



Б. В. БУРКИНСЬКИЙ,
*професор, доктор економічних наук,
академік НАН України,
директор Інституту проблем ринку
і економіко-екологічних досліджень
НАН України
(Одеса)*

B. V. BURKYNYS' KYI,
*Professor, Doctor of Econ. Sci.,
Academician of the NAS of Ukraine,
Director of the Institute of Market Problems and Economic
Environmental Studies
of the NAS of Ukraine
(Odesa)*

УДК 656.61

ВЕЛИКІ МОЖЛИВОСТІ ТА НЕДОСЯЖНІ МРІЇ

Розглянуто стан і проблеми розвитку морського транспортного комплексу України. Оцінено загрози та втрачені можливості, надано рекомендації щодо подолання негативних явищ у морегосподарському комплексі країни.

Ключові слова: морський транспортний комплекс, проблеми та перспективи розвитку.

GREAT OPPORTUNITIES AND INACCESSIBLE DREAMS

The article presents the state and problems of the marine transport sector of Ukraine. Defined Threats and missed opportunities are evaluated, and some recommendations to overcome the negative effects are proposed.

Keywords: maritime complex, problems and prospects of development.

Із здобуттям незалежності Україні дісталася близько чверті морської інфраструктури і цивільного флоту Радянського Союзу, а також структура економіки, зорієнтована на морські транспортні, рибогосподарські та військово-морські технології. У власність Української держави перейшло понад 700 одиниць суден різного призначення. У цілому ж Україна стала володіти 27% загальносоюзного морського торгового флоту (за тоннажем), 25% основних виробничих фондів Мінсудпрому СРСР. Крім того, під її юрисдикцію перейшов численний промисловий флот, суднобудівні та судноремонтні підприємства, а також інше майно галузевих організацій, яке належало морегосподарському комплексу.

Флот Чорноморського, Азовського та Дунайського пароплавств виконував більше половини перевезень сухих вантажів у закордонному плаванні (зовнішньоторговельних та між іноземними портами), близько третини – у великому та малому каботажі Міністерства морського флоту СРСР і майже четверту частину перевезень вантажів у прикордонному плаванні. Чорноморське морське пароплавство також експлуатувало найбільший у Радянському Союзі пасажирський флот. Морські

© Буркинський Борис Володимирович (Burkyns'kyi Borys Volodymyrovych), 2016; e-mail: iprei@odessa.ukrtel.net.

торговельні порти, які входили до складу пароплавств, обробляли понад 30% загально-союзної товарної маси вантажів, призначених для перевезення морем.

Проте отриманий у спадщину потенціал економіки в цілому, в тому числі море-господарського комплексу, на жаль, не був реалізований, а морська справа для України не стала одним з джерел економічного зростання — могутнім стимулом для розвитку інших видів економічної діяльності. Безумовно, про такий стан справ у галузі та причини, які його викликали, говорилося на всіх нарадах і у спеціальній науковій літературі. Слід зазначити, що головною причиною сьогоднішніх наших проблем є відсутність дієвої системи державного управління, відповідної державної політики, що призвело до недбалого ставлення до отриманої спадщини, до прийняття економічно неправильних рішень на рівні як держави, так і самих підприємств. У результаті морський торговий флот було повністю втрачено, суднобудівельну галузь доведено до занепаду, а від рибпромислового флоту лишилася жалюгідна частина.

Таким чином, **мета статті** — висвітлити проблеми розвитку морського транспортно-господарського комплексу країни, які виникли за часів незалежності України у зв'язку з руйнуванням державної системи управління, і надати рекомендації щодо подолання негативних явищ у цьому секторі економіки.

