

готовку учнів шкіл, студентів вузів та багатьох категорій дорослого населення.

На наш погляд, обов'язковим елементом наскрізного екологічного виховання і навчання повинна бути пропаганда, основними напрямками якої є:

1. Проведення екологічних слухань з актуальних проблем оптимізації природокористування в обласних та районних центрах в міських та сільських громадах і в усіх навчальних закладах.

2. Видання екологічно спрямованої літератури з основних екологічних проблем кожного краю.

3. Максимальне використання засобів масмедіа із започаткуванням тематичних екологічно спрямованих циклів публікацій, виступів по радіо та телебаченню.

Першим практичним кроком повинно стати розроблення і затвердження Концепції екологічної освіти в кожному регіоні. Не менш важливим є встановлення нормативу відрахувань від обласного фонду охорони навколишнього природного середовища розміром не менше 25 % для використання коштів на потреби екологічної пропаганди і виховання.

Спільними зусиллями потрібно спрямувати екологічну освіту та виховання на усвідомлення кожною людиною свого місця і ролі в природному середовищі, прагнення своїми діями сприяти його оздоровленню, не допускаючи безвідповідальності та злочинного ставлення до природи. Адже поліпшення якості навколишнього середовища не може зводитись тільки до залучення значних капітальних вкладень.

Зберегти і примножити ресурсний потенціал кожної області, забезпечити екологічну стабільність - обов'язок кожного, хто бажає екологічного благополуччя і для себе, і для своїх нащадків.

Перспективи подальших розвідок у даному напрямі полягають у розробці проекту програми сталого екологічного розвитку гірських регіонів України.

Література.

1. Корсак К.В. Основи сучасної екології / К.В. Корсак, О. В. Плахотнік. – Київ: міжрегіональна академія управління персоналом, 2004. – 338 с.
2. Лук'янова Л.Б. Основи екології / Л.Б. Лук'янова. – Київ: Вища школа, 2000– 327 с.
3. Федоряк М.М. Основи екології / М.М. Федоряк, Г. Г. Москалик. – Чернівці: Рута, 2006. – Частина I. – 2006. – 126 с.
4. Федоряк М. М. Основи екології / М.М. Федоряк, Г.Г. Москалик. – Чернівці: Рута, 2008. – Частина II. – 2008. – 151 с.
5. Екологічна освіта: проблеми і перспективи / Збірник матеріалів Чернівецького обласного семінару. – Чернівці: Зелена Буковина, 2004. – 84 с.

УДК 347.795:656.615

Ольга Ляшенко

ДЕРЖАВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ МОРСЬКИХ ПОРТІВ

Стаття присвячена державно-правовому регулюванню діяльності морських портів. У ній розкрито поняття державно-правового регулювання, описані моделі управління портами, а також на прикладі України були розглянуті проблеми, з якими стикаються порти, пов'язані з неграмотним і неефективним державно-правовим регулюванням.

Ключові слова: державно-правове, порт-оператор, порт-інструмент, порт-землевласник, концесія, регулювання.

Впродовж багатьох років взаємодія між країнами здійснюється за допомогою транспорту, важливу роль в діяльності яких грають порти. Порти – це стратегічні, економічні об'єкти країни, які вимагають ефективного державно-правового регулювання. Питання, пов'язані з регулюванням діяльності портів, є актуальними і розглядаються на державному рівні, оскільки морські порти є складовими економічної сфери, регулюванням якої займається держава за допомогою різних правових, нормативних актів. В Україні з 17 травня 2012 року діє закон про морські порти, проте він не вирішує всіх проблем, з якими стикається порт у своїй діяльності.

Питання, пов'язані з морським транспортом, з розвитком портової діяльності і їх регулюванням розглядали як зарубіжні, так і вітчизняні учені, такі як: Примачев Н.Т., Магамадов А.Р., Крижановський Г.І, Госс Р.О. Питаннями державного регулювання займалися: Журко А.К., Єгоркін В.І. Велика кількість робіт присвячена формам взаємодії, опису структур, продуктивності, але не розкривають повного аналізу діяльності портів, не описують проблеми, з якими стикаються порти через погане державно-правове регулювання, а також не розглядають правові аспекти в регулюванні їх діяльності.

