

ГОСПОДАРСЬКО-ПРАВОВІ РЕАЛІЇ ЩОДО РЕАЛІЗАЦІЇ МОЖЛИВОСТЕЙ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ В ПРОЯВАХ ЛОГІСТИКИ: МІЖГАЛУЗЕВЕ ОГЛЯДОВЕ ДОСЛІДЖЕННЯ

ECONOMIC LAW REALITIES REGARDING IMPLEMENTATION OF WATER TRANSPORT CAPACITY IN UKRAINE IN MANIFESTATIONS OF LOGISTICS: AN INTER-BRANCH REVIEW STUDY

**Федотов О.П., д.ю.н., професор,
професор кафедри морського та митного права,
Національний університет «Одеська юридична академія»**

У статті розглядаються важливі господарсько-правові аспекти водного транспорту в Україні та їх вплив на сучасну економіку. Водний транспорт визнається базовим ресурсом, який впливає на економічне благополуччя країни і є ключовим фактором в системі держави. Логістика, в контексті водного транспорту, розглядається як ефективний інструмент планування, управління та контролю за переміщенням товарів та інформаційним потоком.

Мета статті полягає в дослідженні господарських та правових аспектів водного транспорту в Україні, спричинених логістичними та міжгалузевими взаємозв'язками. Автор надає аналіз і практичні рекомендації для подальшого розвитку цього важливого сектора. Стаття враховує різні аспекти вивчення водного транспорту, включаючи технічні, економічні, юридичні та комп'ютерні науки, а також визначає важливість морського та портового права у цьому контексті.

Законодавство України, включаючи Земельний кодекс України, Водний кодекс України та Закон України «Про охорону навколишнього природного середовища», встановлює правила та принципи використання та охорони водних ресурсів та земель водного фонду.

Головною метою водного законодавства є забезпечення раціонального використання водних ресурсів для потреб населення та економіки, а також їх охорона від забруднення та вичерпання. Землі водного фонду в Україні визначаються як загальнодержавна або комунальна власність в залежності від їх ролі та значення для суспільства та держави.

Також важливо відзначити, що водне законодавство взаємодіє з іншими галузями права та міжнародним правом, що регулюють використання водних ресурсів. Це робить систему регулювання водних відносин більш комплексною та забезпечує дотримання міжнародних зобов'язань України у цій сфері.

Управління водним транспортом стає складнішим завдяки складним об'єктам управління, таким як акваторії та річки. Сучасний підхід до управління водним транспортом включає аналіз ситуацій та врахування багатьох параметрів і критеріїв для досягнення ефективного управління.

Загалом, водний транспорт залишається важливою галуззю в глобальному транспортному ланцюзі, і його розвиток і управління вимагають постійного вдосконалення та адаптації до сучасних вимог та умов.

Ключові слова: морський транспорт, річковий транспорт, водний транспорт, водне законодавство, логістика.

The article examines important economic and legal aspects of water transport in Ukraine and their impact on the modern economy. Water transport is recognized as a fundamental resource that influences the economic well-being of the country and is a key factor in the state's system. Logistics, in the context of water transport, is considered an effective tool for planning, managing, and controlling the movement of goods and information flow.

The purpose of the article is to investigate the economic and legal aspects of water transport in Ukraine, resulting from logistical and inter-industry relationships. The author provides an analysis and practical recommendations for the further development of this important sector. The article takes into account various aspects of the study of water transport, including technical, economic, legal, and computer sciences, and also emphasizes the importance of maritime and port law in this context.

Ukraine's legislation, including the Land Code of Ukraine, the Water Code of Ukraine, and the Law of Ukraine "On Environmental Protection", establishes rules and principles for the use and protection of water resources and water fund lands. The main goal of water legislation is to ensure the rational use of water resources for the needs of the population and the economy, as well as their protection from pollution and depletion. Water fund lands in Ukraine are defined as state or communal property depending on their role and significance for society and the state.

It is also important to note that water legislation interacts with other branches of law and international law that regulate the use of water resources. This makes the regulation of water relations more complex and ensures Ukraine's compliance with international obligations in this field.

