

ШЛЯХИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ РІЧКОВОГО СУДНОПЛАВСТВА В УКРАЇНІ**WAYS AND PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF RIVER NAVIGATION IN UKRAINE****Кочерев О., магістр права,
аспірант юридичного факультету***Державний університет інфраструктури та технологій*

Автором у науковій статті вивчено сучасний стан і можливі перспективи розвитку річкового судноплавства в Україні. Визначено, що річкові порти виступають ключовим елементом у системі відповідних перевезень, оскільки саме тут перетинаються інтереси власників вантажів, перевізників залізничним, автомобільним і річковим транспортом, учасників логістичного циклу тощо.

Стверджується, що для розвитку річкових портів поряд із відновленням пропускної здатності водних шляхів потрібно створити необхідні умови для повноцінної реалізації всього ланцюга логістичної інфраструктури на такому виді транспорту. Річковий вантажний порт має стати не просто місцем перевантаження, а центром обслуговування всього маршруту – від виробника до кінцевого споживача. Для цього власник вантажу завдяки роботі річкового порту повинен мати постійний доступ до інформації щодо місцезнаходження вантажу та його збереження, а також стану оплати його транспортування та супроводу.

З набуттям Україною незалежності спостерігається негативна, на жаль, постійна тенденція до різкого зниження потенціалу річкового судноплавства, створення катастрофічної ситуації у сфері перевезень пасажирів на внутрішніх водних шляхах. Це зниження зумовлюється, по-перше, скороченням пасажирських і вантажних суден під Державним прапором України, по-друге, це занепад суднобудування України, по-третє, недостатньо розвиваються мультимодальні (комбіновані) перевезення в Україні й таке інше.

Автором на підставі здійсненого юридичного аналізу головних проблем розвитку річкового судноплавства в Україні акцентовано на економічно вигідному розташуванні, а також необхідності стратегічного планування заходів розвитку такого напрямку народного господарства. Разом із тим стверджується, що для ефективнішого розвитку галузі річкового судноплавства необхідно:

1. На законодавчому рівні розробити й прийняти стратегічний програмний нормативно-правовий акт, який визначатиме основні засади функціонування та перспективи розвитку судноплавства в Україні.

2. На рівні органів виконавчої влади розробити й затвердити систему адміністративно-правових заходів розвитку судноплавства.

3. Затвердити програму економічного стимулювання галузі судноплавства в Україні.

4. Забезпечити здійснення контролю за реалізацією програмних заходів на рівні органів виконавчої влади.

Ключові слова: внутрішньо річковий транспорт, річковий транспорт, морський флот, річковий флот, судноплавство.

The author in this scientific article studies the current state and possible prospects for the development of river navigation in Ukraine. It is determined that river ports are a key element in the system of relevant transportation, because it is here that the interests of cargo owners, carriers of rail, road and river transport, participants in the logistics cycle, etc. intersect.

It is argued that for the development of river ports, along with the restoration of waterway capacity, it is necessary to create essential conditions for the full implementation of the entire chain of logistics infrastructure on this mode of transport. The river cargo port should become not just a place of congestion, but a service center of the entire route - from the producer to the final consumer. To do this, the owner of the cargo, thanks to the river port, must have constant access to information about the location of cargo and its storage, as well as the status of payment for its transportation and maintenance.

With the acquisition of Ukraine's independence, there is a negative, unfortunately, constant trend towards a sharp decline in the potential of river navigation, creating a catastrophic situation in the field of passenger transport on inland waterways. This decrease is due, firstly, to the reduction of passenger and cargo ships under the State Flag of Ukraine, and, secondly, to the decline of shipbuilding in Ukraine. Third, multimodal (combined) transportation in Ukraine is underdeveloped, and so on.

The author, on the basis of the legal analysis of the main problems of river shipping development in Ukraine, focuses on the economically advantageous location, the need for strategic planning of measures for the development of this area of the economy. However, it is argued that for more effective development of the river shipping industry it is necessary:

1. At the legislative level to develop and adopt a strategic program legal act, which will determine the basic principles of operation and prospects for the development of shipping in Ukraine.

2. At the level of executive bodies to develop and approve a system of administrative and legal measures for the development of shipping.

3. Approve the program of economic incentives for the shipping industry in Ukraine.

4. Ensure the implementation of counter-implementation of program activities at the level of executive authorities.

Key words: inland river transport, river transport, navy, river fleet, navigation.

