

**ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МОРСКИХ
ПОРТОВ: НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ**

LEGAL REGULATION OF SEA PORTS: SOME ASPECTS

Грушевская Е. В.

Ekaterina Grushevskaya

У статті був проведений аналіз державного правового регулювання українських портів, описано існуюче регулювання портів чорноморсько-азовського регіону і важливих європейських портів, виділені пріоритетні напрямки правового регулювання для підвищення конкурентоспроможності українських портів.

Постановка проблеми.

В практике большинства развитых стран мира наблюдается государственное участие в процессе развития морских портов, так как морские порты представляют ворота страны для внешнеэкономических связей.

За последние десятилетия в мировой морской индустрии произошли большие изменения. Повысился объём контейнеризации перевозимых грузов, снизились операционные издержки на обработку грузов и потребовалось привлечение крупных инвестиций в строительство объектов инфраструктуры. Возросла конкуренция между крупными портами, обслуживающими международные линии где капитал стал играть более значительную роль, чем осязаемый труд. Порты превратились в крупные центры, имеющие современные перерабатывающие мощности и т.д.

Украина достойна занять место в мировой морской отрасли. Может претендовать по ряду вопросов на региональное лидерство среди стран Черноморья, прежде всего, в сфере развития своего портового хозяйства. Для достижения этого необходимо эффективное управление отраслью требующее грамотного правового регулирования морской отраслью в целом.

Обзор последних исследований и публикаций.

Вопросам правового регулирования, управления и структурных реформ морских портов посвящены работы отечественных ученых Степанова О.Н., Крыжановского С.В. [7], Чекаловца В.И.[17], Примачева Н.Т.[16], Колодина А.Л., Винникова В.В., Котлубая А.М., Кибик О.Н. и др.

Изучив зарубежную научную литературу, по портовому регулированию можно отметить, что большое количество трудов посвящены тому как и кем регулируется деятельность в порту: рыночными механизмами (частными компаниями) или каким-либо государственным учреждением.[22, 23, 24, 25].

Модели этих исследований помогли структурировать существующие подходы по управлению в портах, но не описывают полностью поле проблем, с которым сталкиваются порты в практической деятельности. Хотя портовые власти играют определяющую роль в описанных моделях управления, их роль определена

в большей степени ограниченным анализом портового управления. Далее анализ сфокусирован на специфических услугах (осуществления операций на грузовых терминалах), в то время как вопрос об интеграции и координации разных функций порта не достаточно изучен.

Теории по стратегическому изучению М.Р. Брукса и К. Кулинина[25] определили соответствующие рамки, которые оптимизируют действия между портовой операционной средой, стратегией порта и портовой структурой, которые совместно ведут к оптимальной производительности порта. Этот концептуальный подход, основанный на теории конфигурации, включает отличающиеся среды различных портов с точки зрения подхода к управлению (структурные и стратегические отношения). Так же в трудах рассмотрена стратегия портовой власти в основном как производная от портовой среды.

В своем труде Госс Р. О. «Стратегии для портовых Властей» («Strategies for Port Authorities») предлагает 4 стратегии для портовых властей. Типология построена исходя из того, как портовые власти должны действовать по отношению к участию частного сектора в выполнении портовой функции по обработке груза:

1. минимальное портовое управление, что предоставляет частному сектору контроль всех операций по обработке груза;
2. введение некоторого и обязательного контроля над частным сектором;
3. активно внедрять конкуренцию по средствам хорошо-обдуманной концессиональной политики;
4. оставлять оперативную (хозяйственную) деятельность в государственном ведении.

Эти четыре стратегии основа для определения стратегической цели портовых властей в Украине.

Интерес представляет опыт России, стран черноморско-азовского бассейна и других морских государств который показал, что для эффективного развития портов, повышения их конкурентоспособности необходимо использовать современные методы стимулирования развития рыночных отношений, внедрения всех форм хозяйственной деятельности в сфере портовых услуг на территории портов, которые находятся в основном в законодательной области. Недоработки в этой области уже привели к потере рыночных позиций Украины на мировом рынке морских перевозок, сокращению грузопотоков, снижению уровня конкурентоспособности украинских портов, что приводит к отсутствию финансовых поступлений в бюджеты всех уровней [7].

Задачи исследования.

В ходе исследования предполагается проанализировать опыт разгосударствления морских портов черноморско-азовского региона и континентальной Европы.

