

ЗАКОН О ПОРТАХ: ЭКОНОМИЧЕСКИЙ АСПЕКТ В ТЕРМИНАХ И ОПРЕДЕЛЕНИЯХ

Никулин С.Г.

Економічні реформи в Україні повинні бути спрямованими, перш за все, на підвищення ефективності виробництва, зріст його обсягів та максимальне використання ресурсів, якими володіє держава. Серед них, одним з важливіших є транзитно-транспортний потенціал нашої держави. 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 критерієм він повинен відповідати.

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. В своей работе «Правовой статус порта»

А.Нацевич пишет: «Путаницу в определении понятия морского порта и его правовой природы в законодательстве Украины можно объяснить относительной отсталостью морского законодательства Украины, сохранением в нём рудиментов законодательства СССР».[1].

Назрела необходимость замены системы управления портовым хозяйством - этой важнейшей составляющей транзитного потенциала нашего государства на более гибкий, адекватно реагирующий на условия меняющегося рынка морских транспортных услуг порядок. Это стало причиной подготовки нового закона, который должен был предоставить равные конкурентные возможности владельцам всех форм собственности. Именно с рыночных позиций формирования нашими стивидорными компаниями конкурентоспособного предложения грузовладельцам для выбора ими пути следования своего груза к месту его дальнейшей отправки морем, должна рассматриваться экономическая суть портовой реформы.

Ведущие учёные в области экономики управления морехозяйственным комплексом: В.Буркинский, В.Чекаловец, А.Котлубай, Н.Примачёв, М.Постан, Е.Сыч и др. посвящали этой теме свои работы. Так, в своей статье «Роздержавлення та приватизація морських торговельних портів» д.э.н., проф.В.Чекаловец пишет: «З точки зору економіко-організаційного і територіального принципів поняття: «морський торговельний порт – це транспортно–виробнича система, яка включає у себе підприємства і організації різних форм власності, функціонує на певній частині морського узбережжя і прилягаючої до нього водної поверхні, що забезпечує і реалізує комплекс адміністративних і комерційних функцій, ...»[2].

В научной монографии группы авторов под редакцией д.э.н., проф. А.Котлубая «Конкурентоспроможність та сталий розвиток море господарського комплексу України» отмечается: «На сьогоднішній день термін «портова реформа» асоціюється із зміни в організаційній структурі портового бізнесу і за участю приватного сектору в експлуатації і фінансуванні портових засобів, терміналів і/або послуг. Тому портова реформа приводить до зміни взаємин між державним і приватним сектором»[3].

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.

В конечном итоге, речь идёт о влиянии результатов использования транспортного потенциала нашего государства на динамику объёмов внешней торговли и, соответственно, на сальдо валютного баланса, что является сегодня насущной экономической проблемой общегосударственного масштаба, актуальность которой на сегодня крайне высока. Потому что понимание экономической сути процессов и перспектив, ожидаемых в стране в результате запуска механизмов реализации данного закона, требует специального исследования, и, т.о. актуальность эта подтверждается, в первую очередь, растущей заинтересованностью отечественного и иностранного капитала в инвестировании своих средств в портовую деятельность.

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.

Для достижения этой цели в настоящей работе сформулированы и решаются такие основные задачи:

- определяются основные особенности предпринимательской деятельности, связанной с использованием активов портового хозяйства и связанного с ним бизнес пространства;

- анализируется состояние и использование всех присутствующих в портах форм собственности;

- обобщается мировой опыт государственного регулирования предпринимательства в сфере портового хозяйства;

- рассматривается перспектива использования результатов изучения перечисленных выше задач применительно к терминам и определениям принятого закона Украины «О портах».

До настоящего времени, на законодательном уровне, понятие «торговый порт» до сих пор у нас позиционировалось как «государственное транспортное предприятие, предназначенное для обслуживания судов, пассажиров и грузов на отведенных ему территории

и акватории, а также перевозки пассажиров и грузов на принадлежащих порту судах» [4].

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 демонополизации 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 объем 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.

Согласно канонам классической экономической науки, транспорт – это такая же область промышленного производства, как и любая другая [5]. Но он имеет и свои специфические особенности. Участвуя в производстве продукции, он одновременно является важнейшим элементом сферы обращения и активно участвует в создании стоимости этой продукции. Основная функция порта – перевалка грузов с одного вида транспорта на другой с целью обеспечения их дальнейшего следования по заранее оговоренному маршруту, как правило, от места реализации к месту доставки товара, придавая ему признаки новой стоимости. Поэтому стоимость такой перегрузки как элемента всей транспортной составляющей в цене товара крайне важна и заслуживает отдельного исследования.