Постановка проблеми. Нині рівень розвитку системи управління автомобільним і залізничним транспортом знаходиться на значно вищому рівні розвитку в порівнянні з річковим. Сучасні автоматизовані системи управління дозволяють максимізувати потенційний ефект функціонування більшості систем, транспортних у тому числі. У системі річкових судноплавних перевезень автоматизація має охоплювати не лише технологічні процеси, а й логістичні складові частини – прокладання маршрутів транспортування, оптимальних часових інтервалів, пошуку стоянок і терміналів тощо. Для цього потрібна максимальна інтеграція портових управляючих систем у цифрове середовище, створення власної мережі даних Intranet або BigData, що дозволить у перспективі використовувати потенціал нейромереж в управлінських процесах [3, с. 163].

Стан дослідження. Окремі питання функціонування галузі річкового судноплавства України були предметом дослідження таких науковців, як О. Щипцов, Л. Гаценко,

М. Голубятников, О. Бахмуцан, О. Борисенко, Н. Омаїдзе, Д. Іваськевич, Г. Ульянова, Ю. Батан, М. Сиротко й інші. Особливості функціонування річкового транспорту в Україні розкриті в працях Н. Гуржій, О. Аніщенко, А. Огорокова, Р. Вернигори, П. Цупрова, П. Садловської, Є. Ключової, Г. Кучерук, А. Партоли, О. Мельник, Е. Грицюк, С. Дугіна, А. Волошенко, В. Кириленко, Л. Кириленко, О. Невзорова, Л. Марценюк, Т. Мукмінова й інших.

Виклад основного матеріалу. Дослідження вітчизняних науковців і практиків присвячені різним аспектам внутрішнього річкового транспорту: О. Аніщенко й С. Білоусової – аналізу ресурсного потенціалу річкового транспорту, М. Аляб'євої та О. Горошко – перспективам річкової зернової логістики, К. Затулко – історико-правовим аспектам розвитку господарських відносин, П. Підлісного – історії виникнення та перспективам розвитку [11, с. 193].

Водночас правові питання функціонування внутрішнього водного транспорту розглядалися в роботах

М. Аллахвердова, М. Брагінського, В. Вітрянського, Є. Довженко, О. Клепикової, О. Припузової, М. Ходунова й інших. Утім, у сучасних умовах розпочатої реформи у сфері річкових перевезень і прагнення законодавця створити необхідне правове підґрунтя функціонування та розвитку річкового транспорту й ефективної річкової логістики потребує переосмислення [12, с. 69–70].

На думку О. Аніщенко, важливим напрямом відродження судноплавства на Дніпрі й Дунаї є будівництво нового флоту. Раніше за централізованої системи управління морський і річковий флот будувався на замовлення «Совфрахту СРСР», який надалі розподілявся між морськими й річковими пароплавствами для кадрового й технічного забезпечення. «Совфрахт» же виконував функції управління та забезпечення вантажною базою суден закордонного плавання [1, с.37].

Останнім часом розпочато успішне використання внутрішніх водних шляхів великими виробничими компаніями для перевезення своєї продукції річковим флотом, збудованим власним коштом і залученням інвестицій. Так, одна з найбільших компаній в Україні з виробництва зерна «Нібулон» розробила й впроваджує програму відродження річкового судноплавства на річках Дніпро й Південний Буг. У рамках цієї програми з 2009 року побудовано 7 річкових зернових терміналів, 24 баржі вантажопідйомністю 4,5 тис. т кожна, 6 буксирів, які можуть буксирувати або штовхати на Дніпрі по 2–4 такі баржі. Ця компанія має в Миколаєві власний суднобудівний завод, на якому побудовані 2 буксири типу «ріка – море», що можуть виходити в прибережне плавання у 25-мильній полосі моря. Загалом після завершення програми компанія «Нібулон» буде мати 35 теплоходів «ріка – море» плавання дедвейтом 7,0 тис. т кожний (будівництво почалося у 2016 році), плавкран для перевалки вантажів із річкових на морські судна, 12 мілкосидячих буксирів, 24 несамохідні баржі загальною вантажопідйомністю 96 тис. т. З'являються на цьому ринку й нові компанії, такі як «УкрАгроКом», «Гермес-Трейдінг», що планують будівництво як нових зернових терміналів (Світловодський річковий термінал), так і власного вантажного флоту. У 2017 році цими компаніями по Дніпру перевезено 1 980 тис. т зерна [1, с. 38].

