

ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ІНФРАСТРУКТУРИ ТА ТЕХНОЛОГІЙ
МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

Кваліфікаційна наукова
праця на правах рукопису

КОЧЕРЕВ ОЛЕКСІЙ СЕРГІЙОВИЧ

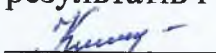
УДК 342.951 : 656.7.08(042.3)

ДИСЕРТАЦІЯ
ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ РОЗВИТКУ
РІЧКОВОГО СУДНОПЛАВСТВА В УКРАЇНІ

Спеціальність – 081 – право
Галузь знань – право

Подається на здобуття наукового ступеня
доктора філософії у галузі права

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей,
результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело

 О. С. Кочерев

Науковий керівник –

доктор юридичних наук, доцент

Матвійчук А.В.

Київ – 2024

АНОТАЦІЯ

Кочерєв О. С. Організаційно-правові засади розвитку річкового судноплавства в Україні. – *Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.*

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора філософії в галузі 08 – право за спеціальністю 081 – право. – Державний університет інфраструктури та технологій. – Київ, 2024.

Дисертацію присвячено комплексному та ґрунтовному дослідженню правового регулювання відносин у сфері річкового судноплавства з позиції науки адміністративного права. У роботі з'ясовано правову природу регулювання сфери річкового судноплавства, розкрито сутність та охарактеризовано його ознаки, виокремлено передумови зародження та генезису правового регулювання відносин у сфері річкового судноплавства.

За результатами дисертаційного дослідження сформульовані авторські положення, які виносяться на захист і містять елементи наукової новизни. Уперше наведено комплексний перелік особливостей правового регулювання відносин у сфері річкового судноплавства, надано доктринальну дефініцію поняття правового регулювання річкового судноплавства. Автором сформульовано визначення поняття «методологія правового регулювання відносин у сфері річкового судноплавства», а також обґрунтовано мету правового регулювання сфери річкового судноплавства. Удосконалено характеристику функції забезпечення контролю у сфері правового регулювання сфери річкового судноплавства, обґрунтовано пропозиції щодо внесення зміни до Закону України «Про транспорт» та Водний кодекс України.

У ході дослідження дістала подальшого розвитку позиція стосовно сутності забезпечення суспільної безпеки у сфері річкового судноплавства, яка є фактично діяльністю щодо забезпечення режиму законності та правопорядку у сфері річкового судноплавства.

Обґрунтовано, що під поняттям «адміністративне регулювання сфери річкового судноплавства» слід розуміти систему нормативних актів, компетентностей посадових осіб та повноважень органів виконавчої влади щодо регулювання сфери річкового судноплавства та внутрішніх водних шляхів, забезпечення режиму законності та правопорядку та зниження ймовірностей виникнення ситуацій загроз і небезпек річковому транспорту та всім учасникам відносин у сфері внутрішніх водних шляхів.

Виділено ознаки забезпечення громадської безпеки у сфері річкового транспорту, до яких відносяться: 1) особливий суб'єкт сфери річкового транспорту; 2) специфічні умови використання суден на річковому транспорті; 3) необхідність дотримання балансу заходів безпеки та прав і свобод людини та громадянина; 4) об'єктивна і тимчасова необхідність зниження участі впливу органів виконавчої влади та посадових осіб на регулювання відносин безпеки на річковому транспорті; 5) моніторинг та аналіз режиму безпеки використання внутрішніх водних шляхів.

Установлено, що сучасний стан правового регулювання сфери річкового транспорту характеризується: неоднорідністю розуміння основних термінів цього субінституту; забезпеченістю і дієвістю; аргументованістю; прогалинами у вітчизняному законодавстві; відсутністю обов'язкового застосування норм міжнародного права у сфері річкового транспорту; імперативно-диспозитивним характером правового регулювання.

