

**Людмила Приходченко**

завідувач кафедри публічного управління та регіоналістики  
ОРИДУ НАДУ при Президентові України, д.держ.упр., професор

**Владислав Голинський**

аспірант кафедри публічного управління та регіоналістики  
ОРИДУ НАДУ при Президентові України

## ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ МОРСЬКОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ: ПОЛІСУБ'ЄКТНІСТЬ СИСТЕМИ, ПРИНЦИПИ ТА ІНСТИТУЦІЙНІ ДЖЕРЕЛА РОЗВИТКУ

Здійснено аналіз зовнішніх та внутрішніх ознак полісуб'єктності системи державного регулювання морської транспортної інфраструктури. Визначено інституційні джерела розвитку галузі та принципи регулювання ринку морських транспортних послуг. Встановлено, що багаторівневе зовнішнє та внутрішнє полісуб'єктне регулювання ринку морських транспортних послуг є вирішальним для реалізації визначених у статті принципів і має проводитись на інституційно-інклюзивних засадах. Вказано перспективи подальших наукових пошуків дослідження теоретичних засад державного регулювання морської транспортної інфраструктури.

**Ключові слова:** публічне управління, державне регулювання, система, полісуб'єктність, інклюзивні інститути, морська транспортна інфраструктура.

**Liudmyla Prykhodchenko**

Head of the Public Administration and Regional Studies Department, ORIPA NAPA under the President of Ukraine, Doctor of science in Public Administration, Professor

**Vladyslav Holynskiy**

PhD student of the Public Administration and Regional Studies Department,  
ORIPA NAPA under the President of Ukraine

## STATE REGULATION OF THE SEA TRANSPORT INFRASTRUCTURE OF UKRAINE: MULTI-SUBJECTIVITY OF SYSTEMS, PRINCIPLES AND INSTITUTIONAL SOURCES OF DEVELOPMENT

**Problem statement and its relevance.** In Ukraine there is a technical and technological lag in The development of the transport system. Domestic sea transport was not ready for widespread use of modern cargo-handling technologies. But the world's Maritime industry shows the highest growth rates.

**The purpose of the article.** Based on the analysis of external and internal features of the Polisubject system of state regulation of Maritime transport infrastructure, we must determine the institutional sources of development of the industry.

**Brief description of the essence of the study.** The analysis of theoretical definitions showed that public management of Ukraine's maritime transport infrastructure is a heterogeneous system of state regulation. This system has its own specific regulatory principles, procedures and processes. Industry affiliation is the determining factor. On the basis of the main production functional, it is qualified as Transport.

The mission of state regulation of maritime transport infrastructure is to provide managerial influence. Its effectiveness is measured by the dynamics of the country's socio-economic development.

Maritime transport should: a) be regulated; b) regulated institutionally; c) be regulated exclusively by institutional and inclusive means. Marine transport infrastructure of specific Public-management features. The most important is the external and internal Poli-subjectivity.

**Conclusions and Final results.** The analysis of scientific works showed the lack of an established theoretical approach to the study of issues of state regulation of maritime transport.

The market for Maritime transport services is a large, open, regulated (managed) inclusive system. The system is of public interest. The main parameter of the dynamics of Socio-economic results is time and quantitative measurements. Characteristics of the system's development are possible from the standpoint of statics and dynamics. The essence of the characteristics is reduced to the definition of the market of transport services - non-equilibrium, multilevel, Poli-subject and Regulated system.

**Key words:** Public Administration, State regulation, The system, Poli-subject, Institutions Inclusive, Maritime transport infrastructure.

## Постановка проблеми

Сумарний тренд вітчизняних секторальних реформ та основний вектор сучасних змін, які відбуваються за їх наслідками, є свідченням не лише процесних явищ, пов'язаних із реформатуванням адміністративно-територіального устрою держави, передачею ресурсів, повноважень та розподілом відповідальності. Всі вони, в кінцевому сенсі, спрямовані на зміцнення соціально-економічного потенціалу країни, що формується в руслі державницького погляду на функціонування окремих галузей. Однією з них виступає морська транспортна інфраструктура, представлена різноманітними об'єктами морського господарського комплексу.