Для річкового транспорту підходить обслуговування вантажопотоків, для яких важлива не швидкість, а ритмічність доставки, – це зерно, пісок, метал, добрива, руда тощо. Саме тому за нинішніх умов економічно обґрунтованим в Україні розглядається перевезення річковим транспортом до 25 млн т вантажів (що в 3–4 рази більше, ніж зараз). Однак на шляху вищевикладених перспектив існує низка проблемних питань, які стримують зростання перевезень внутрішнім водним транспортом України й потребують розв'язання:

1. Недосконала, застаріла, відсутня та нерозвинута публічна інфраструктура (в тому числі шлюзи, навігація, габаритно-судовий хід), яка не забезпечує ефективну логістику, в тому числі повноцінну участь внутрішнього водного транспорту (далі – ВВТ) у мультимодальних перевезеннях.

2. Відсутня достатня приватна інфраструктура (термінальні комплекси, мультимодальні логістичні центри тощо).

3. Старіння та дефіцит сучасного вантажного й технічного флоту.

4. Відсутність системної кадрової політики й брак кваліфікованого персоналу на внутрішніх водних шляхах.

5. Недосконале законодавство не забезпечує чітке регулювання, створює надлишкове бюрократичне навантаження та не створює привабливого інвестиційного клімату.

6. Відсутність стійкого механізму фінансування галузі.

7. Відсутність цілісного, системного державного управління галуззю.

8. Неконкурентні умови роботи в порівнянні з іншими видами транспорту, зокрема надмірне податкове навантаження та відсутність гарантованого бюджетного фінансування.

9. Відсутність чіткого розподілу відповідальності за утримання та розвиток внутрішніх водних шляхів, дублювання функцій між органами виконавчої влади.

Крім того, річка Дніпро закрита для вільного проходження суден під іноземним прапором без відповідного одноразового дозволу, а також для роботи іноземного флоту між портами України (каботаж) без дозволу на каботажні перевезення [13].

Як видно, наявність чинників, які унеможливають використання повною мірою річкового транспорту в Україні, спричинена проблемами матеріально-технічного характеру, відсутністю повноцінного логістичного ланцюга й неефективною системою адміністрування галузі.

Нам імпонує думка С. Романчук та інших дослідників, які, розглядаючи актуальні проблеми розвитку такого виду транспорту, звертають увагу на наявності таких проблем, як:

- низький рівень розвитку забезпечення річкових перевезень у частині навігації, лоцманських послуг, роботи шлюзів;

- відсутність системної річкової логістики – як транспортної, так і складської;

- застарілість і недостатність рухового складу (самих суден);

- недостатність нормативно-правового забезпечення та державного регулювання;

- негативний інвестиційний клімат у галузі;

- надмірне податкове навантаження, високі портові збори, наявність зборів за прохід під мостами, висока вартість шлюзових переправ, що в комплексі негативно впливає на вартість перевезень річковим транспортом та їх прибутковість;

- висока вартість довозення, навантаження та зберігання вантажів у портах;

- незадовільний стан водних шляхів через не проведення днопоглиблювальних робіт;

- відсутність передумов для включення річкових шляхів України до міжнародного транспортного простору на нормативно-правовому рівні [3, с. 160; 4; 5; 6].

Будь-який розвиток і модернізаційні процеси потребують значних фінансових ресурсів. Згідно з О. Аніщенко, «зважаючи на занедбаний стан внутрішніх водних шляхів України, доречно визначити й розмежувати джерела фінансування окремих аспектів:

- коштом Державного бюджету України: витрати, що пов'язані з утриманням у належному стані водних шляхів – проміри й днопоглиблення, траління, встановлення буйів, маяків, сигналізаторів та інших об'єктів навігаційного обладнання; витрати, що пов'язані з комунікаційними процесами й навігаційним забезпеченням – створення системи річкового зв'язку й інформування учасників транспортної системи, навігаційне, гідрографічне й гідрологічне інформування тощо;

- коштом цільових зборів учасників системи річкового транспорту: робота гідротехнічних споруд та її адміністрування, система безпеки судноплавства й портів тощо;

- коштом замовників та інвесторів: створення штучних каналів, нових гідротехнічних споруд і модернізація наявних, аварійні роботи, екологічні заходи й подолання наслідків аварій тощо» [1].

На думку Н. Гурж, яка є прийнятною, для забезпечення конкурентоспроможності річкового транспорту України – як на внутрішньому ринку, так і на транзитному й міжнародному – варто реалізувати комплекс системних заходів, а саме:

- деталізувати національну транспортну стратегію за галузями, що дозволить збалансувати вантажопотоки між основними видами транспорту: залізничним, автомобільним і річковим;

- активізувати роботу з приведення залізничних вантажних тарифів до ринкового рівня;

– зменшити бюджетне навантаження на річковий транспорт шляхом скасування (бюджетної компенсації) разових платежів річковим транспортом (за проходження шлюзів, мостів тощо);

– створити сприятливі умови для інтеграції внутрішніх водних шляхів України в міжнародну транспортну систему шляхом зниження платежів за прохід іноземних суден вітчизняними річками [7].

