

УДК 351.813.12:346.546.6(477)

С.Б. Мельник

МОРСКИЕ ПОРТЫ УКРАИНЫ – СУБЪЕКТЫ ЕСТЕСТВЕННЫХ МОНОПОЛИЙ?

Сегодня в отечественной юридической науке уделяется заметно большее внимание, по сравнению с периодом, к примеру, десятилетней давности, анализу и изучению деятельности морских портов и деятельности субъектов естественных монополий. Однако необходимо отметить, что в большей степени в отношении первых рассматриваются отдельные проблемы именно их деятельности, а не определения общего правового статуса морских портов в Украине. Так, внимание в большей мере уделяется проблемам налогового льготирования, арендных взаимоотношений, формированию тарифов на грузовые работы, вопросы морской безопасности, социальные вопросы, ведомственная охрана морских портов, а также экономическая безопасность государства в связи с деятельностью морских портов. С принятием же специального законодательства о естественных монополиях, Хозяйственного кодекса Украины (далее – ХК) активно исследуется и та часть хозяйственного законодательства, которая опосредует деятельность субъектов естественных монополий¹. Вместе с тем следует признать, что аспекту сочетания этих двух сфер правового регулирования практически не уделено внимания ни учеными, ни практиками. Более того, складывается, на первый взгляд, впечатление, что речь идет о совершенно разных правовых отношениях, не имеющих под собой единой специальной правовой определяющей. На самом деле таковой является, кроме Конституции Украины (ст. 42) и ХК (ст. 28), Закон Украины “О естественных монополиях” от 20.04.2000 г. [1] (далее – Закон). Таким образом, можно сделать предположение о некоем замалчивании фактической неоднозначности в определении правового положения морского порта и сведения его только к пониманию в качестве предприятия – субъекта хозяйствования. Правда, вопрос, какого именно вида предприятия, также вызывает определенные сложности, если проанализировать отдельные правовые акты, соответствующие корпоративные документы или законопроекты. Актуальность же учета законодательства о естественных монополиях в деятельности морских портов фактически была подтверждена рассмотрением дела о морском порте как государственном предприятии в Конституционном Суде Украины (№ 1-17/2004 от 15.12.2004 г.) [2] (далее – решение)². В соответствии с решением было подтверждено соответствие Конституции Украины определения статуса морского порта, данного в Кодексе торгового мореплавания Украины [3] (далее – КТМ). Однако

¹ См., например: Хозяйственный кодекс Украины: Комментарий. – Х.: Одиссей, 2004. – 896 с.; Анохіна І. О. Правове регулювання діяльності суб'єктів природних монополій: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – Донецьк, 2005. – 18 с.

² См. также: О решении Конституционного Суда Украины от 15.12.04 № 21-рп/2004: Информ. письмо Высшего Хозяйственного Суда Украины от 01.02.2005 г. № 01-8/178.

еще большую неоднозначность, на наш взгляд, в рамках предмета обозначенной темы исследования вызывает формулировка, приведенная Конституционным Судом Украины в обоснование своего решения: “Що ж стосується встановлення статусу морського порту як державного транспортного підприємства, *якщо навіть вважати це різновидом монополії...*” (виділено авт.).

Можно долго спорить о том, насколько положительным является наличие в структуре экономики того или иного государства рынков естественных монополий и, соответственно, субъектов, функционирующих на них, – субъектов естественных монополий. Следует признать, что в данном случае это некая экономическая данность и спор в большей степени находится в плоскости экономических исследований. По статистическим же данным в Украине наиболее монополизированными остаются топливно-энергетический комплекс, а также транспорт и связь [4, 20].

Право, на наш взгляд, в данном случае должно наиболее эффективно урегулировать сложившиеся экономические отношения, а также предусмотреть действенный и максимально позитивный эффект присутствия государства на соответствующих товарных рынках: относительно вопросов государственного регулирования, установления тех или иных обязательных нормативов поведения таких субъектов хозяйствования и, соответственно, контроля за их надлежащим исполнением.

