

by the owner of these rights (the state), that allows to respond quickly to errors that are identified during enforcement. It is given the concept of the implementation of corporate rights of the state.

**Key words:** state corporate law, implementation of state corporate rights.

УДК 346.51:629.5(477)

## **ГОСПОДАРСЬКО-ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СУДНОБУДУВАННЯ В УКРАЇНІ В КОНТЕКСТІ НАЦІОНАЛЬНОЇ МОРСЬКОЇ ДОКТРИНИ**

*К. С. Пісьменна, кандидат юридичних наук, асистент  
Національна юридична академія України імені Ярослава Мудрого*

*Стаття присвячується питанням правового забезпечення морської діяльності в Україні, підкреслюється її особлива правова природа та міждисциплінарний характер. Сьогодні істотним недоліком законодавства у сфері морської діяльності є відсутність у законах системного та комплексного підходу до питань правового регулювання кожного з видів морської діяльності. Законодавство у сфері морської діяльності складається із законів, якими регулюється незначна частина відносин, що виникають під час провадження морської діяльності, та підзаконних нормативних актів. Але найбільш вагомою підтримкою морськогосподарського комплексу є підтримка, що здійснюється в рамках програм економічного розвитку. Однак на сьогодні такої системи прогностичного та програмного забезпечення не існує. Тому автор пропонує створити ієрархічну систему нормативно-правових актів, спрямованих на стимулювання морської діяльності в цілому та окремих її видів зокрема. Першою ланкою в цій системі повинна стати Морська доктрина.*

**Ключові слова:** морська діяльність, морськогосподарська діяльність, морська політика держави, галузь права, програма економічного розвитку.

**Постановка проблеми** обумовлюється тим, що з розвитком міжнародної торгівлі та посиленням економічних зв'язків України з країнами західної Європи, значного поширення набувають морські перевезення товарів і пасажирів. У цьому контексті однією з конкурентних переваг України в світовому розподілі праці може стати наявність потужного морськогосподарського комплексу з розвиненою інфраструктурою. Слід зазначити, що Україна має необхідні передумови для розвитку морських сполучень, оскільки є морською

державою з морськими портами Середземноморського басейну, виходом через Босфор, Дарданелли, Суецький канал, Гібралтар до Світового океану. Це дає можливість Україні розвивати морськогосподарський комплекс, використовувати океанічні ресурси, мати доступ до них відповідно до норм міжнародного права. Тому сьогодні одним з пріоритетних завдань правової науки є розроблення сприятливих правових засобів і механізмів для подальшого розвитку морськогосподарського комплексу України.

У цьому контексті вирішальним кроком було прийняття Морської доктрини від 07.10.2009 р. № 1307, що визначила коло об'єктів правового регулювання у сфері морської діяльності, а саме: «морська діяльність», «морськогосподарська діяльність», «державна морська політика» та ін.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій** з обраної теми свідчить, що сьогодні проблематика морської діяльності розглядається здебільшого в науково-публіцистичній літературі, зокрема, в статті С. Гриневецького «Україна: із морської держави на “країну біля моря”?» [1], окремі питання господарсько-правового забезпечення суднобудування та судноремонту розглядаються у працях К. С. Пісьменної [2], велика кількість праць було присвячено питанням правового регулювання перевезень, але робіт, що розглядали б усі правовідносини, з яких складається морська діяльність, на сьогодні нема.

**Формулювання цілей.** Метою статті є з'ясування кола правовідносин, що складають предмет морської діяльності.

**Виклад основного матеріалу.** Сьогодні не викликає сумнівів необхідність збереження морського потенціалу України як морської держави, необхідність комплексного регулювання правовідносин, що виникають у зв'язку з освоєнням ресурсів світового океану, розвитку мореплавства, підвищення безпеки вітчизняного мореплавства, а також підвищення конкурентоспроможності суднобудівної промисловості на зовнішньому ринку.

Слід зазначити, що вигідним є географічне розташування України, виходи до двох морів (Чорного та Азовського) і значний морський потенціал, що полягає, насамперед, у наявності власного флоту, як військового, так і цивільного, а також наявність морських портів.

З причорноморських держав Україна має найдовшу приморську смугу, розвинений морськогосподарський комплекс. Зокрема, 19 із 40 морських портів розміщуються саме у нас [1].