До основних завдань правового регулювання у сфері річкового транспорту віднесено: 1) перехід до активної політики регулювання у сфері річкового транспорту; 2) визначення основних напрямів державної політики у сфері річкового транспорту, серед яких особливе місце повинно займати питання правового регулювання забезпечення безпеки, їх практична реалізація; 3) забезпечення здійснення перетворень у сфері використання внутрішніх водних шляхів, за допомогою налагодження тісного взаємозв'язку політики боротьби з правопорушеннями та злочинами різного походження; 4) створення взаємної зацікавленості держави і приватних

компаній щодо забезпечення безпеки перевезень на внутрішніх водних шляхах; 5) підвищення рівня правових гарантій у сфері річкового транспорту.

Визначено, що в сфері регулювання річкового транспорту можливо виділити такі функції адміністративної діяльності: а) правоохоронна функція – це забезпечення публічної безпеки у сфері річкового транспорту, тобто забезпечення режиму законності та правопорядку на всіх стадіях виконання завдань з перевезень (ця функція покладається на правоохоронні органи, адміністрацію портів та позавідомчу охорону, на судні ця функція виконується екіпажем судна); б) правозахисна функція (захист прав і свобод, законних інтересів всіх учасників відносин у сфері внутрішніх водних шляхів); в) функція контролю (покладається на адміністрацію портів); г) сервісна функція – це всі дії спрямовані на обслуговування пасажирів та перевезення вантажу.

Запропоновано визначити три групи функцій у сфері річкового транспорту: перша група – загальні функції (тобто притаманні всім сферам життя суспільства), друга група – спеціальні функції – які притаманні сфері річкового транспорту, та допоміжні функції – які виконують специфічну роль при реалізації перших двох груп функцій.

Здійснено класифікацію принципів правового регулювання у сфері річкового транспорту: 1) загальні або конституційні принципи правового регулювання сфери річкового транспорту; 2) галузеві принципи правового регулювання річкового транспорту; 3) принципи, які характеризують винятково специфіку правового регулювання сфери річкового транспорту.

Виокремлено низку проблем правового регулювання, які не дозволяють субінституту забезпечення безпеки у сфері річкового транспорту повною мірою здійснювати своє суспільне призначення, а саме: 1) невідповідність такого субінституту міжнародним нормам; 2) відсутність правового регулювання механізмів застосування норм вітчизняного законодавства;

3) застарілість основних фондів транспортних підприємств; 4) економічна нестабільність.

Визначено основні шляхи запозичення іноземного досвіду правового регулювання у сфері річкового транспорту, якими є: закріплення механізму нормативної регламентації забезпечення безпеки у сфері річкового транспорту в одному законодавчому акті; удосконалення законодавчого визначення поняття річковий транспорт відповідно до міжнародних стандартів; побудова національного механізму правового регулювання забезпечення безпеки сфери річкового транспорту на засадах взаємовигідного партнерства між фізичними, юридичними особами та державою; удосконалення порядку використання правоохоронних органів у сфері річкового транспорту; удосконалення адміністративних механізмів моніторингу сфері річкового транспорту.

Ключові слова: безпека судноплавства, річковий транспорт, транспортна система, внутрішні водні шляхи, законодавство у сфері судноплавства, законодавство ЄС, інфраструктура, забезпечення безпеки, річкове судноплавство, адміністративна відповідальність, адміністративно-правове регулювання, дипломування судноводіїв, інформаційна система, підприємства річкової інфраструктури, транспортні засоби, порти.

ANNOTATION

Kocherev O. S. Organizational and legal principles of river navigation development in Ukraine. – *Qualification of scientific work on the rights of a manuscript.*

Dissertation on the achievement of the scientific level of Doctor of Philosophy in gallery 08 right for specialty 081 – law. – State University of Infrastructure and Technologies. – Kyiv, 2024.

The dissertation is dedicated to the complex and ground investigation of the legal regulation of boats in the field of river navigation from the standpoint of the science of administrative law. In robots, the legal nature of the regulation of the sphere of river navigation has been explained, the nature and nature of the sphere of river navigation has been clearly described, and the origin of the legal regulation of river navigation in the sphere of river navigation has been reconsidered and rethought.