Окрім того, у статтях Проекту Закону «Про внутрішній водний транспорт» передбачається, що фінансування адміністрації внутрішнього водного транспорту, виконання робіт із підтримання оголошених параметрів суднового ходу на річкових водних шляхах, інвестування в стратегічні об'єкти інфраструктури, приватне інвестування та компенсації інвестицій здійснюються коштом Державного бюджету України, річкового збору й інших джерел, які не заборонені законодавством. Крім того, 10% річкового збору передбачається спрямовувати в аварійний фонд річкових водних шляхів. У проєкті Закону констатується, що використання річкових водних шляхів платне. Плата встановлюється у вигляді річкового збору, а фінансування коштом державного бюджету взагалі відсутнє [1, с. 37].

У США та ЄС передбачається безоплатне використання внутрішніх водних шляхів річковим транспортом, тому запровадження додаткових платежів є економічно необґрунтованим і суперечить світовому досвіду. Крім того, Законом слід врегулювати порядок цільового використання коштів акцизного податку з нафтопродуктів і рентної плати за спеціальне використання вод річковим транспортом для фінансування та утримання водних шляхів та їх інфраструктури [1, с. 37].

Розвиток річкового транспорту в Україні здатен позитивно вплинути на стан усього транспортно-логістичного комплексу. Так, перенесення частини вантажів із залізничних перевезень у сферу річкових дозволить розвантажити застарілі частини залізничного полотна й рухомого складу, що оптимізує відповідні модернізаційні процеси [8]. Розвантаження автомобільних шляхів річковим транспортом дасть змогу знижувати навантаження на автомобільні дороги й заощаджувати кошти на їх ремонті, уникати перевантаження дорожнього полотна, особливо через перевезення зернових. Крім того, перенесення вантажів із наземного транспорту на внутрішній річковий дозволить заощаджувати на використанні терміналів і перевантаженні експортної продукції завдяки кооперації річкового й морського транспорту – тут перевантаження часто можливе без заходу в порт. Річковий транспорт у порівнянні з іншими видами має низьку перевагу під час перевезення вантажів: економічність, а відповідно й низька собівартість перевезення в розрахунку на одну тонну вантажу, екологічність, велика вантажопідйомність тощо. Однак варто сказати й про недоліки, котрі не залежать від сучасного занедбаного стану внутрішніх водних шляхів – це низька швидкість перевезень і недостатня мобільність навантажувальних робіт [9; 3, с. 161].

Проте, зважаючи на кліматичні зміни в Україні, в результаті яких у літній період рух великотоннажного автотранспорту все більше обмежується, а, відповідно, швидкість перевезень знижується, то в перспективі й за умови ефективного логістичного супроводу негативний вплив такого недоліку може бути мінімізований. Ще одним важливим аспектом позитивного впливу на транспортно-логістичну систему розвитку річкового транспорту є перспективність

його інтеграції в міжнародні коридори перевезень, особливо через Одеську область і Придніпровський регіон. Саме ці території зв'язують Україну з країнами ЄС завдяки водним шляхам – як річковим, так і морським [3, с. 161].

Річкові порти виступають ключовим елементом у системі відповідних перевезень, оскільки саме тут перетинаються інтереси власників вантажів, перевізників залізничним, автомобільним і річковим транспортом, учасників інфраструктурного забезпечення тощо. Саме тому розвиток річкових портів поряд із відновленням пропускної здатності водних шляхів має стати основним пріоритетом у реалізації логістичного потенціалу. Річковий вантажний порт має стати не просто місцем перевантаження, а центром обслуговування всього маршруту – від виробника до кінцевого споживача. Для цього власник вантажу завдяки роботі річкового порту повинен мати постійний доступ до інформації щодо місцезнаходження вантажу та його збереження, а також стану оплати його транспортування та супроводу [3, с. 163].

Ще одним напрямом збільшення перспектив використання річкового судноплавства є розробка й впровадження Закону «Про міжнародний реєстр суден України». Це питання розглядається понад 10 років, але досі залишається не вирішеним. Закон повинен запровадити адаптовані до національних умов світові стандартні процедури реєстрації флоту, зокрема спростити умови для реєстрації та подальшої експлуатації національних та іноземних суден, зареєстрованих у міжнародному реєстрі під українським прапором. Необхідно встановити прийнятні ставки оподаткування як самої реєстрації, так і доходів від експлуатації суден, впровадити вигідні умови участі міжнародних банків у процесі поповнення національного флоту, зокрема шляхом закупівлі суден із певним попереднім терміном їх експлуатації та кредитування нових суден. Потребує вирішення питання подальшого спрощення процедури відкриття внутрішніх водних шляхів України для проходу суден під прапором іноземних держав, що дає можливість збільшити обсяги експортно-імпорتنних перевезень і мультимодальних перевезень вантажів у контейнерах [1, с. 39].