Managing water transport becomes more complex due to the intricate nature of management objects, such as waterways and rivers. The modern approach to water transport management includes situational analysis and consideration of various parameters and criteria to achieve effective management.

Overall, water transport remains an essential component of the global transportation chain, and its development and management require constant improvement and adaptation to modern requirements and conditions.

Key words: maritime transport, river transport, water transport, water legislation, logistics.

Вступ. Водний транспорт має принципове значення для сучасної економіки, для якої господарсько-правові відносини в умовах війни займають принципове місце, а це в результаті сприяє підвищенню її ефективності. Так, в цілому водні системи, включаючи транспорт, що в них діє, вважаються базовими в системі держави, залишаючись обмеженим і вразливим природним ресурсом. Вони використовуються як основа життя і діяльності народу, забезпечуючи його економічне благополуччя. В такій системі логістика забезпечує не тільки планування, управління і контроль потоку самих перевезень, а й обіг матеріальної продукції і відповідного інформаційного потоку, який його супроводжує. Вона дозволяє істотно зменшити

часовий проміжок між надходженнями сировини, напівфабрикатів і доставкою готової продукції споживачу, веде до явного скорочення транспортних витрат на морському транспорті, прискорює процес отримання інформації, підвищує рівень сервісу. Отже, логістика дає оптимальне формування і ефективне управління товарно-інформаційно-фінансовими потоками господарських систем.

Транспортна логістика визначається як сфера діяльності, яка охоплює три напрями: процес планування, організації і здійснення раціональної і недорогої доставки (перевезення) вантажів (товарів) від місць їх виробництва і до місць споживання; контроль за всіма транспортними і іншими операціями, що виникають на шляху проходження вантажів з вико-

ристанням сучасних засобів телекомунікації, інформатики та інших інформаційних технологій; надання відповідної інформації вантажовласникам; забезпечення технічної і технологічної зв'язаності учасників транспортного процесу, узгодження їх економічних інтересів, а також використання єдиних систем планування країн (див. [1]).

Метою статті є виокремлення всебічного розуміння та вивчення господарсько-правових аспектів водного транспорту в Україні з точки зору логістики та міжгалузевого підходу, а також надання практичних рекомендацій для подальшого розвитку цього важливого сектора.

Постановка завдання та міжгалузевість дослідження. Вивченням водного транспорту займається багато наук. Технічні дисципліни досліджують конструкції транспортних засобів, способи їх будівництва і експлуатації. Економічні науки вивчають конкретні форми прояву загальних об'єктивних економічних реалій на водному транспорті – питання планування, розвитку транспорту, порівняння ефективності різних його видів, собівартості перевезень і т.п., юридичні – правові аспекти водного транспорту, такі як правила регулювання транспортних операцій, угоди між сторонами у транспортних операціях, відповідальність за порушення правил та інші юридичні аспекти, пов'язані з водним транспортом, комп'ютерні – моделювання, аналіз та оптимізація процесів водного транспорту. Це може включати розробку програмних засобів для управління і моніторингу транспортними операціями, аналізу даних про рух суден та оптимізації маршрутів та логістики на водному транспорті. Натомість принциповим є вивчення водного транспорту за допомогою морського і портового права з кількох причин:

По-перше, йде мова про регулювання безпеки та навколишнього середовища: Морське та портове право встановлюють норми і правила, спрямовані на забезпечення безпеки на морях і в портах. Це включає в себе правила для попередження зіткнень, обмеження забруднення морського середовища, контроль за транспортними операціями та інші важливі аспекти.

По-друге, регулювання торговельних операцій. Морське і портове право визначає правила та процедури для торгівлі та перевезення товарів морським шляхом. Воно регулює угоди про перевезення, страхування вантажів, відшкодування втрат та інші комерційні аспекти.

По-третє, правила міжнародної торгівлі. Міжнародні водні шляхи та порти є ключовими точками для світової торгівлі. Морське і портове право допомагає вирішувати питання міжнародних торговельних відносин, включаючи ввіз та вивіз товарів, митні обов'язки та інші аспекти міжнародного торговельного права.