Целью исследования является выявление проблем, положительных и отрицательных сторон разгосударствления морских портов Украины.

Основной материал исследования.

В черноморско-азовском бассейне активно работают более 30 портов. Это порты таких стран как Болгария, Грузия, Румыния, Россия, Турция и Украины. К крупнейшим украинским портам Черного Моря относят - Одесса, Ильичевск,

Южный; Азовского моря – Мариуполь, Бердянск. Черноморско-азовский бассейн России на сегодняшний день включает восемь морских торговых портов (Новороссийск, Сочи и др.), два из которых были созданы заново и в настоящее время продолжают пребывать в стадии строительства (Тамань, Ростовский универсальный порт). Румынские порты – Констанца, Мидия и Мангалия. Констанца является главным центром контейнерных перевозок в Черном море и всех прямых сообщений между Азией и Черным морем. Порты Турции Эрдемир, Самсун, Деридже и др. – крупные порты национального и регионального значения образующими через Черное море связь со всем миром.

Анализируя результаты грузооборота ведущей 20-ки европейских портов (табл. 1) можно констатировать отсутствие в этом списке украинских портов, что еще раз подчеркивает упущенные позиции отечественных портов. Следует отметить, что порты черноморско-азовского бассейна ближайшие конкуренты Констанца (Румыния) и порт Новороссийск (Россия) занимают в этом списке 17 и 3 место соответственно.

Таблица 1

Top-20 European ports 2009-2006 (млн т)

№	Port	Country	2009	2008	2007	2006
1	Rotterdam	Netherlands	387.0	421.1	409.1	381.8
2	Antwerp	Belgium	157.6	189.4	182.9	167.4
3	Novorossiysk *	Russia	112.8	122.6	113.5	113.0
4	Hamburg	Germany	110.4	140.4	140.4	134.9
5	Amsterdam	Netherlands	86.7	94.7	87.6	84.4
6	Marseilles	France	83.1	96.0	96.3	100.0
7	Primorsk	Russia	79.1	75.6	74.2	65.9
8	Le Havre	France	73.7	80.5	78.9	73.9
9	Algeciras	Spain	69.9	74.8	71.8	63.5
10	Bremen	Germany	63.0	74.6	69.2	65.1
11	Valencia	Spain	57.2	59.8	53.6	47.5
12	St. Petersburg	Russia	50.4	59.9	59.5	54.2
13	Genoa	Italy	47.5	54.2	58.6	55.0
14	London	United Kingdom	45.4	53.0	52.7	51.9
15	Dunkirk	France	45.0	57.7	57.1	56.6
16	Zeebrugge	Belgium	44.9	42.0	42.0	39.5
17	Constantza	Romania	42.0	61.8	57.1	46.5
18	Barcelona	Spain	41.8	50.5	50.0	46.4
19	Wilhelmshaven	Germany	33.6	40.2	42.7	43.1
20	Zeeland Seaports	Netherlands	29.0	33.3	33.0	30.2

Правовой базой для функционирования украинского порта является Кодекс Торгового мореплавания Украины, принятый 23 мая 1994 г. Проект Закона Украины «О морских портах». Последняя редакция данного закона — уже третья с момента начала работы над документом. Его создание началось в 2006 г., позже документ изменялся дважды: вторая редакция появилась в ноябре 2007 г., а третья

—6 апреля 2010 года. Однако, это не окончательная версия этого закона. Другой документ правовой базы функционирования портов является распоряжение Кабинета Министров Украины которое утвердило стратегию развития морских портов Украины до 2015 года.

Модели, которые сложились в мировой практике управления морскими портами следующие: Operating port («порт - оператор»), Tool port («порт-инструмент»), Land Lord port («порт - земельный собственник») [22, 23,25].

Портом представителем модели «порт - оператор» - является порт Сингапур, который на сегодняшний является мировым лидером. Украинские порты так же осуществляют свою деятельность по данной модели.

Порты функционирующие по модели «Порт - инструмент» являются децентрализованными портами к ним относятся: порты юга Европы (Франция, Италия, Греция), а также некоторые датские порты. Кроме того, такая система действует в Канаде и в некоторых странах Африки и Латинской Америки. В некоторых случаях создаются единые портовые власти, которые в централизованном порядке руководят и обеспечивают работу всех портов.