Фактично єдиним вірним кроком держави в морському господарстві можна вважати тільки повне припинення державної підтримки, що з точки зору положень GATS (General Agreement on Trade in Services — Генеральна угода з торгівлі послугами) — прогресивним досягненням у сфері державного регулювання морегосподарського комплексу. Вихід з даної ситуації напрошувався сам: для цілісного реформування цієї галузі, як і всієї економіки держави, для розв'язання фундаментальних проблем розвитку і країни, і окремих підсистем господарського комплексу *необхідно створити ефективну систему державного управління*. Вчені НАН України не лишилися осторонь від вирішення цих важливих для успішного реформування економіки країни питань, зокрема, від управління її транспортною інфраструктурою, морегосподарським комплексом.

Ще на початку економічних реформ було заплановано створення єдиного для всіх видів транспорту міністерства, що давало б можливість подолати відомчі розбіжності, скоординувати діяльність, тобто реалізувати емерджентний ефект, потенціал якого на транспорті, через необхідність забезпечення належної взаємодії окремих його видів, є надзвичайно великим, сформувані єдиний транспортний простір, інакше кажучи, створити те, чого не було у СРСР, — єдину транспортну систему країни. Нова організаційна структура управління транспортом не була в повному обсягу наділена новими функціями, оскільки формувалася на уламках старої адміністративної системи, далекої від розуміння ринкових відносин. Міністерство стало єдиним управлінським комплексом, тоді як раніше це були окремі підрозділи, жодним чином не пов'язані між собою ані функціонально, ані адміністративно, ані виробничими функціями. Безумовно, система реформування управління галуззю потребує якісних перетворень, вибору ефективного шляху розвитку, нової ідеології свого поступу з урахуванням як внутрішніх, так і зовнішніх факторів.

Сьогодні тільки морські порти ще продовжують функціонувати у більш-менш прийнятному економіко-експлуатаційному стані. За період незалежності у портах практично з нуля побудовано контейнерні термінали, які нині здатні переробляти понад 3500 одиниць двадцятифутового еквіваленту, і термінали з перевалки соняш-

никової олії, майже у 10 разів збільшено потужності з перевалки зернових тощо. Поряд з державними швидко розвивалися приватні порти і термінали, вантажооборот яких перевищує вантажооборот портів державної власності. Проте навряд чи це можна вважати заслугами керівництва країни. Більше того, воно є безпосередньо причетним до розбазарювання коштів морської галузі.

У травні 2008 р. РНБО України підбила підсумки діяльності морегосподарського комплексу країни за період незалежності. Її рішенням було затверджено найважливіші заходи щодо подолання негативного стану в морській галузі, і якби вони були реалізовані своєчасно, то сьогодні ми б не мали більшості проблем. Проте, на жаль, зміна української влади у 2010 р. поставила крапку і на реалізації тих заходів, які вже були вжиті. Так, одними з перших постанов тодішнього Кабміна було скасування прийнятих у 2009 р. “Морської доктрини України” та Концепції Закону України “Про морську політику України”. Було фактично загальмовано прийняття Закону України “Про Міжнародний реєстр суден України”, затвердження якого було також передбачено рішенням РНБО, припинено фінансування програми будівництва військових кораблів (Програма “Корвет”). Також було зруйновано Державний департамент морського та річкового транспорту України, а державні морські порти підготували до приватизації олігархічними структурами. Прийнятий Закон України “Про господарський експеримент у суднобудуванні”, яким передбачалося створення економічних і податкових умов для більш-менш конкурентоспроможного функціонування цієї галузі, на світовому ринку не виконувався, тобто фактично український морегосподарський комплекс у 2010–2015 рр. не тільки ніяк не розвивався, а навпаки, опинився у ще більшому занепаді. До цього слід додати створення Адміністрації морських портів України (АМПУ) *, яка стала власником усього їх стратегічного майна, централізувала в собі функцію стягнення портових зборів і повинна була забезпечити їх ефективне використання для нормальної експлуатаційної діяльності портів, а в реальності почала займатися власною комерційною діяльністю, несвоечасно і не завжди за цільовим призначенням використовувала зібрані кошти, що призвело до втрати певної їх частки.