Практически любой товар на современном этапе – это объект рыночных отношений. Поэтому участие в цепочке звеньев, создающих стоимость товара, структур, деятельность которых жестко регулируется

государством, делает процесс формирования такой цены товара, с точки зрения рыночной экономики, не совсем естественным и ущербным для продавца. Это также частично подтверждается массовым переходом части грузов с перевозок железнодорожным на перевозки автомобильным транспортом, где цены гибче и формируются в подлинно конкурентной среде. Доказательством правильности такого подхода является уже давно наметившаяся в некоторых странах тенденция создания негосударственных компаний, предоставляющих для перевозок грузов по железной дороге на конкурентных условиях услуги частного подвижного состава. В иных государствах этот своеобразный рынок транспортных услуг базируется даже на полностью негосударственной собственности на имущество железных дорог целиком.

Портовый бизнес не первый в транспортной отрасли стал перед проблемой ограниченных возможностей в конкурентной среде. Государство поздно спохватилось по этому поводу относительно судоходных компаний, способствовало стихийному созданию частных авиакомпаний, но более или менее безболезненно отпустило в рыночные отношения автоперевозчиков.

Всё это было сделано без учёта ещё целого ряда специфических особенностей транспорта общего пользования, важнейшей из которых является та, что транспорт является опасным производством, и, в этой части, государственное регулирование его деятельности всё же необходимо.

Среди других особенностей транспорта следует отметить необходимость массового отвода земель для прокладки и эксплуатации путей сообщения, причем не только по суше, но и по водной поверхности, а также под ней, т.е. по землям водного фонда.

Земли отводятся и представителям других сфер производства, но нигде это не носит такого масштабного межрегионального и межотраслевого характера. Кроме того, территории транспорта, как правило, требуют непрерывного развития в связи с растущими потребностями населения в перевозках и это развитие, в большинстве случаев, носит общественно необходимый характер. А это говорит о возможностях государства в отдельных случаях изымать эти земли в общегосударственных целях принудительно.

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 одновременно 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.

Но необходимо ещё и строить новые объекты, где затраты выше в десятки, а то и в сотни раз. Здесь без бюджетного финансирования или государственной системы кредитования не обойтись, причём любое государство приоритетно развивает свою транспортную инфраструктуру и относит эту деятельность, как правило, к своей собственной исключительной компетенции. Характерный пример – строительство в РФ объектов инфраструктуры для Зимних Олимпийских игр в Сочи или объектов Евро 2012 у нас, в Украине.

Т.о., достижение интегрированного результата, т.е. создания необходимых условий для развития рыночных отношений в сфере морского транспорта, и сохранение, при этом, элементов необходимого государственного регулирования его деятельности с убедительной гарантией обеспечения возможности для его дальнейшего развития в конкурентной среде, – сложнейшая экономическая, юридическая и политическая задача. В сфере портового хозяйства попытка решения этой задачи сделана с помощью Закона.

Для дальнейшего осмысления проблемы комплексного взаимодействия при использовании государственно-административных и рыночных регуляторов портов, необходимо обратиться к международному опыту развития форм собственности в мировом портовом хозяйстве.

Во всех странах государство остаётся главным регулятором в области безопасности судоходства, включая управление, контроль и надзор за этим процессом, отвечая за соблюдение международных норм и

правил, а также принятых на себя обязательств в этой части перед мировым сообществом. Кроме того, государство является основным распределителем земель в пределах портов и на территориях, предназначенных для их развития, преимущественно для отвода площадок, необходимых для нормального функционирования морских перевозчиков, грузовладельцев, стивидоров и компаний, оказывающих сопутствующие им услуги. При этом, все виды перечисленного выше бизнеса осуществляются предпринимательскими структурами различных видов собственности, в основном, негосударственных.

Т.о., в большинстве стран мира, функции административного регулирования и коммерческой деятельности в портах разделены.

Рассмотрим российский опыт управления портовым хозяйством. Эволюция развития портового хозяйства в России в период перехода от исключительно государственной собственности на средства производства портов к законодательно утверждённому многообразию форм собственности, скорее всего, не завершена. Но основополагающий принцип, – разделение функций портов на административно-государственные, присущие портовым властям и коммерческие, характерные для деятельности бизнес структур, незыблем там на протяжении всего периода реализации реформы.

Сегодня портовое хозяйство России представляет из себя разветвлённую сеть унитарных предприятий, фактически управляющих территориями, на которых расположено портовое хозяйство. Имуществом, посредством которого осуществляется управление системой безопасности судоходства, также распоряжаются эти предприятия. Основные гидротехнические сооружения находятся там же, в их ведении. Как уже указывалось выше, финансирование этих предприятий осуществляется комплексно – за счет средств портовых сборов и средств государственного бюджета.

Часть портовых сборов в РФ используется и для финансирования специальных служб, тоже имеющих статус государственных унитарных предприятий, обеспечивающих надзор за безопасностью судоходства. (Служба Капитана порта).

Все коммерческие функции, связанные с работой судовладельцев, грузовладельцев и стивидорных компаний являются, как правило, прерогативой различных представителей бизнеса, действующих на принципах государственно-частного партнёрства.

Такая система позволяет администрации (Росморпорт) обеспечивать выполнение государственной функции и предоставлять возможности бизнесу для свободной конкуренции. Но она имеет и свои существенные недостатки.