Розглянути поняття державно-правове регулювання і підвищити його ефективність в регулюванні портової діяльності.

Завдання: виявлення і вирішення проблем, пов'язаних з державно-правовим регулюванням діяльності морських портів.

Поняття державно-правове регулювання за останній час отримало досить широкого поширення, але перевага віддається «правовому регулюванню», яке увійшло до наукового звороту починаючи з 60-х років [8]. Під правовим регулюванням мається на увазі вплив держави на суспільні стосунки за допомогою норм права. Поняття державно-правове і правове регулювання раніше були тотожні, це було пов'язано з іншим уявленням про право.

Вважалося що право – це особлива система юридичних норм. Ці норми залежно від епохи перетворювалися. У первісному суспільстві це були звичаї, яких дотримувалися всі, без виключення. Проте з часом відбувається деформація суспільства, його розшарування, що приводить до протистояння інтересів і зміну регуляторів. Нові соціально-економічні стосунки вимагали нових норм, які б санкціонували і охоронялися державою.

Постановка проблеми

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Мета

Вигляд основного матеріалу

Пізніше під правом малась на увазі не лише система норм, але і соціально-правові прагнення людей, тобто природні права людини, які є результатом творіння природи. Само ж право найчастіше мислиться як певна міра свободи, як виразник ідей гуманізму, справедливості прав людини і інших цінностей [9]. У сучасній науці великого поширення набуло позитивне право, під яким мається на увазі офіційно визнане право, яке виражене в законодавстві.

Проаналізувавши наукову літературу, ми можемо побачити, що в поняття «право» вкладають лише сенс позитивного права, яке протиставляється природному. Для кожної країни позитивне право різне, проте непотрібно забувати, що ми всі люди і маємо ще і природні права: право на життя, свободу, розвиток, які контролюються державою, проте державними не є. Необхідно, щоб ці два види права (природне і позитивне) співіснували і відповідали один одному.

Можна сказати що право – це регулювальник, який включає юридичні норми для регулювання суспільних стосунків, і дає оцінку життєвим явищам, при цьому виражає об'єктивність, нормативність, системність.

Згідно з Гойманом, правове регулювання охоплює і державну діяльність, пов'язану з виробленням юридичних встановлень, а так само з визначенням юридичних засобів забезпечення їх дієвості, і діяльність безпосередніх учасників суспільних стосунків, направлену на пошук і залучення засобів юридичного регулюванні, для узгодження своєї поведінки з правом [6]. Тому воно (правове регулювання) може бути представлене як державне регулювання, так і регулювання, здійснюване безпосередньо адресатами права, тобто саморегуляцією [6;13].

Можна зробити висновок про те, що державно-правове регулювання – це частина правового регулювання. Таким чином, державно-правове регулювання – це вплив держави на певні сфери життєдіяльності, використовуючи інструменти (норми) права, для впорядкування і організації. Дане визначення схоже з тими, які представлені в літературі, але відрізняється тим, що в ньому акцентується увага на самому понятті право, яке включає як аспекти природного, так і позитивного права. Державно-правове регулювання впливає на соціальну, політичну і економічну сфери життєдіяльності. Економічна сфера включає правове, фінансове і соціальне регулювання. До економічно важливих об'єктів відносяться порти. Морський порт є складовою частиною транспортної системи, ефективне керівництво якої вимагає оптимальної структури і чіткої законодавчої основи [10].