Крім того, Україна має розвинену суднобудівну та судноремонтну базу, що залишилася з радянських часів.

Але сучасний стан суднобудівної промисловості важко назвати задовільним. Виробничі потужності завантажені в середньому на 25–30 % .

Сучасний стан морського та річкового українського флоту характеризується низкою негативних тенденцій:

- скорочення кількості торговельних суден, зокрема, під національним прапором;
- зменшення валютних надходжень, зокрема, отриманих від роботи флоту, і відповідно скорочення податкових відрахувань;
- активне старіння флоту, що, у свою чергу, призводить до обмеження заходів вітчизняних суден до іноземних портів (оскільки поширеною є практика, що іноземні держави не дозволяють заходити у власні порти суднам, вік яких більш ніж 25 років) [2].

Тому необхідність удосконалення законодавчої бази, що створило б більш сприятливі умови, є наразі завданням юридичної науки.

Сьогодні визначальним у питанні правового регулювання морської діяльності було прийняття Морської доктрини на період до 2035 року, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 07.10.2009 р. № 1307 як генерального нормативно-правового акта, що регулює морську діяльність як таку.

Ця Доктрина в пункті «Загальні положення» визначає Україну як морську державу, а отже таку, яка має власні інтереси у Світовому океані.

Позитивною тенденцією є законодавче закріплення особливого об'єкта правового регулювання — морської політики держави, а також визначення в цьому законодавчому акті її мети та завдань, визначення принципів, завдань, шляхів і способів реалізації державної морської політики.

Основними завданнями морської політики законодавець вбачає підтримку та розвиток морськогосподарської діяльності; забезпечення у внутрішніх водах і територіальному морі України режиму судноплавства, що відповідає міжнародному морському праву; сприяння розвитку всіх галузей економіки приморських регіонів держави та забезпечення розвитку морськогосподарської діяльності; розв'язання завдань, покладених на військово-морські сили України; збереження та розвиток кадрового потенціалу.

Як бачимо, морська політика держави, яку Доктрина визначає як систему внутрішніх і зовнішніх суспільних відносин, що виникають у процесі провадження морської діяльності, реалізації національних інтересів України в цій сфері.

Слід зазначити, що Доктрина має особливу правову природу, оскільки за змістом є перш за все програмним документом, хоча за правовою природою такою програмою не є.

Цей нормативно-правовий акт визначає сутність і тенденції розвитку морської діяльності як такої, закріпивши поняття морської діяльності.

На нашу думку, морська діяльність як така є комплексним соціально-економічним явищем, що потребує детальної правової регламентації, але не лише з боку господарського права, хоча саме морськогосподарська діяльність являє собою один з видів господарської діяльності.

Слід зазначити, що морська діяльність є поняттям комплексним і досить специфічним. Морська діяльність включає проведення морської господарської діяльності, а також військово-морської діяльності та діяльності з охорони кордонів (згідно з пунктом «Визначення термінів» Доктрини). Тобто поняття «морська діяльність» і «морськогосподарська діяльність» співвідносяться як родові поняття та видові. І такий розподіл має не тільки теоретичне, а й велике практичне значення в питанні правового регулювання морської діяльності.

Специфічною рисою є її комплексність, у зв'язку з чим, на нашу думку, правове регулювання повинно мати міжгалузевий характер. Як зазначалося, морська діяльність складається з трьох основних видів: морськогосподарської, оборонної та діяльності з охорони морських кордонів. На нашу думку, і морськогосподарська діяльність як різновид морської, має власну підструктуру, елементи якої можуть стати окремими об'єктами правового регулювання.

Наприклад, окремим об'єктом можна вважати діяльність, пов'язану з екологічним захистом морських акваторій, яка, у свою чергу, може складатися з науково-дослідної діяльності в цій сфері, впровадження державою низки заходів із запобігання забруднення, зокрема, здійснення екологічного моніторингу Світового океану. Екологічний моніторинг Світового океану — це спостереження за його станом з метою його контролю, прогнозу й охорони [3], накладання адміністративних штрафів у разі недотримання вимог екологічної безпеки. Тобто в цьому разі джерелами правового регулювання будуть здебільшого норми адміністративного та екологічного права.

