



УДК 346.7

DOI <https://doi.org/10.32837/yuv.v0i3.1941>**Е. Деркач,**кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри конституційного, міжнародного і кримінального права
Донецького національного університету імені Василя Стуса

ПРАВОВІ ПИТАННЯ РОЗВИТКУ ЕКОНОМІЧНОЇ КОНКУРЕНЦІЇ В ПОРТОВІЙ ГАЛУЗІ

Постановка проблеми. Економіка України орієнтована на експорт сировини, який здебільшого здійснюється через морські порти. Натепер морські порти України забезпечують 60% вітчизняного експорту продукції агропромислового та гірничо-металургійного комплексів України, контейнерних вантажних перевалок, імпорту вугілля, оброблення близько 40% загального обсягу міжнародної торгівлі, що підтверджує суспільне та економічне значення портової галузі [1].

Пандемія і введені для боротьби з нею карантинні обмеження в багатьох країнах світу, включаючи й Україну, призвели до порушення виробничих процесів, поступового «охолодження» світової економіки. Влада різних країн приймає заходи для підтримки бізнесу, виділяючи фінансову допомогу, пропонуючи податкові канікули, знижуючи процентні ставки за кредитами.

В нових умовах господарювання низка невирішених питань щодо правового забезпечення функціонування та розвитку портової галузі, підвищення інвестиційної привабливості та зміцнення конкурентоспроможності українських портів потребує належної уваги з боку законодавця.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. У науковій літературі правові питання функціонування морського транспорту розглядалися в роботах О.С. Адамова, М.І. Брагінського, В.В. Вітрянського, Ю.З. Дра-

пайло, О.В. Клепікової, Є.Д. Стрельцової та інших.

Проблема ефективності забезпечення економічної конкуренції була предметом дослідження таких відомих вчених як О.В. Безух, С.С. Валітов, О.М. Вінник, В.М. Грудницький, Д.В. Задихайло, Т.І. Швидка та багатьох інших. Однак в сучасних умовах господарювання правові питання розвитку економічної конкуренції в портовій галузі актуалізуються та потребують переосмислення й відповідного дослідження.

Метою наукової статті є виявлення правових проблем розвитку економічної конкуренції в портовій галузі та визначення напрямів вдосконалення відповідного законодавства.

Виклад основного матеріалу. У Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року, затвердженій розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 року № 548-р, що спрямована на забезпечення комплексного розвитку та підвищення конкурентоспроможності портової галузі, створення умов для провадження господарської діяльності в морському порту, рівний доступ до послуг, що надаються в морському порту, серед основних завдань визначено створення умов для розвитку добросовісної конкуренції між вітчизняними морськими портами; забезпечення створення рівних і конкурентних умов для провадження господарської діяльності та отримання послуг у морському порту;





забезпечення ефективного державного регулювання спеціалізованих послуг, що надаються в морському порту суб'єктами природних монополій, та послуг, плата за надання яких включається до складу портових зборів.

Законодавство щодо захисту економічної конкуренції в науковій літературі поділяють на чотири частини, розмежувавши нормативні акти на ті, що: 1) регулюють лише природні монополії (Закон України «Про природні монополії»); 2) формують конкурентне законодавство, проте деякі їх частини стосуються природних монополій (Закони України «Про Антимонопольний комітет України», «Про захист економічної конкуренції», «Про захист від недобросовісної конкуренції»); 3) врегульовують діяльність природних монополій залежно від сфери (Закон України «Про транспорт», Кодекс торговельного мореплавства України, Закон України «Про морські порти України»); 4) стосуються окремих питань природної монополії чи відповідальності за вчинення протиправних дій у цій сфері (Конституція України, Господарський кодекс України, Кодекс України про адміністративні правопорушення тощо).

Поряд із законами необхідно назвати й низку підзаконних нормативно-правових актів, які деталізують процесуальні моменти діяльності Антимонопольного комітету України, зокрема щодо розгляду справ про захист економічної конкуренції тощо [2].