Існує 3 моделі управління портами:

1. Tool port (порт інструмент). Це централізовані порти, тобто держава визначає юридичний статус і міру залежності від нього портової влади. Це порти Півдня Європи: Франції, Іспанії, Греції, а так само деякі Данські порти, крім того, така система діє в Канаді і деяких країнах Африки і Латинської Америки. У Франції порти є державною власністю, державно-правове регулювання яких здійснюється на підставі закону. Найвищим керівним органом є рада. В її склад входять працівники порту, представники стівідорних компаній і представники держави. Держава бере участь в процедурі ухвалення рішення відносно розвитку портів і фінансує 80% інфраструктури і 50% вартостей суперструктури. Адміністративна рада на своїх засіданнях приймає важливі рішення відносно бюджетування на кожен рік, розглядає і затверджує тарифи, а так само розглядає питання про подальший розвиток порту. Повсякденною діяльністю в портах Франції керує директор, який призначається на засіданнях уря-

ду. Поряд з державними портами з'явилися автономні, діяльність яких регулюється актом про автономні порти. Автономні порти є юридичними особами, яким надана велика самостійність і повна незалежність в реалізації своєї діяльності. Автономні порти здають в оренду приватним операторам своє устаткування, які і здійснюють всі перевантажувальні роботи. Держава здійснює правове регулювання земельних і майнових стосунків. Здійснюється державно-правове регулювання портових зборів. Перелік зборів і їх розміри регулюються законом про портові збори. Обслуговування судів, проведення операцій і надання інших послуг в морському порту здійснюється на підставі нормативних актів [10].

Проаналізувавши інформацію про дану модель управління морськими портами, ми можемо виявити як плюси, так і мінуси, з позиції державно-правового регулювання. Позитивним є те, що існують закони, які регулюють діяльність портів, порти є державними, проте необхідно згадати перелік функцій держави. За державою необхідно залишити лише функцію державного регулювання земельної власності.

2. Land lord port (порт землевласник). До даного типу відносяться всі порти північної Європи, вони належать муніципалітетам, в США – штатам. Згідно з даною моделлю, державно-правове регулювання зводиться до того, що портові власті виконують 2 функції: – регламентаційну (забезпечення безпеки мореплавання, безпека людей, матеріальних благ як в морській, так і в сухопутній частині, і забезпечує дотримання норм захисту довкілля); – землевласника (обслуговування і управління портовою земельною власністю).

Діяльність таких портів регулюється законом про морські порти. Державно-правове регулювання полягає в тому, що держава здійснює регулювання діяльності в порту шляхом видання нормативно-правових актів з питань, що стосуються розвитку морського порту, експлуатації об'єктів його інфраструктури, веденням державного контролю і нагляду за дотриманням встановлених норм і правил [10].

За такою моделлю працює найбільший порт світу Роттердам. Він належить міським владам, які, у свою чергу, є структурними підрозділами муніципалітету. Портова система має 2 директорати, функціями яких є забезпечення безпеки, а так само здійснення стратегічного планування розвитку порту. Вони займаються створенням інфраструктури порту, а стівідорні компанії беруть їх в оренду, будують суперструктури, придбають устаткування і займаються експлуатацією. У державно-правовому регулюванні діяльності портів США є багато загального з портами інших країн. У США знаходиться більше 2400 портів, які регулюються федеральним урядом. В Америці була прийнята система автономних портів, але в більшості випадків американські порти є муніципальними і належать місцевим властям. Вони управляються радою, яка складається з 3–7 уповноважених. Багато портів в США мають право видавати правила, які регулюють їх діяльність. У Південній Кароліні портові власті спостерігають за діяльністю приватних компаній. У Міссісіпі – вони мають право видавати правила, регулювати розміри тарифів і зборів. У США діє законодавчий акт, регулюючий діяльність портів: Закон про портові тарифи. Приведені тарифи мають бути затверджені Національною адміністрацією перевезень і навігації. Порти управляються муніципалітетом через портову раду, яка складається з членів політичних партій.

3. Operating port (порт оператор). За цим принципом працює порт Сінгапур. Порт є державною органі-

зацією, сам надає всі послуги, проте має юридичну і фінансову самостійність. Він сам фінансує, проектує, будує нові термінали, склади і сам встановлює тарифи. В Україні порти функціонують по моделі порт оператор. Вони є державними. Державне регулювання здійснює Міністерство інфраструктури України.

