



**Б. В. БУРКИНСКИЙ,**  
*профессор, доктор экономических наук,*  
*академик НАН Украины,*  
*директор Института проблем рынка*  
*и экономико-экологических исследований*  
*НАН Украины*  
*(Одесса)*

**B. V. BURKINSKII,**  
*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*  
*(Odessa)*

УДК 656.61

## БОЛЬШИЕ ВОЗМОЖНОСТИ И НЕДОСТИЖИМЫЕ МЕЧТЫ

*Рассмотрены состояние и проблемы развития морского транспортного комплекса Украины. Оценены угрозы и упущенные возможности, даны рекомендации по преодолению негативных явлений в морехозяйственном комплексе страны.*

**Ключевые слова:** морской транспортный комплекс, проблемы и перспективы развития.

## 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.

С обретением независимости Украине досталось около четверти морской инфраструктуры и гражданского флота Советского Союза, а также структура экономики, ориентированная на морские транспортные, рыбохозяйственные и военно-морские технологии. В собственность Украинского государства перешло свыше 700 единиц судов разного назначения. В целом же Украина стала владельцем 27% общесоюзного морского торгового флота (по тоннажу), 25% основных производственных фондов Минсудпрома СССР. Кроме того, под ее юрисдикцию перешел многочисленный промышленный флот, судостроительные и судоремонтные предприятия, а также другое имущество отраслевых организаций, принадлежавшее морехозяйственному комплексу.

Флот Черноморского, Азовского и Дунайского пароходств выполнял более половины перевозок сухих грузов в заграничном плавании (внешнеторговых и между иностранными портами), около трети – в большом и малом каботаже Министерства морского флота СССР и почти четвертую часть перевозок грузов в приграничном плавании. Черноморское морское пароходство также эксплуатировало

© Буркинский Борис Владимирович (Burkinskii Boris Vladimirovich), 2016; e-mail: iprei@odessa.ukrtel.net.

крупнейший в Советском Союзе пассажирский флот. Морские торговые порты, входившие в состав пароходств, обрабатывали свыше 30% общесоюзной товарной массы грузов, предназначенных для перевозок морем.

Однако полученный в наследство потенциал экономики в целом, в том числе и морехозяйственного комплекса, к сожалению, остался нереализованным, а морское дело для Украины не стало одним из источников экономического роста — мощным стимулом для развития других видов экономической деятельности. Безусловно, о таком положении дел в отрасли и о вызвавших его причинах говорилось на всех совещаниях и в специальной научной литературе. Стоит отметить, что главной причиной сегодняшних наших проблем является отсутствие действенной системы государственного управления, соответствующей государственной политике, что привело к халатному отношению к полученному наследству, к принятию экономически неправильных решений на уровне как государства, так и самих предприятий. В результате морской торговый флот был полностью утрачен, судостроительная отрасль доведена до упадка, а от рыбопромышленного флота осталась жалкая часть.

Таким образом, **цель статьи** — осветить проблемы развития морского транспортного комплекса страны, возникшие в период независимости Украины в связи с разрушением государственной системы управления, и дать рекомендации по преодолению негативных явлений в этом секторе экономики.

Фактически единственным верным шагом государства в морском хозяйстве можно считать только полное прекращение государственной поддержки, что, с точки зрения положений GATS (General Agreement on Trade in Services — Генеральное соглашение по торговле услугами), является прогрессивным достижением в сфере государственного регулирования морехозяйственного комплекса. Выход из данной ситуации напрашивался сам: для целостного реформирования этой отрасли, как и всей экономики государства, для решения фундаментальных проблем развития и страны, и отдельных подсистем хозяйственного комплекса *необходимо создать эффективную систему государственного управления*. Ученые НАН Украины не остались в стороне от этих важных для успешного реформирования экономики страны вопросов, в частности, от управления ее транспортной инфраструктурой, морехозяйственным комплексом.