Розпочинаючи її наукове вивчення, прискіпливу увагу слід, у першу чергу, звернути на нинішній стан показників у цій сфері. Так, доля загальносвітових вантажоперевезень за останні 8 років склала 42 % від загального обсягу транспортних перевезень. І якщо ріст складав 11–14 %, то перероблення вантажів у портах чорномор'я в останні роки мав фантастичні темпи, склавши 35–40 %. З 2002 до 2013 року темпи зростання контейнерних вантажопотоків через основні контейнерні порти України (Одесу та Чорноморськ – тоді Іллічівськ) збільшувалися на 35–60 % щорічно. З 2014 по 2016 р. ми спостерігаємо їх падіння до 5–8 %. Незважаючи на те, що з 2016 року динаміка знову набула позитивного характеру (в межах 15–19 %), вона не досягла показників 2012 року. А ключові порти Азовського моря (Бердянськ та Маріуполь) втратили 28–30 % вантажів [1]. Такі показники є свідченням низки недоліків українського морського господарського комплексу, основними з яких є низький інноваційний рівень і незадовільний стан його виробничої бази [2, с. 129]. Також спостерігається технічне і технологічне відставання транспортної системи України у цілому та особливо в порівнянні з розвиненими країнами. На практиці вітчизняний морський транспорт виявився не готовим до повсюдного застосування сучасних технологій, насамперед, вантажообробних. Натомість, саме ця галузь морських перевезень наразі у світі виділяється найбільшими темпами зростання [3, с. 101].

На нашу думку, такий спад виробничого стану об'єктів та динаміки показників їх роботи не зумовлений виключно суспільно-політичними причинами, як це може здатися з першого погляду. Звичайно, великий вплив на стан морської транспортної інфраструктури має територіальна нерівномірність соціально-економічного розвитку держави. Наріжним каменем цієї проблеми є недостатній розвиток існуючої інфраструктури інших видів транспорту – залізничного та автомобільного, що найгостріше проявляється у невідповідності рівня розвитку автомобільних доріг та залізниць рівню попиту на автомобільні та залізничні перевезення, а відтак, і рівню морських логістичних потреб.

На нашу думку, безсистемність транспортних потоків, як основи розвитку регіональних, державних та міждержавних ринкових процесів, тісно пов'язана з відсутністю цілісного та глибокого наукового публічно-управлінського бачення шляхів, направлених на її подолання.

## Аналіз останніх досліджень і публікацій

Вивчення комплексу тематичних публікацій вітчизняних авторів показало, що основною проблемою, яка передусє висновкам із їх теоретичного доробку, є досить обмежена кількість вітчизняних фахових статей та інших праць наукового змісту. В їх нечисленному колі найбільш широко представлені авторські публікації в царині економічних та технічних наук. Публічно-управлінські дослідження не мають системного характеру, але за більш-менш дотичною тематикою їх здійснили С. Матійко, М. Погребицький та А. Подп'ятнікова. Фактично, вони є чи не єдиними представниками вітчизняної науки державного управління, що вивчали проблеми морської транспортної галузі. Водночас, серед зарубіжних авторів ми можемо назвати набагато більшу їх кількість, зокрема, Ф. Крейтлер, М. Окландер, Т. Окланде, Є. Ромат, С. Мак Ферсон, С. Хінтікстон, С. Янсен та багато інших.

## Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми

Морська транспортна інфраструктура України, як про предмет дослідження, є комерціалізованою та досить диференційованою з точки зору типів комерційного менеджменту, галузю управління. Водночас, держава у цій складній системі виступає у досить специфічній ролі: не як суб'єкт прямого публічно-управлінського впливу, а як регулятор досить хаотичних та невпорядкованих ринкових процесів. Така специфіка породжує ряд не вирішених проблем теоретичного змісту, кожна з яких не надає можливості перейти до практичних аспектів становлення ефективної системи морських транспортних перевезень в Україні, а розгляд будь-якого з прикладних положень неможливо здійснювати без усвідомлення чітких теоретичних засад державного регулювання цієї сфери соціально-економічного розвитку держави.