Прийняття Закону України «Про морські порти України» (далі – Закон) від 17 травня 2012 року стало важливим етапом розвитку законодавства в галузі морського транспорту. У Законі встановлено, що морський порт – визначені межами територія та акваторія, обладнані для обслуговування суден і пасажирів, проведення вантажних, транспортних та експедиційних робіт, а також інших пов'язаних з цим видів господарської діяльності [3]. Протягом тривалого часу існування морського порту як державного транспортного підприємства

постало питання про те, що портова діяльність в Україні монополізована державою, оскільки морські порти можуть перебувати виключно у державній власності [4, с. 200].

Як слушно зазначає О.В. Клепікова, пріоритет державної моделі використання портової інфраструктури потребує переосмислення, що не виключає можливості переходу України до приватної моделі, яка передбачає утримання портової інфраструктури за рахунок приватних інвесторів (у засобах масової інформації є інформація про «недержавні порти», тобто суб'єктів, які провадять портову діяльність. Так званий порт «Ніка-Тера», побудований у м. Миколаєві повністю за рахунок інвесторів, який має власну лоцманську службу, необхідні акваторії для маневру суден і спеціальну інспекцію з безпеки мореплавства та пожежної безпеки).

Слід згадати про рішення Конституційного Суду України від 15 грудня 2004 року № 21-рп/2004, в якому зазначено, що визначення морського порту як державного підприємства не виключає можливості господарської діяльності на його території підприємств та організацій інших форм власності з метою обслуговування суден, пасажирів і вантажів. До того ж кожен має конституційне право здійснювати на території державного транспортного підприємства підприємницьку діяльність, не заборонену державою, визнавши конституційними положення ст. 73 Кодексу торговельного мореплавства України, що стосуються визначення морського порту державним підприємством [5]. Отже, йдеться про діяльність суб'єктів господарювання, які по суті надають ті самі послуги, що і порти, однак де-юре такими не називаються з огляду на норми законодавства [4, с. 200].

Слід зазначити, що кожен із морських портів України є суб'єктом природної монополії в межах акваторії відповідного порту на регіональних



ринках надання відповідних портових послуг і на зазначеному ринку має ознаки такого, що займає монопольне (домінуюче) становище [6].

В Законі України «Про природні монополії» передбачено, що державне регулювання діяльності суб'єктів природних монополій у визначених законом сферах здійснюється *національними комісіями регулювання природних монополій* (абз. 1 ч. 1 ст. 4 Закону). До сфер діяльності суб'єктів природних монополій віднесено, серед іншого, спеціалізовані послуги у річкових, морських портах, морських рибних портах відповідно до переліку, визначеного Кабінетом Міністрів України (ч. 1 ст. 5 Закону). Внутрішні та міжнародні перевезення пасажирів і вантажів річковим та морським транспортом належать до суміжних ринків (ст. 6 Закону) [7].

Законом України «Про морські порти України» передбачено, що тарифи на спеціалізовані послуги, які надаються у морському порту суб'єктами природних монополій, та послуги, що оплачуються у складі портових зборів, підлягають державному регулюванню *Національною комісією, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту* (ч. 1 ст. 21).

Відповідно до Переліку спеціалізованих послуг, що надаються у морському порту суб'єктами природних монополій, які підлягають державному регулюванню, затвердженому постановою Кабінету Міністрів України від 3 червня 2013 року № 405, до таких послуг належить *забезпечення лоцманського проведення; регулювання руху суден; забезпечення проведення криголамних робіт і доступу портового оператора до причалу, що перебуває у господарському віданні адміністрації морських портів України*, крім причалу, що використовується портовим оператором на підставі договору оренди, концесії, спільної діяльності, укладеного відповідно до законодавства [8].

Тарифи на інші послуги є вільними і визначаються договором. Порядок справляння та розміри ставок портових зборів (корабельного, причального, якірного, каналного, маякового, адміністративного та санітарного), які справляються в морських портах із суден і плавучих споруд, що плавають під державним прапором України та іноземними прапорами, затверджено наказом Міністерства інфраструктури України від 27 травня 2013 року № 316 [9].