Еще в начале экономических реформ было запланировано создание единого для всех видов транспорта министерства, что давало бы возможность преодолеть ведомственные расхождения, скоординировать деятельность, то есть реализовать эмерджентный эффект, потенциал которого на транспорте, ввиду необходимости обеспечения надлежащего взаимодействия отдельных его видов, чрезвычайно велик, сформировать единое транспортное пространство, иначе говоря, создать то, чего не было в СССР, — единую транспортную систему страны. Новая организационная структура управления транспортом не была в полном объеме наделена новыми функциями, поскольку формировалась на обломках старой административной системы, далекой от понимания рыночных отношений. Министерство стало единственным управленческим комплексом, в то время как раньше это были отдельные подразделения, никак не связанные между собой ни функционально, ни административно, ни производственными функциями. Безусловно, система реформирования управления отраслью нуждается в качественных преобразованиях, в выборе эффективного пути совершенствования, новой идеологии своего развития с учетом как внутренних, так и внешних факторов.

---

Сегодня только морские порты еще продолжают функционировать в более-менее приемлемом экономико-эксплуатационном состоянии. За период независимости в портах практически с нуля построены контейнерные терминалы, которые в настоящее время способны перерабатывать свыше 3500 единиц двадцатифутового эквивалента, и терминалы по перевалке подсолнечного масла, почти в 10 раз увеличены мощности по перевалке зерновых и т. д. Наряду с государственными быстро развивались частные порты и терминалы, грузооборот которых превышает грузооборот портов государственной собственности. Однако вряд ли это можно считать заслугами руководства страны. Более того, оно непосредственно причастно к разбазариванию денежных средств морской отрасли.

В мае 2008 г. СНБО Украины подвел итоги деятельности морехозяйственного комплекса страны за период независимости. Его решением были утверждены наиболее важные меры по преодолению негативного состояния в морской отрасли, и если бы они были реализованы своевременно, то сегодня мы бы не имели большинства проблем. Однако, к сожалению, смена украинской власти в 2010 г. поставила точку и на реализации тех мер, которые уже были приняты. Так, одними из первых постановлений тогдашнего Кабмина была отмена принятых в 2009 г. “Морской доктрины Украины” и Концепции Закона Украины “О морской политике Украины”. Было фактически приостановлено принятие Закона Украины “О Международном реестре судов Украины”, утверждение которого было также предусмотрено решением СНБО, прекращено финансирование программы строительства военных кораблей (Программа “Корвет”). Также был разрушен Государственный департамент морского и речного транспорта Украины, а государственные морские порты – подготовлены к приватизации олигархическими структурами. Принятый Закон Украины “О хозяйственном эксперименте в судостроении”, которым предусматривалось создание экономических и налоговых условий для более-менее конкурентоспособного функционирования этой отрасли, на мировом рынке не выполнялся, то есть фактически украинский морехозяйственный комплекс в 2010–2015 гг. не только никак не развивался, а наоборот, оказался в еще большем упадке. К этому следует добавить создание Администрации морских портов Украины (АМПУ) \*, которая стала собственником всего их стратегического имущества, централизовала в себе функцию взимания портовых сборов и должна была обеспечить их эффективное использование для нормальной эксплуатационной деятельности портов, а в реальности начала заниматься собственной коммерческой деятельностью, несвоевременно и не всегда по целевому назначению использовала собранные средства, что привело к потере определенной их доли.

Рассматривая вопрос о состоянии функционирования портовой отрасли, Ассоциация морских портов Украины (“Укрпорт”) поддержала предложение ученых и пришла к выводу, что “созданная в форме государственного предприятия Администрация морских портов Украины стала тормозом на пути развития портовой инфраструктуры, органом перекачивания портовых сборов в заработную плату для многочисленного аппарата управления и финансирования непрофильных объек-

---

\* В соответствии с распоряжением Кабинета Министров Украины от 04.03.2013 г. № 133-р “О согласовании предложения по реорганизации государственных предприятий морского транспорта”, согласно приказу Министерства инфраструктуры от 19.03.2013 г. № 163 «О мерах по реорганизации государственных предприятий морского транспорта и созданию государственного предприятия “Администрация морских портов Украины”», она входит в сферу управления Министерства инфраструктуры Украины.