## Мета

Метою статті є на підставі аналізу зовнішніх та внутрішніх ознак полісуб'єктності системи державного регулювання морської транспортної інфраструктури визначити інституційні джерела розвитку галузі та принципи регулювання ринку морських транспортних послуг.

## Виклад основного матеріалу

Узагальнюючи ряд відомих теоретичних дефініцій, ми дійшли базового висновку про те, що публічне управління морською транспортною інфраструктурою України – за нинішнього розміщення виробничих сил та виробничих відносин, – за своєю сутністю є неоднорідною за методами управлінського впливу системою державного регулювання, якій притаманні власні регуляторні принципи, процедури та процеси, перелік яких, у свою чергу, також формується галузевою специфікою. Отже, першою визначальною умовою є галузева належність цієї системи, яка, безумовно, за ознакою основного виробничого функціоналу, може бути кваліфікована як транспорт.

Природнім вважається те, що для здійснення подальших кроків з теоретичного дослідження самого предмету, необхідно встановити головну мету, або, як прийнято її називати в закордонному досвіді, місію, що

її має досягти держава як суб'єкт регулювання галузі. Повертаючись до праць С. Матійка, що описував критерії ефективності транспортної системи України, найбільш важливими та такими, що здатні формувати цю мету, ми визнаємо:

- забезпечення динамічності розвитку галузі, зняття перешкод на шляху цього розвитку;
- забезпечення балансу між інтересами виробників і споживачів, що відповідає потребам розвитку суспільства;
- економічна ефективність, що означає прибуткову роботу підприємств галузі, мінімізацію марнотратства у використанні ресурсів транспортного господарства та його послуг;
- задоволення потреб держави в транспортних послугах при здійсненні ними функцій по забезпеченню суспільної безпеки [4].

Виходячи з наведених критеріїв, місією державного регулювання морської транспортної інфраструктури є забезпечення управлінського впливу в такий спосіб, аби досягти найбільш результативної роботи всіх без виключення її об'єктів ринкового типу, з найбільш повною віддачею у вигляді глобального результату посилення динаміки соціально-економічного розвитку країни.

Тут слід звернутися до праць М. Л. Погребицького, де визначено деякі початкові постулати для ринку транспортних послуг, одним із сегментів якого є морська транспортна галузь, а саме: як і будь-який інший ринок він є економічною системою якій притаманні механізми саморегулювання, досконалою моделлю ранніх етапів розвитку такого ринку і його рушійною силою є конкуренція, а формою існування – рівновага. Об'єктом відносин у транспортній сфері є поведінка суб'єктів відносин, яка здійснюється для задоволення потреб у перевезеннях [5].

Тобто, наступним важливим теоретичним поняттям є поняття послуг, що здійснюються як результат відносин в середині системи та, власне, складає їх зміст. При цьому, як ми можемо розуміти із наведеного авторського концепту, сукупність таких послуг представляє собою окремий сегмент ринку. Автор робить висновок, що такий ринок необхідно розглядати не просто як систему, а як складний механізм, що постійно розвивається і схильний змінюватися відповідно до впливу оточення. З цього ми маємо розуміти, що транспортні послуги, як і будь-який ринок, має типову для всіх ринків властивість саморегулювання, але її можливостей може не вистачати для оперативного реагування на зміну зовнішньої кон'юнктури. Отже, для підвищення своєї стійкості в обов'язковому порядку він повинен: а) регулюватися; б) регулюватися інституційно; в) регулюватися виключно інституційно-інклюзивним шляхом. В даному випадку під інклюзивністю ми розуміємо тип публічного управління, описаний Дж. Робінсоном, тобто, такий, що у результаті свого впливу формує виключно інклюзивні економічні інститути [6].

