

МОРСЬКА ТРАНСПОРТНА ПОЛІТИКА

УДК 338.22.021.4:(656.61+339.165.4)

ГОЛОВНІ НАПРЯМКИ МОРСЬКОЇ ПОЛІТИКИ УКРАЇНИ НА СУЧАСНОМУ ЕТАПІ

Котлубай О.М., Дебель С.І.

Розглядаються проблеми морської транспортної політики України, причини їх виникнення та можливі наслідки щодо невирішеності. Оцінюється розмір втрат та шкоди які завдані національному транспортному комплексу неспроможним політичним керівництвом країни. Обґрунтовуються системні рішення з розвитку національної морської політики за невирішеності яких неможливо забезпечити розвиток цієї сфери економічної діяльності.

З проголошення незалежності, отриманий у спадщину потенціал морегосподарського комплексу спонукав до того, щоб морська діяльність для України стала головним джерелом економічного зростання – могутнім стимулом розвитку інших видів економічної діяльності. Але це вимагало ще й проведення відповідної державної політики.

У той же час, нездатність керівництва молодого незалежної України швидко оцінити всі переваги отриманої спадщини, поряд з об'єктивними та суб'єктивними проблемами її утримання та ефективної експлуатації призвели до прийняття економічно неспроможних рішень як на рівні держави так і на рівні самих підприємств. В результаті було повністю втрачено морський торговельний флот, до занепаду доведено судно-будівельну галузь, жалюгідні залишки лишилися від рибпромислового флоту.

Фактично тільки морські порти ще продовжують функціонувати у більш-менш прийнятному економіко-експлуатаційному стані. За період незалежності у морських портах практично з нуля збудовано контейнерні термінали, які на сьогодні здатні переробляти понад 3500 одиниць двадцяти футового еквіваленту, майже у десять разів збільшено потужності з перевалки зернових, побудовано термінали з перевалки харчової олії та інші. Поряд з державними отримали швидкій розвиток приватні порти і термінали, вантажооборот яких на сьогодні вже перевищує вантажооборот портів державної власності. Але навряд чи це можна вважати заслугами керівництва української держави. Більше того, держава безпосередньо причетна до розбазарювання коштів морської галузі.

Таким чином, єдиним досягненням держави у морегосподарській сфері можна вважати лише повне припинення державної підтримки, що з точки зору положень GATS є прогресивним досягненням у сфері державного регулювання морегосподарського комплексу.

У травні 2008 року РНБО України підвело підсумки діяльності морегосподарського комплексу країни за період незалежності. Рішенням РНБО було затверджено найважливіші заходи з подолання негативного стану у

морській галузі і як би ці заходи були своєчасно реалізовані то на сьогоднішній день більшість проблемних питань було б вирішено. Але нажаль зміна української влади у 2010 році поставила крапку й на реалізації тих заходів які були вже реалізовані. Так однією з перших Постанов Кабміна Азарова було скасування прийнятих у 2009 році Морської доктрини України та Концепції Закону України про Морську політику України. Було фактично загальмовано прийняття Закону України «Про Міжнародний реєстр суден України», прийняття якого було також передбачено рішенням РНБО.[1,2] Фактично зупинилося фінансування програми будівництва військових кораблів (Програма «Корвет»). Було зруйновано Державний департамент морського та річкового транспорту України, а державні морські порти приготували до приватизації олігархічним структурам України. Прийнятий Закон України про Господарський експеримент у суднобудуванні, яким передбачалося встановлення економічних і податкових умов для більш-менш конкурентоздатного функціонування цієї галузі на світовому ринку не виконувався. [3] Тобто, фактично український морегосподарський комплекс у 2010-2015 роках не тільки не отримав будь-якого розвитку, а навпаки опинився ще у більшому занепаді.

Як вже було сказано раніше тільки морські порти залишилися на сьогодні достатньо успішно функціонуючим елементом морегосподарського комплексу країни і цей сектор згідно з намірами Кабінету Міністрів України підлягає реформуванню тобто приватизації перш за все через такі форми як концесія та оренда.

Основним фактором, який зумовлює здійснення приватизації портів в світі є необхідність залучення значних інвестицій для вирішення існуючих проблем портової діяльності. Однак, чи буде вирішена ця проблема для портів України в тому напрямку в якому це необхідно державі і суспільству. Чи прийдуть інвестиції взагалі в умовах відсутності механізму недержавного регулювання портової діяльності. Чи буде забезпечена добросовісна конкуренція, або така приватизація призведе до чергового провалу - обгрунтованих доказів сьогодні не наводиться.

Разом з тим робота державного портового підприємства теж може бути високопродуктивною, прикладом служить порт Сінгапур, або ті ж порти Данії, порти Китаю. Для цього необхідно, тільки, щоб досить сильне керівництво порту ефективно підтримувалося політичними органами.

