling equipment, establishment and operation of internal and external paths, forming, as a rule, a large park transport within a production facility require enormous capital expenditures. Of course, these funds cannot be involved at one time quickly at the expense of own sources of financing. But some facilities under our laws from considerations of state security simply cannot be in the non-state ownership and, accordingly, cannot be built through private money. Therefore, one of the characteristics of port facilities is the fact that the port economy is entitled to form independently, to ensure the development of some of its activities sources of funding directly, without transforming them into profit or amortization. This specific means – port fees, the funds are collected from ship-owners and accumulated exclusively for differentiated targeted use of maintenance, reconstruction and modernization of specific objects, whose activity is linked to the implementation of the national task – ensuring the safety of navigation in port areas and approaches to them.

But it also is necessary to build new facilities, where costs are higher in dozens or even hundreds of times. Here without budgetary financing or government crediting system is impossible to act; moreover any country priority is developing its transport infrastructure and considers this activity, as a rule, to its own exclusive

competence. A typical example – the construction of infrastructure facilities in Russia for the Winter Olympic Games in Sochi or objects Euro 2012 here in Ukraine.

Thus achieving the integrated result, i.e., creating the necessary conditions for the development of market relations in the field of maritime transport, and preservation, at the same time, the necessary elements of government regulation of its activity with a convincing guarantee of opportunities for further development in a competitive environment, – the most complicated economic, legal and political task. In the area of port management attempt to solve this problem is done with the help of the Law.

For further understanding of the problem of complex interactions using of state administrative and market regulators of ports is necessary to appeal to the international experience of development of forms of ownership in the world of port facilities.

In all countries, the state remains the main regulator in the field of safety of navigation, including the management, control and supervision of the process and is responsible for compliance of international norms and rules, also undertaken obligations in this part of the world community. Moreover, the state is the main distributor of land within the of ports and on the territories, intended for their development, mainly for sites, necessary for the proper functioning of ocean carriers, cargo owners, stevedores and companies that provide related services. At the same time, all kinds of the above mentioned business is implemented by entrepreneurial structures of various types of property, mostly non-state.

In such a way in most countries, the functions of administrative management and business activities in the ports are divided.

Let us consider experience of the Russian port management. Evolution of port development in Russia during the transition period from exclusive state ownership of the means of production of ports to an approved legislatively various forms of property is likely not to be finalized. Evolution of port development in Russia during the transition period from only state ownership the means of production of ports to the approved legislatively to diversity of ownership forms, probably not completed. But the fundamental principle, – separation of the functions of ports on administrative-governmental, inherent to the port authorities and commercial, typical to the activities of business organizations, is immutable there throughout the period of the reform implementation.

Today Russian port facilities represents a ramified network of unitary enterprises, actually administrating the territory on which the port facilities are. Property, by which the management of the system of safety of navigation, is also disposed by these enterprises. The main hydraulic engineering constructions are also there in their jurisdiction. As mentioned above, the financing of these companies is carried out in a complex – at the expense of port charges and the state budget.

Part of port dues in the Russian Federation is used for special services also has the status of state unitary enterprises, providing oversight of the safety of navigation. (Harbour Master).

All commercial functions related to the operation of ship-owners, cargo owners and stevedoring companies are usually the prerogative of the various business representatives operating under the state and private partnership projects.

This system allows the administration (Rosmorport) to provide the public functions and provide business opportunities for free competition. But it also has its significant disadvantages.

Firstly as in the previous conditions of full supremacy of state ownership in the ports, government officials, regulating shipping, can selectively subjective approach to both ship-owners and cargo-owners, as well as various representatives of port business. And secondly, it is more convenient to do nothing in the port and to minimize their effort while limiting measures of forbidden navigation, referring to various security threats that appear, often as a result of his own inaction.

This situation is usually creates conditions for corruption and can lead not only to loss of individual entrepreneurs, but the entire state in general as the consequences of the loss of traffic for all modes of transport, serving it.

Interesting in this matter is the system that exists in the USA, where the leading role in the regulation of relations between the representatives of the private sector in ports and port state officials play a community consisting of representatives of state and municipal authorities, business and trade unions. Usually it is council of ports. Significantly re solution of this problem helps budget decentralization in which the municipal authorities are interested in the development and prosperity of this specific and, as a rule, the city-forming region for business.

In other countries, particularly the European Union, the organizational form of state participation in the management of ports often differ even within the same country, not to mention the different countries.