Кроме того, частным компаниям поручается работа по бункеровке судов, снабжению судов, выполнению буксирных и швартовочных операций, лоцманские услуги и т.д. Частные компании, которые эксплуатируют терминалы, приобретают перегрузочное оборудование, различного типа погрузчики и технологический автотранспорт.

Остановимся на характерном представителе данного типа – порты Франции. Законы о децентрализации 2004 года и 2008 значительно изменили организацию французских морских портов. Крупнейшие торговые порты которые способствуют внешне-торговым связям, находящиеся под контролем государства: в октябре 2008 года их статус был заменен на «Автономный Порт», что превратил их в самостоятельные хозяйствующие субъекты. Главные Морские Порты (ГМП) являются общественными государственными учреждениями, они осуществляют самостоятельно функции управления портом: регулирование и выполнение полицейской функции судоходства в акваториях портов и в водах прилегающих к ним, через капитанию порта; обустройство и поддержание портовой инфраструктуры (каналов, плотин, шлюзов, доков, автомобильных и железнодорожных путей что обеспечивают транспортный доступ в порт и т.д.); управления и валоризация территории порта; общее содействие развитию порта; развитие предоставляемых портовых услуг и услуг на прилегающих к порту железнодорожных и речных путях.

Статус ГМП не присвоен таким портам как, Гваделупа в Мартинике, Гайана и Реюньон, их управление осуществляется Государственной Торгово-промышленной Палатой. Все остальные порты: мелкие порты, рыбные порты, смешанные объединения торговых портов, находятся так же в ведении Государственной Торгово-промышленной Палаты.

Главные Морские Порты и автономный порт Гваделупа наделены финансовой автономией. ГМП являются государственными учреждениями с органом исполнительной власти - наблюдательным советом который избирается

самостоятельно портами. Автономные порты управляются советом директоров и генеральным директором назначенные государством.

Наблюдательные советы ГМП состоят из 17 членов, представляющие государство, местных и региональных властей, представителей бизнеса и представителей государственных учреждений. Так же ГМП обладают советом по развитию консультативного характера, с участием представителей порта, социальных групп и ассоциаций а так же объединений связанных с портовой деятельностью. [23]

Порты с моделью управления «порт - земельный собственник» - наиболее прогрессивный и все чаще встречающийся тип порта с точки зрения портовых властей. Такая модель порта действует в портах черноморско-азовского бассейна - Грузии (Поти, Батуми), Румынии (Констанца), Турции (Самсун); во всех портах северной Европы- Голландия (Роттердам, Амстердам), Великобритании (Лондон); и в США (принадлежат в основном штатам или также муниципалитетам).

Рассмотрим порт Констанца (Румыния) главного конкурента для Украинских портов. Констанца и два порта-спутника Мидия и Мангалия осуществляют деятельность под руководством одной компании. Функции управления портами возложены на два органа: Национальная компания «Администрация морских портов»- выполняет функцию земельного собственника, и Румынская Морская Администрация которая подчиняется Министерству транспорта. Форма собственности порта – государственная. Причалы порта и прилегающая территория сдаются операторам на условиях долгосрочной концессии, преимущественно оператору Джебель Али.

В капитале национальной компании " Администрации морских портов Констанца " нет государственного капитала. Передача права оперирования портом предусмотрено в Государственном постановлении Румынии №464/2003 и сообщает что государственная собственность передается в концессию национальной компании " Администрации морских портов Констанца " министерством транспорта и инфраструктуры, в соответствии с законом, на период 49 лет.[20]

Следует отметить опыт приватизации морских портов Турции. На территории государства действуют 174 порта и терминала, большая часть принадлежащие частным компаниям.

Семь наиболее крупных портов до 2005 года подчинялись государственным турецким железным дорогам (TCDD). В 2005 году начался процесс приватизации шести из 7 наиболее крупных портов. Это порты Самсун, Бандырма, Измир, Мерсин, Искендерун и Дериндже (порт Хайдарпаша в Стамбуле не приватизирован, поскольку его планировали перепрофилировать в пассажирский).