Сама по собі хаотична приватизація пов'язана зі значними ризиками. Вона може привести до появи, навіть в межах одного порту, монопольних структур, які будуть стримувати конкуренцію на ринку, переносячи акцент з розвитку порту (в тому числі, соціального та екологічного) на отримання прибутку, причому в іншій, непортовій сфері. Це може привести до конфліктних ситуацій з користувачами і, тим самим, результат приватизації не призведе до підвищення якості портових послуг і ефективності виробничої діяльності.

Тому, перш ніж починати роздержавлення і приватизацію портів необхідно визначитися з механізмами, які будуть здатні забезпечити дотримання добросовісної конкуренції на ринку портових послуг, забезпечать гарантії власникам вантажу щодо обов'язкового прийняття до переробки їх вантажів на задекларованих портами умовах. Зараз в Україні ці механізми не розроблені і не відпрацьовані, а більшість керівного складу галузі, може і не здогадується про необхідність їх існування, хоча на сьогодні є випадки, коли

порти, навіть при наявності резервів перевантажувальних потужностей, відмовляють деяким відправникам у прийнятті їх вантажів.

Ухвалений кілька років тому закон про порти не вніс істотних змін у сформовану в галузі проблемну ситуацію. Більш того, можна сказати, що він навіть її погіршив, узаконивши можливість оренди та концесії портових перевантажувальних комплексів, підігрів, таким чином, нездоровий ажіотаж в цьому відношенні, а з іншого - не дав економічно спроможних механізмів вирішення цієї проблеми. Усі наступні спроби Адміністрації Морських портів України розробити ефективний для держави економічний механізм недержавного функціонування перевантажувальних комплексів портів, так і не були реалізовані. Причина цього - орієнтація в приватизації портів національними фінансово-промисловими групами, в першу чергу Систем Капітал Менеджмент (СКМ) Ахметова, що склалася в попередні роки. Така орієнтація зумовила і характер дій з підготовки до приватизації: максимальні підготовчі роботи по підвищенню ринкової привабливості за рахунок держави і максимальньо вигідні умови для концесіонера щодо плати, умов утримання і т.п .. Ось тільки питання вигідності такої приватизації для держави залишилося невирішеним. Інтерес до портів у СКМ - оптимізація просування на товарні ринки власної продукції і вигода видна, тільки в іншій сфері - сфері товарного обігу, а як вона перерозподілиться до державного бюджету невідомо. При цьому абсолютно зрозуміло відсутність економічної зацікавленості пропускати через приватизований термінал продукцію своїх конкурентів. А чи потрібно таке використання портових потужностей державі ?, напевно ні.

Інтерес держави полягає в збільшенні вантажопереробки, залученні транзитних, не обов'язково російських, вантажопотоків, що спричинить за собою зростання вантажообігу інших видів транспорту і відповідне збільшення надходжень до держбюджету. Чи буде це реалізовувати такий концесіонер, звичайно ні. Тому перш ніж вирішувати питання про передачу в концесію, оренду або використовувати іншу форму роздержавлення портів, необхідно визначитися концептуально: для яких цілей, на яких принципах і кому передавати, потім розробити економічно спроможний механізм, а потім вже оголошувати про початок даного процесу. Крім того, треба пам'ятати, що сьогодні Українська держава живе фактично в стані війни, а під час війни транспорт якраз мобілізують, а не приватизують, тому знову ж необхідно, по всій видимості, дочекатися стабілізації військово-політичної ситуації, закінчити проведення економічних реформ в країні, а потім зайнятися вже і роздержавленням.

Слід також враховувати, що морські порти займають значне місце в діяльності транспортного комплексу України і не тільки транспортного. Тільки сума податку на прибуток морських портів оцінюється в розмірі близько 6% від загальної суми надходжень до держбюджету. Порти складають більше 45% за чисельністю; 70% із заробітної плати; 45% по амортизації; 70% доходів і 90% суми податку на додану вартість від усіх підприємств колишнього Укрморрічфлоту. Однак, сучасний стан морських торговельних портів України можна охарактеризувати як перед критичний. Це пов'язано зі значним зносом основних виробничих фондів, активна частина яких, в більшості своїй кранове господарство, відпрацювало вже все можливі терміни; недостатніми глибинами і довжиною причалів, до 30% яких підлягають капітальному або профілактичному ремонту. Близько 5 км. хвилеломів і огорожувальних молів в нинішній час знаходяться в аварійному стані, інші потребують капітального або

профілактичному ремонту. Проте, на сьогоднішній день державні морські порти є чи не єдиним успішно функціонує сектором економіки, але перераховуючи 75% свого прибутку до Державного бюджету країни, не в змозі забезпечити свій розвиток на необхідному рівні.