тов за счет целевых денежных средств”\*. Об этом в полной мере свидетельствует решение Счетной палаты Украины\*\*.

Кроме того, реализация принятого Верховной Радой Украины проекта Закона Украины “О внесении изменений в некоторые законодательные акты Украины по управлению объектами государственной собственности” может привести к потере отрасли портовых сборов в целом из-за выведения АМПУ из сферы управления Министерства инфраструктуры Украины. Поэтому система управления морскими портами также нуждается в скорейшем совершенствовании, в частности — установлении более четкой регламентации их деятельности и правового статуса, устранении чрезмерной централизации управления, отделении коммерческой составляющей деятельности Администрации морских портов от функций государственного управления, например, касающихся создания благоприятных, равных и безопасных условий для пользователей транспортной инфраструктуры, обеспечения ответственности государства за бесперебойную и надежную работу портовой отрасли, усилении целевого характера использования портовых сборов. Однако, несмотря на это, АМПУ продолжает функционировать и в дальнейшем.

Следует отметить, что за годы независимости в стране было утверждено 17 программ деятельности Кабинета Министров Украины, которые отличались друг от друга, но их объединяло то, что они не содержали стратегических целей по реформированию экономики в целом и отдельных ее отраслей в частности. Например, в последней программе Правительства — ни одной цифры, ни одной даты относительно достижения задекларированных мер по реформированию, ни одного ответственного лица. В то же время в разделе XIII “Инфраструктура и транспорт” очерчены, скорее, направления деятельности Правительства, а не программные мероприятия: “Эффективное использование портовой инфраструктуры...”, “Развитие сети международных транспортных коридоров и приоритетных сообщений” и др. Это было бы приемлемо, если бы вместе с программой были представлены конкретные планы по ее реализации, но их нет.

Сегодня только морские порты достаточно успешно функционируют как элемент морехозяйственного комплекса страны, но этот сектор, согласно намерениям Кабинета Министров Украины, подлежит реформированию, то есть приватизации (прежде всего, в таких формах, как концессия и аренда). Основным фактором, обуславливающим приватизацию портов в мире, является необходимость привлечения значительных инвестиций для решения существующих в портовой деятельности проблем. Однако будет ли решена эта проблема для портов Украины в том направлении, в каком это необходимо государству и обществу? Поступят ли инвестиции вообще в условиях отсутствия механизма негосударственного регулирования портовой деятельности, поскольку принадлежность портов олигархическим структурам устранил их с рынка портовых услуг и превратит в обычные технологические элементы производственного процесса этих структур. Сегодня нет обоснованных доказательств, будет ли обеспечена добросовестная конкуренция, или такая при-

---

\* Перспективы дальнейшего развития морских портов как наиболее значимых элементов национальных ТТС : докладная записка ИПРЭИ НАН Украины № 22/391 от 14.08.2013 г. (Ассоциация морских портов Украины).

\*\* О результатах аудита эффективности выполнения Министерством инфраструктуры Украины полномочий по управлению стратегическими объектами государственной собственности, которые закреплены за государственным предприятием “Администрация морских портов Украины” : решение Счетной палаты Украины от 27.10.2015 г. № 7-2 [Электронный ресурс]. — Режим доступа : [https://www.dropbox.com/s/w9xxbr49jyhussd/R\\_RP\\_7-2.pdf?dl=0](https://www.dropbox.com/s/w9xxbr49jyhussd/R_RP_7-2.pdf?dl=0).