Розглядаючи питання про стан функціонування портової галузі, Асоціація морських портів України (“Укрпорт”) підтримала пропозицію вчених і дійшла висновку, що “створена у формі державного підприємства Адміністрація морських портів України стала гальмом на шляху розвитку портової інфраструктури, органом перекачування портових зборів у заробітну плату для численного апарату управління та фінансування непрофільних об’єктів за рахунок цільових коштів” **. Про це повною мірою свідчить рішення Рахункової палати України ***.

* Відповідно до розпорядження Кабінету Міністрів України від 04.03.2013 р. № 133-р “Про погодження пропозиції щодо реорганізації державних підприємств морського транспорту”, згідно з наказом Міністерства інфраструктури від 19.03.2013 р. № 163 «Про заходи щодо реорганізації державних підприємств морського транспорту і створення державного підприємства “Адміністрація морських портів України”», вона входить до сфери управління Міністерства інфраструктури України.

** Перспективи подальшого розвитку морських портів як найбільш значущих елементів національних ТТС : доповідна записка ІПРЕЕД НАН України від 14.08.2013 р. № 22/391 (Асоціація морських портів України).

*** Про результати аудиту ефективності виконання Міністерством інфраструктури України повноважень з управління стратегічними об’єктами державної власності, які закріплені за державним підприємством “Адміністрація морських портів України” : рішення Рахункової палати України від 27.10.2015 р. № 7-2 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : https://www.dropbox.com/s/w9xxbr49jhusd/R_RP_7-2.pdf?dl=0.

Крім того, реалізація прийнятого Верховною Радою України проекту Закону України "Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо управління об'єктами державної власності" може призвести до втрати галузю порткових зборів у цілому, внаслідок виведення АМПУ із сфери управління Міністерства інфраструктури України. Тому система управління морськими портами також потребує негайного вдосконалення, зокрема — встановлення більш чіткої регламентації їх діяльності та правового статусу, усунення надмірної централізації управління, відокремлення комерційної складової діяльності Адміністрації морських портів від функцій державного управління, наприклад, тих, що стосуються створення сприятливих, рівних та безпечних умов для користувачів транспортної інфраструктури, забезпечення відповідальності держави за безперебійну і надійну роботу портової галузі, посилення цільового характеру використання порткових зборів. Проте, незважаючи на це, АМПУ продовжує функціонувати і надалі.

Слід зазначити, що за роки незалежності в країні було затверджено 17 програм діяльності Кабінету Міністрів України, які відрізнялись одна від одної, але їх об'єднувало те, що вони не містили стратегічних цілей щодо реформування економіки в цілому та окремих її галузей зокрема. Наприклад, в останній програмі Уряду — жодної цифри, жодної дати стосовно досягнення задекларованих заходів щодо реформування, жодної відповідальної особи. Водночас у розділі XIII "Інфраструктура і транспорт" окреслено, скоріше, напрями діяльності Уряду, ніж програмні заходи: "Ефективне використання портової інфраструктури...", "Розвиток мережі міжнародних транспортних коридорів та пріоритетних сполучень" тощо. Це було б прийнятним, якби разом з програмою були представлені конкретні плани з її реалізації, але їх немає.

Сьогодні тільки морські порти досить успішно функціонують як елемент морсько-господарського комплексу країни, але цей сектор, згідно з намірами Кабінету Міністрів України, підлягає реформуванню, тобто приватизації (насамперед, у таких формах, як концесія та оренда). Основним фактором, який зумовлює приватизацію портів у світі, є необхідність залучення значних інвестицій для вирішення існуючих у портової діяльності проблем. Однак чи буде вирішена ця проблема для портів України в тому напрямі, в якому це необхідно державі й суспільству? Чи надійдуть інвестиції взагалі в умовах відсутності механізму недержавного регулювання портової діяльності, оскільки належність портів олігархічним структурам усунуть їх з ринку порткових послуг і перетворить на звичайні технологічні елементи виробничого процесу цих структур. Сьогодні немає обґрунтованих доказів, чи буде забезпечена добросовісна конкуренція, чи така приватизація призведе до чергового провалу. Тим часом робота державного портового підприємства теж може бути високопродуктивною, приклад — порт Сінгапуру або порти Данії та Китаю. Для цього необхідно, щоб досить сильне керівництво порту ефективно підтримувалося владою.