Based on the results of the dissertation research, the author's position was formulated, which is to be blamed for defending and avenging the elements of scientific novelty. First, a complex translation of the features of the legal regulation of river navigation in the sphere of river navigation was introduced, a doctrinal definition of the understanding of the legal regulation of river navigation was given. The author formulated the definition of the concept of «methodology of legal regulation of boats in the sphere of river navigation», also outlined the metaphor of legal regulation of the sphere of river navigation. Improved the characteristics of the function of security control in the field of legal regulation of the sphere of river navigation, primed the propositions for introducing amendments to the Law of Ukraine «On Transport» and the Water Code of Ukraine.

During the investigation, the position on the essence of ensuring public safety in the field of river navigation was further developed, which is in fact an activity to ensure the regime of law and order in the field of river navigation.

It is substantiated that the concept of "administrative regulation of river navigation" should be understood as a system of regulations, competencies of officials and powers of executive authorities to regulate river navigation and inland waterways, to ensure the rule of law and order and to reduce the likelihood of threats and dangers to river transport and all participants to relations in the field of inland waterways.

Signs of public safety in the sphere of river transport were seen, to which one can see: 1) particularities of the subject of the sphere of river transport; 2) specific use of vessels on river transport; 3) the need to achieve a balance of security and security of the rights and freedoms of a person and a citizen; 4) objective and temporary need to reduce the involvement of executive authorities and officials in the regulation of river transport safety relations; 5) monitoring and analysis of the safety regime of the internal waterways.

The author establishes that the current state of legal regulation of river transport is characterized by: heterogeneity of understanding of the basic terms of this sub-institution; security and efficiency; reasoning; gaps in national legislation; lack of mandatory application of international law in the field of river transport; and the imperative-dispositive nature of legal regulation.

Prior to the main tasks of legal regulation in the sphere of river transport, it was noted: 1) transition to an active policy of regulation in the sphere of river transport; 2) designation of the main directives of state policy in the sphere of river transport, in the middle of which it is especially necessary to take care of the legal regulation of security, their practical implementation; 3) ensuring the development of a transformation in the sphere of victorious internal waterways, in a way of establishing a close mutual connection of the policy of combating law enforcement and the evils of a different campaign; 4) the creation of mutual congestion of the state and private companies in order to ensure the safety of transportation on inland waterways; 5) promotion of equal legal guarantees in the sphere of river transport.

It is determined that in the field of river transport regulation it is possible to distinguish the following functions of administrative activity: a) law enforcement

function is ensuring public safety in the field of river transport, i.e. ensuring the regime of law and order at all stages of transportation tasks (this function is assigned to law enforcement agencies, port authorities and non-departmental security, on board a ship this function is performed by the ship's crew); b) human rights function (protection of rights and freedoms, legitimate interests of all participants in relations in the field of internal; c) the control function (assigned to the port administration); d) the service function - all actions aimed at servicing passengers and cargo transportation.

It was proposed to classify the principles of legal regulation in the sphere of river transport: 1) general or constitutional principles of legal regulation of the sphere of river transport; 2) the principles of legal regulation of river transport; 3) the principles that characterize the specifics of the legal regulation of the sphere of river transport.

Due to the low problems of legal regulation, they do not allow the sub-institution of security in the field of river transport in the outside world to maintain its own recognition, and to itself: 1) the non-observance of this sub-institution by international norms; 2) the existence of legal regulation of the mechanisms for enforcing the norms of domestic legislation; 3) old age of fixed assets of transport enterprises; 4) economic instability.

The author identifies the main ways of borrowing foreign experience of legal regulation in the field of river transport, namely: consolidation of the mechanism of regulatory regulation of safety in the field of river transport in one legislative act; improvement of the legislative definition of the concept of river transport in accordance with international standards; building a national mechanism for legal regulation of river transport security on the basis of a mutually beneficial partnership between individuals, legal entities and the state; improving the procedure for using law enforcement agencies in the field of river transport; improving administrative mechanisms for monitoring the river transport sector.