Процессом передачи портов в частные руки занимается государственная Администрация по приватизации (Privatization Administration) при премьер-министре страны. Схема приватизации, включающая передачу портов частным компаниям на длительный срок — от 36 до 49 лет. Для получения права на управление портами необходимо участвовать в тендерном конкурсе и выиграть его, к участию в которых допускались турецкие и иностранные компании.[22]

Для сравнения процесса приватизации портов приведем пример крупного российского порта в черноморско-азовском бассейне Новороссийска. В 2006 году в Новороссийском морском порту был создан единственный в стране стивидорный портовый холдинг, куда вошли практически все предприятия Новороссийска, занимающиеся погрузочно-разгрузочными работами и обеспечивающие сервисные услуги для грузо- и судовладельцев. Проект комплексного развития новороссийского транспортного узла включает модернизацию портовой инфраструктуры, в том числе создание терминалов по перевалке мазута, зерна, сухих минеральных удобрений, леса, глинозема, а также возведение двух контейнерных терминалов мощностью по 350 тыс. TEU в год.

Кроме возрастающей мощности Новороссийского порта важно отметить реализацию еще двух крупных проектов на юге России: строительство сухогрузного района порта Тамань и создание мультимодального универсального транспортно-логистического узла «Ростовский универсальный порт». Одновременно будет осуществляться постройка дополнительных автодорог, путепроводов и железнодорожных путей. Планируется что к 2015 году в порту Тамань объем перевалки достигнет 40 млн тонн грузов в год (увеличение объемов за счет создания угольных и контейнерных терминалов, гидротехнических сооружений, автомобильных и железнодорожных паромных комплексов, транспортно-логистических мощностей).

Все выше перечисленные действия осуществляются в рамках федеральной целевой программы (ФЦП) «Развитие транспортной системы России на 2010-2015 годы» общий объем финансирования составляет 13,9 трлн. рублей, а по подпрограмме «Морской транспорт» — около 630 млрд. рублей (бюджетное финансирование — 180 млрд. рублей, внебюджетные источники — 450 млрд. рублей).

В России контролирующие, надзорные органы, экология, санитарные службы, а также безопасность судовождения формируется в так называемом МАПе – Морской Администрации портов. Это государственная структура, не имеющая право вести хозяйственную деятельность. Вторая государственная структура – Росморпорт, которому Фонд Госимущества передал в управление все то, что не приватизировано.

Полностью частные порты так же относятся к модели «Порт-земельный собственник» – в отличие от остальных двух типов портов, в этих портах нет административного или хозяйственного подчинения государственным органам, но они остаются в ведении законов страны. Это крайний случай, когда происходит передача собственности, встречается только в Великобритании.

Невзирая на рост грузопотоков, неостребованная пропускная способность морских портов Украины составляет около 40%, то есть приблизительно в два раза превышает нормальный уровень. Грамотно подобранные организационно-экономические меры могут обеспечить эффективную реструктуризацию морского торгового порта и загрузку мощностей.

Пример принятия инвестиционных решений из опыта Одесского морского торгового порта показывает трудности с которыми пришлось столкнуться порту по причине затянутой бюрократической процедуры. В мае 2006 года ОМТП объявил

конкурс на строительство нового контейнерного терминала на Карантинном молу. Спустя 5 лет фактически начались инвестиции и реализация проекта, а сдан причал на карантинном молу будет не раньше 2012 года[27]. В сумме получается более 7 лет, а для бизнеса такие препятствия могут оказаться смертельными.

Таким образом, конкурентоспособность портов Украины, в сравнении с портами других стран Черноморско-Азовского бассейна, относительно невысока. На ее уровень влияют также достаточно высокие тарифы «Укрзалізниці» и не совсем удовлетворительное общее состояние железнодорожных и автомобильных путей Украины, а также таможенные, карантинные и другие проблемы.

По мнению большинства международных компетентных организаций (ЮНКТАЛ, ЕК и других), решение этих проблем рекомендуют решать по средствам приватизацией портов. Приватизация обеспечивает поступление инвестиций в объеме, достаточном для развития портов, снимает проблемы коррупции и непрофессионализма руководства и создает высокий уровень качества услуг, которые предоставляются портами. При этом, однако, в мире продолжают успешно существовать все варианты (модели) концепции портовой деятельности.

Приватизация является методом реструктуризации и альтернатива приватизации является корпоратизация - имеет место когда отделяется администрация портов от центрального правительства. Примерами корпоратизации являются порты осуществляющие свою деятельность по модели «порт-инструмент» и «порт-земельный собственник» а так же порты Китая, Индонезии и др.