Крім того, окреме місце в сфері морськогосподарської діяльності має посідати морська транспортна діяльність. Цю діяльність також доцільно розділити на види з економічної точки зору. Наприклад, це власне здійснення перевезень, допоміжна діяльність у сфері морських перевезень, якою можна визнати суднобудування та судноремонт, і, нарешті, портова діяльність. Кожен з цих видів є самостійною сферою економічної діяльності, має істотний потенціал і перспективи розвитку, тому, на нашу думку, потребує окремої правової регламентації.

Під морськогосподарською діяльністю розуміється процес отримання вигоди від використання ресурсів Чорного та Азовського морів, Керченської протоки, а також інших районів Світового океану для задоволення потреб людини і суспільства та розширеного відтворення природно-ресурсного потенціалу Світового океану.

Слід зазначити, що для виконання завдань, поставлених Доктриною, необхідний розвиток власного торговельного та військово-морського флоту, що неможливо без розвиненої системи суднобудівної промисловості.

Як відомо, суднобудівна промисловість складається із суднобудування, судноремонту, судового машинобудування та морського приладобудування.

Відповідно до законів України від 16.01.2003 р. № 433-IV (п. 2 ст. 7) «Про пріоритетні напрямки інноваційної діяльності»; від 11.07.2001 р. № 2623-III (ст. 7) «Про пріоритетні напрями розвитку науки і техніки в Україні», Постанови Кабінету Міністрів України від 28.07.2003 р. «Про концепцію державної промислової політики», до пріоритетних виробництв, які можуть сприяти досить швидкому підвищенню рівня промислово-технологічного перероблення та посиленню конкурентоспроможності продукції, належать: «Наукоємні та високотехнологічні галузі і виробництва експортної орієнтації, де Україна вже зарекомендувала себе як лідер світового науково-технічного прогресу і має певний науково-виробничий потенціал для забезпечення і посилення ринкових позицій у міжнародному розподілі праці. Пріоритетними слід вважати також галузі та виробництва з розробки ракетно-космічної техніки та літакобудування, особливо важких транспортних літаків і авіаційних двигунів, **суднобудування**, верстатобудування, а також мікроелектроніки, систем зв'язку (особливо оптоволоконних і телеграфії), електротехніки, приладобудування, виробництво деяких видів продукції легкої і харчової промисловості тощо». Крім того, згідно з Постановою Кабінету Міністрів України від 23.12.2004 р. № 1734 «Про затвердження переліку підприємств, які мають стратегічне значення для економіки і безпеки держави», до таких віднесено низку суднобудівних підприємств, а саме: ВАТ «Феодосійська суднобудівна компанія “Море”», ВАТ «Український науково-дослідний інститут кабельної промисловості» (м. Бердянськ), Державне підприємство «Суднобудівний завод імені 61 Комунара» (м. Миколаїв).

На нашу думку, найбільш ефективним механізмом практичної реалізації цього законодавчого положення має стати широкомасштабна програма державної підтримки суднобудівної галузі як основного об'єкта законодавчого регулювання, адже суднобудівна галузь впливає на загальний стан економіки, створюючи кумулятивний ефект розвитку не тільки в самій галузі, а й у суміжних галузях і видах виробництв.

Слід підкреслити, що суднобудівна промисловість **не може існувати без державної підтримки** внаслідок своїх специфічних властивостей, таких як:

- великі капіталовкладення, які «заморожуються» на період будування суден;
- залежність вартості робіт, що виконуються, від зміни цін на електроенергію, сталь, прокат тощо;
- відсутність внутрішнього ринку суднобудування через відсутність державного замовлення;
- позитивна практика державної підтримки суднобудівної промисловості зарубіжних країн, зокрема надання прямих субсидій, і пільгові режими кредитування та оподаткування.