Слід зазначити, що законом вказано на необхідність встановлення ставок портових зборів згідно затвердженої методики, а також передбачено, що для кожного морського порту розміри ставок портових зборів встановлюється *комісією, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту відповідно до затвердженої нею методики* (ч.ч. 1, 2 ст. 22 Закону України «Про морські порти України»), проте методики розрахунку таких зборів ще не прийнято.

Прийняття Методики розрахунку розмірів ставок портових зборів (далі – Методика), які справляються у морських портах, і Порядку справляння, обліку та використання коштів від портових зборів (далі – Порядок), крім використання коштів від сплати адміністративного збору, морська галузь України очікує з 2013 року, враховуючи те, що затвердження Методики та Порядку, серед іншого, було віднесено до пріоритетних заходів для здійснення структурних економічних реформ, запровадження додаткових механізмів для прискорення соціально-економічного розвитку України, підвищення добробуту населення, гармонійного розвитку регіонів, продовження впровадження європейських стандартів життя та зміцнення держави [10].

Протягом зазначеного періоду пропонувалися до розгляду декілька проектів методик, в тому числі із залученням до обговорення експертів Світового банку, але зазначене



питання знову актуалізувалося після того, як Антимонопольний комітет України, розглянувши справу за заявою ТОВ «Сільськогосподарське підприємство «НІБУЛОН» про порушення Міністерством інфраструктури України законодавства про захист економічної конкуренції, своїм рішенням від 6 лютого 2020 року № 113-р визнав дії Міністерства інфраструктури України зі встановлення розмірів ставок портових зборів і знижок до них за відсутності затвердженої Методики порушенням законодавства про захист економічної конкуренції у вигляді антиконкурентних дій органу влади, які можуть призвести до спотворення конкуренції, і зобов'язав Міністерство інфраструктури України протягом 4 місяців розробити та затвердити прозору і недискримінаційну Методику розрахунку розмірів ставок портових зборів [11].

У результаті цього 10 квітня 2020 року на сайті Міністерства інфраструктури України було оприлюднено проєкт відповідної Методики розрахунку розмірів ставок портових зборів, які стягуються в морських портах, і Порядку справляння, обліку та використання коштів від портових зборів, крім використання коштів від сплати адміністративного збору, до обговорення [12].

Серед позитивних аспектів у запропонованій методиці експерти зазначають перехід від об'єму судна до валової місткості або gros-тоннажу (GT) судна як до бази нарахування корабельного та інших зборів, що відповідає стандартній світовій практиці; витратний підхід на основі середніх витрат, тобто пропонується, щоб

всі свої прогностичні витрати (включно з капітальними) Адміністрація морських портів України розподіляла на прогнозований обсяг вантажопотоку.

Серед негативних аспектів слід зазначити непрогнозований і неконтрольований розмір витрат Адміністрації морських портів, які пропонується покривати за рахунок портових зборів; відсутність автономії морських портів – порти не можуть самостійно ухвалювати рішення щодо використання грошових коштів на потреби морських портів, у яких портові збори безпосередньо справляються; фіскальний характер портових зборів – портові збори залишаються квазі-податками, оскільки зібрані кошти пропонують і надалі оподатковувати податком на прибуток, а за результатами року – перераховувати до бюджету у вигляді дивідендів (нині ставка дивідендів складає 90%) [13].

Від розміру портових зборів здебільшого залежить економічна привабливість морських портів і послуг стивідорних компаній, тому що високі ставки зборів за інших рівних умов знижують конкурентоспроможність портових операторів.

Питання прийняття прозорої і недискримінаційної методики розрахунку розмірів ставок портових зборів є вкрай актуальним ще й тому, що портові збори потребують приведення до економічно обґрунтованого рівня, оскільки є вищими порівняно з портовими зборами в інших країнах.