---

ватизация приведет к очередному провалу. Между тем деятельность государственного портового предприятия тоже может быть высокопродуктивной, пример — порт Сингапура или порты Дании и Китая. Для этого необходимо, чтобы достаточно сильное руководство порта эффективно поддерживалось властью.

Сама по себе хаотичная приватизация связана со значительными рисками. Она может обусловить появление (даже в пределах одного порта) монопольных структур, которые будут сдерживать конкуренцию на рынке, перенося акцент с развития порта (в том числе социального и экологического) на получение прибыли, причем в другой, непортовой, сфере. Это может привести к конфликтным ситуациям с пользователями, и в результате приватизации не повысится качество портовых услуг и эффективность производственной деятельности. Поэтому, прежде чем начинать разгосударствление и приватизацию портов, необходимо определиться с механизмами, которые будут способны обеспечить: соблюдение добросовестной конкуренции на рынке портовых услуг, гарантии собственникам груза относительно его обязательного принятия в переработку на задекларированных портами условиях. Сегодня в Украине эти механизмы не разработаны, а большинство руководящего состава отрасли, возможно, и не догадывается об их необходимости, хотя есть случаи, когда порты, даже при наличии резервов перегрузочных мощностей, отказывают некоторым отправителям в принятии их грузов.

Принятый несколько лет назад закон о морских портах \* не внес существенных изменений для исправления существующей в отрасли проблемной ситуации. Более того, можно сказать, что он даже ее ухудшил, узаконив возможность аренды и концессии портовых перегрузочных комплексов, что вызвало нездоровый ажиотаж. Все попытки АМПУ разработать эффективный для государства экономический механизм негосударственного функционирования перегрузочных комплексов портов так и не были реализованы. Причина этого — ориентация на приватизацию портов национальными финансово-промышленными группами, в первую очередь — “Систем Кэпитал Менеджмент” (СКМ) Р. Ахметова. Это обусловило и характер действий по подготовке к приватизации: основательные подготовительные работы по повышению рыночной привлекательности за счет государства и максимально выгодные условия для концессионера по оплате, содержанию и др. Вот только вопрос, есть ли выгода от такой приватизации для государства, остался без ответа. Интерес к портам у СКМ состоит в возможности оптимизации продвижения на товарные рынки собственной продукции, и прибыль есть, но только в другой сфере — сфере товарного оборота, но как она перераспределится в государственный бюджет — неизвестно. При этом абсолютно понятно, что пропускать через приватизированный терминал продукцию своих конкурентов экономически нецелесообразно. А нужно ли такое использование портовых мощностей государству? Наверное, нет.

Интерес государства состоит в увеличении грузопереработки, привлечении транзитных (и не только российских) грузопотоков, что приведет к росту грузооборота других видов транспорта и соответствующему увеличению поступлений в госбюджет. Конечно, реализовывать эти планы такой концессионер не будет. Поэтому, прежде чем решать вопрос о передаче в концессию, аренду или использовать другую форму разгосударствления портов, необходимо определиться концептуально: для каких целей, на каких принципах и кому передавать, затем следует разрабо-

---

\* О морских портах Украины : Закон Украины от 17.05.2012 г. № 4709-VI [Электронный ресурс]. — Режим доступа : [http://search.ligazakon.ua/l\\_doc2.nsf/link1/T124709.html](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/T124709.html).

тать экономически эффективный механизм и уже тогда объявлять о начале данного процесса. Кроме того, нужно помнить, что сегодня Украинское государство живет фактически в состоянии войны, и во время войны транспорт мобилизуют, а не приватизируют, поэтому, на наш взгляд, необходимо дождаться стабилизации военно-политической ситуации, завершить проведение экономических реформ в стране, а уже потом заниматься разгосударствлением.