Найбільш вагомою для суднобудування є підтримка, що надається в межах прийнятих державою програм розвитку суднобудування або наукових досліджень. Згідно з п. 4 ст. 9 ГК України правове закріплення економічної політики здійснюється шляхом визначення засад внутрішньої та зовнішньої політики, у прогнозах і програмах економічного розвитку України і окремих регіонів, у програмах діяльності Кабінету Міністрів України, цільових програмах економічного, науково-технічного і соціального розвитку, а також відповідних законодавчих актах. Проблема актуалізації окремого нормативно-правового закріплення економічної стратегії держави є нагальною і тому, що відповідно до ст. 4 Закону України «Про державне прогнозування та розроблення програм економічного та соціального розвитку України» передбачено державні програми економічного і соціального розвитку України тільки на короткий термін. У ст. 8 цього Закону встановлено, що Державна програма економічного і соціального розвитку України в такому разі розробляється щороку. Економічна політика держави є засобом впливу на саму систему економічних відносин, яка постійно розвивається, є динамічною, проходить різні якісні фази свого розвитку, водночас є ієрархічною системою, яка, у свою чергу, складається з цілої низки підсистем, і водночас є підсистемою системи світової економіки [4; с. 96–99]. На нашу думку, оптимальне законодавче стимулювання суднобудівної промисловості з боку держави має складатися з прогнозного та програмного забезпечення діяльності підприємств галузі. Ці програми можна поділити на такі види: загальні програми економічного розвитку, в яких законодавець визначає основні напрями економічної політики для всіх галузей економіки на певний період; галузеві програми, в яких визначено розвиток окремих галузей, зокрема суднобудування; підгалузеві програми, що приймаються з метою стимулювання найбільш перспективних видів виробництва у галузях суднобудівної промисловості, наприклад будування танкерів.

На нашу думку, законодавчим втіленням промислової політики має стати прогнозне та програмне забезпечення, яке мусить мати ієрархічний характер і складатися з галузевої програми економічного розвитку суднобудування як генерального нормативно-правового акту, який визначає основні напрями та цілі стимулювання галузі взагалі і так званих підгалузевих програм розвитку окремих видів виробництва, які б ураховували їхні особливості та закріплювали найбільш оптимальні механізми стимулювання. Кінцевим об'єктом таких програм має стати будування в Україні окремих певних типів суден на основі повного циклу виробництва, а також визначення типів і видів судноремонтних робіт і типів і видів необхідного для розвитку галузі обладнання, устаткування і технологічного забезпечення.

Першим кроком у питанні правового регулювання галузі стало прийняття окремого нормативно-правового акта, який визначає основи державної



економічної політики у сфері морської діяльності України в цілому. Ця доктрина є першою ланкою у правовому регулюванні як морської діяльності країни взагалі, так і розвитку суднобудівної промисловості зокрема. Другою ланкою має стати прийняття на основі Морської доктрини галузевої програми розвитку, загальної для суднобудування та судноремонту, яка б визначала стратегічні цілі держави в галузях суднобудування та судноремонту і була генеральною для так званих підгалузевих програм економічного розвитку окремих підгалузей суднобудування та судноремонту. Остаточний правовий режим функціонування суднобудівної промисловості має фактично залежати від Морської доктрини, яка визначала б види і напрями морської діяльності держави, національні інтереси у Світовому океані, морську політику, її принципи, напрями та суб'єктів, морську діяльність та її потенціал тощо, і від механізмів суто державної промислової політики, яка повинна діяти в рамках суднобудування як чинник розвитку економіки як такої.

Зазначені підгалузеві програми могли б урахувати особливості окремих підгалузей суднобудування та судноремонту або надавали б більші законодавчі переваги найбільш конкурентоспроможним і перспективним галузям, таким як будування танкерів і суховантажів, пасажирських суден, науково-дослідних суден спеціального призначення та ін. На нашу думку, таке ієрархічне регулювання галузі сприятиме найбільш ефективній підтримці вітчизняних суднобудівних і судноремонтних підприємств, оскільки визначатиме, по-перше, позицію законодавця в морській політиці, а також місце в ній суднобудування та судноремонту; по-друге, дозволить обрати найбільш дієві засоби стимулювання для кожної підгалузі окремо з урахуванням її особливостей.

### ***Висновки.***

1. Законодавчим втіленням промислової політики має стати прогнозне та програмне забезпечення, яке мусить мати ієрархічний характер і складатися з галузевої програми економічного розвитку суднобудування як генерального нормативно-правового акта, що визначає основні напрями та цілі стимулювання галузі взагалі, і так званих підгалузевих програм розвитку окремих видів виробництв.

2. Другою ланкою має стати прийняття на основі Морської доктрини галузевої програми розвитку, загальної для суднобудування та судноремонту, яка б визначала стратегічні цілі держави в галузях суднобудування та судноремонту і була генеральною для так званих підгалузевих програм економічного розвитку окремих підгалузей суднобудування та судноремонту.