Во-первых, как и в предыдущих условиях полного верховенства государственной собственности в портах, государственный чиновник, регулируя судоходство, может избирательно субъективно подходить как к судовладельцам и грузовладельцам, так и к различным представителям портового бизнеса. А во-вторых, ему удобнее вообще ничего не делать в порту и минимизировать свои трудозатраты, ограничивая при этом запретными мерами судоходство, ссылаясь на различные угрозы безопасности, появляющиеся, зачастую, в результате его же бездействия.

Такая ситуация, как правило, создаёт условия для коррупционных действий и может привести не только к убыткам отдельных предпринимателей, но и всего государства в целом в виде, например, последствий от потери грузопотока для всех видов транспорта, его обслуживающего.

Интересной в этом плане является система, существующая в США, где ведущую роль при регулировании взаимоотношений представителей частного бизнеса в портах и государственных чиновников играют портовые сообщества, состоящие из представителей государственной, муниципальной власти, бизнеса и профсоюзов. Как правило, это советы портов. Существенно решению этой проблемы помогает децентрализация бюджетов, при которой муниципальная власть заинтересована в развитии и процветании этого специфического и, как правило, градообразующего для региона бизнеса.

В других странах, в частности, странах Евросоюза, организационные формы участия государства в управлении портами зачастую отличаются даже в пределах одной страны, не говоря уже о разных государствах.

Например, в Германии много портов, принадлежащих конкретным землям, в Бельгии и Голландии – муниципалитетам городов, в Израиле порты все государственные, в Дании и Грузии порты принадлежат транснациональным корпорациям, причем, не всегда местного происхождения, в Турции есть порты, принадлежащие железным дорогам.

Что же в экономическом аспекте решения проблемы обеспечения развития в портах разных форм собственности даст нам новый «Закон о портах»? Как с учётом специфики этого вида деятельности, реализация основных положений данного закона будет способствовать дальнейшему продвижению реформ и стабилизации экономики нашего государства?

Для того, чтобы ответить на эти вопросы, необходимо, прежде всего, выяснить, что стоит за терминами и определениями нового закона, как в этих новых условиях будут работать государственные регуляторы, создаваемые применительно к портовому хозяйству и, главное, как будет чувствовать себя бизнес в новых условиях. Попробуем классифицировать системы, порожденные законом, по возможности абстрагируясь от чисто юридических трактовок и подходов.

Ключевым субъектом государственного регулирования всех процессов, происходящих в порту, который согласно новому закону перестал быть «государственным транспортным предприятием, предназначенным для обслуживания судов, пассажиров и грузов на отведенных порту территории и акватории...» и превратился в «выделенную в границах территорию и акваторию, оборудованную...» и т.д., становится администрация морских портов Украины. Этот орган через свои филиалы – государственные унитарные предприятия обеспечивает управление территориями и государственным имуществом, на них расположенным. Источниками финансирования этой деятельности являются частично портовые сборы, взимаемые с заходящих в порт судов, арендная плата, концессионные платежи и, в отдельных случаях, средства из государственного бюджета (масштабное развитие территории и акватории).

Другими словами, в поле экономических отношений появляется принципиально новый участник европейского типа, который по статусу своему является государственным предпринимателем, представителям хозяина территории, но не конкурирующим с другими субъектами бизнеса, а, наоборот, строящим свой бизнес на использовании вверенных ему природных ресурсов и ранее созданных объектов инфраструктуры государственного значения, путем развития бизнеса своих подопечных, т.е. бизнес этот заключается в оказании услуг предпринимательским структурам, конкурирующим между собой, на его территории а также с аналогичными структурами, функционирующими в других портах. При этом формируются источники финансирования для осуществления государственной же функции – обеспечения для национальной внешней торговли и транзитного товарооборота всех видов безопасности в прибрежной зоне.

Такую структуру можно отнести к группе систем государственно-административного регулирования с элементами регулирования экономического, поскольку портовые сборы могут взиматься с предоставлением скидок, стимулирующих рост частоты заходов коммерческих судов в порты, соответственно, привлечение грузопотоков и т.д.

Т.о., 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.

Литература:

1. Ницевич А., Лебедев В. Правовой статус морского порта//Практика морского бизнеса.-Одесса:Феникс.- 2009.-С.48-52.
2. Чекаловець В.І. 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 інші. – Одеса:ІПРЕЕД НАН України, 2011.- 427с.
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.

Abstract

Nikylin S.G.

Law on ports: Economic dimension in terms and definitions.

Economical reforms in Ukraine must first of all be aimed at the increase of production effectiveness, growth of its volume and maximum use of resources available in our country. Among them one of the most important is a transit transportation potential of our state. Seaports as terminal points of pass and shipment of a great amount of goods are being used undereffectively today. One of the main reasons for that is a status of exclusively state ownership of production means legislatively secured for a harbour services as far back as from Soviet times. At the same time in fact there is already a big number of enterprises in the country which are occupied with port cargo handling – stevedoring companies that are de facto and de jure private. To improve the current situation will be able a special act of legislation «Ports Law». The problem is to which, mainly economical, criteria it should meet.