Основним натуральним показником виробничої діяльності портів є вантажообіг, величина якого, починаючи з 2004 року в основному стабілізувалася, а сьогодні навіть намітилася деяка тенденція до її зменшення. Головні причини цього:

втрата експортерами України своїх ринкових позицій в ряді світових товарних ринків;

розвиток пропускних спроможностей російських портів, в результаті чого їх величина досягла обсягів російських вантажопотоків і надалі буде збільшуватися випереджальними темпами;

неадекватні цій ситуації, а вона намітилася вже з 2002- 2003 років, тактичні та стратегічні рішення, щодо розвитку портової діяльності, які були прийняті як керівництвом Мінтрансу, так і безпосередньо портів;

постійна перетасування керівних кадрів у цій сфері.

Однак, навіть в умовах стабілізації вантажопотоків, недовикористана пропускна здатність морських портів України становить понад 40%, тобто приблизно в 2 рази перевищує свій нормальний рівень. При цьому, слід зазначити, що це стосується переважно до перевантажувальних комплексів універсального призначення з крановим варіантом робіт, при якому складно досягти високої інтенсивності і відносно низькій собівартості, а значить і задовольнити сьогоднішні вимоги клієнтури.

Таким чином, конкурентоспроможність портів України, в порівнянні з портами інших країн Чорноморсько-Азовського басейну, відносно невисока. На її рівень впливають також і досить високі тарифи Укрзалізниці і не зовсім задовільний загальний стан залізничних і автомобільних шляхів України, а так само наявність митних, карантинних та інших проблем. І проблеми ці не зникають, навпаки з початком у минулому році корпоратизації Укрзалізниці слід очікувати подальшого збільшення залізничних тарифів, що ще більше погіршить ситуацію, яка склалася.

Тому, вкрай важливою задачею реформування портового сектору економіки держави є розробка та реалізація державної політики в галузі морського та річкового транспорту, яка забезпечить комплексний підхід до їх розвитку з урахуванням відповідних зрушень на інших видах транспорту нашої країни. Інакше кажучи безглуздо вирішувати питання розвитку окремих елементів транспортної системи країни без системної ув'язки цього процесу. Про те, саме такий безглуздий підхід і реалізується у транспортній галузі сьогодні.

Закон України «Про морські порти» передбачає (ст.7), що «Стратегія розвитку морських портів України на 25 років» повинна базуватися на головних принципах державної політики у сфері транспорту і враховувати плани розвитку інших транспортних галузей України».[4] Тобто збалансованість у розвитку залізничних та автомобільних підходів до портів та їх пропускна спроможність є пріоритетними завданнями Міністерства інфраструктури України у розвитку транспортного дорожнього комплексу держави. Більш за те, процеси роздержавлення портів і корпоратизації Укрзалізниці не можуть вирішуватись ізольовано, бо на сьогодні великі обсяги перевезень виконуються

за відповідними транспортно-технологічними системами (ТТС) і їх розрив буде не то що кроком, 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 занадто великих витрат на повернення до початкового стану.

Практика функціонування транспортного комплексу України свідчить, що головною перешкодою ефективного розвитку ТТС є відомча та технологічна роз'єднаність складових транспортного комплексу, відсутність єдиного підходу до державного регулювання перевезеннями як нерозривним процесом, ефективність здійснення якого пов'язана з комплексним використанням всіх 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; зернова ТТС – наявності системи елеваторів, зерносховищ, засобів перевантаження, безпечних у всіх відносинах; ТТС навалювальних вантажів (вугілля, руда, сірка) – станцій розморожування у зимовий період та засобів забезпечення екологічної безпеки у процесі перевалки та перевезення. Інакше кажучи, кожна ТТС має виключно свої специфічні особливості як у техніко-технологічному так і у економіко-правовому й комерційному відношенні, вирішення яких має здійснюватись комплексно для кожної ТТС. Таким чином, існуючий галузевий підхід який реалізується у системі державного регулювання транспортним комплексом України не тільки не сприяє розвитку ТТС, а навпаки створює для цього перепони, гальмує його, і в результаті призводить до транспортної непривабливості України як транзитної території та погіршення конкурентоспроможності товарів українського експорту на світових товарних ринках завдяки неоптимальній транспортній складовій.

Таким чином, сьогоденний стан функціонування морської транспортної галузі свідчить про наявність системних проблем і недоліків у цій сфері, які, в разі несвоєчасного вирішення, можуть створити загрозу національним інтересам і економічній безпеці держави.