В Україні існує велика кількість проблем, пов'язаних з державно-правовим регулюванням діяльності морських портів: втрата частини вантажопотоків, відсутність щ довгий час постійно діючого нормативно-правового акта, який би регулював їх діяльність, а найголовніша проблема це відсутність грамотного і ефективного державно-правового регулювання.

Для стабілізації і розвитку об'ємів перевалки потрібен державний підхід до портів як єдиної системи, з використанням цілеспрямованої державної політики з питань залучення вантажопотоків в порти України, і прийняття на регіональному і державному рівнях довгострокових заходів для закріплення вантажопотоків за схемами доставки через порти країни [11].

Довгий час для державно-правового регулювання діяльності портів використовували Кодекс торговельного мореплавання України, прийнятий 23 травня 1994 року. Ще одним правовим документом, який регулює діяльність портів, є розпорядження Кабінету Міністрів України, який затвердив стратегію розвитку морських портів до 2015 року [2].

Існуюча до 2003 року система управління морськими портами України не створила єдиної системи координації і управління господарською діяльністю і розвитком портів, це привело до того, що довгий час була відсутня державна стратегія розвитку, немає єдиного підходу до вирішення на державному рівні питань розвитку територій [11].

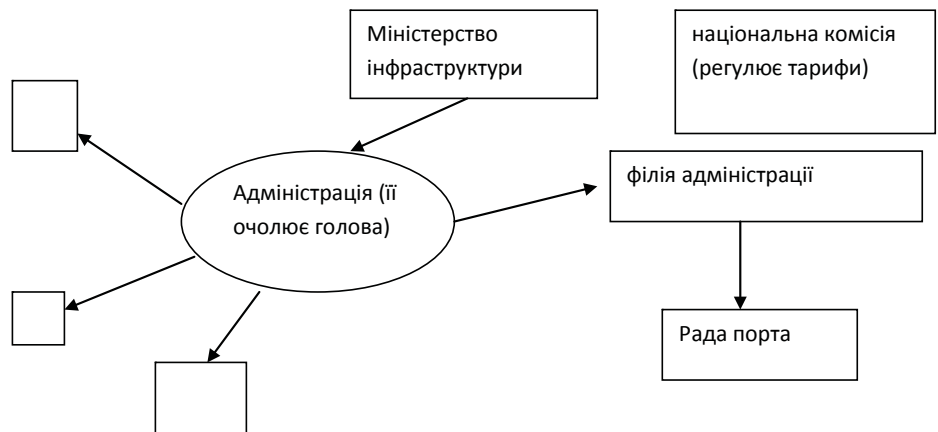
Питання, пов'язані з державно-правовим регулюванням діяльності морських портів є актуальними і повинні розглядатися на державному рівні, оскільки за допомогою транспорту, а відповідно і портів, здійснюється взаємодія між країнами, відбувається обмін товарами, результат від якого значно впливає на економічну сферу країни. Основним завданням держави є здійснення державно-правового регулювання цієї сфери.

Першочерговою проблемою в державно-правовому регулюванні діяльності морських портів є не ефективне державне регулювання. 17 травня 2012 року був ухвалений закон про морські порти, який регулює стосунки у сфері портової діяльності, зокрема встановлює порядок будівництва, розширення, порядок здійснення на їх території господарської діяльності [12]. Закон регулює діяльність лише морських портів.