For example, in Germany a lot of ports belonging to particular lands, Belgium and Holland – to city municipality, in Israel all ports are governmental, in Denmark and Georgia ports belong to multinational corporations, and not always of local origin, in Turkey there are ports belonging to the railways.

What does in the economic aspect solution of problem ensuring the development of ports in different forms of ownership will give us a new "Law on Ports"? How taking into account the specificity of this type of activity, the implementation of the main provisions of this law will further promote the reform and stabilize the economy of our country?

To answer these questions, it is necessary first of all to find out what is behind the terms and definitions of the new law, as under these new conditions will operate state regulators created with reference to port facilities and, most importantly, how will feel business in new conditions. Let's try to classify the system generated by the law, if possible abstracting from purely legal interpretations and approaches.

Most important entity of government regulation of all processes in the port, which according to the law has ceased to be «government transport company intended to service ships, passengers and cargo on the allotted port land and water areas ...» and turned into a « allocated within the borders of the territory and waters, equipped with ... » and etc., becomes administration of seaports of Ukraine. This authority through its branches – state unitary enterprise provides management of territories and state-owned property, located on them. Sources of financing of these activities is part of port dues imposed on vessels entering the port, rent, concession payments and, in some cases, funds from the state budget (large scale development onshore and water areas).

In other words, in the field of economic relations appears a fundamentally new member of the European type, which has the status of government entrepreneurs, representatives of the owner of territory, but not competing with other business entities, but contrary, building their business on the use of natural resources entrusted to him and the previously created infrastructure facilities of national importance, through the development of business of their wards, i.e. this business is to provide services to business organizations, competing with each other, on its territory as well as with similar structures operating in other ports. At the same time are formed the sources of funding for the implementation of the state function – providing for a national foreign trade and transit trade turnover of all kinds of security in the coastal zone.

Such a structure can be referred to a group of governmental-administration regulation systems with elements of economic regulation, as port fees may be charged with providing of discounts to stimulate the growth of the frequency of visits of commercial vessels in the ports, respectively, to attract traffic and etc.

Thus, in this case, the administration of sea ports provides created on its territory group of entrepreneurial structures, the opportunity to develop self-regulation in conditions of financial and, in fact, supplements and corrects the effects of these structures so that the economy of this kind of area observed a balance of interests – the state, economic entities and the population of the region where the system is functioning. In general, such model can be considered a model built on the Keynesian type.

Other concepts introduced by law in the system of economic relations such as "marine terminal" and "port operator," are fundamentally new types of business entities, which can be considered as objects of only economic regulation, made by the traditional state institutions without the creation by the state for this purpose any special regulatory authorities.

The law also introduces a reference to marine economic complex new terms related to the use of such an important resource as the territory.

In the international classification in the category of economic efficiency of resource use different concepts: economic and potentially economic, in Russian terminology there is a concept of balance and off-balance sheet resources.

But this criterion of efficiency is typical for such resources, like natural resources or land for farming or other features of nature. In our case, we face with a specific resource – the territory of on land and the sea floor under water (under the new law the land of water fund – an element of water area), attractiveness of which is estimated as from a geographical point of view, and taking into account of the infrastructure facilities that already were created on it. Characteristic feature is also the fact that the sea port – is defined boundaries of land and water areas ...». Thus, the Law "On Ports" is, in fact, the law on the territories (?).

But on the one hand the territory – is the subject of payment for land – the most important element of the state tax system, where the funds imposed on users are sent directly to the state budget. However, there are charged and charges for various services provided on this piece of land. And in addition arrangement of the territory is carried out at the expense of more specific obligatory payments, of industry character, ie, port charges. This equally applies to the water area which from just "water area" (Merchant Shipping Code) become a "part of the water body within the established

boundaries and includes" the water surface and located underneath the ground water resources ". According to the existing Land Code today these lands must also be an object of taxation. But what about the above-mentioned port charges, which are imposed for the use of the water area (tonnage dues), i.e. virtually the same ground (see. above definition of water area)?

There will have to touch one of the proposals made by the President in the context of veto imposed on the Law. Impossible not to agree with the President in his critical assessment of this definition water area as "water object". Indeed, from a legal point of view, the use of such a comprehensive and basic concepts the Law, which deals with relationships within the mainly field of private law can be assumed to a lesser extent, it is not correct. But we're talking about words, or rather, the legal concept! And what about the economic essence of it? From an economic point of view, inclusion of the concept of "water area" of this element, as the bottom of the reservoir it is vitally important! Even the existing technical regulations interpret the concept of "water area" as "hydraulic structure".