Законодавство з питань функціонування морського транспорту не відповідає сучасному рівню розвитку суспільних відносин, реальним потребам економіки країни, міжнародній системі стандартів. Це призводить до збереження механізмів відставання у розвитку морегосподарського комплексу України, неповного використання її транзитного транспортного потенціалу і геополітичного положення, як такого.

Стратегічні цілі та завдання морської політики не визначено та законодавчо не закріплено. Зміни до законодавства з питань розвитку морегосподарського, зокрема, транспортного комплексу мають несистемний характер, що призводить до недостатнього рівню темпів розвитку морських портів, інших об'єктів берегової інфраструктури морського транспорту. Перш за все це стосується функціонування Адміністрації морських портів України. Створена у формі державного підприємства, АМПУ стала гальмом на шляху розвитку портової інфраструктури, органом перекачування портових зборів у заробітну платню, податки до Державного бюджету та фінансування непрофільних об'єктів за рахунок цільових коштів. Про це повною мірою свідчить рішення Рахункової Палати України від 27 жовтня 2015 року № 7-2 м. Київ «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» (http://www.ac-rada.gov.ua/doccatalog/document/16747338/R_RP_7-2.pdf)

Стан і кількість українського транспортного флоту також не відповідають потребам економіки країни у морських перевезеннях.

Виконання рішень міжвідомчої наради з питання „Про вдосконалення системи забезпечення безпеки мореплавства та руху суден на внутрішніх водних шляхах України”, проведене у Раді національної безпеки та оборони України 11 січня 2001 року, дорученням Президента України від 7.02.2001 № до 480/2/92-01 та Указу Президента України № 463/2008 Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 16 травня 2008 року «Про заходи щодо забезпечення розвитку України як морської держави», покладені на Кабінет Міністрів України.[5] Але багато з них, перш за все ті, що стосуються створення Морської адміністрації України, визначення реальних фінансових можливостей виконання міжнародних зобов'язань України в галузі безпеки судноплавства, зокрема, пошуку та рятування на морі, досі у повному обсягу не виконані.

За таких умов вжиття низки заходів щодо становлення України, як морської держави, удосконалення законодавчої та організаційної системи управління морським транспортом, іншими об'єктами морегосподарчого комплексу є нагальною потребою та необхідною умовою прискорення розвитку економіки України, зростання її ролі на світовому транспортному ринку. Це питання потребує комплексного врегулювання за єдиними концептуальними засадами.

З огляду на нагальну необхідність повного використання геополітичного потенціалу України, прискорення розвитку морського транспорту і суднобудування, удосконалення системи забезпечення безпеки судноплавства, підвищення авторитету України, як морської держави, з метою реалізації основних напрямів державної політики з питань національної безпеки, визначених статтею 8 Закону України „Про основи національної безпеки України” щодо:

проведення активної міжнародної політики України з метою створення сприятливих зовнішньополітичних умов для прогресивного економічного і соціального розвитку України, забезпечення умов для сталого економічного зростання та підвищення конкурентоспроможності національної економіки;

прискорення прогресивних структурних та інституціональних змін в економіці, поліпшення інвестиційного клімату, підвищення ефективності інвестиційних процесів;

посилення участі України у міжнародному поділі праці, поглиблення інтеграції у європейську і світову економічну систему та активізація участі в міжнародних економічних організаціях Рада національної безпеки і оборони,

встає вкрай необхідним якісно оновити структуру органів державного регулювання морського та річкового транспорту. Актуальність вирішення цієї проблеми пов'язана також з необхідністю виконання Директив Європейського Союзу щодо реалізації положень про зону вільної торгівлі.[6]

Виходячи з цього на водному транспорті сьогодні вкрай необхідно перейти до нової структури управління галуззю, яка була б спрямована на вирішення специфічно галузевих завдань перш за все з забезпечення всіх видів безпеки, дотримання міжнародних договорів та конвенцій, приведення у

відповідність до існуючих стандартів транспортних засобів та постійних устроїв. Це передбачає ліквідацію ДП АМПУ з поверненням самостійності її портовим філіям. Одночасно у структурі Мінінфри створити Морську та річкову (водну) Адміністрацію, яка відповідатиме за здійснення реформ, політики і стратегії, і нагляд за діяльністю. Завданням Адміністрації повинно стати підтримання стосунків та обмін інформацією з двома новими Консультативними Комітетами Причини створення двох комітетських структур - надання консультацій Кабінетові Міністрів та основним відповідальним особам – Міністрам у тому числі і інфраструктури обумовлена тим, що значення морських портів і судноплавства важливе не лише для морського транспорту, а й є принципово значущим для всієї української транспортної системи і економіки країни і це необхідно враховувати при прийнятті практично всіх рішень всіма органами державного управління. Тому значення морських портів і судноплавства виходить далеко за межі завдань морського і річкового транспорту, а отже і найкраще інтересам галузі відповідатимуть незалежні дорадчі органи, а саме:

- Постійний Комітет (Рада) з питань морських портів і стивідорних компаній (назва умовна), який подібний до Фламандського і Голландського портових комітетів включатиме всі зацікавлені сторони і через Адміністрацію виконуватиме свої дорадчі функції щодо питань, які стосуються функціонування та розвитку українських морських портів.