Як стверджує Дж. Робінсон, у сучасному світі виконавцем ролі інституційного регулятора ринків зазвичай виступає держава як одиничний суб'єкт. Але ми вже зазначали, що морська транспортна інфраструктура з точки зору публічного управління має багато специфічних рис. І, на нашу думку, найбільш вагомою з них є регуляторна полісуб'єктність. Це означає, що для

досягнення поставленої цілі недостатньо зусиль лише однієї держави. Адже морський транспорт – характерний учасник управлінських відносин відкритого типу, і для його регулювання потрібен комплекс регуляторних дій всіх держав, що задіяні у роботі цієї галузі.

Так, типовими інституційними нормами регулювання ринку транспортних послуг є т. з. Міжнародні Конвенції Морського Права, які формуються Міжнародною Морською Організацією [7]. Основними міжнародними конвенціями морського права є конвенції SOLAS, MARPOL та STCW(ПДНВ). Вони покликані встановити мінімальний рівень стандартів, що відповідають вимогам безпеки при будівництві, обладнанні та експлуатації об'єктів морської транспортної інфраструктури, визначити правила підготовки та дипломування морських спеціалістів, окреслити межі їх компетенції та обов'язків, а також передбачити комплекс заходів, направлених на попередження забруднення навколишнього середовища в процесі експлуатації морських суден та інших об'єктів морської промисловості, таких як морські бурові нафто та газовидобувні підприємства тощо.

З огляду на інституційну важливість цих норм, а також на відсутність подібних описів у вітчизняних працях публічно-управлінського характеру, ми вважаємо за потрібне детальніше розглянути такі міжнародні документи, визначивши основні завдання та постулати кожного з них.

Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі SOLAS ( від англійського International Convention for the Safety of Life at Sea) є, мабуть найважливішою з міжнародних конвенцій, що забезпечують безпеку торгових суден на всьому просторі Світового Океану. Держави прапора, що ратифікували дану конвенцію повинні забезпечити повну відповідність їх суден вимогам, які виносить даний документ. Така відповідність підтверджується багатьма сертифікатами, що видаються Адміністрацією прапора, або органами вповноваженими Адміністрацією на виконання цих функцій. Також в разі виникнення сумнівів щодо відповідності судна вимогам Конвенції Адміністрація має право перевірити судно під прапором іншої держави. При виявленні суттєвих недоліків таке судно може бути затримане, або ж взагалі не допущене в порт. Чинний текст Конвенції СОЛАС включає Статті, у яких викладено загальні зобов'язання, процедури внесення змін і супроводжується Додатком, який розбитий на 12 Розділів.

Наступним важливим документом є міжнародна конвенція з упередження забруднення моря з суден MARPOL ( англ. International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, MARPOL 73/78). Дана конвенція направлена на попередження забруднення моря нафтою, шкідливими речовинами що перевозяться судном, а також забруднення повітря, спричинене експлуатацією об'єктів морської промисловості.

Документ складається з власне Конвенції та Протоколів, які визначають основні вимоги до країн-учасників в сфері захисту навколишнього середовища, а також Додатків до неї, в яких викладено правила щодо забруднення моря окремими видами шкідливих речовин. За невиконання вимог ратифікованого документа на судно, що скоїло таке порушення повинні бути на-

кладені санкції в межах компетенції країни-учасника, або ж направлено повідомлення до держави прапора, яка, в свою чергу зобов'язана повідомити про прийняті заходи країну-учасника, що направила таке повідомлення.