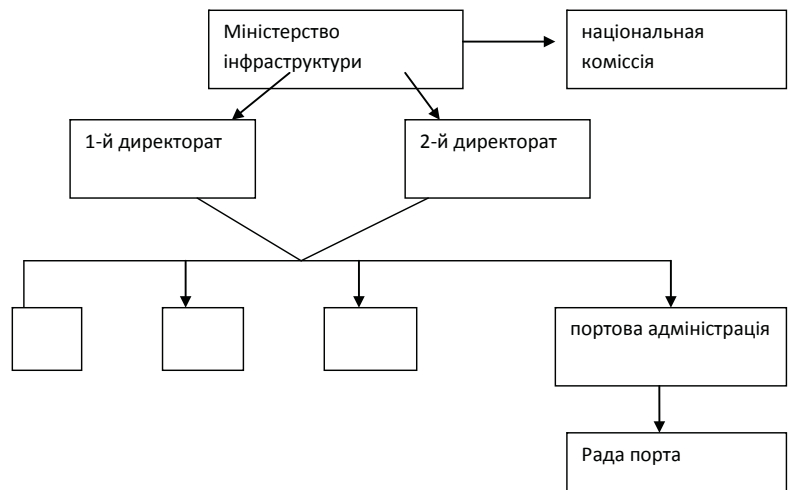
Державне регулювання здійснюється Кабінетом Міністрів і Міністерством інфраструктури, якому підпорядковані Адміністрації. Завданням Міністерства інфраструктури є забезпечення функціонування морських портів.

Завдання Адміністрації – це використання портової інфраструктури, збір даних для реєстру. Реєстр є електронною базою даних, метою ведення якої є забезпечення даними, необхідними для вирішення завдань в сфері безпеки мореплавання, захисту довкілля і здійснення державного нагляду [1]. Мінінфраструктура призначає на посаду голову адміністрації, а кожен порт, у свою чергу, є філією адміністрації. Мінінфраструктурі підпорядкована національна комісія, яка займається питаннями регулювання тарифів і зборів. Філії адміністрації очолюють начальники портів. Всередині порту, портовим органом є Рада, яка займається координацією питань, пов'язаних з розвитком інфраструктури і функціонуванням порту. До складу ради входять: начальник порту, капітан, представники морських терміналів і стівідорних компаній.

Розглянемо організаційно-правову структуру порту:



Даний вигляд державної структури є не зовсім ефективним, оскільки немає пропорційності, надто багато завдань покладено на адміністрацію, що може привести до неефективного регулювання. Необхідно переформувати структуру, яка займається державно-правовим регулюванням. Адміністрацію необхідно розділити на 2 директори (підрозділи мінінфраструктури), це до-



зволить ефективніше здійснювати регулювання. Один підрозділ повинен регулювати земельну власність і займатися питаннями стратегічного планування, а інший – забезпеченням безпеки. Представимо її таким чином:

Спеціалізація і розділення функцій між підрозділами дозволить підвищити ефективність державно-правового регулювання. Що стосується державно-правового

регулювання майна в морському порту, воно базується на наступних принципах:

- за державою зберігаються стратегічні об'єкти, такі як: причали, гідротехнічні споруди, об'єкти портової інфраструктури загального користування, під'їзні шляхи.
- збереження і створення, зокрема на основі об'єднання майна приватної, державної і комунальної форм власності, єдиних майнових комплексів, розташованих в межах території і акваторії морського порту [12].

Земельні ділянки можуть знаходитись в державній, комунальній і приватній власностях [1]. Що стосується приватизації, то стратегічно важливі об'єкти приватизації не підлягають. Їй підлягають лише публічні акціонерні суспільства і єдині майнові комплекси.

Також існує закріплений перелік функцій, який залишається за державою. Проте він дуже обширний, це заважає грамотному державно-правовому регулюванню. Вихід з цієї проблеми полягає в тому, що держава повинна залишити за собою лише функції землевласника і регламентаційну, всі інші функції необхідно передати приватним компаніям, це допоможе вивести порт на новий рівень роботи.

Взаємодія між приватними компаніями і портовими властями можлива завдяки договорам оренди, концесії, про спільну діяльність. Проте проблема полягає в тому, що на практиці застосовується лише договір оренди. В оренду здають причали, земельні ділянки строком до 49 років. Для ефективного державно-правового регулювання, необхідно, щоб більшого поширення і вживання на практиці отримав договір концесії, згідно з яким приватні компанії отримують в користування об'єкти портової інфраструктури строком на 50–70 років, це дозволить підвищити рівень державно-правового регулювання

Отже, державно-правове регулювання спрямоване на організацію певної сфери життєдіяльності суспільства з боку держави за допомогою нормативно-правових актів. Воно регулює державні сфери життєдіяльності, однією з яких є економічна.