Key words: navigation safety, river transport, transport system, inland waterways, legislation in the field of inland waterways navigation, EU legislation,

infrastructure, ensuring safety, river transport, administrative responsibility, administrative and legal regulation, certification of shipmasters, information system, economic activities, river infrastructure enterprises.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Статті у наукових фахових виданнях України

та наукових періодичних виданнях інших держав:

1. Кочерев О. С. Законодавче забезпечення функціонування галузі річкового судноплавства України. *Наукові записки*. Серія: Право. 2020. № 8. (Спецвипуск). С. 157–163. URL: https://www.cuspu.edu.ua/images/nauk_zapiski/pravo/8_spec_2020/157-163.pdf.
2. Кочерев О. С. Система дипломування судноводіїв у галузі морського, зокрема річкового судноплавства України. *Південноукраїнський правничий часопис*. 2021. № 3. С. 77–81.
3. Кочерев О. С. Шляхи та перспективи розвитку річкового судноплавства в Україні. *Юридичного наукового електронного журналу*. 2021. № 10. С. 209–212. URL: http://www.lsej.org.ua/10_2021/54.pdf.
4. Кочерев О. С. Історичні аспекти та сучасний стан річкового судноплавства в Україні. *Право і суспільство*. 2021. № 6. С. 173–180.
5. Кочерев О. С. Генеза становлення та розвитку діяльності органів управління у галузі річкового судноплавства в Україні. *Наукові записки*. Серія: Право. 2021. № 11. С. 107–112. URL: <https://pravo.cuspu.edu.ua/index.php/pravo/article/view/77>.
6. Kocherev O. Administrative and regulatory regulation of the functioning of river transport in ukraine and the EU. *Visegrad Journal on Human Rights*. 2021. № 2. P. 210–215.

Матеріали наукових конференцій:

7. Кочерев О. С. Імплементация досвіду ЄС в галузі річкового судноплавства. *Кібербезпека в Україні: правові та організаційні питання: науково-практична конференція* (м. Одеса, 15 листопада 2020 року). Одеса, 2020. С. 113–114.

8. Кочерев О. С. Проблемні аспекти практичної реалізації положень Закону України «Про внутрішній водний транспорт». *Кібербезпека в Україні: правові та організаційні питання: науково-практична конференція* (м. Одеса, 26 листопада 2020 року). Одеса, 2020. С. 112–114.

9. Кочерев О. С. Досвід країн ЄС в галузі внутрішнього водного транспорту та його імплементація в Україні. *Політико-правова реформа в Україні: теорія, методологія, праксеологія: науково-практична конференція* (м. Київ, 15 жовтня 2021 року). Київ: ВД «Кафедра», 2021. С. 106–110.

10. Кочерев О. С. Реформування галузі водного транспорту. *Чинники розвитку юридичних наук у ХХІ столітті: матеріали Міжнародної науково-практичної конференції* (м. Дніпро, 5–6 листопада 2021 року). Дніпро: ГО «Правовий світ», 2021. С. 60–64.

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ	13
ВСТУП.....	14
РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ОСНОВИ ОРГАНІЗАЦІЇ РІЧКОВОГО СУДНОПЛАВСТВА В УКРАЇНІ	22
1.1 Історичні аспекти та сучасний стан річкового судноплавства в Україні ..	22
1.2 Структура та нормативно-правова основа діяльності органів управління у галузі річкового судноплавства в Україні	39
1.3 Проблеми функціонування річкового судноплавства в Україні. Шляхи їх подолання та перспективи розвитку	60
Висновки до Розділу 1.....	78
РОЗДІЛ 2 АНАЛІЗ ЗАКОНОДАВСТВА У ГАЛУЗІ РІЧКОВОГО СУДНОПЛАВСТВА УКРАЇНИ ТА ЄС	81
2.1 Законодавче забезпечення функціонування галузі річкового судноплавства України	81
2.2 Закон України «Про внутрішній водний транспорт» як головний нормативний акт у системі річкового судноплавства	105
2.3 Система дипломування судноводіїв у галузі річкового судноплавства України	126
Висновки до Розділу 2.....	151
РОЗДІЛ 3 НАПРЯМИ УДОСКОНАЛЕННЯ ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ У ГАЛУЗІ РІЧКОВОГО СУДНОПЛАВСТВА В УКРАЇНІ	155
3.1 Застосування іноземного досвіду у забезпеченні діяльності галузі річкового судноплавства в Україні	155
3.2 Удосконалення правового забезпечення функціонування галузі річкового судноплавства в Україні на основі європейського досвіду	167
3.3 Механізми удосконалення розвитку річкового судноплавства в Україні.	183
Висновки до Розділу 3.....	197