Сама по собі хаотична приватизація пов'язана із значними ризиками. Вона може спричинити появу (навіть у межах одного порту) монопольних структур, які стримуватимуть конкуренцію на ринку, переносячи акцент з розвитку порту (в тому числі соціального та екологічного) на отримання прибутку, причому в іншій, непортової, сфері. Це може призвести до конфліктних ситуацій з користувачами, і в результаті приватизації не підвищаться якість порткових послуг і ефективність виробничої діяльності. Тому, перш ніж починати роздержавлення і приватизацію портів, необхідно визначитися з механізмами, які будуть здатні забезпечити: до-

тримання добросовісної конкуренції на ринку портових послуг, гарантії власникам вантажу щодо його обов'язкового прийняття у переробку на задекларованих портами умовах. Сьогодні в Україні ці механізми не розроблено, а більшість керівного складу галузі, можливо, і не здогадується про їх необхідність, хоча є випадки, коли порти, навіть за наявності резервів перевантажувальних потужностей, відмовляють деяким відправникам у прийнятті їх вантажів.

Ухвалений кілька років тому закон про морські порти * не вніс істотних змін для виправлення існуючої в галузі проблемної ситуації. Більше того, можна сказати, що він навіть її погіршив, узаконивши можливість оренди та концесії портових перевантажувальних комплексів, що викликало нездоровий ажіотаж. Усі спроби АМПУ розробити ефективний для держави економічний механізм недержавного функціонування перевантажувальних комплексів портів так і не були реалізовані. Причина цього – орієнтація на приватизацію портів національними фінансово-промисловими групами, у першу чергу – “Систем Кепітал Менеджмент” (СКМ) Р. Ахметова. Це зумовило і характер дій з підготовки до приватизації: ґрунтовні підготовчі роботи з підвищення ринкової привабливості за рахунок держави і максимально вигідні умови для концесіонера щодо плати, утримання тощо. Ось тільки запитання, чи є вигода від такої приватизації для держави, залишилося без відповіді. Інтерес до портів у СКМ полягає в можливості оптимізації просування на товарні ринки власної продукції, і прибуток є, але тільки в іншій сфері – сфері товарного обороту, але як він перерозподілиться до державного бюджету – невідомо. При цьому абсолютно зрозуміло, що пропускати через приватизований термінал продукцію своїх конкурентів економічно не доцільно. А чи потрібно таке використання портових потужностей держави? Напевно, ні.

Інтерес держави полягає у збільшенні вантажопереробки, залученні транзитних (і не тільки російських) вантажопотоків, що спричинить зростання вантажообороту інших видів транспорту і відповідне збільшення надходжень до держбюджету. Звичайно, реалізовувати ці плани такий концесіонер не буде. Тому, перш ніж вирішувати питання про передання в концесію, оренду або використовувати іншу форму роздержавлення портів, необхідно визначитися концептуально: для яких цілей, на яких принципах і кому передавати, потім слід розробити економічно ефективний механізм і вже тоді оголошувати про початок даного процесу. Крім того, треба пам'ятати, що сьогодні Українська держава живе фактично в стані війни, і під час війни транспорт мобілізують, а не приватизовують, тому, на наш погляд, необхідно дочекатися стабілізації військово-політичної ситуації, завершити проведення економічних реформ у країні, а вже потім займатися роздержавленням.

Слід також урахувати, що морські порти посідають значне місце в діяльності транспортного (і не тільки) комплексу України. Проте сума податку на прибуток морських портів оцінюється в розмірі близько 6% від загальної суми надходжень до держбюджету. Порти становлять більш як 45% за чисельністю; 70% – щодо заробітної плати; 45% – щодо амортизації; 70% доходів і 90% суми податку на додану вартість від усіх підприємств колишнього “Укрморрічфлоту”, однак сучасний їх стан можна охарактеризувати як передкритичний. Це пов'язано з істотним спрацюванням основних виробничих фондів, активна частина яких (у

* Про морські порти України : Закон України від 17.05.2012 р. № 4709-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://search.ligazakon.ua/1_doc2.nsf/link1/T124709.html.