Следует также учитывать, что морские порты занимают значительное место в деятельности транспортного (и не только) комплекса Украины. Однако сумма налога на прибыль морских портов оценивается в размере около 6% от общей суммы поступлений в госбюджет. Порты составляют более 45% по численности; 70% — по заработной плате; 45% — по амортизации; 70% доходов и 90% суммы налога на добавленную стоимость от всех предприятий бывшего "Укрморречфлота", однако современное их состояние можно охарактеризовать как предкритическое. Это связано с существенным износом основных производственных фондов, активная часть которых (в большинстве своем крановое хозяйство) уже отработала все возможные сроки; недостаточными глубинами и длиной причалов, до 30% которых подлежат капитальному или профилактическому ремонту. Так, около 5 км волнорезов и ограждающих молов сегодня находятся в аварийном состоянии, другие также нуждаются в капитальном или профилактическом ремонте. Однако, как уже подчеркивалось, в настоящее время государственные морские порты являются чуть ли не единственным сектором экономики, который успешно функционирует, но, перечисляя 75% своей прибыли в государственный бюджет страны, неспособен развиваться на необходимом уровне.

Важнейшим реальным показателем производственной деятельности портов является грузооборот, который, начиная с 2004 г., в основном стабилизировался, а сегодня даже наметилась определенная тенденция к его уменьшению. Назовем главные причины этого:

- утрата экспортерами Украины своих рыночных позиций на некоторых мировых товарных рынках;
- развитие пропускных способностей конкурентных для нас российских портов, в результате чего их величина достигла объемов российских грузопотоков и в дальнейшем будет увеличиваться опережающими темпами;
- неадекватные существующей ситуации (которая наметилась еще в 2002—2003 гг.) тактические и стратегические решения по развитию портовой деятельности, принятые руководством Минтранса и непосредственно портов;
- постоянное "перетасовывание" руководящих кадров в этой сфере.

Однако даже в условиях стабилизации грузопотоков недоиспользованная пропускная способность морских портов Украины составляет свыше 40%, то есть приблизительно в 2 раза превышает свой нормальный уровень. Следует отметить, что это касается преимущественно перегрузочных комплексов универсального назначения с крановым вариантом работ, при котором сложно достичь высокой интенсивности и относительно низкой себестоимости, следовательно, и удовлетворить нынешние требования клиентов. Таким образом, конкурентоспособность портов Украины, по сравнению с портами других стран Черноморско-Азовского бассейна, относительно незначительна. На ее уровень также влияют достаточно высокие тарифы "Укрзалізниці", неудовлетворительное общее состояние железнодорожных и автомобильных дорог Украины, наличие таможенных, карантинных и других проблем. Они не исчезают, наоборот, с началом в прошлом году корпоратизации "Укр-

---

залізниці” следует ожидать дальнейшего увеличения железнодорожных тарифов, что еще усугубит сложившуюся ситуацию. Поэтому чрезвычайно важными задачами реформирования портового сектора экономики государства являются разработка и реализация государственной политики в области морского и речного транспорта, которая обеспечит комплексный подход к их развитию с учетом соответствующих сдвигов в других видах транспорта нашей страны. Иначе говоря, нельзя решать вопросы развития отдельных элементов транспортной системы страны без системной увязки этого процесса. К сожалению, именно такой безответственный подход мы наблюдаем сегодня в транспортной отрасли.

Закон “О морских портах Украины” предполагает, что “Стратегия развития морских портов Украины на 25 лет” (ст. 7) должна базироваться на главных принципах государственной политики в сфере транспорта и учитывать планы развития других транспортных отраслей. Таким образом, сбалансированность в развитии железнодорожных и автомобильных подходов к портам и их пропускная способность являются приоритетными задачами Министерства инфраструктуры Украины по совершенствованию транспортно-дорожного комплекса государства. Процессы разгосударствления портов и корпоратизации “Укрзалізниці” не могут решаться изолированно, поскольку сегодня большие объемы перевозок выполняются по соответствующим транспортно-технологическим системам (ТТС), и их нескоординированные действия будут даже не шагом, а прыжком назад на пути эффективного использования и транспортной системы, и транзитного потенциала страны, прыжком, который может привести к ситуации, когда негативные изменения станут необратимыми либо будут требовать непомерных расходов для возврата к начальному состоянию.