По наиболее распространенному английскому варианту реструктуризации - порты приравнены к другим хозяйствующим субъектам и на общих условиях осуществляют свою деятельность. Согласно французскому варианту, порты — элемент инфраструктуры производства, и их развитие должно осуществляться за счет перераспределения части прибыли, которая образуется в других сферах экономики благодаря эффективной деятельности портов. Однако есть страны, где оба варианта концепции сосуществуют, например, Дания.[30]

После обретения независимости концепция функционирования портов в Украине не изменилась, а вот условия хозяйствования были изменены на рыночные, более того, начиная с 2004 г., государственные порты вынуждены еще и вносить 50% прибыли в бюджет. На данный момент объем отчислений составляет 30 % от прибыли. [28,30]

Выводы

Модификация правового статуса и реформы в системе управления портовым комплексом Украины могут смягчить отрицательные последствия перехода украинских грузопотоков в другие соседние порты.

В 2009 году морские порты Украины переработали 132,2 млн. тонн грузов, что на 20 % больше, чем в предыдущем году. Однако частные порты и терминалы, а также государственные, но не подведомственные Министерству инфраструктуры или Минагропрому, продолжают увеличивать переработку грузов более высокими темпами и составляют большую конкуренцию государственным портам. Это касается таких частных терминалов как «ТИС» (в порту Южный) и «Авлита» (в порту Севастополь) и других частных терминалов, которые в сумме

перерабатывают около 40 % груза перерабатывающийся в 18 государственных портах Украины.

Для обоснования необходимости приватизации ряда портовых функций приводятся три основных аргумента:

1. Расширение спектра услуг и увеличение грузооборота. Действующая в Украине практика свидетельствует, что государственная администрация не в состоянии предоставлять пользователям порта все виды необходимых коммерческих, консалтинговых, организационных и других услуг. Поэтому участие частных коммерческих компаний в создании и эксплуатации портовых сооружений повысит их заинтересованность в увеличении грузооборота. Необходимо понимать что привлечение грузопотоков осуществляется не только за счет снижения уровня тарифов до уровня конкурентов, а так же за счет комплекса услуг предоставляемых при перевозке и переработке грузов. Для привлечения судов необходимо предоставлять услуги выгоднее, проще и привлекательней чем у конкурентов. В Украине сборы в отечественных портах в три раза выше, чем в портах Средиземноморья, в том числе Турции, Греции, Италии, Египта. К удорожанию захода судна приводит так же система надбавок за овертайм. За работу ночью, в праздники в Украине дополнительно начисляют 25, 50 и даже 100 % от обычных сборов. На сегодняшний день все порты мира оперирует круглосуточно по одинаковым ставкам.

Усложнение всех законодательных процедур отталкивает судоходные линии и вынуждают переходить в другие порты. Существует статистика, что около 95 % контейнерных грузов из Турции, Греции, других стран Черноморского региона идут в Беларусь не через порты Украины, а через Клайпеду, оплывая всю Европу, но такой вариант получается быстрее и дешевле.

2. Увеличение объемов и упрощение финансирования развития. Портовые сооружения и тяжелое оборудование очень дороги, и большинство правительств пытаются избежать необходимости их финансировать. Поэтому чаще всего для этого привлекается частный капитал, который дополняет государственные программы или обеспечивает полное финансирование строительства портовых сооружений.

3. Повышение эффективности управленческой системы. Частный оператор порта обладает большей свободой действий в вопросах найма и оплаты труда персонала, более устойчив к внешнему давлению. Вместе с тем работа государственного портового предприятия тоже может быть высокопродуктивной, примером служит Сингапур, Дании и др. Для этого необходимо лоббирование интересов портов в правительстве.

Невзвешенная приватизация связана со значительными рисками. Она может привести к появлению даже в пределах одного порта монопольных структур, которые будут сдерживать конкуренцию на рынке.

Поэтому, прежде чем начинать разгосударствление и приватизацию портов, необходимо определиться с механизмами обеспечения добросовестной конкуренции на рынке портовых услуг,

К сожалению, в новом плане реформ транспортной отрасли принятом Министерством Инфраструктуры в мае 2011 года не разработаны пути решения

проблем в области морского транспорта. Предлагаемые реформы относятся к созданию независимого регулятора в области тарифообразования для всех видов транспорта кроме железнодорожного. Данное обстоятельство ведет к неравноправии между видами транспорта, и к ущемлению прав отрасли водного транспорта.