Изучение аналогичного зарубежного опыта является весьма необходимым и полезным. Однако необходимо помнить, что весьма существенное отличие в определяющем общем представлении о естественных монополиях за рубежом и у нас – это способ их возникновения. Так как в экономически развитых странах естественные монополии возникли, как правило, в силу последовательного развития монопольных образований. Когда фирма приобрела монопольное положение благодаря увеличивающему эффекту масштаба, мы называем это естественной монополией [5, 104]. В Украине субъекты естественных монополий – это пока следствие бывшей экономической системы всеобщей государственной монополии. На конец восьмидесятых годов Министерство морского флота СССР имело на территории Украины три больших подразделения, самым большим из них было Черноморское морское пароходство с управлением в г. Одессе. Министерство делегировало ему права на управление портами и судоремонтными заводами, расположенными в регионе, а также право распоряжаться государственным флотом, приписанным к его портам. В состав транспортного флота пароходства входило 247 судов [6, 94].

На протяжении длительного периода времени морские торговые порты в большинстве стран находились в государственном ведении. Однако ситуация изменилась с интернационализацией экономического развития и с повышением роли экспорта капитала в экономических процессах. Поэтому общей тенденцией в мировой практике является переход портов на экономическую самостоятельность на базе корпоративного капитала. Однако опыт европейских стран свидетельствует о том, что потеря государством контроля над портами пагубно сказывается на формировании оптимальной транспортной политики в целом

[7, 121, 119]. В Соединенных Штатах некоторые естественные монополии являются регулируруемыми. Другие естественные монополии непосредственно управляются правительством [8, 104]. В литературе высказываются и противоположные точки зрения. Так, А.Н. Кифак пишет, что, как показывает экономический анализ деятельности портов за последние 20 лет, развитие морского транспорта и коммуникаций, новых управленческих технологий и логистики привели к тому, что естественная монополия портов фактически утратила свое решающее влияние, во всяком случае в общемировом масштабе [9, 12]. На основании Закона РФ “О естественных монополиях” от 17.08.1995 г. № 147-ФЗ в редакции от 08.08.2001 г. № 126-ФЗ к сферам естественных монополий отнесены услуги транспортных терминалов, портов, аэропортов. При этом по каждой из сфер ведется отдельный реестр субъектов естественных монополий. Основаниями для включения субъектов в этот реестр, например на транспорте, являются: результаты анализа деятельности хозяйствующего субъекта, свидетельствующие об осуществлении данным хозяйствующим субъектом деятельности в сфере услуг естественных монополий на транспорте; наличие лицензии на предоставляемые услуги, выданной в установленном законом порядке, если наличие лицензии необходимо для осуществления деятельности хозяйствующим субъектом [10, 13].

По данным Антимонопольного комитета Украины, сейчас существуют 103 потенциально конкурентных рынка, демополизация которых по разным причинам не завершена. Это, прежде всего, рынки хлеба и хлебобулочных изделий, муки, хранения и оптовой торговли нефтепродуктами в некоторых регионах [11, 9]. Демополизация может касаться не только тех рынков, которые потенциально рассматриваются сегодня в качестве таковых, успешно могут функционировать в состоянии конкуренции, но, как показывает зарубежная практика, демополизация может касаться и тех рынков, которые исконно относились к рынкам естественных монополий. Так, к примеру, сегодня во Франции, в соответствии с национальным законодательством, основа которого зиждется на европейских директивах, создается конкурентная среда в области грузовых перевозок на железных дорогах (*в России и в Украине также поднимаются эти вопросы. – Прим. авт.*). Таким образом, решается задача по обеспечению внедрения европейских директив открытия транспортной отрасли, в частности железных дорог, для конкуренции... [12, 61-62]. Если же внимательно проанализировать Закон, то задача, в частности соответствующих государственных органов, сводится также к созданию условий или способствованию их возникновения относительно постепенной замены состояния рынка как рынка естественной монополии на рынок, функционирующий в условиях конкуренции, то есть к постепенному уменьшению в Украине относимых к естественным монополиям сфер. Но это задача будущего.

Сегодня же государственное регулирование деятельности морских портов Украины в части предоставления услуг, относящихся к рынкам естественных монополий, особо должно касаться прозрачности ценообразования и соблюдения правил по ценам [13], а также обеспечения качества данных услуг, а поэтому требуют особого контроля вопросы лицензирования, которые в самых общих

чертах предусмотрены Законом в ст. 7. По мнению, например, Ассоциации морских торговых портов России лицензирование погрузочно-разгрузочной деятельности в морских портах в настоящее время является единственным действенным методом государственного регулирования. Неоднократно вполне справедливо отмечалось, что особое внимание также следует обратить на законодательное определение порядка создания и формирования структур, которые должны осуществлять надзор за регулированием деятельности естественных монополий (*фактически данные положения Закона не действуют. – Прим. авт.*) [14, 11]. Мы данное замечание хотели бы подкрепить лишь незначительным анализом отдельных предписаний раздела третьего Закона: фактически Национальные комиссии создаются для регулирования деятельности субъектов естественных монополий, они должны способствовать развитию конкуренции на данных товарных рынках, однако последнее рассматривается в ч. 7 ст. 11 Закона и в качестве одного из возможных оснований их ликвидации. Хочется верить, что данное положение не будет реальным основанием для всяческого содействия сохранению естественной монополии, а следовательно, и соответствующего государственного органа. Однако в целом следует признать, что создание данных органов основано на том положении, что таким образом регулирование деятельности субъектов естественных монополий будет выведено из непосредственного ведомственного контроля¹.