- Постійна робоча група з питань морського і річкового судноплавства (назва умовна), яка є органом з питань формування політики і стратегії морського і річкового судноплавства. Постійна робоча група, яка створена у рамках проекту ТЕМ-Т, може стати зразковою базовою структурою, але в такому випадку повинна бути розширена, щоб включити всі відповідні зацікавлені сторони.

Дирекції з морського судноплавства і морських портів, які відповідатимуть за морський транспорт і морські порти України, зокрема за безпеку і охорону;

Дирекції річкового транспорту, яка спрямована на управління сектором і відповідає за управління автономними організаціями, відповідальними за управління і розвиток українських судноплавних річок, їх інфраструктури і річкових об'єктів, та прилеглих земель;

Дирекції інформаційних технологій та зв'язку, дослідження та розвитку, яка спрямована на галузеві науково-дослідні програми і зокрема відповідає за сертифікацію, ліцензування і підтвердження правомочності.

Крім структурної перебудови нагально необхідне вирішення таких ключових проблем розвитку водного транспорту як:

- корпоратизація державних підприємств, перш за все портів з надання їм права розміщення цінних паперів, зокрема, облігацій на фондових площадках країни та світу;

- створення системи вільного ціноутворення на послуги морських та річкових портів, виходячи з конкурентних позицій останніх на регіональному ринку портових послуг;

- створення Міжнародного реєстру суден України, як засобу стимулювання розвитку вітчизняного судноплавства;

- приведення до вимог ЄС умови плавання внутрішніми водними шляхами.