Существует ряд проблем, которые препятствуют портам в Украине стать транзитными. Необходимо стабилизировать и урегулировать нормативно-законодательную базу в области морского хозяйства. Необходима либерализация налогового законодательства и таможенного кодекса.

Литература

1. Кодекс торговельного мореплавства. Офіційне видання. - к.: парламентське видавництво, 2008. - 92 с.
2. Онищенко С., Арабаджи Е. Что такое современный морской торговый порт //судоходство. - 2008 . - № 3. - с. 11-15.
3. Балобанов А.О., Мунари Ф., Рейно Ж. Очерки по морскому праву. Одесса: ОГМУ, 2001. - 71 с.
4. Удовиченко В.Н., Яковлев П.И. Морские и речные гидротехнические сооружения. - м.: транспорт, 1976. — 89 с.
5. Проект закона о морских портах украины //лига бизнесинформ. - 1.11.2007 г.
6. Амбарян О.А., горюнов б.ф., белинская л.н. Устройство морских портов. - м.: транспорт, 1987. - 74 с.
7. Крыжановский С.В. Морские торговые порты украины в рыночных условиях: монография. - Одесса: астропринт, 2008. - 184 с.
8. Большая советская энциклопедия (в 30 томах). Том 20. - м.: советская энциклопедия, 1975. — 376 с.
9. Ананьина В.З. Производственный процесс порта как объект управления. - м.: в/о мортехинформреклама, 1985. - 114 с.
10. Магамадов А.Р., Макушев П.А. Управление портами (оргструктуры и маркетинг): конспект лекций. - Одесса: ИПК Водного транспорта, 1992. — 92 с.
11. Глоссарий по статистике транспорта, европейская экономическая комиссия организации объединенных наций, третье издание <http://www.unece.org/trans/main/wp6/pdfdocs/glossru3.pdf>
12. Лебедев В.П. К вопросу о морских портах. [Http://www.mars.com/ua](http://www.mars.com/ua).
13. Чекаловец В.И. К вопросу о месте и роли транспорта в системе общественного производства //Транспорт. - 2008. № 47 (527), - с. 66-70.
14. Чекаловец В.И. Проект закона о морских портах украины — некоторые заметки о его содержании //Транспорт, 2008. - № 19 (499). - с. 61-65.
15. Чекаловец В.И. Категорийно-понятийный аппарат, используемый в деятельности современного морского порта (давайте определимся) дата публикации: фев 25th, 2009, категория: [транспорт](#).
16. Примачев Н.Т. Торговые порты в системе международных транспортно-экономических связей: монография- одесса: автограф, 2008- 240 с.

- 17.17. Чекаловец В.И. Перестройка? Только продуманная! / В.И. Чекаловец, с.в. Крыжановский // судоходство. – 2006. – № 10. – с. 40-41.
18. Скоробогатов А.В. Порты свободного плавания / А.В. Скоробогатов // компаньон. – 2005. – № 9 (421). – с. 21-22.
19. Указ президента україни № 463/2008 про рішення ради національної безпеки й оборони україни від 16 травня 2008 р. «про заходи щодо забезпечення розвитку україни як морської держави». [електронний ресурс]. – режим доступу: <http://www.rada.dov.ua>.
20. Министерство транспорта, строительства и туризма. операционно-секторная программа транспорта румынии, programul operațional sectorial transport (post) 2007 – 2013, ministerul transporturilor, constructiilor si turismului. [електронний ресурс] режим доступу: <http://www.mt.ro/dgrfe/post%202007-2013%20%20ian%202006.pdf>
21. Port statistics 2009 [електронний ресурс] режим доступу: <http://www.portofrotterdam.com/en/port/port-statistics/pages/default.aspx>
22. L. M. Van Der Lugt, P. W. De Landen Port Authority Strategy: Beyond the landlord port authority strategy: beyond the landlord/ proceedings International Association for Maritime Economists 2007, July 2007, Athens, Greece
23. Ильницкий К. Почем нынче порты? / константин ильницкий // порты украины». 2010. – № 7. [электронный ресурс]. – режим доступа к журн.: <http://www.blackseatrans.com/article.php?articleid=2352>
24. Présentation des ports français. [електронний ресурс] режим доступу: <http://www.port.fr/presentation.html>
25. Baird, A.J., 2000 “Port privatization, objectives, extent, process and the uk-experience” International Journal Of Maritime Economics. 2000, vol 2, nr.3
26. Brooks M. R., 2004 “The governance structure of ports, review of network economics 3 (2)”
27. Валентина Михайлова «Траншипмент как зеркало транспортных проблем» «порты украины». 2010. – № 8. [электронный ресурс]. – режим доступа к журн.: <http://www.blackseatrans.com/article.php?articleid=2414>
28. Валентина Михайлова «Новый терминал: с немецким оптимизмом» «Порты Украины». 2010. – № 7. [электронный ресурс]. – режим доступа к журн.: <http://www.blackseatrans.com/article.php?articleid=2399>
29. Васьков Юрий «Государственные порты: утраченные возможности» «Порты Украины». 2010. – № 7. [электронный ресурс]. – режим доступа к журн.: <http://www.blackseatrans.com/article.php?articleid=2077>
30. Кибик О.Н. «Экономика портового хозяйства»: учебное пособие.-Одесса: ОНМУ 2004,-280с.
31. Котлубай А.М. «Продажа морских торговых портов: «за» и «против»» «Экономические известия» №459(162), [электронный ресурс]. – режим доступа к журн.: <http://eizvestia.com/dosug/full/7045>