В литературе указывались и другие минусы, а фактически те сферы и направления деятельности естественных монополий, которые требуют пристального государственного внимания, например опасность административного диктата, подменяющего экономический механизм². Правда, назывались и положительные черты естественных монополий: снижение издержек на производство единицы продукции за счет максимального использования эффекта масштаба производства, доступ к научно-техническим достижениям и значительным финансовым ресурсам, возможность работы как на основе рыночных принципов, так и по системе контрактных отношений [15, 10].

Указанные выше сложности в определении правового статуса субъектов естественных монополий и регулировании их деятельности применительно к морским портам еще более усугубляются: этому способствует неоднозначность в определении морского порта. В советской литературе морской торговый порт определялся как *комплексное транспортное предприятие (выделено авт.)*, обладающее морской и сухопутной территорией, находящейся под суверенитетом прибрежного государства, служащее для загрузки и выгрузки судов, участвующих во внешней торговле, и осуществляющее определенный надзор за навигацией и соблюдением международных конвенций и соглашений по торговому мореплаванию. Основное назначение портов – служить для погрузки и выгрузки внешне-торговых грузов, посадки и высадки пассажиров [16, 6-7]. В КТМ сохранена

¹ См. также: Кифак А. Современная ситуация и тенденции развития морских портов // Судоводство. – 2003. – № 1-2. – С. 31-33.

² См. также: Малахова Н. Экономические последствия монопольной деятельности // Конкуренция. Вестник Антимонопольного комитета Украины. – 2005. – № 1. – С. 14-21.

преемственность, и морской порт определен в ст. 73 в качестве государственного транспортного предприятия. В Законе Украины “О транспорте” от 10.11.1994 г. [17] в ст. 24, наряду с предприятиями морского транспорта, в состав морского транспорта включены порты и пристани и другие составляющие элементы системы. Таким образом, предприятия и порты разграничены.

Согласно, например, Уставу Государственного предприятия “Одесский морской торговый порт”, данное предприятие именуется государственным без указания слова “транспортное”¹. В соответствии же с Законом Украины “О перечне объектов права государственной собственности, не подлежащих приватизации” от 07.07.1999 г. [18] морские порты уже в качестве объектов права включены в этот перечень. Таким образом, с одной стороны, морской порт определен в соответствии с законодательством в качестве субъекта права, с другой – выше приведенные коллизии, а также, например, формулировка ч. 3 ст. 73 КТМ “на территории порта осуществлять деятельность” приводят к выводу о признании морского порта в качестве объекта правоотношений. В России существует точка зрения о необходимости признания морских портов в качестве не субъекта, а объекта права. В соответствии с п. 1 ст. 9 “Морские порты. Портовые власти” Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации “порт” представляет собой географическое понятие, то есть объект права: комплекс сооружений, расположенных на специально отведенных территории и акватории и предназначенных для обслуживания судов, используемых в целях торгового мореплавания, осуществления операций с грузами и других услуг, обычно оказываемых в морском торговом порту. Поэтому сегодня в России уже требует уточнения не понятие “Морской порт”, а понятие “Оператор морского терминала” в качестве транспортной организации, владеющей морским терминалом и оказывающей в морском порту услуги (работы) по перевалке груза, багажа пассажирам, грузоотправителям, грузополучателям, перевозчикам различных видов транспорта [20, 28]. Условно говоря, вектор правового регулирования в России в дальнейшем будет направлен в отношении лиц, осуществляющих свою деятельность в месте, именуемом “морской порт”, а также лица, оказывающего услуги в морском порту относительно груза по публичному договору, являющегося субъектом права в порту – “оператор морского терминала” [21, 8-9]. До недавнего времени за администрациями морских портов в РФ оставалось осуществление административно-властных полномочий в морских портах и связанных с их осуществлением функций, а все функции по осуществлению предпринимательской деятельности, связанной с управлением и развитием объектов федерального имущества в морских портах, возлагались на Федеральное государственное унитарное предприятие ФГУП “Росморпорт”. В перспективе планируется преобразование ФГУП “Росморпорт” в открытое акционерное общество с 100% акций в федеральной собственности.