По-четверте, логістика та транспортні маршрути. Знання морського та портового права є важливим для оптимізації транспортних маршрутів та логістичних процесів, пов'язаних із водним транспортом. Воно допомагає зрозуміти правила перевезення, розмитнення, прибутковості та інші аспекти, що впливають на логістику товарів.

По-п'яте, розвиток економіки і туризму. Морський та портовий сектори можуть бути важливими джерелами доходу для країни. Вивчення морського і портового права допомагає розвивати та регулювати ці сфери, що сприяє економічному розвитку та росту туризму.

Узагальнюючи, морське і портове право відіграють критичну роль у забезпеченні безпеки, регулюванні торговельних операцій, підтримці міжнародної торгівлі, оптимізації логістичних процесів і розвитку економіки. Вивчення цих аспектів допомагає зрозуміти і керувати водним транспортом для досягнення багатьох господарських та правових цілей.

Реальним і безперечним є те, що водний транспорт розвивається в певних умовах природного середовища, які впливають на влаштування шляхів, логістику та експлуатацію засобів транспорту і шляхів для нього. Вивчення

факторів, які впливають на водний транспорт, дозволяє точніше визначити особливості його розміщення та експлуатацію. При розробці шляхів формування і регіонального розвитку систем водного транспорту принципове місце відводиться науковому обґрунтуванню і розробці дієвих заходів щодо його ефективності. При цьому знову відзначається логістика як наука в своїх проявах, що решта-решт теж треба враховувати.

Результати дослідження. Для виокремлення всебічного розуміння господарсько-правових аспектів водного транспорту в Україні з точки зору логістики та міжгалузевого підходу треба враховувати, що морський транспорт складає основу водного транспорту. Саме морський транспорт забезпечує 4/5 обсягу роботи транспорту світу за вантажообігом. Всі, навіть сухопутні країни, намагаються мати свій флот, при цьому 2/3 його тоннажу зосереджено під прапорами 10 країн [2, с. 81]. Важлива особливість роботи морського транспорту полягає в тому, що морські дороги в ньому практично безмежні. Однак окремі акваторії Світового океану далеко нерівнозначні для транспортних зв'язків. На формування напрямів і інтенсивність використання морських шляхів впливають і географічні чинники (конфігурація берегової лінії, кліматичні умови, наявність природних або штучних проходів тощо), а також розташування і господарська специфіка територій, що відправляють та одержують вантажі, наявність оснащених портів тощо. Провідну роль у світовому судноплаванні відіграє басейн Атлантичного океану.

Високий рівень розвитку країн по обидва боки Північної Атлантики і активні зовнішньоекономічні зв'язки держав Європи та Північної Америки визначили формування тут потужних потоків вантажів. Нині на Атлантичний океан припадає 1/2 (разом із Середземномор'ям майже 3/5) світових морських перевезень [2, с. 81]. Головні шляхи зв'язують порти Європи і США, а також ідуть від портів Європи на південь до узбережжя Південної Америки та навколо Африки в Індійський океан, від портів США – в зону Карибського моря і далі або в Тихий океан (через Панамський канал), або в Південну Атлантику. Інтенсивно використовується Середземне море, на берегах якого розташовані порти Південної Європи, Північної Африки і Близького Сходу. В Середземноморський басейн через Босфор і Дарданелли мають (мали) вихід і кораблі України. Однак з часів незалежності зникло одне з найбільших світових паропластв – Чорноморське морське паропластво, яке базувалося в Одесі, а також ліквідувалося і Азовське морське паропластво. Втім залишається ще Українське Дунайське паропластво, яке потребує натеper серйозної реальної підтримки з боку держави. Відзначимо, що річковий транспорт, хоча й не відіграє визначальної ролі в обсягах вантажних і пасажирських перевезень, однак в Україні він перевершує всі інші види транспорту за рівнем доходів від своєї діяльності, в основному – за рахунок закордонних перевезень вантажів. Його функціонування залишалося стабільним, й в основному, обмежується басейнами рік Дніпра і Дунаю, а також прибережними водами Чорного моря, що дозволяє доставляти вантажі та пасажирів у річкові і морські порти ряду країн Центральної і Південно-Східної Європи. Слід враховувати і те, що річковий транспорт, як і морський, має ряд переваг перед сухопутним. Зокрема, він використовує готові природні шляхи, течії води, можливість одночасного транспортування великих вантажів і пасажирів. Утримання водних шляхів потребує набагато менше капіталовкладень; до того ж, перевезення вантажів водним транспортом обходиться дешевше. Також він має ряд недоліків: сезонність дії, мала швидкість тощо. Втім, зауважимо, що загальна довжина судноплавних рік в Україні складає 3,2 тис. км [2, с. 69].