більшості своїй кранове господарство) вже відпрацювала всі можливі строки; недостатніми глибинами і довжиною причалів, до 30% яких підлягають капітальному або профілактичному ремонту. Так, близько 5 км хвилеломів і огорожувальних молів нині перебувають в аварійному стані, інші також потребують капітального або профілактичного ремонту. Проте, як уже підкреслювалося, сьогодні державні морські порти є чи не єдиним сектором економіки, який успішно функціонує, але, перераховуючи 75% свого прибутку до державного бюджету країни, неспроможний розвиватися на необхідному рівні.

Найважливішим реальним показником виробничої діяльності портів є вантажооборот, який, починаючи з 2004 р., в основному стабілізувався, а нині навіть намітилася певна тенденція до його зменшення. Назвемо головні причини цього:

- втрата експортерами України своїх ринкових позицій на деяких світових товарних ринках;

- розвиток пропускних спроможностей конкурентних для нас російських портів, у результаті чого їх величина досягла обсягів російських вантажопотоків і надалі збільшуватиметься випереджальними темпами;

- неадекватні існуючій ситуації (яка намітилася ще у 2002–2003 рр.) тактичні й стратегічні рішення щодо розвитку портової діяльності, прийняті керівництвом Мінтрансу і безпосередньо портів;

- постійне "перетасовування" керівних кадрів у цій сфері.

Проте навіть у умовах стабілізації вантажопотоків недовикористана пропускна спроможність морських портів України становить понад 40%, тобто приблизно у 2 рази перевищує свій нормальний рівень. Слід зазначити, що це стосується переважно перевантажувальних комплексів універсального призначення з крановим варіантом робіт, за якого складно досягти високої інтенсивності і відносно низької собівартості, отже, і задовольнити сьогоднішні вимоги клієнтів. Таким чином, конкурентоспроможність портів України, порівняно з портами інших країн Чорноморсько-Азовського басейну, є відносно незначною. На її рівень також впливають досить високі тарифи "Укрзалізниці", незадовільний загальний стан залізничних і автомобільних шляхів України, наявність митних, карантинних та інших проблем. Вони не зникають, навпаки, з початком у минулому році корпоративізації "Укрзалізниці" слід очікувати подальшого збільшення залізничних тарифів, що ще погіршить ситуацію, яка склалася. Тому дуже важливими завданнями реформування портового сектору економіки держави є розробка і реалізація державної політики в галузі морського та річкового транспорту, яка забезпечить комплексний підхід до їх розвитку з урахуванням відповідних зрушень в інших видах транспорту нашої країни. Інакше кажучи, не можна вирішувати питання розвитку окремих елементів транспортної системи країни без системної ув'язки цього процесу. На жаль, саме такий безглуздий підхід ми спостерігаємо сьогодні у транспортній галузі.

Закон "Про морські порти України" передбачає, що "Стратегія розвитку морських портів України на 25 років" (ст. 7) повинна базуватися на головних принципах державної політики у сфері транспорту і враховувати плани розвитку інших транспортних галузей. Отже, збалансованість у розбудові залізничних та автомобільних підходів до портів та їх пропускна спроможність є пріоритетними завданнями Міністерства інфраструктури України з удосконалення транспортно-дорожнього комплексу держави. Процеси роздержавлення портів і кор-

поратизації “Укрзалізниці” не можуть вирішуватись ізольовано, оскільки сьогодні великі обсяги перевезень виконуються за відповідними транспортно-технологічними системами (ТТС), і їх нескоординовані дії будуть навіть не кроком, а стрибком назад на шляху ефективного використання і транспортної системи, і транзитного потенціалу країни, стрибком, який може призвести до ситуації, коли негативні зміни стануть незворотними або потребуватимуть надмірних витрат для повернення до початкового стану.