¹ Интересным представляется также анализ ст. 76 ХК и законопроекта “О казенных предприятиях Украины” от 01.11.2005 г. № 8374, в соответствии с которыми данные предприятия образуются, в частности, в сферах, в которых по условиям хозяйствования невозможна свободная конкуренция товаропроизводителей либо потребителей.

Правовой статус морских администраций портов определен теперь как федеральное государственное учреждение [22, 11, 13].

В соответствии с проектом Закона Украины “О морских портах Украины” [23] морской порт также определен в качестве не субъекта, а объекта права, при этом разграничены государственные унитарные коммерческие предприятия, осуществляющие свою деятельность в портах, и государственные предприятия, которые предоставляют специализированные услуги в порту. Исчерпывающий перечень специализированных услуг приведен в ст. 11 законопроекта, наряду с общим их определением, содержащимся в ст. 1. Какое-либо прямое указание или отсылка к Закону в данном законопроекте не наблюдается. Однако эта связь установлена фактически косвенным путем, правда, без учета разработчиками данного документа и наступающих правовых последствий. В соответствии со ст.ст. 1, 11 законопроекта и ст. 5 Закона объединяющим является понятие “специализированные услуги” (*лишь поменялся субъект, их предоставляющий. – Прим. авт.*).

Фактически на сегодняшний день соответствующие положения Закона применительно к портам, в том числе морским портам, не действуют. Возникает вопрос, можно ли отнести те направления деятельности морского порта, которые указаны в определении в ч. 1 ст. 73 КТМ, к специализированным, ведь Закон требует специального утверждения их Кабинетом Министров Украины. Специализированными же, в частности, могут быть признаны услуги морских портов по обеспечению безопасности мореплавания и осуществлению государственного портового контроля. Однако необходимо учитывать, что традиционно под термином “специализированный” могут пониматься и непосредственно сами специализированные морские порты наряду с морскими торговыми портами. К ним, в частности, относятся морские рыбные порты, морские геологоразведочные порты, морские лесные порты и т.п., то есть учитывается в наименовании специализация морских портов. Также, если предположить, что не все предоставляемые морским портом услуги следует отнести к специализированным, что им могут оказываться и иные услуги, то в этом случае мы получаем квазисубъект естественной монополии, некий “смешанный” субъект, деятельность которого осуществляется как на рынках естественных монополий, так и иных рынках, находящихся в состоянии конкуренции, в том числе и смежных рынках. А такая двойственность положения морского порта должна быть учтена как на уровне определяющего статус законодательного акта, так и в аспектах государственного регулирования деятельности такого субъекта хозяйствования, а также приведена в соответствие с другими законодательными актами. Определение специализированных услуг, кроме всего прочего, связано непосредственно и с необходимостью их обязательного лицензирования в соответствии с Законом¹. Четкое же определение специализированных услуг должно привести к разграничению естественных и смежных рынков, что, в свою очередь, будет определять степень вмешательства государства в отношения между субъектами хозяйствования,

¹ См. также: Правовой базис создания негосударственного грузового терминала или морского порта на Украине // Морские порты России. – 2004. – № 5. – С. 37-39.

складаються на них, і, відповідно, встановлювати шляхи мінімізації втручання держави в діяльність портів з позиції підтримки і захисту конкуренції на даних ринках, забезпечення рівності прав всіх учасників економічних (господарських) відносин, в першу чергу на суміжних ринках, включаючи діяльність опосередковано портів; а також визначенню державного регулювання і контролю за діяльністю портів в спектрі цих послуг, а значить, на цих ринках, які віднесені до природних монополій. При цьому необхідно враховувати, що включення цих або інших послуг до списку спеціалізованих автоматично змінює ринкову структуру для даного сегмента ринку, краще змінює сам тип ринку. Розвиток же підприємництва як раз пов'язаний з суміжними і іншими, крім ринків природних монополій, ринками, причому прогнозується успішний розвиток такого виду підприємництва, як концесійне підприємництво.