Питання доцільності зниження ставок портових зборів неодноразово порушувалося бізнесом у діалозі з органами державної влади¹. Прогнозується, що зниження портових зборів на 20% дозволить збільшити вантажообіг у морських портах Укра-

¹ У 2018 році, коли бізнес виступив за зниження ставок портових зборів і приведення до економічно обґрунтованого рівня, Уряд підтримав ініціативу, знизивши ставки портових зборів відповідно до наказу Міністерства інфраструктури. У 2020 році в адресованому Прем'єр-Міністру і керівництву Міністерства інфраструктури України листі Федерація роботодавців транспорту України від імені її членів знову попросила про зниження портових зборів на 20%, звертаючи увагу на те, що пандемія може мати довгострокові наслідки для української економіки, призвести до істотного скорочення експорту і значного зниження ВВП.



їни в 2021–2025 роках до 190 млн т, дозволить зменшити навантаження на українських виробників-експортерів і дасть їм можливість пропонувати свою продукцію на міжнародних ринках за конкурентними цінами [14].

Необхідність прийняття прозорої та недискримінаційної Методики розрахунку портових зборів підтверджується тим, що Антимонопольний комітет України неодноразово визнавав зловживання монополіями становищем Адміністрацією морських портів України, стягнення додаткових коштів за послуги з оформлення виходу суден із порту, які вже оплачені судовласниками у складі корабельного збору: за послуги з оформлення приходу суден у порт; за послуги з оформлення виходу суден із порту; за послуги з перевірки суден на відповідність вимогам Міжнародного кодексу з охорони суден і портових засобів.

Так, рішенням Тимчасової адміністративної колегії АМКУ від 9 грудня 2019 року згадані дії Адміністрації морських портів України визнано порушеннями законодавства про захист економічної конкуренції, передбаченими ч. 1 ст. 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції», у вигляді зловживання монополіями становищем, які були б не можливими за умов існування значної конкуренції на ринку, у зв'язку з чим Адміністрацію морських портів України було накладено штраф [15].

Оскільки в Законі України «Про природні монополії», Законі України «Про морські порти України» головним органом, на який покладені функції регулювання, є незалежні національні комісії, відсутність таких органів у зазначеній сфері негативно впливає як на рівень захисту прав і законних інтересів суб'єктів господарювання, так і на розвиток економічної конкуренції [2, с. 267]. Проте спроби створити такий орган та необхідне правове підґрунтя приймалися.

Так, з метою забезпечення ефективного державного регулювання діяльності на ринках природних монополій і суміжних ринках у галузі транспорту, формування цінової (тарифної) політики, моніторингу та контролю у сфері транспорту було розроблено проект Закону України «Про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту» (реєстр. 2699 від 28.12.2019), проте 4 березня 2020 року зазначений проект було відкликано через низку причин, що ставало предметом обговорення у спеціальній літературі [16].

Пунктом 4 Прикінцевих положень Закону України «Про морські порти України» встановлено, що тимчасово, до створення національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, її функції та повноваження виконує центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту.

Національна комісія як незалежний регулятор у сфері транспорту не створена, що має своїм наслідком невизначеність у питанні розробки Методики розрахунку та подальшого контролю за використанням коштів портових зборів. Міністерство інфраструктури мало б виконувати функції національної комісії лише тимчасово – до її створення не пізніше 13.04.2013, але нині продовжує виконувати функції національної комісії. Відповідно до Положення про Міністерство інфраструктури України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30 червня 2015 року № 460, вона затверджує тарифи на спеціалізовані послуги, що надаються у морському порту суб'єктами природних монополій, за переліком, визначеним Кабінетом Міністрів України, та послуги, які оплачуються у складі портових зборів (абз. 5 підп. 33 п. 4); встановлює розміри ставок портових зборів



у морських портах і на внутрішніх водних шляхах (підп. 34 п. 4); затверджує методику розрахунку розмірів ставок портових зборів, які справляються у морських портах (абз. 2 підп. 35 п. 4) [17].