Останньою за порядком, але не значенням в цьому списку є міжнародна конвенція з підготовки, дипломатування та несення вахти ПДНВ (Англ. International STCW Convention). Вона була прийнята Міжнародною морською організацією (ІМО) у 1978 році, та суттєво дорацьована і змінена на конференції ІМО у 1995 році. В цій конвенції бере участь понад 70 країн. В межах документу визначаються стандарти підготовки, дипломатування моряків та вимоги до несення ними вахти, а також вводяться положення, що мають на меті забезпечити відповідність моряків до посад які вони займають, наявність у них досвіду та кваліфікації, які б могли забезпечити безпеку людського життя та здоров'я на морі, а також захист навколишнього середовища. Цей документ регламентує наступні положення:

- вимоги до капітана та його команди;
- вимоги до машинної команди;
- вимоги до радіоспеціалістів;
- вимоги пов'язані з аварійними ситуаціями, охроною праці, медичним доглядом та виживанням.

Також однією із функцій даного документу є визначення зразків документів, що видаються при дипломатуванні моряків. Конвенція STCW постійно перебуває в процесі модернізації і допрацювання в залежності від основних тенденцій розвитку світової морської індустрії з метою забезпечення максимальної безпеки праці, людського життя на морі та захисту навколишнього середовища.

Як бачимо, враховуючи велику кількість країн-учасників міжнародної морської організації (наразі це 173 країни світу із 197), мова йде про дуже широку полісуб'єктність, яку ми можемо теоретично кваліфікувати як зовнішню. З іншого боку, специфікою системи є також її внутрішньодержавна управлінська полісуб'єктність. І тут виникає ще одна таксономічна риса, яка не притаманна зовнішній полісуб'єктності. Вона полягає в тому, що держава з її публічно-управлінськими інституціями, які в сукупності своїй представляють систему публічного управління, є не єдиним природним регулятором діяльності об'єктів морської транспортної інфраструктури. На цю роль в умовах інклюзивного ринку претендують:

- державні підприємства, що є лише акціонерами морських транспортних компаній;
- державні підприємства, що виступають учасниками концесій разом з іншими недержавними суб'єктами регулювання;
- комерційний сектор, який здобув право регулювання таких об'єктів через їх приватизацію;
- представники фондового ринку, які володіють визначеною часткою активів тощо.

Таким чином, внутрішня полісуб'єктність є набагато більш диференційованою, ніж зовнішня. В зовнішній полісуб'єктності публічно-управлінська ознака регуляторів однорідна - це держави, які ратифікували Міжнародні Конвенції Морського Права. Як бачимо, внутрішня полісуб'єктність характеризується не лише різним відношенням публічно-управлінських систем до

процесів регуляції, а й розмаїттям регуляторів відносно ознаки їх права власності на засоби виробництва. З цих позицій, така внутрішня полісуб'єктність є, з одного боку, запобіжником відносно негативного впливу чинників різного походження (правового, кон'юнктурного, економіко-циклічного), а з іншого формує хаотичну складову в організації самої системи регулювання. Адже нечітко розподілена відповідальність організуючих її суб'єктів породжує значну системну невизначеність. Передусім, така невизначеність спостерігається щодо переліку регуляторів морської транспортної інфраструктури. Відтак, таксономія (упорядкування, групування та класифікація) таких регуляторів є одним з найбільш вагомих завдань теоретичного характеру, яке вирішується авторами поза межами цієї статті.

Таким чином, багаторівнева регуляторна полісуб'єктність, яка включає в себе зовнішній та внутрішній компоненти для ринку морських транспортних послуг є природною та характерною. Але ми виходимо з того, в цій багаторівневості публічно-управлінські системи: а) присутні; б) виступають основним актором; в) є базовими щодо інших систематизованих суб'єктів.

Доведене полісуб'єктне регулювання ринку морських транспортних послуг є вирішальним для реалізації його ключових принципів, до яких ми відносимо наступні: принцип рівноваги, принцип конкурентності, принцип стійкості та принцип урегульованості (керованості).

Принципи рівноваги і конкурентності важливі для подальшого створення методології державного регулювання ринку транспортних послуг і вони органічні у своїй єдності, яка полягає в тому, що ринок, постійно та динамічно відхиляючись від стану рівноваги у результаті конкуренції, залишається стабільною, стійкою системою і утримується в цьому стані шляхом застосування важелів постійного полісуб'єктного державного регулювання. Цими важелями є ціноутворення, демонополізація та публічний механізм самоорганізації.