З набуттям Україною незалежності спостерігається негативна, на жаль, постійна тенденція до різкого зниження потенціалу річкового судноплавства, створення катастрофічної ситуації у сфері перевезень пасажирів на внутрішніх водних шляхах. Це зниження зумовлюється, по-перше, скороченням пасажирських і вантажних суден під Державним прапором України, а по-друге, – це занепад суднобудування України. По-третє, недостатньо розвиваються мультимодальні (комбіновані) перевезення в Україні й таке інше.

Отже, вважаємо, що з метою розвитку такого напрямку народного господарства й ефективнішого розвитку галузі річкового судноплавства необхідно:

1. На законодавчому рівні розробити та прийняти стратегічний програмний нормативно-правовий акт, який визначатиме основні засади функціонування та перспективи розвитку судноплавства в Україні.
2. На рівні органів виконавчої влади розробити й затвердити систему адміністративно-правових заходів розвитку судноплавства.
3. Затвердити програму економічного стимулювання галузі судноплавства в Україні.
4. Забезпечити здійснення контролю за реалізацією програмних заходів на рівні органів виконавчої влади.

ЛІТЕРАТУРА

1. Аніщенко О.В. Річковий транспорт України: сучасний стан та перспективи розвитку. *Бізнес-навігатор*. 2018. Вип. 2-1. С. 36–41. URL: http://business-navigator.ks.ua/journals/2018/45_1_2018/08.pdf.
2. Розроблено проєкт Державної програми розвитку внутрішнього водного транспорту на 2013–2021 роки. 05 жовтня 2012 р. *Урядовий портал*: Єдиний вебпортал органів виконавчої влади України. URL: <http://www.kmu.gov.ua/>
3. Романчук С.В. Річковий транспорт як інструмент розвитку системи логістики в Україні. *Бізнесінформ*. 2020. № 11. С. 158–163. URL: https://www.business-inform.net/export_pdf/business-inform-2020-11_0-pages-158_164.pdf.

4. Тимошук О.М., Кучерук Г.Ю., Мельник О.В. Логістична стратегія розвитку річкових портів України : монографія. Київ : ІПРЕЕД НАН України, 2015. 208 с.
5. Заблодська І.В., Бузько І.Р., Зеленко О.О., Хорошилова І.О. Інфраструктурне забезпечення розвитку транспортної системи регіону : монографія. Северодонецьк : СНУ ім. В. Даля, 2016. 193 с. URL: <http://www.iepd.kiev.ua/wp-content/uploads/2014/03/maket.pdf>.
6. Левиков Г.А. Глобализация мировой экономики и логистика. *Бюллетень транспортной информации (БТИ)*. 2002. № 8. С. 112.
7. Гуржій Н.М., Городова А.В., Одинець Т.Є. Річковий транспорт України: проблеми та перспективи розвитку. *Економіка та суспільство*. 2016. Вип. 3. URL: http://www.economyandsociety.in.ua/journal/3_ukr/11.pdf.
8. Інформація про водний транспорт України / Міністерство інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-vodniy-transport-ukraini.html>.
9. Розвиток річкового транспорту у контексті реалізації євроінтеграційних планів України. Аналітична записка. 17 березня 2015 р. *Національний інститут стратегічних досліджень* : вебсайт. URL: <https://niss.gov.ua/doslidzhennya/ekonomika/rozvitok-richkovogo-transportu-u-konteksti-realizacii-evrointegracijnih>.
10. Аніщенко О.В. Річковий транспорт України: сучасний стан та перспективи розвитку. *Бізнес-навігатор*. 2018. Вип. 2-1. С. 36–41. URL: http://businessnavigator.ks.ua/journals/2018/45_1_2018/08.
11. Павлюк С.І., Самолевський Я.О. Потенціал річкового транспорту України: стан та перспективи розвитку. *Modern Economics* : Електронне наукове фахове видання з економічних наук. № 20 (2020). С. 192–198.
12. Деркач Е.М. Господарсько-правові основи функціонування та розвитку внутрішнього водного транспорту. *Актуальні проблеми держави і права*. 2010. № 85. С. 69–76. URL: <http://apdr.in.ua/v85/10.pdf>.
13. Інформація про водний транспорт України / Міністерство інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-vodniy-transport-ukraini.html>.