Басейн Тихого океану для України не такий привабливий, хоча на нього припадає приблизно 1/4 світових мор-

ських перевезень. Однак це більш важливо для азійських країн: щільна мережа морських шляхів сполучає порти Японії, Республіки Корея, Сінгапура, а також Китаю. Від узбережжя Східної Азії та Японії морські дороги пролягають до портів США, Австралії, країн Південної Азії. В Індійському океані, на який припадає менш як 1/6 перевезень, основними є шляхи транспортування нафти з Перської затоки в Європу та Японію і морські шляхи, що ідуть вздовж південного узбережжя Азії [2, с. 82].

На сьогоднішній день управління водним транспортом загалом реалізує принципи, підходи та концепції теорії управління. Традиційна парадигма цієї теорії має таке бачення об'єкта дослідження, для якого схема управління є «контуром управління», тобто взаємопов'язаною сукупністю суб'єкта управління, що управляють впливів, об'єкта управління та зворотного зв'язку. При цьому приймається, що суб'єкт має деяку адекватну модель об'єкта управління, що дозволяє йому прогнозувати наслідки керуючих впливів із певним ступенем точності. Однак складні об'єкти управління, такі як сукупність просторових процесів водного транспорту на певній акваторії, ведуть до необхідності обліку в ході управління великої кількості параметрів та критеріїв. Ця обставина стає підставою для того, щоб звести управління не до класичного «контуру управління» (через те, що неможливо заздалегідь описати всі стану об'єкта управління, обмежити варіанти керуючих впливів і пов'язати їх із відповідною реакцією на управління), а до розгляду системи управління як відкритої системи, тоді влучно використати поняття та сутності «ситуація», класифікації таких та їх взаємне перетворення, традиційно прийнято називати методом ситуаційного управління, що більш відповідає управлінню водним транспортом в умовах війни.

В контексті огляду щодо водного транспорту звертає до себе увагу законодавство України, де йдеться про землі водного фонду [3]. До них належать землі, зайняті морями, річками, озерами, водосховищами, іншими водоймами, болотами, а також островами; прибережними захисними смугами вздовж морів, річок та навколо водойм; гідротехнічними, іншими водогосподарськими спорудами та каналами, а також землі, виділені під смуги відведення для них; береговими смугами водних шляхів; штучно створеними земельними ділянками в межах акваторій морських портів.

Правовий режим земель водного фонду, а також водні відносини в Україні регулюються Земельним кодексом України, Водним кодексом України та Законом України «Про охорону навколишнього природного середовища». Завданням водного законодавства є регулювання правових відносин з метою забезпечення збереження науково обґрунтованого, раціонального використання вод для потреб населення і галузей економіки, відтворення водних ресурсів, охорони вод від забруднення, засмічення та вичерпання, запобігання шкідливим діям вод та ліквідації їх наслідків, поліпшення стану водних об'єктів, а також охорони прав підприємств, установ, організацій та громадян на водокористування. Водне законодавство взаємодіє з нормами міжнародного права, з цивільним, санітарним, адміністративним, земельним і фінансовим законодавством. Зокрема, відносини, пов'язані з використанням води, вилученої із водних об'єктів, регламентуються не водним, а цивільним та іншими галузями законодавства. Центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через міністра захисту довкілля та природних ресурсів і який реалізує державну політику у сфері розвитку водного господарства