Згідно з підп. «г» п. 2 Додатка до постанови Кабінету Міністрів України від 25 грудня 1996 року № 1548 «Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)» Міністерство інфраструктури України за погодженням з Кабінетом Міністрів України тимчасово до утворення національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, встановлює розміри ставок портових зборів в іноземній валюті та тарифи в іноземній валюті на спеціалізовані послуги, що надаються у морському порту суб'єктами природних монополій, за переліком, визначеним Кабінетом Міністрів України (підп. «г» п. 2) [18].

Проблемним питанням залишається й цільове використання портових зборів, що передбачено в Законі України «Про морські порти України» (портові збори мають спрямовуватися на цілі, пов'язані з функціонуванням саме морських портів). Нині частина каналного збору спрямовується на внутрішні водні шляхи. Вирішенням зазначеної проблеми крос-субсидування річкових внутрішніх водних шляхів за рахунок портових зборів є прийняття галузевого Закону України «Про внутрішній водний транспорт», прийняття який зможе визначити джерела фінансування.

Ще одним дискусійним питанням залишається віднесення послуг забезпечення лоцманського проведення до ринку, що перебуває у стані природної монополії. Поняття «монопольне становище» поширюється на законні монополії, створені нормативно-правовими актами держави, на природні монополії та фактичні монополії, які завдячують своїм існуванням конкретним економічним обставинам,

наприклад, обмеженості відповідного ринку [19]. Природна монополія є особливим видом монополії, коли суб'єкт господарювання наділений правом займатися підприємницькою діяльністю не на основі конкурентних відносин, а завдяки рішення держави стосовно недоцільності використання конкуренції в цій галузі [2, с. 183–184].

Згідно з Постановою Кабінету Міністрів України від 03.06.2013 № 405 «Про затвердження переліку спеціалізованих послуг, що надаються у морському порту суб'єктами природних монополій, які підлягають державному регулюванню» лоцманські послуги віднесено до сфери природних монополій.

Мінінфраструктури України в листі від 11.09.2017 № 6-01/8764 зазначає, що природним монополістом у сфері надання лоцманських послуг визначено державне підприємство «Адміністрація морських портів України» (далі – ДП «АМПУ»). Виключне право надання лоцманських послуг належить працівникам філії «Дельта-лоцман» ДП «АМПУ», у складі якої функціонують шість регіональних лоцманських підрозділів північно-західної частини Чорного моря в Дунайському, Бузько-Дніпровському та Азовському басейнах, у тому числі 2 єдині морські і 4 портові лоцманські служби.

Отже, політика законодавця є не послідовною. На нормативному рівні відповідна послуга віднесена до числа спеціалізованих і таких, що надаються в морському порту суб'єктами природних монополій, які підлягають державному регулюванню. Також внесено зміни до ст. 92 Кодексу торговельного мореплавства України (законом від 17.05.2012 № 4709-VI), в результаті яких було виключено вимоги щодо надання послуг із забезпечення лоцманського проведення суден виключно державними морськими лоцманами. Змінена редакція передбачає надання такої послуги морськими лоцманами, що створило



передумови для розширення кола суб'єктів надавачів відповідної послуги.

Враховуючи європейську практику та позицію Європарламенту, необхідність неухильного дотримання міжнародних стандартів надання лоцманських послуг, особливе значення питання забезпечення на високому рівні безпеки мореплавства, слід погодитися з доцільністю обмеження застосування правил вільної конкуренції на ринку надання лоцманських послуг.

Позиції державних органів та бізнесу є різними. Так, ДП «Адміністрація морських портів України» у листі від 13.03.2017 № 1450 повідомило, що у портах Європи галузь виконання лоцманських проведень проголошено локально регульованим видом діяльності, що має бути вивільненим від впливу принципів вільної ринкової економіки та конкуренції, які призводять лише до зниження якості надання послуг.

Мінінфраструктури України у листі від 11.09.2017 № 6-01/8764 зазначає щодо розповсюдження сфери послуг лоцманського проведення на сферу лоцманських послуг принципів вільної ринкової економіки та конкуренції. Наміри демонополізації в цій сфері не тільки нанесуть величезну шкоду, але й прямо суперечать нормам як національного, так і європейського законодавства.