3. Зазначені підгалузеві програми могли б урахувати особливості окремих підгалузей суднобудування та судноремонту або надавали б більші законодавчі переваги найбільш конкурентоспроможним і перспективним галузям.

## ЛІТЕРАТУРА

1. Гриневецький С. Україна: із морської держави на «країну біля моря»? / С. Гриневецький // Дзеркало тижня. — 2010. — № 2 (781). — 7 с.
2. Письменна К. С. Господарсько-правове забезпечення стимулювання розвитку суднобудування та судноремонту / К. С. Письменна. — Х. : ФІНН, 2009. — 184 с.
3. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: [http://ankor-odessa.com.ua/ua/articles/shipbuilding\\_ua/](http://ankor-odessa.com.ua/ua/articles/shipbuilding_ua/)
4. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: [/http://ekosvit.nepopsa.com](http://ekosvit.nepopsa.com)
5. Мещерякова О. В. Налоговые системы развитых стран мира : справочник / О. В. Мещерякова. — М. : Фонд «Правовая культура», 1995. — 239 с.

## ХОЗЯЙСТВЕННО-ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ СУДОСТРОИТЕЛЬСТВА В УКРАИНЕ В КОНТЕКСТЕ НАЦИОНАЛЬНОЙ МОРСКОЙ ДОКТРИНЫ

Письменная Е. С.

Статья посвящается вопросам правового обеспечения морской деятельности в Украине, подчеркивается ее особая правовая природа и междисциплинарный характер. На сегодня существенным недостатком законодательства в сфере морской деятельности является отсутствие в законодательстве системного и комплексного подхода к вопросам правового регулирования каждого из видов морской деятельности. Законодательство в сфере морской деятельности состоит из законов, которыми регулируется незначительная часть отношений, возникающих в процессе осуществления морской деятельности, и подзаконных нормативно-правовых актов. Но наиболее значимой для морехозяйственного комплекса является поддержка, которая осуществляется в рамках программ экономического развития. Однако на сегодня такой системы прогнозного и программного обеспечения не существует. Поэтому автор предлагает создать иерархическую систему нормативно-правовых актов, направленных на стимулирование морской деятельности в целом и ее видов в частности. Первым звеном в этой системе должна стать Морская доктрина.

**Ключевые слова:** морская деятельность, морехозяйственная деятельность, морская политика государства, отрасль права, программа экономического развития.



## **ECONOMIC-RIGHT PROVIDING OF SHIPBUILDING IN UKRAINE IN CONTEXT OF NATIONAL MARINE DOCTRINE**

**Pismenna K. S.**

The article is dedicated the questions of the legal providing of marine activity in Ukraine, it is underlined it the special legal character. Today the substantial lack of legislation in the sphere of marine activity is absence in the laws of approach of the systems and complex to the questions of the legal adjusting each the types of marine activity. A legislation in the field of marine activity consists of laws, which are regulate insignificant part of relations which arise up during realization of marine policy. But the most ponderable is the support of marine complex, hat is carried out within the framework of the programs of economic development. But for today such system of the prognosis and programmatic providing does not exist. Therefore an author suggests to create the hierarchical system normatively legal acts which are directed on stimulation of marine activity on the whole and its separate kinds in particular. By the first link in this system should be the Marine doctrine.

**Key words:** marine activity, marine state policy, branch of law, the economical development program.

УДК 338.24

## **ЕКОНОМІКО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ ДЕРЖАВНОЇ АГРАРНОЇ ПОЛІТИКИ УКРАЇНИ**

*О. В. Роздайбіда, кандидат економічних наук, доцент,*

*О. В. Білінська, здобувач*

*Національна юридична академія України імені Ярослава Мудрого*

*Розглянуто економічні та правові аспекти сучасної державної аграрної політики України. Досліджено та узагальнено різні підходи щодо регулювання економічних відносин у вітчизняному агропромисловому комплексі. Обґрунтовано основні правові принципи, напрями та механізми аграрної політики на сучасному етапі.*

**Ключові слова:** *аграрна політика держави, продовольча безпека, юридичні принципи аграрної політики.*

**Постановка проблеми** комплексного дослідження економічних і правових аспектів державної аграрної політики зумовлена тим, що розвиток аграрного сектору економіки в умовах світової фінансово-економічної та продовольчої