ВИСНОВКИ	200
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	206
ДОДАТКИ	224

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ

- ESPA** – Європейська організація морських портів
- АМПУ** – Адміністрація морських портів України
- АСК** – Акціонерна судноплавна компанія
- ВВТ** – внутрішній водний транспорт
- ВВШ** – внутрішні водні шляхи
- ВК** – Водний кодекс
- ВРУ** – Верховна Рада України
- ГКУ** – Господарський кодекс України
- ГПКУ** – Господарський процесуальний кодекс України
- ДСК** – державна судноплавна компанія
- ДП «Укрводшлях»** – державне підприємство водних шляхів
- ЄС** – Європейський Союз
- ІМО** – Міжнародна морська організація
- ІПДМ** – Інспекція з питань підготовки та дипломування моряків
- КАСУ** – Кодекс адміністративного судочинства
- КДДП** – Конференції директорів Дунайських пароплавств
- КМУ** – Кабінет Міністрів України
- КТМ** – Кодекс торговельного мореплавства України
- КУпАП** – Кодекс України про адміністративні правопорушення
- МТП** – морський торговельний порт
- Статут ВВТ** – Статут внутрішнього водного транспорту СРСР
- Укрморрічінспекція** – Державна інспекція з безпеки на морському та річковому транспорті
- Укртрансбезпека** – Державна служба України з безпеки на транспорті
- ЦКУ** – Цивільний кодекс України
- ЦПК** – Цивільний процесуальний кодекс України

ВСТУП

Актуальність теми дослідження. Одним із найважливіших елементів розвитку економіки України є транспортний комплекс. Він виступає головним елементом економіки країни та сприяє міжнародним відносинам у сфері транспорту. Розвиток транспортного комплексу виступає пріоритетним напрямом розвитку держави як суб'єкта міжнародного права та міжнародної економіки. Одна із ключових галузей транспорту – це річковий транспорт.

Річковий транспорт, як і морський, має низку переваг перед сухопутним. Зокрема, готові природні шляхи, використання течії води, можливість одночасного транспортування великих вантажів і пасажирів. Утримання водних шляхів потребує набагато менших капітальних вкладень, до того ж і перевезення вантажів водним транспортом обходиться дешевше.

Станом на сьогодні досить вагомою проблемою законодавства у сфері портового права та діяльності внутрішнього водного транспорту є відсутність чіткого визначення та регламентації функціонування річкових портів в Україні, хоч судноплавний потенціал річок у державі є досить високим. Внутрішній водний транспорт має необхідний потенціал для участі в мультимодальних перевезеннях та може бути застосований в інтегрованій системі доставки вантажів у взаємодії з іншими видами транспорту.

Розвиток річкової логістики є однією з головних ознак розвиненої економіки країни. Наприклад, у західній частині Європи нині функціонує канал, який з'єднує найбільші транспортні системи Європи і дозволяє річковому судноплавству в цьому регіоні процвітати. Аналогічна ситуація і в США: завдяки розвиненій річковій інфраструктурі країни, річками перевозять значну частину зерна і енергетичного вугілля.