Проте представники бізнесу зазначають, що залучення до вказаного ринку лоцманських підприємств недержавної форми власності стимулюватиме конкуренцію на ринку лоцманських послуг, що позитивно вплине як на тарифну політику на вказаному ринку, так і на якість лоцманських послуг. Недоліками повного державного управління лоцманською сферою є монополізація ринку єдиним державним підприємством, що створює передумови для зловживання монополієм становитим, а також негативно впливає на

якість послуг на вказаному ринку (позиція ТОВ СП «Нібулон», викладена в листі Комітету від 02.06.2017 № 7624/3-17/27) [19].

Якщо розглядати закордонну практику, зокрема і європейських країн, щодо надання лоцманських послуг, то в більшості провідних країн Європи (Естонія, Нідерланди, Німеччина, Швеція, Фінляндія тощо) лоцмани працюють у форматі єдиної лоцманської служби. В більшості країн Європейського Союзу відповідальність за лоцманську проводку покладено на національний уряд, який контролює службу через Морську адміністрацію або відповідне міністерство.

В інших країнах надання послуг лоцмана здійснюється: 1) тільки державними компаніями (Фінляндія, Естонія, Греція, Кіпр, Італія, Литва, Норвегія, Швеція); 2) державними та приватними компаніями (Великобританія, Данія, Бельгія); 3) товариствами лоцманів, які регулюються державою – self-employed pilots (США, Мальта, Німеччина); тільки приватними компаніями (Хорватія, Болгарія, Румунія, Словенія, Іспанія, Австралія).

Більшість країн (штатів) у світі більшою чи меншою мірою регулює вартість лоцманських послуг, вимоги до їх навчання, експлуатаційні вимоги тощо. Зазначене підтверджується тим, що більшість держав вважає лоцманську галузь надто важливою, щоб керуватися ринком, оскільки за своїм статусом вона є подібною до служб екстреної допомоги, поліції та пожежної служби [19].

Необхідно підтримати ідею щодо демонополізації ринку лоцманських послуг (морських і річкових лоцманів) та часткового відкриття ринку для надання приватних лоцманських послуг із застосуванням таких засобів державного регулювання як ліцензування, що сприятиме зниженню відповідних зборів, підвищенню якості надання лоцманських послуг і збільшить привабливість терміналів портів.



Висновки. Підсумовуючи викладене, можна зробити такі висновки. Питання правового забезпечення розвитку економічної конкуренції у портовій галузі, віднесення послуг лоцманського проведення до ринку природної монополії чи демонополізації, розрахунку та порядку стягнення портових зборів, їх цільового використання необхідно розглядати комплексно, з урахуванням інтересів держави, бізнесу, портової галузі загалом.

Вдосконалення правового забезпечення розвитку економічної конкуренції в портовій галузі доцільно здійснювати за такими напрямками: створення незалежного органу – Національної комісії, що здійснюватиме державне регулювання у сфері транспорту шляхом прийняття відповідного закону; встановлення прозорих, недискримінаційних, конкурентних ставок портових зборів для морських портів України, запровадження справедливого механізму розподілу зібраних коштів на потреби морських портів, у яких справляються портові збори, методом прийняття Методики розрахунку розмірів ставок портових зборів і Порядку справляння, обліку та використання коштів від портових зборів; усунення проблеми крос-субсидування річкових внутрішніх водних шляхів за рахунок портових зборів шляхом прийняття галузевого Закону України «Про внутрішній водний транспорт».

Досліджувані проблеми не є вичерпними, тому запропоновані варіанти їх вирішення залишаються відкритими для наукової дискусії та можуть бути основою для подальших наукових досліджень відповідних питань.

У статті висвітлюються основні проблеми розвитку економічної конкуренції в портовій галузі, визначено напрями розвитку відповідного законодавства. У статті зазначається, що нині портова галузь перебуває на етапі форму-

вання конкурентного середовища на ринку морських перевезень.