Abstract

In practice of the most developed countries there is government involvement in the development of sea ports, as the ports are the country's gateway for international relations.

Over the past decades in the global maritime industry great changes have undergone. The volume of transported containerized cargo has increased, operating expenses of cargo handling decreased and the necessity of attracting large investments in infrastructure construction appeared. Competition between the major ports has increased which serve international routes. Ports have become major centers, with modern processing power, etc.

Ukraine deserves a place in the global maritime industry. The country can claim on some issues for regional leadership among Black Sea countries, primarily in the development of its port facilities. To achieve this, effective management of the industry and this requires competent legal regulation of the marine industry as a whole.

The subjects of legal regulation, management and structural reform of the ports are studied by local scientists Stepanov, O.N., Kryzhanivskiy S.V. [7]. Chekalovts V.I. [17], Primachev N.T. [16], Kolodin A.L., Vinnikov, V.V., Kotlubay A.M., Kibik O.N. etc.

After studying foreign scientific literature on port management it may be noted that a large number of works are devoted to how and by whom the regulated activity in the port: market forces (private companies) or any government institution. [24, 25, 26, 27].

Models of these studies have helped to structure the existing management approaches in ports, but they do not describe completely the field of problems faced by ports in practice. Although the port authorities play a decisive role in the described management models, their role is more defined by limited analysis of the Port Authority. Further the analysis is focused on specific services (operations at freight terminals), while the question of integration and coordination of various functions of the port is not sufficiently examined.

The Strategic Studies theories of M.R. Brooks and K. Kulinin [27] have determined the appropriate framework to optimize the interaction between the port operating environment, strategy, port and harbor structures, which together lead to the optimal performance of the port. This conceptual approach, based on the theory of configuration, includes a different environment with different ports in terms of management approach (structural and strategic relationships.) It is considered in the works the strategy of port authorities mainly as a derivative of the port environment.

In his work, Goss RO "Strategies for Port Authorities» («Strategies for Port Authorities») offers 4 strategies for port authorities. The typology is constructed on the basis of how the port authority must act in relation to private sector participation in the implementation of port cargo handling functions:

1. minimum Port Control, which provides the private sector a control of all cargo handling operations;
2. introduction of some and compulsory control over the private sector;
3. active introduction of competition by the means of a well-thought-out concessional policy;
4. operational (economic) activity in the state jurisdiction.

These four strategies are the basis for determining the strategic objectives of the port authorities in Ukraine.

The experience of Russia, the Black Sea-Azov basin and other maritime countries showed that the effective development of ports and the increase of their competitiveness is possible in case, when there are implemented: modern techniques to stimulate the development of market relations, all forms of economic activities in the field of port services at ports, which are mainly in the field of legislation. Flaws in this area has led to the loss of Ukraine's market position in the global shipping market, reduce traffic, reduce competitiveness of Ukrainian ports, which results into the lack of revenues to budgets of all levels [7].