Основний висновок можна сформулювати наступним чином: порт як підприємство займає проміжне, не визначене законодавством в повній мірі, комплексне положення: частково його діяльність визначається як діяльність суб'єкта господарювання, підпорядкована правилам, встановленим ХК, КТМ, законами і підзаконними актами, а також корпоративними документами, а частково – поряд з цими документами і законодавством про природні монополії, в першу чергу законом. Представляється, що саме таке своєрідність і повинно бути відображено в спеціальному законодавстві про порти. Крім того, необхідність адресного державного регулювання суб'єктів природних монополій, особливо в сферах діяльності морських портів, незвичайно посилюється по декільком причинам, серед яких хотілося б виділити такі, як: потенціальна конкурентоспроможність даних ринків в міжнародних рамках, соціальна значимість і економічні вигоди як для суспільства в цілому, так і окремих його членів, а також держави. Тому державне регулювання на відповідних ринках природних монополій повинно враховувати дані положення і в певній мірі торкатися внутрішнього ринку України. Так як це роблять, скажемо, американці і інші країни, коли регулювання і особливий контроль проводиться за діяльністю монополістів, функціонуючих в внутрішньому економічному просторі держави і не торкається діяльності цих же суб'єктів з позиції міжнародного ринку, якщо це не впливає на конкуренцію всередині країни резидента. Аналогічний приклад можна привести по конкурентному регулюванню, наприклад, сфери авіаперевозок в Канаді. Так, в серпні 2000 року Закон про конкуренцію був доповнений і включив до себе антиконкурентні дії в конкретній галузі, а саме в авіаперевозках. Після покупки "Кенедієн Пасифік Ейрлайнз" компанією "Ейр Канада" в грудні 1999 року остання стала домінуючою національною авіакомпанією в Канаді, контролюючою більш ніж 80% національних пасажирських перевезень. Для захисту більш малих канадських авіакомпаній від потенційного антиконкурентного поведіння домінуючого перевізника Закон про конкуренцію був доповнений і включив до розділу 78 (1) антиконкурентні дії "особ, надаючих внутрішні послуги". А Бюро

по вопросам конкуренции сделало достоянием гласности Рекомендации по выполнению в качестве “кодекса поведения” для авиаперевозчиков с целью информирования заинтересованных сторон о действиях, которые будут рассматриваться Бюро как недопустимые [24, 55].

Определение в правовом поле Украины статуса морских портов, учет всех положений законодательства, на сегодняшний день остающихся весьма разрозненными, имеет важное значение не только для успеха работа данных субъектов хозяйствования, но и будет способствовать включению Украины в новую транспортную политику Евросоюза. Опубликованная “Европейская транспортная политика до 2010 г.” главное внимание уделяет вопросам: изменению соотношения между видами транспорта; управлению глобализацией транспорта. Раскрыты также критерии регулируемой конкуренции на транспорте, определены меры по активному использованию смежных видов транспорта, созданию комбинированных логистических цепочек: море–река–железная дорога в интермодальных перевозках. Россияне активно включились в данный проект [25, 64-65], предложив на конкурс ряд интермодальных контейнерных транзитных коридоров, которые позволяют сократить сроки доставок контейнеров до 23 суток от уже существующих трансконтинентальных морских перевозок судами типа “панамакс”, длительность которых составляет более 45 суток. Рени–Одесса включены в такой конкурсный проект наряду с транспортными узлами таких стран, как Испания, Евросоюз, Россия, Корея и Китай.