Прийняття Закону України «Про морські порти України» у 2012 році стало важливим етапом розвитку законодавства в галузі морського транспорту, проте низка питань досі залишається поза увагою законодавця, зокрема прийняття прозорої і недискримінаційної методики розрахунку та порядку стягнення ставок портових зборів, їх цільового використання.

Портові збори потребують приведення до економічно обґрунтованого рівня, оскільки є вищими порівняно з портовими зборами в інших країнах, у зв'язку з цим необхідно прийняти Методику розрахунку розмірів ставок портових зборів і Порядок справляння, обліку та використання коштів від портових зборів.

Авторка наголошує, що пріоритетними завданнями є створення Національної комісії у сфері транспорту як незалежного регулятора з метою подальшого контролю за використанням коштів портових зборів; усунення проблеми крос-субсидування річкових внутрішніх водних шляхів за рахунок портових зборів шляхом прийняття галузевого Закону України «Про внутрішній водний транспорт».

У статті зазначається, що дискусійним питанням залишається віднесення послуг забезпечення лоцманського проведення до ринку, що натепер перебуває у стані природної монополії. У статті підтримується ідея щодо демонополізації ринку лоцманських послуг (морських і річкових лоцманів) та часткового відкриття ринку для надання приватних лоцманських послуг із застосуванням таких засобів державного регулювання як ліцензування, що сприятиме зниженню відповідних зборів, підвищенню якості надання лоцманських послуг і збільшить привабливість терміналів портів.



У статті зроблено висновок про те, що необхідна виважена правова політика, яка дозволить врахувати інтереси держави, бізнесу, портової галузі загалом і створити необхідне правове підґрунтя для розвитку добросовісної економічної конкуренції у портовій галузі.

Ключові слова: морський порт, природна монополія, економічна конкуренція, лоцманське проведення, портові збори.

Derkach E. Legal issues of the development of economic competition in the port industry

The article highlights the current problems of economic competition in the port industry, as well as identifies areas for the development of relevant legislation. It is noted that the competitive environment is currently forming in the port industry.

The adoption of the Law of Ukraine "On Seaports of Ukraine" in 2012 was significant for the development of maritime legislation. Simultaneously, a number of issues still need the legislator's attention, such as the adoption of transparent and non-discriminatory methodology for calculating the port fees.

Port fees need to be set at an economically reasonable level, as they are higher than port fees in other countries. This requires the adoption of the Methodology for calculating the rates of port fees and the Procedure for collection, accounting and use of funds from port fees.

The author emphasizes that among the priority tasks are the creation of a national commission in the field of transport as an independent regulator in order to control the use of port fees; elimination of the problem of cross-subsidization of inland waterways at the expense of port fees by adopting the Law of Ukraine "On Inland Water Transport". The article states that one of the most debatable issues is the demonopolization of pilotage

services' market, which is currently in a state of natural monopoly.

The article supports the idea of demonopolizing the market of pilotage services (sea and river pilotage) and partial opening of the market for private pilotage services using government regulations such as licensing. Such measures are aimed at reducing the fees, improving the quality of pilotage services and increasing the attractiveness of port terminals.

It is concluded in the article that a balanced legal policy is needed, which will take into account the interests of the state, business, the port industry and create the adequate legal basis for the development of fair economic competition in the port industry.

Key words: seaport, natural monopoly, economic competition, pilotage, port fees.

Література

1. Біла книга портової галузі. Комітет з логістики ЕВА. URL: https://eba.com.ua/wp-content/uploads/2019/09/WhitePaper_PortsA4.pdf.
2. Швидка Т.І. Економічна конкуренція: сучасний стан законодавчого забезпечення та перспективи його модернізації : монографія. Харків : Право, 2020. 376 с.
3. Про морські порти України : Закон України від 17 травня 2012 року. Відомості Верховної Ради України. 2013. № 7. Ст. 65.
4. Клепікова О.В. Правова організація транспортної системи України : монографія. Київ : Видавництво-Ліра-К, 2019. 444 с.
5. Рішення Конституційного Суду України від 15.12.2004 № 21-рп/2004, справа № 1-17/2004 щодо відповідності Конституції України (конституційності) положення частини першої статті 73 Кодексу торговельного мореплавства України (справа про морський порт як державне підприємство). Офіційний вісник України. 2004. № 51, ст. 3375.
6. Зведений перелік суб'єктів природних монополій станом на 15.07.2020. Сайт Антимонопольного комітету



України. URL: <https://amcu.gov.ua/zvedenij-perelik-subyektiv-prirodnih-topopolij>.