Thus, returning to the port charges, they can be regarded as a kind of compensation for ship-owners the paid tax for the land on which the present hydraulic engineering construction, its primary user – the seaport administration. These funds, in return, will be directed to the reproduction of such a unique symbiosis of natural resource and technological activities, as is the water area of any port. Thus, the introduction of the new law, the concept of "water area" of such an element as "land of water fund", fills it with a genuine economic sense as itself only "water surface" cannot be a subject of someone else's property or the subject bargaining, and the land may.

The selection of the correct legal terms and definitions of course is important and necessary, but primarily in order, not to detriment other laws, himself developed a normative act aimed at the realization of the purposes described above. And these goals for economy of the state - are essential.

In general, the above interpretation of the meaning and the basic concepts of the failed "Law on Ports", mainly so difficult to fit into the yet nascent economic system of our young country. At the same time, in addition to the comments made in the proposals to veto, Law of does not reflect previously declared by authorities changes in the state economic policy, in particular as regards decentralization of economic and especially, financial institutions, of government regulation, in particular the role of local government in the regulation of port. It does not solve the problems of motivation and governmental structures to maximize the competitive environment for business development, which is also an important role, for example, could play a territorial community. Has not yet law and a clear link with the laws regulating relations in all possible forms of governmental-private partnerships, despite the references to it in the Concession. At the same time, all of this could be reflected in the stemming from the Law subsequent regulations.

Raised by this version of the law problems saying about the necessity of further development of regulatory of incentives for efficient use of our economic potential and, in particular, its transit-transportation component. Such incentive can be a new, already updated the "Law on Ports", the way to which was paved already became just important step in achieving the main goal adopted by the Verkhovna

Rada and rejected by the President version of the Law. The preparation of this legislation should be ensured by appropriate scientific researches, integrating the results of which should be a kind of program development and cooperation various forms of ownership in the maritime sector of our country.

References

1. Ницевич А., Лебедев В. Правовой статус морского порта // Практика морского бизнеса. – Одесса: Феникс. – 2009. – С. 48-52.
2. Чекаловець В.И. Роздержавлення та приватизація морських торговельних портів: основні напрями та принципи // Економіст. – 2006. – № 5. – С. 19-21.
3. Конкурентоспроможність та сталий розвиток море господарського комплексу України // Ільченко С.В., Камчатная Т.Г., Котлубай О.М. та інш. – Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2011. – 427 с.
4. Кодексы Украины. Кодекс торгового мореплавания Украины. – Киев: Украинский информационно-правовой центр, 2002. – 154 с.
5. Корякин С.Ф., Пантин А.А. Экономика морского транспорта: учебник. – Москва: Транспорт, 1979. – 416 с.

Аннотація

3 ноября 2011 г. был принят «Закон о портах», основной целью которого стала реформа всей нашей транспортной отрасли и ее портового хозяйства. Однако, 6 декабря Президент наложил на Закон veto, отправив его на доработку. Не углубляясь в юридические формулировки и суть правовых коллизий, попробуем обратиться к экономическому смыслу предлагаемых изменений, к их целям и задачам. Это достаточно просто определить, ведь цель самой реформы – максимально эффективное использование Украиной ее транзитных возможностей, а, как известно, сегодня этот ресурс у нас работает все менее и менее эффективно. Так, отрицательное сальдо внешней торговли Украины только в январе – октябре 2011 года составило 11,4 млрд \$, а это значит, что поступление от экспорта покрывают, поступления от импорта лишь на 83 %.

Одной из важнейших причин этого стала недостаточная в современных условиях эффективность менеджмента национальных морских торговых портов, строящегося исключительно на управлении государственной собственностью. Именно эта рудиментарность, оставшаяся в системе основополагающих понятий нашей современной жизни, не дает нам развиваться и создавать те блага цивилизации, обладание которыми наш народ заслуживает. Безусловно, это касается и такой специфической отрасли как портовое хозяйство Украины.

Иными словами, залогом достижения приемлемого на рынке морских транспортных услуг уровня конкурентоспособности является наличие прав у потенциального инвестора на создание на базе приобретенной собственности эффективного актива, обладающего полным комплексом возможностей и преимуществ, для организации работы быстродействующей и качественной системы портовых услуг. И это не самоцель.