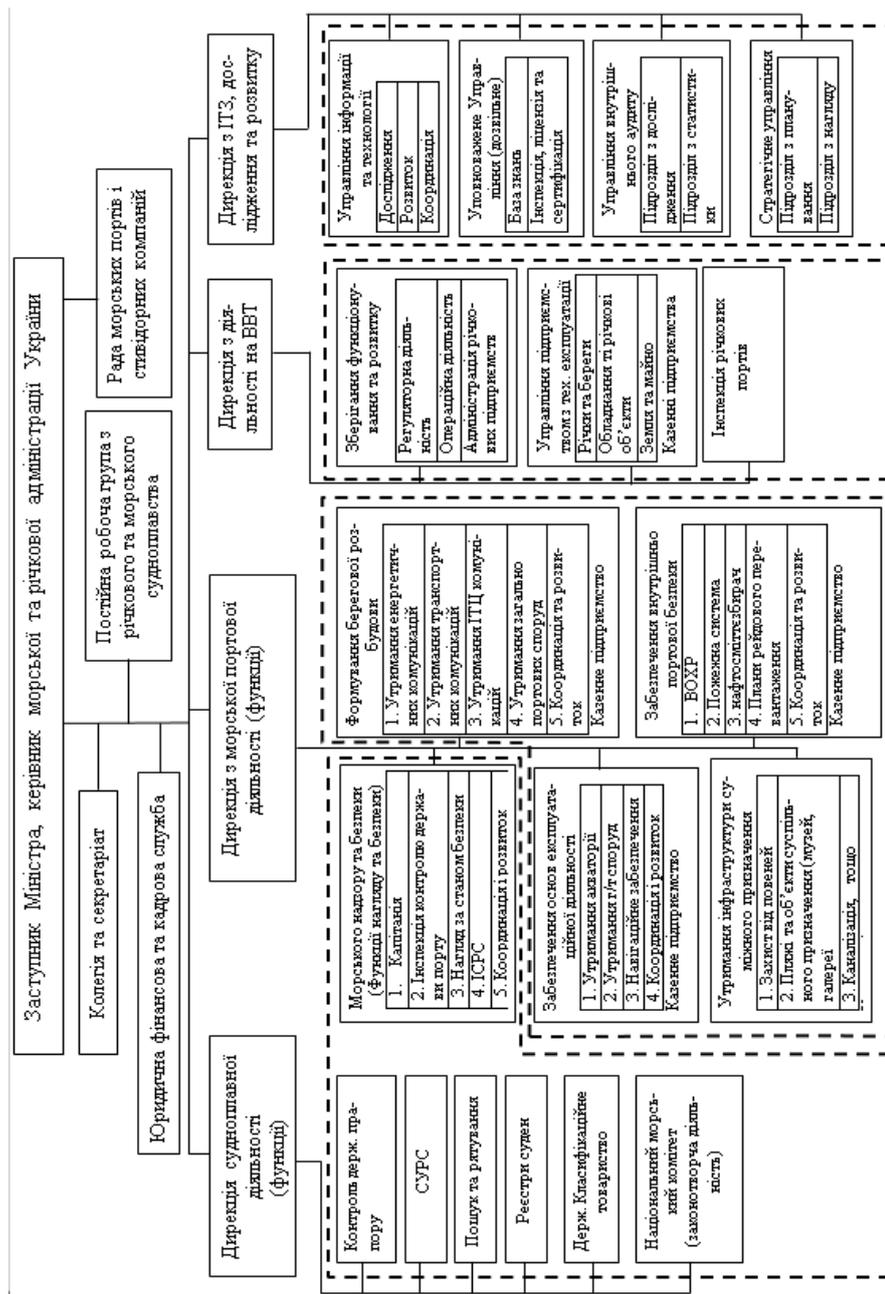


Рис. 1. Принципова структура Адміністрації морського та річкового транспорту

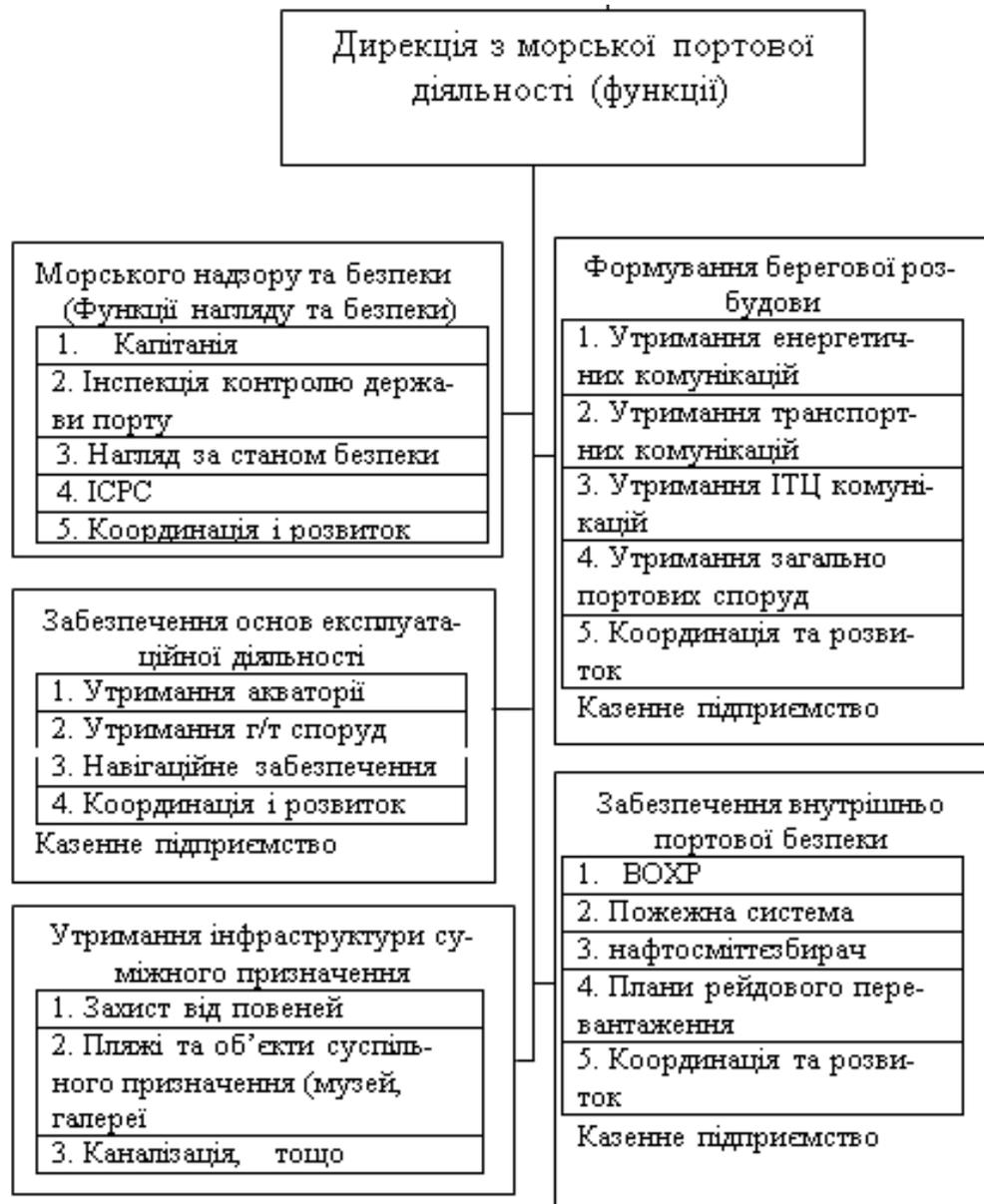


Рис 2. Структура Дирекції з портової діяльності

Принципова схема організації держрегулювання транспорту

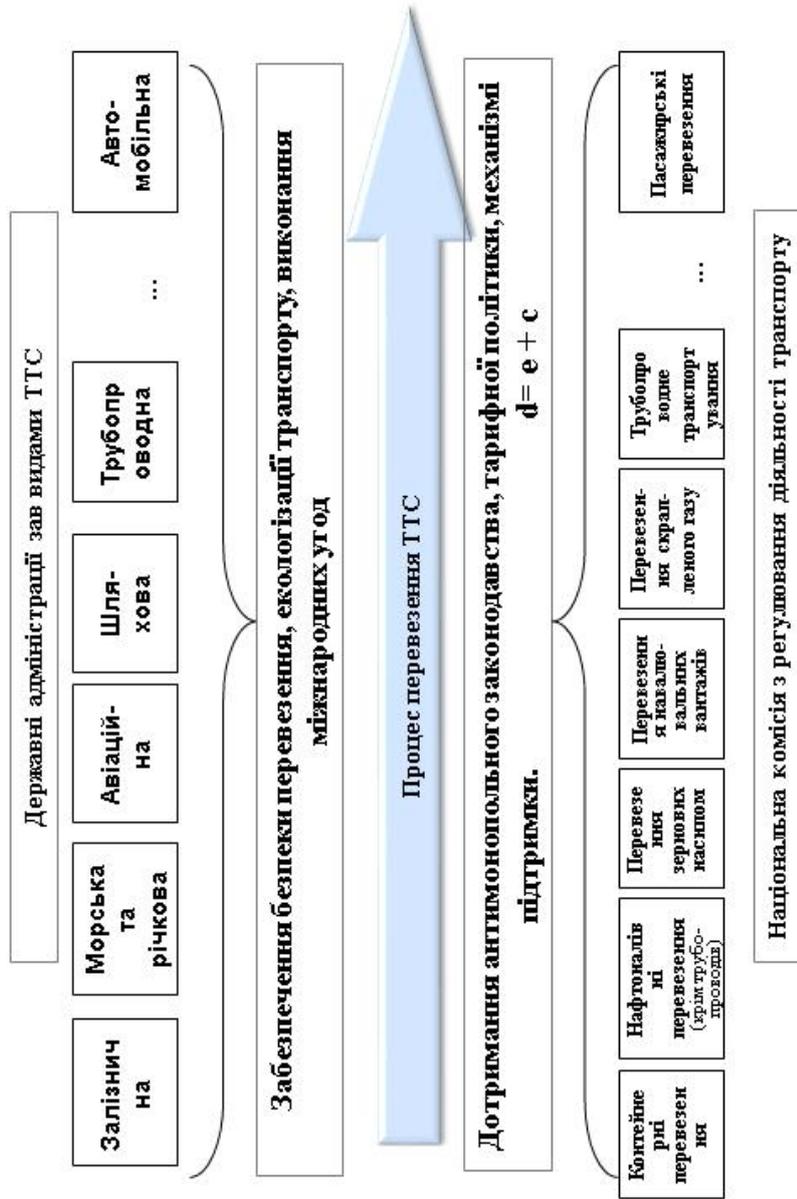


Рис. 3. Концептуальна схема здійснення державного регулювання функціонування та розвитку ТТС в Україні

Це стосується як здійснення безпосередніх дій по навігаційному та гідрографічному забезпеченню плавання так і приведення у відповідність до вимог ЄС всіх нормативних документів, наставлянь та інструкцій. Принципова структура галузевого департаменту окремого виду транспорту (на прикладі Адміністрації морського та річкового транспорту) наведена на рис.1.

Вирішення зазначених проблем неможливо у рамках існуючої одно гілкової структури державного регулювання транспортної діяльності, коли один державний орган займається всім без винятку колом проблем: технічними, технологічними, політичними, правовими, економічними та комерційними, тим більше, що економічні правові та комерційні проблеми потребують вирішення не на галузевому (окремий вид транспорту) а на міжгалузевому рівні з урахуванням інтересів транспортної клієнттури стосовно конкурентного позиціонування їхніх товарів на відповідних товарних ринках. Тому вважаємо за доцільне розділити сфери державного регулювання функціонуванням та розвитком ТТС між Міністерством інфраструктури України (відповідні департаменти за видами транспорту) та Національною комісією з регулювання діяльності транспорту яка створена Указом Президента України. Відповідно до такого розподілу за Міністерством Інфраструктури закріплюються функції забезпечення безпеки функціонування транспортного комплексу, технічної політики, розвитку транспортних засобів, шляхового господарства, форм власності у транспортному комплексі. Ці функції загалом є традиційними, притаманні існуючим структурам Мінтрансв'язку і у подальшому нами не розглядаються.