Практика функционирования транспортного комплекса Украины свидетельствует, что главным препятствием для эффективного развития ТТС являются ведомственная и технологическая разобщенность составляющих транспортного комплекса, отсутствие единого подхода к государственному регулированию перевозок как неразрывному процессу, эффективность осуществления которого связана с комплексным использованием всех видов транспорта и постоянных устройств транспортной сети. Понятно, что функционирование, например, ролкерной ТТС требует кроме наличия соответствующих портовых терминалов еще и развитой системы автодорог соответствующего класса по степени нагрузки градиентами спрямления; зерновой ТТС – наличия системы элеваторов, зернохранилищ, средств перегрузок, безопасных во всех отношениях; ТТС навалочных грузов (уголь, руда, сера) – станций размораживания в зимний период и средств обеспечения экологической безопасности в процессах перевалки и перевозки. Иначе говоря, каждая ТТС имеет исключительно свои специфические особенности и требования как в технико-технологическом, так и в экономико-правовом и коммерческом отношениях, которые следует учитывать комплексно для каждой ТТС. Таким образом, существующий отраслевой подход, реализующийся в системе государственного регулирования транспортного комплекса Украины, не только не способствует развитию ТТС, а наоборот, создает преграды, тормозит его и в итоге приводит к транспортной непривлекательности Украины как транзитной территории и к ухудшению конкурентоспособности товаров украинского экспорта на мировых товарных рынках из-за неоптимальной транспортной составляющей.

В то же время в каждой отдельной транспортной отрасли существуют свои системные проблемы: обеспечение безопасности перевозок, обоснование требований

к подвижному составу, соблюдение международных правил и норм и т. д. Все это усиливается несогласованностью с ключевыми аспектами организации перевозок на международном уровне, когда каждый перевозчик в ТТС несет риски неопределенности своей ответственности.

Министерство инфраструктуры Украины является центральным органом исполнительной власти по формированию государственной политики в отношении транспортно-дорожного комплекса страны, однако ее реализация осуществляется отдельно для каждого вида транспорта без комплексного, системного, логистического подхода, то есть каждый вид транспорта развивается изолированно, без учета других его видов. Такое отношение к проблеме взаимодействия транспортных подсистем существенно снижает пропускную способность каждой из них, а также эффективность использования транспортной инфраструктуры в целом.

Ознакомление с планами развития морских портов на перспективу, до 2038 г., свидетельствует о том, что ни один из них не рассматривает и не предлагает решения, касающиеся развития портов как морских транспортных хабов, которые обеспечивали бы системность и надежность транспортных связей по основным направлениям грузопотоков. Утверждение таких планов АМПУ и Министерством инфраструктуры Украины говорит о том, что это сделано вопреки п.п. 4.13 и 4.14 Положения "О Министерстве инфраструктуры Украины", которыми предусмотрено, что Министерство обеспечивает взаимодействие предприятий разных видов транспорта, грузособственников экспедиторских структур по организации и своевременному обеспечению перевозок грузов в полном объеме, а также удовлетворение потребностей населения в пассажирских перевозках (п. 4.13), утверждает в пределах компетенции нормативно-правовые акты по оптимизации внутренних, внешнеторговых, транзитных транспортных потоков и функционированию транспортных узлов на логистических принципах, с организацией работы пунктов пропуска на Государственной границе Украины, упрощает процедуры пересечения Государственной границы (п. 4.14). Таким образом, понятно, что обеспечение комплексного, системного, логистического подхода к развитию транспортно-дорожного комплекса государства является приоритетной задачей органов государственного управления. Этот подход должен быть учтен и при реализации политики государства в сфере реформирования портового комплекса. Он требует, на наш взгляд, внесения соответствующих корректировок не только в "Стратегию развития морских портов Украины на 25 лет". В коренной перестройке нуждается и сам подход к организации государственного управления и регулирования на транспорте. Эти перестройки необходимо связывать с дальнейшим внедрением ТТС в практику перевозок как наиболее эффективного в условиях нашей страны средства организации транспортного процесса, способного предоставить транспортной клиентуре необходимые услуги соответствующего уровня.