Практика функціонування транспортного комплексу України свідчить, що головною перешкодою для ефективного розвитку ТТС є відомча і технологічна роз’єднаність складових транспортного комплексу, відсутність єдиного підходу до державного регулювання перевезень як нерозривного процесу, ефективність здійснення якого пов’язана з комплексним використанням усіх видів транспорту та постійних устроїв транспортної мережі. Зрозуміло, що функціонування, наприклад, ролкерної ТТС вимагає крім наявності відповідних портових терміналів ще й розвинутої системи автошляхів відповідного класу за ступенем навантаження градієнтами спрямлення; зернової ТТС – наявності системи елеваторів, зерносховищ, засобів перевантаження, безпечних у всіх відношеннях; ТТС навалювальних вантажів (вугілля, руда, сірка) – станцій розморожування у зимовий період та засобів забезпечення екологічної безпеки у процесах перевалки та перевезення. Інакше кажучи, кожна ТТС має виключно свої специфічні особливості та вимоги як у техніко-технологічному, так і в економіко-правовому і комерційному відношеннях, які слід ураховувати комплексно для кожної ТТС. Таким чином, існуючий галузевий підхід, який реалізується в системі державного регулювання транспортного комплексу України, не тільки не сприяє розвитку ТТС, а навпаки, створює перепони, гальмує його і у підсумку призводить до транспортної непривабливості України як транзитної території та до погіршення конкурентоспроможності товарів українського експорту на світових товарних ринках через неоптимальну транспортну складову.

Водночас у кожній окремій транспортній галузі існують свої системні проблеми: забезпечення безпеки перевезень, обґрунтування вимог до рухомого складу, дотримання міжнародних правил і норм тощо. Усе це підсилюється неузгодженістю з ключовими аспектами організації перевезень на міжнародному рівні, коли кожний перевізник у ТТС несе ризики невизначеності своєї відповідальності.

Міністерство інфраструктури України є центральним органом виконавчої влади з формування державної політики щодо транспортно-дорожнього комплексу країни, проте її реалізація здійснюється окремо для кожного виду транспорту без комплексного, системного, логістичного підходу, тобто кожний вид транспорту розвивається ізольовано, без урахування інших видів транспорту. Таке ставлення до проблеми взаємодії транспортних підсистем істотно знижує пропускну спроможність кожної з них, а також ефективність використання транспортної інфраструктури в цілому.

Ознайомлення с планами розвитку морських портів на перспективу, до 2038 р., свідчить про те, що в жодному з них не розглядаються і не пропонуються рішення стосовно розвитку портів як морських транспортних хабів, які б забезпечували системність і надійність транспортних зв’язків за основними напрямками вантажопотоків. Затвердження таких планів АМПУ та Міністерством інфраструктури України говорить про те, що це зроблено всупереч пп. 4.13 та 4.14 Положення

“Про Міністерство інфраструктури України”, якими передбачено, що Міністерство забезпечує взаємодію підприємств різних видів транспорту, вантажовласників експедиторських структур щодо організації та своєчасного забезпечення перевезень вантажів у повному обсягу, а також задоволення потреб населення в пасажирських перевезеннях (п. 4.13), затверджує в межах компетенції нормативно-правові акти щодо оптимізації внутрішніх, зовнішньоторговельних, транзитних транспортних потоків та функціонування транспортних вузлів на логістичних принципах, з організацією роботи пунктів пропуску на Державному кордоні України, спрощує процедури перетину Державного кордону (п. 4.14). Таким чином, зрозуміло, що забезпечення комплексного, системного, логістичного підходу до розвитку транспортно-дорожнього комплексу держави є пріоритетним завданням органів державного управління. Цей підхід повинен бути врахований і при реалізації політики держави у сфері реформування портового комплексу. Він вимагає, на нашу думку, внесення відповідних коригувань не тільки до “Стратегії розвитку морських портів України на 25 років”. Докорінної перебудови потребує і сам підхід до організації державного управління та регулювання на транспорті. Ці перебудови необхідно пов’язувати з подальшим удосконаленням ТТС у практику перевезень як найбільш ефективного в умовах нашої країни засобу організації транспортного процесу, який здатен надати транспортній клієнтурі необхідні послуги відповідного рівня.