Виключна роль принципу урегульованості (керованості) полягає в тому, що він є джерелом методології публічно-управлінського регулювання ринку транспортних послуг. Методологічні засади виходять із того, що досконалою формою наслідків впливу управління морським транспортом транспорту слід вважати його соціально-економічні результати, пов'язані зі зростанням рентабельності, а не самої рентабельності, як вважають вчені-економісти [8].

Розуміння принципу урегульованості (керованості) є основою бачення публічно-управлінських підходів до регулювання морської транспортної інфраструктури. Система публічного управління покликана в інституціалізовано-інклюзивний спосіб визначати межі та коло полісуб'єктності, наділяючи змістом кожен з її компонентів. Але, безумовно, головним є те, що у такому багаторівневому полісуб'єктному складі саме система публічного управління, як провайдер цілей держави, є найбільш зацікавленою в успішній реалізації місії регулювання галузі морської транспортної інфраструктури.

При цьому не можна обійти увагою факт, що деякі вітчизняні вчені притримуються тієї точки зору, що всі аспекти регулювання галузі треба «віддати у відання» приватному бізнесу [9]. Та, віддаючи належне досить високому ступеню придатності ліберальної концепції публічного управління, ми все ж вважаємо, що в цьому питанні треба виходити з:



- рівня інтересів суб'єктів управління;
- стійкості та повсюдності таких інтересів;
- інституційної можливості в забезпеченні реалізації таких інтересів.

Зокрема, щодо рівня та стійкості інтересів, то слід зазначити наступне. Якщо по відношенню до морської транспортної інфраструктури у бізнес-середовищі він обмежений виключно економічними інтересами, то з боку держави це ще й значний рівень геополітики захисту національної безпеки. Адже вплив держави у світовому субрегіоні багато в чому залежить від потужності її впливу на морі. Як відомо, стратегічні геополітичні здобутки вартують набагато більше, ніж миттєві економічні [10]. Це досить яскраво продемонстрували останні події конфлікту, спричиненого в листопаді 2018 року російською агресією в Керченській протоці. Таким чином, інтерес держави як суб'єкта регулювання є набагато вищим, ніж навіть найбільш амбітні інтереси бізнесу.

До того ж, щодо стійкості інтересів бізнесу — то вони на пряму пов'язані з рівнем рентабельності. Як тільки за будь-яких обставин нижня маржа рентабельності буде досягнута, бізнес відразу перемистить капітали у більш рентабельну галузь, поставивши, до речі, під удар геополітичні інтереси держави. І відносно третьої умови, беззаперечним лідером є держава, яка, на відміну від бізнесу, володіє виключним правом побудови інклюзивних політичних інститутів та створення на їх основі економічних інститутів інклюзивного типу.

Виходячи зі з'ясованої специфіки цілей, принципів та складу суб'єктів регулювання, наступним важливим питанням теоретичного характеру є вивчення інституційних джерел розвитку галузі. Сучасна морська транспортна інфраструктура України значною мірою сформувалася в умовах радянського планового господарства, коли її розвиток, в основному, був продиктований перспективними планами індустріалізації, потребами військової організації та геополітичними інтересами держави. Задоволення попиту кінцевих споживачів, потреб обслуговування зв'язків і збалансованого соціально-економічного зростання не були пріоритетними цілями державної політики. Внаслідок цього відбулося відхилення траєкторії розвитку морської інфраструктури України від тієї, яка мала б місце в разі демократичного управління державою, властивого сучасним промислово розвиненим країнам. У цілому генеза поєднує еволюційний, історичний і революційний підходи, які визначають його циклічно-хвилювальною нелінійною динаміку.