За Національною комісією з регулювання діяльності транспорту (НКРТ) закріплюються функції забезпечення балансу інтересів між суб'єктами транспортного комплексу які забезпечують діяльність ТТС. Баланс інтересів між операторами ТТС та вантажовласниками досягається встановленням взаємоприйнятних принципів тарифоутворення правил перевезення, класифікацій, типових угод і документів, винятків та обмежень відповідальності, тощо.

Література

1. Постанова «Про затвердження Морської доктрини України на період до 2035 року»: станом на жовт.2009 р.[Електронний ресурс]/ Кабінет Міністрів України.– Офіц.вид.– Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-%D0%BF>
2. Постанова «Про схвалення Концепції проекту Закону України "Про морську політику України" [Електронний ресурс]/ Кабінет Міністрів України.– Офіц.вид.– Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/545-2009-%D1%80>
3. Закон України «Про проведення економічного експерименту щодо державної підтримки суднобудівної промисловості» [Електронний ресурс]/ Верховна Рада України.– Офіц.вид.– Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/5209-17/ed20120906>
4. Закон України «Про морські порти України» [Електронний ресурс]/ Верховна Рада України.– Офіц.вид.– Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>
5. Указ Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 16 травня 2008 року «Про заходи щодо забезпечення розвитку України як морської держави» [Електронний ресурс]/ Президент України.– Офіц.вид.– Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/463/2008>
6. Закон України „Про основи національної безпеки України”[Електронний ресурс]/ Верховна Рада України.– Офіц.вид.– Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/964-15>

Abstracts

The article presents the problems of maritime transport policy of Ukraine, their causes and possible effects if unresolved. We estimate the size of the loss and damage which has national transport complex from untenable political leadership of the country. Substantiated system solutions for the development of the national maritime policy if these will not be resolved, the development of this sphere of economic activity can not be provided.

In May 2008, the National Security Council of Ukraine summed up the country's marine economy in the period of independence. The decision of the National Security Council approved important measures to overcome the negative state of the marine industry and as if these measures were promptly implemented to date most of the issues would be resolved. But unfortunately the change Ukrainian government in 2010 and put an end to the implementation of measures which have already been implemented. So one of the first decision of the Cabinet Azarov abolition was adopted in 2009, the Marine Doctrine of Ukraine and the Concept of the Law of Ukraine on Maritime Policy of Ukraine. It was actually slowed adoption of the Law of Ukraine "On International Register of Ukraine», the adoption of which was also provided for the decision NSDC. In fact, stopped funding program for the construction of warships (The "Corvette"). It was destroyed by the State Department of Maritime and River Transport of Ukraine and public ports prepared for privatization oligarchic structures Ukraine. The Law of Ukraine on Economic experiment in shipbuilding, which envisaged the establishment of economic and tax conditions are more or less competitive functioning of this industry in the world market are not implemented. That is actually Ukrainian marine complex in 2010-2015 not only did not get any development, but rather was even a greater decline.

Only ports were today quite successfully functioning component of marine economy of the country and the sector in accordance with the intentions of the Cabinet of Ministers of Ukraine shall reform is privatization primarily through such forms as concession and lease.

The main factor that determines the implementation of the privatization of ports in the world is the need to attract significant investment to address existing problems of port activity. However, if the problem is resolved to the ports of Ukraine in the direction in which the necessary state and society. Will invest at all in the absence of a mechanism for regulation of private port activity. Will ensured fair competition, or that privatization will lead to another failure - present reasonable proof is not provided. It is an important task of reforming the state port sector is the development and implementation of state policy in the field of maritime and river transport, which will ensure an integrated approach to their development taking into account relevant developments in other modes of transport in our country. In other words pointless to address issues of individual elements of the transport system without the systematic coordination of the process. The fact that such an approach is foolish and implemented in the transport sector today.

Consequently the water transport is now imperative to move to the new structure of management industry, which would be aimed at solving specific industry challenges especially with the provision of safety and security, respect for international treaties and conventions to conform to existing standards of vehicles and permanent structure. This includes the elimination of SE AMPU returning its independence harbor affiliates. At the same time the structure Ministry of Infrastructure to create Maritime and river (water) Authority, which is responsible for implementing the reforms, policies and strategies, and supervision activities.