В Україні, як і в усьому світі, нині зростає попит на перевезення внутрішнім водним транспортом. Вантажовласники, насамперед металовиробники і зернотрейдери, в умовах економічної нестабільності, дефіцит та зростання цін на паливо, збільшення випадків перебоїв у роботі залізничного та автомобільного транспорту через повномасштабну війну

Росії проти України, намагаються скоротити транспортні витрати та покращити логістику перевезень.

Перевагами внутрішнього водного (річкового) перевезення є: найнижча собівартість вантажних перевезень у перерахунку на одну умовну тону вантажу; порівняно низькі інвестиції, які потрібні для відновлення галузі; екологічність. Річковий транспорт міг би взяти на себе функцію доставки вантажів у порти Чорного моря та вдосконалити логістику транзитної держави. Але, незважаючи на величезний природний потенціал, українське річкове судноплавство нині не розвивається.

За роки незалежності України обсяг вантажних перевезень річковим транспортом скоротився майже вдесятеро, а обсяг пасажирських перевезень майже досяг нульової позначки. Основні вантажні перевезення по Дніпру сьогодні – це доставка зернових, будівельних матеріалів, продукції металургії та хімічної промисловості.

Основними причинами, за яких гальмується розвиток судноплавства в Україні: незадовільний стан водних магістралей, застаріла інфраструктура, судноплавні шлюзи, що не припиняють ремонтних робіт і потребують термінової реконструкції, недостатні потужності судноремонтних підприємств, дефіцит та моральне старіння флоту, недостатній кадровий ресурс, низький рівень оплати праці робітників річкового транспорту, відсутність законодавств, яке регулює річкові перевезення і роботу портової інфраструктури.

Особливості функціонування річкового транспорту в Україні розкриті в працях Д. Беззубова, О. Гаран, А. Собокаря, О. Дубинського, Є. Ключової, Н. Гуржій, О. Аніщенко, А. Окорокова, 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 та ін. Проте детальний розгляд наявних законопроектів у сфері внутрішнього водного транспорту та дослідження їх норм про організаційно-правову форму створення та функціонування

річкових портів в Україні в них відсутні, що й обумовило вибір цього дослідження.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.

Дисертацію виконано відповідно до Загальнодержавної програми адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу, затвердженої Законом України від 18 березня 2004 року № 1629-IV, п. 4 Пріоритетних напрямів розвитку правової науки на 2015–2021 рр., рекомендованих відділенням державно-правових наук і міжнародного права АПрН України. Дослідження проводилося відповідно до плану науково-дослідної роботи кафедри конституційного та адміністративного права «Проблеми формування та розвитку транспортного права України» № 30/13.01.05, в межах теми науково-дослідної роботи юридичного факультету Державного університету інфраструктури та технологій: «Предмет, метод та місце транспортного права в національній системі права» від 06.12.2020 р.

Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 № 430-р, передбачає заходи щодо забезпечення розвитку водного транспорту: поступову лібералізацію вантажних перевезень внутрішніми водними шляхами, відкриття внутрішніх водних шляхів для іноземних суден; поліпшення судноплавних характеристик і збільшення обсягів перевезень із використанням внутрішніх водних шляхів уп'ятеро; стимулювання впровадження інноваційних технологій (смарт-інфраструктури та смарт-мобільності) й інтелектуальних транспортних систем та іншого. У зв'язку із зазначеним, актуалізується питання щодо модернізації законодавства про внутрішній водний транспорт для посилення і розвитку такого перспективного, екологічного й економічно вигідного виду перевезень, розвитку інфраструктури річкового транспорту та інтеграції української транспортної мережі до транс'європейської.

Тема дисертації затверджена 12 лютого 2020 р. (протокол № 2) Вченою радою юридичного факультету Державного університету інфраструктури та технологій.

Мета і завдання дослідження. *Метою* роботи є комплексне дослідження правового регулювання та напрацювання рекомендацій щодо удосконалення правового забезпечення в галузі річкового судноплавства в Україні.