Вирішити зазначені проблеми неможливо в рамках існуючої одногілкової структури державного регулювання транспортної діяльності, коли один державний орган займається всіма без винятку проблемами — технічними, технологічними, політичними, правовими, економічними і комерційними, тим більше, що економічні, правові та комерційні вимагають вирішення не на галузевому (окремий вид транспорту), а на міжгалузевому рівні, з урахуванням інтересів транспортної клієнтури, пов’язаних з конкурентним позиціонуванням їхніх товарів на відповідних товарних ринках. Тому вважаємо за доцільне розділити сфери державного регулювання функціонування і розвитку ТТС між Міністерством інфраструктури України (відповідні департаменти за видами транспорту) та Національною комісією з регулювання транспорту (НКРТ).

Принципово цей розподіл виглядатиме так. За Міністерством інфраструктури закріплюються функції забезпечення безпеки функціонування транспортного комплексу, технічної політики, розвитку транспортних засобів, шляхового господарства, форм власності у транспортному комплексі. Ці функції взагалі є традиційними, притаманними структурам Мінтрансв’язку, які існували раніше. За НКРТ закріплюються функції забезпечення балансу інтересів між суб’єктами транспортного комплексу, які, у свою чергу, забезпечують діяльність ТТС. Баланс інтересів між операторами ТТС і вантажовласниками досягається встановленням кожною ТТС, насамперед, взаємоприйнятних тарифів, правил перевезення, класифікацій, типових угод і документів, винятків та обмежень відповідальності тощо.

Такий підхід до процесів регулювання та управління розвитком транспортного комплексу забезпечить реалізацію єдиної політики і стратегії розвитку всіх транспортних суб’єктів господарювання в рамках кожною окремою ТТС і особливості організації діяльності безпеки руху та розвитку кожною окремою транспортною галузі, отже, сприятиме ефективності використання транспортної системи країни в цілому.

Висновки

Таким чином, сьогодні треба підготувати і внести зміни до:

1) Законів України “Про морські порти” і “Про залізничний транспорт”, включивши до них положення про обов’язкову публічність діяльності всіх суб’єктів господарювання, так чи інакше створених на базі державного майна портів та “Укрзалізниці” або таких, які використовують зазначене майно у своїй господарській діяльності;

2) стратегії та програми розвитку морських портів України, забезпечивши їх ув’язку з аналогічними документами щодо інших видів транспорту і з урахуванням подальшого розвитку ТТС перевезення вантажів;

3) програми корпоратизації “Укрзалізниці”, передбачивши, принаймні, у її оновленій структурі наявність підрозділів, пов’язаних з функціонуванням зазначених ТТС перевезення вантажів.

Також Кабінету Міністрів України необхідно розробити і затвердити своєю постановою положення про порядок ціноутворення у транспортному комплексі та доступу до об’єктів транспортної інфраструктури загального користування, які мають обмеження щодо пропускної спроможності в умовах публічності діяльності суб’єктів транспорту та координації їх роботи. Також необхідно переглянути розподіл повноважень між Міністерством інфраструктури та НКРТ, організувати їх спільну, цілеспрямовану діяльність щодо забезпечення ефективного функціонування ТТС перевезення вантажів і діяльності транспортного комплексу в цілому. Водночас необхідно повернутися до виконання рішень РНБО від 16 травня 2008 р. стосовно заходів щодо забезпечення розвитку України як морської держави. І тільки такий цілісний підхід здатний, на наш погляд, зупинити негативні тенденції у діяльності морегосподарського комплексу України і створити передумови для його ефективного розвитку.

Стаття надійшла до редакції 7 липня 2016 р.