Решить указанные проблемы невозможно в рамках существующей структуры государственного регулирования транспортной деятельности, когда один государственный орган занимается всеми без исключения проблемами — техническими, технологическими, политическими, правовыми, экономическими и коммерческими, тем более, что экономические, правовые и коммерческие требуют решения не на отраслевом (отдельный вид транспорта), а на межотраслевом уровне, с учетом интересов транспортной клиентуры, связанных с конкурентным позиционированием их товаров на соответствующих товарных рынках. Поэтому считаем целесообразным разделить сферы государственного регулирования функционирования и

---

---

развития ТТС между Министерством инфраструктуры Украины (соответствующие департаменты по видам транспорта) и Национальной комиссией по регулированию транспорта (НКРТ).

Принципиально это распределение будет выглядеть следующим образом. За Министерством инфраструктуры закрепляются функции обеспечения безопасности функционирования транспортного комплекса, технической политики, развития транспортных средств, путевого хозяйства, форм собственности в транспортном комплексе. Эти функции вообще являются традиционными, присущими существовавшим ранее структурам Минтрансвязи. За НКРТ закрепляются функции обеспечения баланса интересов между субъектами транспортного комплекса, которые, в свою очередь, обеспечивают деятельность ТТС. Баланс интересов между операторами ТТС и грузособственниками достигается установлением каждой ТТС, прежде всего, взаимоприемлемых тарифов, правил перевозок, классификаций, типовых соглашений и документов, исключений и ограничений ответственности и др.

Такой подход к процессам регулирования и управления развитием транспортного комплекса обеспечит реализацию единой политики и стратегии развития всех транспортных субъектов хозяйствования в рамках каждой отдельной ТТС и особенности организации деятельности безопасности движения и развития каждой отдельной транспортной отрасли, следовательно, будет способствовать эффективности использования транспортной системы страны в целом.

#### **Выводы**

Таким образом, сегодня нужно подготовить и внести изменения в:

1) Законы Украины “О морских портах” и “О железнодорожном транспорте”, включив в них положения об обязательной публичности деятельности всех субъектов хозяйствования, так или иначе созданных на базе государственного имущества портов и “Укрзалізниці” либо использующих указанное имущество в своей хозяйственной деятельности;

2) стратегию и программы развития морских портов Украины, обеспечив их увязку с аналогичными документами по другим видам транспорта и с учетом дальнейшего развития ТТС перевозок грузов;

3) программу корпоратизации “Укрзалізниці”, предусмотрев, по крайней мере, в ее обновленной структуре наличие подразделений, связанных с функционированием указанных ТТС перевозок грузов.

Также Кабинету Министров Украины необходимо разработать и утвердить своим постановлением положения о порядке ценообразования в транспортном комплексе и доступе к объектам транспортной инфраструктуры общего пользования, которые имеют ограничения по пропускной способности в условиях публичности деятельности субъектов транспорта и координации их работы. Также необходимо пересмотреть распределение полномочий между Министерством инфраструктуры и НКРТ, организовать их совместную, целенаправленную деятельность по обеспечению эффективного функционирования ТТС перевозок грузов и деятельности транспортного комплекса в целом. В то же время необходимо вернуться к выполнению решений СНБО от 16 мая 2008 г. о мерах по обеспечению развития Украины как морского государства. И только такой целостный подход способен, на наш взгляд, остановить негативные тенденции в деятельности морехозяйственного комплекса Украины и создать предпосылки для его эффективного развития.

*Статья поступила в редакцию 7 июля 2016 г.*