Тому використовувати слід синтезовані тези цих підходів. А саме: державне регулювання, що у сучасному світі здійснюється з позицій сталого розвитку, покликано забезпечувати не тільки реалізацію соціальних та економічних інтересів, а й види результатів, пов'язані зі збереженням навколишнього середовища. Ми продемонстрували це на прикладі міжнародної конвенції MARPOL з захисту світового океану від забруднення з суден. Зовнішні регулятори надають все більшого значення екологічним питанням, пов'язаним зі збереженням життєвого простору, тому включення цієї позиції в класифікацію результатів державного регулювання є об'єктивно обґрунтованим.

Аналіз вітчизняних наукових праць з питань публічного управління у сфері морської транспортної інфра-

структури показав відсутність усталеного теоретичного підходу до вивчення питань державного регулювання морського транспорту. Це – одна з головних перешкод на шляху створення дієвого комплексного механізму публічного управління, частиною якого виступає морська транспортна інфраструктура України.

З цих позицій ринок морських транспортних послуг слід розглядати як велику відкриту регульовану (керовану) систему інклюзивного типу, стан якої складає державний інтерес. Вона має траєкторію розвитку, пов'язану з соціально-економічними результатами як власними (галузевими), так і інших секторів, як всередині держави, так і в зовнішньому просторі. Основним параметром динаміки таких соціально-економічних результатів є часовий та кількісний виміри, а характеристика його розвитку можлива з позицій статичності і динаміки, сутність яких зводиться до визначення ринку транспортних послуг як нерівноважної багаторівневої полісуб'єктно регульованої системи.

На підставі аналізу міжнародних конвенцій морського права SOLAS, MARPOL та STCW(ПДНВ) обґрунтовано наявність зовнішньої та внутрішньої полісуб'єктності регулювання галузі морської транспортної інфраструктури, що надало змогу визначити їх специфіку. Так, зовнішня полісуб'єктність має однорідну ознаку регуляторів – ратифікація Міжнародних Конвенцій Морського Права. Щодо внутрішньої, то вона характеризується не лише різним відношенням публічно-управлінських систем до процесів регуляції, а й розмаїттям регуляторів відносно ознаки їх права власності на засоби виробництва. Тобто, є, з одного боку, запобіжником відносно негативного впливу чинників різного походження (правового, кон'юнктурного, економіко-циклічного), а з іншого формує хаотичну складову в організації самої системи регулювання, породжуючи значну системну невизначеність щодо переліку регуляторів морської транспортної інфраструктури.

Подальші пошуки та дослідження теоретичних засад державного регулювання морської транспортної інфраструктури пов'язані з поглибленням наукової аргументації щодо ключової ролі системи публічного управління України в ефективному функціонуванні її об'єктів, а також з обґрунтуванням комплексності цих об'єктів щодо надання морських транспортних послуг.

#### Література.

1. Сайт адміністрації морських портів України. URL : <http://www.uspa.gov.ua/ru/finansovaya-otchetnost>.
2. Матійко С. А. Особливості державного регулювання розвитку транспортного комплексу України: *Державне управління: удосконалення та розвиток*. 2010. № 6. С. 128–134.
3. Матійко С. А. Концептуальні підходи до забезпечення механізмів державної промислової політики. *Науковий вісник Академії муніципального управління. Серія : Управління*. 2013. Вип. 1. С. 94–102.
4. Матійко С. А. Складові елементи механізму державного регулювання зв'язків у транспортній системі. *Державне управління: удосконалення та розвиток*. 2010. № 7.
5. Погребницький М. Л. Державне регулювання ринку транспортних послуг : дис... канд. наук з держ. упр. Київ. 2007. 220 арк.

6. Robinson J. A. Why Nations Fail / <http://norayr.am/collections/books/Why-Nations-Fail-Daron-Acemoglu.pdf>.
7. Сайт Міжнародної морської організації: URL: <http://www.imo.org/en/Pages/2>.
8. Сайт Національного банку досліджень: URL: <http://ukraine.survey-archive.com/data#user-research>.