Однако, сама по себе экономическая привлекательность ожидаемого результата представляет из себя сложный конгломерат определенного количества целей общего и локального характера. Таких как пополнение государственного бюджета, экономия транспортных затрат, развитие отраслей и регионов, восстановление национальной системы долгосрочного кредитования и др. Всех этих целей в одной работе не охватить, но это и не является её задачей. Интегрированной **целью** настоящей работы является теоретическое обобщение основных экономико-организационных проблем, которые безусловно возникнут в процессе применения основополагающих понятий закона с целью их дальнейшего использования в качестве инструментария для его прикладного применения.

Однако в Украине сегодня действует несколько десятков перегрузочных портовых комплексов негосударственной формы собственности, которые вполне обоснованно можно назвать полноценными торговыми портами. И дело здесь не в противоречии Закону, а в определении экономической сути этой стихийно и самопроизвольно происходящей в нашей стране реформы.

На наш взгляд, причины здесь кроются как в статусе самих государственных портов, так и в естественном стремлении бизнеса к демополизации экономики, стремлении работать в условиях реальной рыночной конкуренции, что возможно лишь на основе различных форм собственности.

Порт, как и любое государственное предприятие, в современных условиях крайне ограничен в своем предпринимательском манёвре. Однако, его положение усугубляется ещё и тем, что он согласно украинскому законодательству причислен к природным монополиям. И это, несмотря на то, что практически аналогичный перегружаемому государственными портами объёму грузов объём перерабатывается конкурентами государственных портов, – портами негосударственной формы собственности! На ситуацию повлияли также жесткие ограничения, применяемые к госпредприятиям со стороны государства в части, касающейся хозяйственной деятельности. Всё это привело к образованию не успевавшей заполняться на рынке ниши в сфере портового обслуживания грузопотоков, которая и была занята предпринимателями, рискнувшими организовать этот бизнес самостоятельно без помощи государства.

Для транспортной инфраструктуры и, особенно, для портового хозяйства, характерна высокая капиталоемкость, большие затраты при эксплуатации и, впоследствии, необходимость привлечения многомиллионных средств для дальнейшего развития производства. Такие операции как дноуглубление, строительство различных типов гидротехнических сооружений, приобретение и монтаж дорогостоящей перегрузочной техники, создание и эксплуатация внутренних и внешних путей, формирование, как правило, обширного парка транспорта внутрипроизводственного назначения требуют огромных капитальных затрат. Безусловно, эти средства не могут быть привлечены единовременно быстро за счёт собственных источников финансирования. Некоторые же сооружения по нашему законодательству из соображений государственной безопасности просто не могут находиться в

негосударственной собственности и, соответственно, не могут быть построены за счет частных денег. Поэтому одной из особенностей портового хозяйства является также и то, что портовое хозяйство наделено правом самостоятельно формировать для обеспечения развития некоторых видов своей деятельности источники финансирования напрямую, не трансформируя их в прибыль или в амортизацию. Это специфические средства – портовые сборы, средства, которые взимаются с судовладельцев и накапливаются исключительно для дифференцированного целевого использования на эксплуатацию, реконструкцию и модернизацию конкретных объектов, чья деятельность связана с выполнением общегосударственной задачи – обеспечением безопасности мореплавания в акваториях портов и на подходах к ним.

Таким образом, в данном случае, администрация морских портов предоставляет создаваемой на её территории группе предпринимательских структур, возможность развиваться в условиях финансового саморегулирования и, по сути, дополняет и корректирует действия этих структур так, чтобы в экономике этого своеобразного ареала соблюдался свой баланс интересов – государства, субъектов хозяйствования и населения того региона, где данная система функционирует. В целом, такую модель можно считать моделью, построенной по кейнсианскому типу.

Другие понятия, вводимые законом в систему экономических отношений такие как «морской терминал» и «портовый оператор», являются принципиально новыми типами субъектов хозяйствования, которые можно рассматривать как объекты исключительно экономического регулирования, осуществляемого посредством традиционных государственных институтов без создания государством для этого каких-либо специальных регуляторных органов.

Закон также вводит применительно к морехозяйственному комплексу новые понятия, связанные с использованием такого важного ресурса, как территория.

В международной классификации в категории экономической эффективности ресурсов используются различные понятия: экономические и потенциально экономические, в российской терминологии присутствует понятие балансовых и забалансовых ресурсов.