7. Про природні монополії : Закон України від 20 квітня 2000 року. Відомості Верховної Ради України. 2000, № 30, ст. 238.

8. Про затвердження Переліку спеціалізованих послуг, що надаються у морському порту суб'єктами природних монополій, які підлягають державному регулюванню : постанова Кабінету Міністрів України від 3 червня 2013 року № 405. Офіційний вісник України. 2013. № 44. Ст. 1578.

9. Порядок справляння та розміри ставок портових зборів : наказ Міністерства інфраструктури України від 27 травня 2013 року № 316. Офіційний вісник України. 2013. № 44. Ст. 1586.

10. Лист Морської Палати України № 41-2020 від 29.04.2020 «Щодо виконання Указу Президента № 837/2019 від 09 листопада 2019 року «Про невідкладні заходи з проведення реформ і зміцнення держави» до Президента України. URL: <https://agropolit.com/news/7018-v-ukrayini-vvodyat-novu-metodiku-rozrahunku-stavok-portovih-zboriv>.

11. Мінінфраструктури зобов'язано розробити Методику розрахунку розмірів ставок портових зборів. Офіційний веб-портал Антимонопольного комітету України. URL: <https://amcu.gov.ua/news/mininfrastrukturi-zobovuzano-rozrobiti-metodiku-rozrahunku-rozmiriv-stavok-portovih-zboriv>.

12. Проект Наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Методики розрахунку розмірів ставок портових зборів». Офіційний веб-портал Міністерства інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/projects/175/>.

13. Морська Палата України звернулася до представників влади щодо нової Методики розрахунку розмірів ставок портових зборів. Морські бізнес-новини Укра-

їни. URL: <https://maritimebusinessnews.com.ua/документ-морська-палата-україни-звер/2020/04/30/>.

14. Удержатися на плаву: зачем бизнес просит снизить портовые сборы. Веб-портал Центра транспортных стратегий. URL: https://cfts.org.ua/articles/uderzhatsya_na_plavu_zachem_biznes_prosit_snizit_portovye_sborny_1654.

15. Рішення ТАК АМКУ від 09 грудня 2019 року № 93-р/тк «Про порушення законодавства про захист економічної конкуренції та накладення штрафу». Веб-портал Антимонопольного комітету України. URL: <https://amcu.gov.ua/pras/pro-porushennya-zakonodavstva-pro-zahist-ekonomichnoyi-konkurenciyi-ta-nakladennya-shtrafu-10>.

16. Быстрицкая О. Зависимое регулирование: Пять причин, почему бизнес не поддерживает законопроект о НКРТ. Веб-портал Центра транспортных стратегий. URL: https://cfts.org.ua/articles/zavisimoe_regulirovanie_pyat_prichin_rocheti_biznes_ne_podderzhivaet_zakonoproekt_o_nkrt-1682/116963.

17. Про затвердження Положення про Міністерство інфраструктури України : постанова Кабінету Міністрів України від 30 червня 2015 року № 460. Офіційний вісник України. 2015. № 54. Ст. 1755.

18. Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів) : постанова Кабінету Міністрів України від 25 грудня 1996 року № 1548. Урядовий кур'єр. 1997. 23 січня.

19. Звіт Антимонопольного комітету України за результатами дослідження системи кваліфікаційної підготовки морських лоцманів та їх професійної діяльності на ринку послуг лоцманського проведення суден. Веб-портал Антимонопольного комітету України. URL: <https://amcu.gov.ua/news/zvit-za-rezultatami-doslidzhennya-na-rinku-poslug-locmanskogo-provedennya-suden>.