та гідротехнічної меліорації земель, управління, використання та відтворення поверхневих водних ресурсів, є Державне агентство водних ресурсів України. У ст. 5 Водного кодексу України здійснена конкретизація водних об'єктів загальнодержавного і місцевого значення [3]. Слід пригадати, що за українським законодавством до водних об'єктів загальнодержавного значення належать: внутрішні морські води, територіальне море, поверхневі води (озера, водосховища, річки, канали), що знаходяться і використовуються в межах більш як однієї області, а також їх притоки, водні об'єкти у межах природно-заповідного фонду загальнодержавного значення й ті, що віднесені до лікувальних. До водних об'єктів місцевого значення належать поверхневі води, що знаходяться і використовуються в межах однієї області і не віднесені до об'єктів загальнодержавного значення. У державній власності перебувають землі водного фонду, зайняті водними об'єктами загальнодержавного значення, та прилеглі до них, що задовольняють державні й суспільні потреби. У комунальній власності можуть бути землі, зайняті водними об'єктами місцевого значення, і прилеглі до них, які задовольняють суспільні потреби. Громадянам і юридичним особам за рішенням органів виконавчої влади або місцевого самоврядування можуть безоплатно передаватися у приватну власність замкнені природні водойми (загальною площею до 3 гектарів), а отже, і землі водного фонду, на яких ці об'єкти розміщені, та прилеглі до них. Однак водні об'єкти площею понад 3 гектари не можуть перебувати у приватній власності. Вони землі водного фонду можуть використовуватися землекористувачами на праві постійного користування. Відповідно до ч. 3 ст. 59 Земельного кодексу України [4] у постійне користування такі землі можуть надаватися за рішенням органів виконавчої влади або місцевого самоврядування лише державним водогосподарським організаціям для догляду за водними об'єктами, прибережними захисними смугами, смугами відведення, береговими смугами водних шляхів, гідротехнічними спорудами тощо; державним підприємствам для розміщення та догляду за державними об'єктами портової інфраструктури; державним рибогосподарським підприємствам, установам і організаціям для ведення аквакультури; військовим частинам Державної прикордонної служби України у межах прикордонної смуги з метою забезпечення національної безпеки й оборони для будівництва, облаштування та утримання інженерно-технічних і фортифікаційних споруд, огорож, прикордонних знаків, прикордонних просік, комунікацій. Отже, законодавець обмежує коло суб'єктів права постійного користування зазначеною категорією земель як за формами власності, так і за цілями використання. можуть передаватися лише у державну або комунальну власність.

Висновки. Отже, слід відзначити, що морський транспорт відіграє важливу роль у світовому транспортному об'ємі, забезпечуючи значну частину вантажопотоків. Розмір та інтенсивність морських шляхів значно впливають на географію та інтеграцію світової торгівлі. Особливу вагу має басейн Атлантичного океану, який є центром морських перевезень і зв'язку між Європою та Північною Америкою. Річковий транспорт також має свою важливу роль в Україні, забезпечуючи значні доходи із закордонних перевезень. Він має свої переваги, такі як низькі капіталовкладення та можливість одночасного транспортування великих вантажів та пасажирів, але також обмежений сезонністю та швидкістю. Тож водне законодавство України є важливим інструментом для збереження та раціонального використання водних ресурсів, а також забезпечення прав та інтересів різних суб'єктів у цій сфері.

ЛІТЕРАТУРА

1. Садловська І. П. Управління розвитком транспортної інфраструктури України : автореф. дис. ... д-ра екон. наук : 08.00.03 / Садловська І. П. ; Держ. екон.-технол. ун-т транспорту. Київ, 2013. 40 с.
2. Маковецька Л. О. Географія транспорту: Курс лекцій. Луцьк: Східноєвроп. націон. ун-т ім. Лесі Українки, 2016. 118 с.
3. Водний кодекс України: Закон України від 06.06.1995 № 213/95-ВР. *Відомості Верховної Ради України* (ВВР). 1995. № 24. Ст. 189.
4. Земельний Кодекс України від 25.10.2001 № 2768-III. *Відомості Верховної Ради України* (ВВР). 2002. № 3-4. Ст. 27.