ЛИТЕРАТУРА

1. Про природні монополії: Закон України від 20.04.2000 р. // Урядовий кур’єр. – 2000. – № 92.
2. Рішення Конституційного Суду України у справі за конституційним поданням 49 народних депутатів України щодо відповідності Конституції України (конституційності) положення частини першої статті 73 Кодексу торговельного мореплавства України (справа про морський порт як державне підприємство): Справа № 1-17/2004 від 15.12.2004 р. // Урядовий кур’єр. – 2005. – № 4.
3. Кодекс Торговельного Мореплавства України // Відомості Верховної Ради України. – 1995. – № 47-52. – Ст. 349.
4. Пугачова М., Щербак А. Конкурентне середовище в Україні: тенденції останніх років // Конкуренція. Вісник Антимонопольного комітету України. – 2005. – № 2. – С. 19-24.
5. Стігліц, Джозеф Е. Економіка державного сектора / Пер. з англ.: А. Олейник, Р. Скільський. – К.: Основи, 1998. – 854 с.
6. Щипцов О.А. Основи державної морської політики: Навч. посіб. – К.: Укрморінформ, 2002. – 206 с.
7. Примачев Н.Т., Примачева С.И. Морские торговые порты в системе интермодальных транспортных сообщений. – О.: Ин-т проблем рынка и экон.-эколог. исслед., 2001. – 214 с.
8. Стігліц, Джозеф Е. Вказ. твір.
9. Кифак А.Н. Современная ситуация и тенденции развития морских портов // Судоходство. – 2002. – № 11-12. – С. 11-13.
10. Мамаев А.М. Конкурентное право: Практ. комментарий. – Владимир: Посад, 2004. – 313 с.
11. Костусев О. Антимонопольна політика в Україні в 90-і роки ХХ століття // Конкуренція. Вісник Антимонопольного комітету України. – 2005. – № 2. – С. 5-12.
12. Тарасюк К. Взаимовыгодное сотрудничество // Конкуренция. Вестник Антимонопольного комитета Украины. – 2005. – № 1. – С. 61-62.
13. Про затвердження Основних напрямів урядової політики в економічній та соціальній сфері на 2006 рік: Постанова Кабінету Міністрів України від 20.01.2006 р. № 42 // Урядовий кур’єр. – 2006. – № 15-16.
14. Кузнецова Н., Семенюк Ю. Конкурентное законодательство Украины: проблемы и перспективы // Юрид. практика. – 2003. – № 9. – С. 11.

15. Михеева Е. “Неуправляемая” монополия // Юрид. практика. – 2002. – № 24. – С. 10-11.
16. Иванов Г.Г. Правовой режим морских портов. – М.: Транспорт, 1971. – 80 с.
17. Про транспорт: Закон України від 10.11.1994 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 51. – Ст. 446.
18. Про перелік об’єктів права державної власності, що не підлягають приватизації: Закон України від 07.07.1999 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1999. – № 37. – Ст. 332.
19. Законопроект “О морских портах РФ” // Морские порты России. – 2004. – № 5. – С. 33.
20. Маленьких М. Требуют решения законодательные проблемы отрасли // Морские порты России. – 2005. – № 5. – С. 21-29.
21. Маленьких И. Что делаем // Морские порты России. – 2004. – № 5. – С. 8-19.
22. Парфенов Ю. Система управления морскими портами России – состояние и перспективы развития // Морские порты России – 2005. – № 5. – С. 6-13.
23. Про морські порти України: проект Закону України від 24.01.2005 р. // ЛІГА БізнесІнформ.
24. Марфелс К. Закон Канады о конкуренции: Положение о пересмотре слияний и злоупотреблениях доминирующим положением // Конкуренция. Вестник Антимонопольного комитета Украины. – 2005. – № 1. – С. 51-56.
25. Enrique Morales, Луков Б., Шутка А. Новая транспортная политика Евросоюза // Морские порты России – 2005. – № 5. – С. 64-65.

УДК 347.247

Т.Є. Харитонова

ДЕЯКІ ПИТАННЯ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЗЕМЕЛЬ ВОДНОГО ФОНДУ

Питання правового регулювання будь-якої категорії чи об’єкта є завжди актуальним та проблематичним, оскільки на сьогоднішній день діє чимала кількість законів та підзаконних актів, якими законодавець намагається врегулювати відносини та усунути прогалини в законодавстві. Але крім позитивних моментів, є й недоліки такої кількості нормативних актів, оскільки дуже часто між ними виникають розбіжності, що призводить до неправильного трактування та ще більшої плутанини. Щоб вийти з такої ситуації, слід правильно визначити об’єкт, який буде підлягати регулюванню. Ми вирішили звернутися до такої категорії, як землі водного фонду і, відповідно, до їх правового регулювання, але оскільки питання є дуже широким, то звернемося тільки до чинних в Україні кодексів, зокрема: Цивільного, Земельного, Водного, Господарського. Слід зазначити, що питання земель водного фонду розглядали багато науковців, наприклад: І. І. Каракаш [1], В. В. Медведчук [2], М. В. Шульга [3], А. П. Шеремет [4] та інші, але порівняльна характеристика не проводилася.

Правове регулювання земель водного фонду може містити багато суперечностей, оскільки вирішення застосування нормативного акта залежить від кола відносин, які виникають між суб’єктами. Відносини у зв’язку з “водами”, які знаходяться в природному середовищі, у водних об’єктах, регулюються водним законодавством і розглядаються як водокористування. Суспільні відносини у зв’язку з використанням води – предмет регулювання цивільного права. Водний об’єкт включає в себе не тільки воду, а і землі, на яких ця вода знаходиться, порядок надання яких в користування та припинення права користування ними