Но этот критерий эффективности характерен для таких ресурсов, как, например, природные ископаемые или земля для осуществления земледелия или других функций природопользования. В нашем случае мы сталкиваемся со специфическим ресурсом – территорией на земле и с морским дном под водой (по новому закону земля водного фонда – элемент акватории), привлекательность которого оценивается как с географической точки зрения, так и с учётом тех объектов инфраструктуры, которые на ней уже были созданы. Характерным также является и то, что морской порт – это определённая границами территория и акватория...». Таким образом, Закон «О портах» является, фактически, законом о территориях(?).

Но с одной стороны территория – это предмет платы за землю – важнейшего элемента государственной налоговой системы, где средства, взимаемые с пользователей, направляются напрямую в государственный

бюджет. Однако здесь же взимаются и платежи за различные услуги, предоставляемые на данном участке земли. А, кроме того, обустройство данной территории осуществляется ещё и за счет специфических обязательных платежей, но уже отраслевого характера, т.е. портовых сборов. В равной степени это относится и к акватории, которая из просто «водного пространства» (Кодекс торгового мореплавания) превратилась в «часть водного объекта в установленных границах и включает в себя «водную поверхность и расположенные под ней земли водного фонда». Согласно действующему сегодня Земельному кодексу эти земли также должны служить объектом налогообложения. А как же тогда упомянутые выше портовые сборы, которые взимаются за пользование акваторией (корабельный сбор), т.е. фактически той же землёй (см. выше определение акватории)?

Здесь придётся всё же коснуться одного из предложений, сделанных Президентом в контексте наложенного на Закон veto. Нельзя не согласиться с Президентом в его критической оценке такого определения акватории, как «водный объект». Действительно, с юридической точки зрения использование такого всеобъемлющего и базового понятия в Законе, который касается отношений в пределах, в основном, сферы частного права, можно считать, по меньшей степени, не совсем корректным. Но ведь мы сейчас говорим о словах, точнее, о юридических понятиях! А как же быть с экономической сутью? С экономической точки зрения включение в понятие «акватория» такого элемента, как дно водоёма, жизненно необходимо! Даже существующие технические нормативные документы трактуют понятие «акватории» как «гидротехническое сооружение».

Таким образом, возвращаясь к портовым сборам, их можно рассматривать как своего рода компенсацию судовладельцами уплаченного налога за землю, на которой находится данное гидротехническое сооружение, её основному пользователю – администрации морского порта. Эти средства, в свою очередь, будут направлены на воспроизводство такого уникального симбиоза природного ресурса и техногенной деятельности, каким является акватория любого порта. Т.о., введение новым законом в понятие «акватория» такого элемента, как «земли водного фонда», наполняет его подлинным экономическим смыслом, поскольку сама по себе только «водная поверхность» не может быть ни объектом чьей-либо собственности, ни предметом торга, а земля может.

Подбор же правильных юридических терминов и определений конечно важен и необходим, но прежде всего для того, чтобы не в ущерб другим законам работал сам разрабатываемый нормативный акт, направленный на реализацию целей, указанных выше. А цели эти для экономики государства – крайне важны.

В целом же, изложенная выше трактовка и смысл основных понятий несостоявшегося «Закона о портах», в основном, укладывается в так сложно пока ещё формирующуюся экономическую систему нашего молодого государства. В то же время, помимо замечаний, изложенных в предложениях к veto, Закон не отражает пока ранее продекларированных властью изменений в экономической политике государства, в частности, это касается

децентрализации экономических и, особенно, финансовых институтов государственного регулирования, в частности, роли органов местного управления в регулировании работы портов. Не решает он и проблемы мотивации государственных структур к максимальному обеспечению конкурентных условий для развития бизнеса, где также существенную роль, например, могла бы сыграть территориальная громада. Не имеет пока закон и чёткой увязки с законодательством, регулирующим отношения в области всех возможных форм государственно-частного партнёрства, несмотря на упоминание в нём о концессиях. В то же время, всё это могло бы быть отражено в вытекающих из закона последующих подзаконных актов.

Поднятые данные версии закона проблемы говорят о необходимости дальнейшего развития регуляторных стимулов для эффективного использования нашего экономического потенциала и, в частности, его транзитно-транспортной составляющей. Таким стимулом сможет стать новый, уже обновлённый «Закон о портах», дорогу к которому проложил ставший уже просто важным этапом в достижении основной цели принятый Верховной Радой и отклонённый Президентом вариант Закона. Подготовка данного законодательного акта должна быть обеспечена соответствующими научными исследованиями, интегрирующим результатом которых должна стать своего рода программа развития и взаимодействия различных форм собственности в морском хозяйстве нашей страны.