Порти є важливими стратегічними і економічними об'єктами, які потребують чіткого, грамотного державно-правового регулювання. Для того, щоб воно було таким необхідним:

- Здійснити деякі трансформації організаційно – правової структури, тобто адміністрацію розформувати і створити два структурні підрозділи, які б спеціалізувалися на здійсненні своїх завдань;
- Здійснити передачу деяких державних функцій приватним компаніям, а за державою закріпити функції землевласника і регламентаційну;
- Задача портових об'єктів в концесію приватним компаніям, що дозволить об'єднати їх інтереси і створить хороші умови для здійснення господарської діяльності, яка пов'язана з державно-правовим регулюванням.

Література.

1. Проект закона о морских портах Украины. [електронний ресурс] <http://jurisprudent.info/news/prinyat-zakon-o-morskix-portax-ukrainy.html>.
2. Грушевська Е.В. Правовое регулирование деятельности морских портов: некоторые аспекты// экономические инновации. – № 46. – С. 205–214.
3. Онищенко С., Абадаржи Е. Что такое современный морской торговый порт //судоходство. – 2008. – № 3. – С. 11–15.

4. Макушев, П. А. Транспортный менеджмент: учеб. пособ. / П.А. Макушев, И.М. Москвиченко, Э.В. Тростянецкая. Под ред. А.О. Балобанова. – Одесса : Астропринт, 2004. – 183 с.

5. Крыжановский Г. И. Морские торговые порты Украины в рыночных условиях: монография –Одесса: астропринт, 2008. – 184 с.

6. Пьянов Н.А. Государственно-правовое регулирование: Понятие и стадии: Аннотация: Опубликовано: Сибирский Юридический Вестник. – 1999. – № 2.

7. Общая теория права и государства / Под ред. В.В. Лазарева. М., 1994. – С. 304, 307.

8. Александров Н.Г. Право и законность в период развернутого строительства коммунизма. М., 1961. – С. 188–195; Явич Л.С. Проблемы правового регулирования советских общественных отношений. М., 1961; Горшенев В.М. Участие общественных организаций в правовом регулировании. М., 1963; Алексеев С.С. Механизм правового регулирования в социалистическом государстве. М., 1966.

9. Лившиц Р.З. Теория права. М., 1994. – С. 59–69; Алексеев С.С. Философия права. М., 1997. – С. 5–6; Нерсисян В.С. Юриспруденция: Введение в курс общей теории права и государства. М., 1998. – С. 3–8, 40–50.

10. Павлов А.В. Правовое регулирование деятельности морских портов: Юридический практикум.

11. Лесник Александр. Программа совершенствования управления и развития морского портового хозяйства Украины//Порты Украины. – № 05(43)2003.

12. Горячие новости [электронный ресурс] <http://rogorelov.com.ua/21022012>.

13. Сырых В.М. Теория права и государства. М., 1998. – С. 128–129.

УДК 351.82:001.76:336.143

Вікторія Меньяло

ОПТИМІЗАЦІЯ БЮДЖЕТНИХ ВИТРАТ НА НАУКОВІ ДОСЛІДЖЕННЯ І РОЗРОБКИ ЯК МЕХАНІЗМ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ ІННОВАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В УКРАЇНІ

У даній статті досліджено вплив різних джерел фінансування наукової, науково-технічної діяльності на обсяг реалізованої інноваційної продукції промислових підприємств та доведено, що він лінійно залежить від обсягу коштів, які витрачають вітчизняні підприємства на проведення наукових досліджень, і не пов'язаний безпосередньо з обсягами фінансування науки з Державного бюджету України. Запропоновано шляхи вдосконалення механізмів державного фінансування науки в Україні з метою перетворення її на потужний ресурс інноваційного розвитку країни.

Ключові слова: фінансування наукової, науково-технічної діяльності, інноваційний розвиток, Державний бюджет, інноваційна продукція, державне регулювання.

© Меньяло В.І., 2012.