In the Black Sea-Azov basin are actively working for more than 30 ports. The ports belong to such countries as Bulgaria, Georgia, Romania, Russia, Turkey and Ukrainian. The largest Ukrainian Black Sea ports are - Odessa, Illichiv'sk, Yuzhnyi; the largest Ukrainian Azov Sea ports - Mariupol, Berdyansk. Black Sea - Azov basin of Russia includes today 8 sea trade ports (Novorossiysk, Sochi and others), two of which were re-created and now continue to reside under construction phase (Taman, Rostov-multipurpose port). The Romanian ports are - Constanta, Midia and Mangalia. Constanta is the main center of container traffic in the Black Sea and all direct communications between Asia and the Black Sea. Ports of Turkey Erdemir, Samsun, Deridzhe, etc. - the major ports of national and regional generators across the Black Sea connection with the world.

Analyzing the results freight turnover of the leading -20 European ports (Table 1) we note the lack of Ukrainian ports in this list, which once again underlines the lost position of domestic ports. It should be noted that the ports of the Black Sea-Azov basin closest rivals port of Constanta (Romania) and the port of Novorossiysk (Russia) are placed in this list on 17th and 3rd place respectively.

The legal basis for the functioning of the Ukrainian port is the Merchant Shipping Code of Ukraine, adopted on May 23, 1994 Draft law "On sea ports." Last edition of the law - the third since the start of the document. Its creation began in 2006, later changed the document twice, the second edition appeared in November 2007, and the third on April the 6th, 2010. However, this is not the final version of the law. Another document of the legal framework for the functioning of sea ports is the order of the Cabinet of Ministers which approved a strategy for Ukrainian seaports' development till 2015.

The models that emerged in the global management of marine ports are the following: Operating port («port - the operator»), Tool port («port instrument»), Land Lord port («port - land owner») [22,23,24, 27].

Despite the growth of world freight, unclaimed capacity of seaports of Ukraine is about 40%, which is about two times higher from the normal level. Wisely-chosen organizational and economic measures can provide an effective restructuring of commercial sea port and capacity utilization.

Thus, the competitiveness of the Ukrainian ports, compared with ports in other countries the Black Sea-Azov basin, is relatively low. Its present level is also influenced by relatively high tariffs "Ukrzaliznytsya" (railway Co) and not quite satisfactory general state of railways and roads of Ukraine, as well as customs, quarantine and other legal problems.

According to most international competent organizations (UNCTAD, EU and others) the solution of these problems is usually recommend to be solved by means of

ports' privatization. Privatization provides a flow of investments in a sufficient amount for the development of ports, remove the problem of corruption and management incompetence. Also privatization creates a high level of quality of services provided by ports. In this case, however, the world continues to thrive all versions (models) of port activities.

Privatization is method of restructuring and an alternative for privatization is the corporatization - it takes place when the port administration (authority) is separated from the central government. Examples are the corporatization of the ports which operate on the model of "tool-port 'and' landlord-port" as well as the ports of China, Indonesia, etc.

According to the most popular English version of the restructuring - the ports are equal to other economic entities and operate under general conditions. According to the French version, ports – is an element of the infrastructure of production, and their development should be conducted through the redistribution of income that is generated in other sectors of the economy through and thanks to an efficient port operations. However, there are countries where the concept of both versions co-exist, for example, Denmark. [32]

After independence acquisition of the state, the concept of the functioning of ports in Ukraine has not changed, but economic conditions have changed in the market, moreover, since 2004, public ports had to bring in 50% of profits to the budget. At the moment the amount of budget contributions is 30% of the profits. [32.30]

Modification of the legal status and governance reforms in the port complex of Ukraine can mitigate the negative impacts of migration Ukrainian cargo to other neighboring ports.

In 2009, the Ukrainian seaports processed 132.2 million tons, up 20% over the previous year. However, private ports and terminals, as well as state ones, but not subordinate to the Ministry of Infrastructure or Minagroprom continue to increase freight handling faster and make stronger competition the state ports. This is true of private terminals as "TIS" (at the port of the Yuzhnyi) and "Avlita" (at the port of Sevastopol) and the other private terminals, which together processed in 2009 about 40% of goods which are processed in 18 public ports of Ukraine.

Unfortunately, the new reform plan adopted by the transport sector by the Ministry of Infrastructure in May 2011 the ways of solving problems in the field of maritime transport are not developed. The proposed reforms include the creation of an independent regulator in the tariff-formation for all modes of transport except rail. This fact leads to a disparity between the transport modes, and to rights' infringement of water transport industry.

There are several problems that prevent the ports in Ukraine to become transit ports. It is necessary to stabilize and resolve regulatory and legal framework for maritime industry. It is also required to do the liberalization of tax laws and customs code.