Для реалізації зазначеної мети, необхідно виконати такі завдання:

- проаналізувати історіографію виникнення та розвитку річкового судноплавства в Україні;
- дослідити законодавчу базу в галузі річкового судноплавства;
- розглянути Закон України «Про внутрішній водний транспорт» з позиції правових перспектив розвитку транспортної галузі;
- визначити проблеми та недоліки законодавства в галузі річкового судноплавства;
- з'ясувати особливості дипломування капітанів суден на внутрішніх водних шляхах;
- запропонувати шляхи удосконалення законодавчого забезпечення річкового судноплавства;
- проаналізувати іноземний досвід розвитку річкового судноплавства;
- запропонувати механізми імплементації іноземного досвіду регулювання діяльності річкового транспорту в національні нормативні акти.

Об'єктом дослідження є суспільні відносини, що виникають при вантажних та пасажирських перевезеннях річковим транспортом на внутрішніх водних шляхах України.

Предмет дослідження – нормативне регулювання правовідносин у сфері річкового судноплавства в Україні.

Методи дослідження. Методологічною основою дослідження слугували філософські (діалектичний), загальнотеоретичні (гносеологічний, структурно-функціональний), спеціальні (порівняльно-правовий,

індуктивний) та міжгалузеві (історичний, аналітичний) методи наукового пізнання, застосування яких обумовлене системним підходом.

У процесі роботи було, зокрема, застосовано *формально-юридичний метод* для пізнання внутрішньої форми правових явищ і процесів, для з'ясування думки законодавця, вираженої в тексті закону. Особливість методу полягає в зосередженні уваги на логічному опрацюванні правових норм. Під час опрацювання таких норм, деякі правові положення трансформуються в загальні поняття, з яких, натомість, виводяться певні логічні наслідки, здійснюється їх тлумачення (у процесі опрацювання Проекту Закону «Про внутрішній водний транспорт», а згодом і прийнятого Закону).

Порівняльно-правовий метод використано при співставленні окремих правових норм у галузі внутрішнього водного транспорту України та деяких інших країн, з метою визначення перспектив реформування національного механізму правового регулювання (при порівнянні організації внутрішнього водного транспорту країн ЄС).

Наукова новизна одержаних результатів полягає в тому, що дисертація є першим в Україні комплексним дослідженням проблем адміністративно-правового регулювання річкового судноплавства в Україні. Наукову новизну результатів дослідження характеризує низка положень та висновків, одержаних у ході роботи над дисертацією, а саме:

вперше:

- річковий транспорт визначений як головний елемент транспортної системи України, діяльність якого регулюється нормами адміністративного права;
- здійснена класифікація форм і методів адміністративно-правового регулювання відносин у сфері річкового судноплавства України;
- виявлено колізійність норм адміністративного права щодо регулювання діяльності в сфері річкового судноплавства;

– сформульовано й обґрунтовано пропозиції і рекомендації щодо вдосконалення адміністративного законодавства в сфері річкового судноплавства України;

удосконалено:

– поняття «річковий транспорт», яке запропоновано тлумачити як систему всіх видів підприємств, установ та організацій, діяльність яких спрямована на створення умов та використання внутрішніх водних шляхів за допомогою річкових суден для пасажирських та вантажних перевезень;

– поняття «безпека річкового транспорту», «регулювання річкового транспорту», «транспортна безпека», «забезпечення транспортної безпеки», «безпека внутрішніх водних шляхів», «безпека навігації», «екологічна безпека річкового транспорту»;

– підхід до визначення правового статусу командира судна, наголошується на недоцільності розмежовувати в законодавстві його права і обов'язки, оскільки вони є його повноваженнями як особи, відповідальної за безпеку на борту повітряного судна – запропоновано замінити терміни «права», «обов'язки» єдиним терміном «повноваження» або «компетенції»;

– підхід до визначення об'єкта посягання адміністративних правопорушень у галузі річкового транспорту, яким визначено безпеку;

– розмежування адміністративних правопорушень і злочинів у галузі річкового транспорту в частині уточнення термінології;

– санкції за адміністративні правопорушення, вчинені в галузі річкового транспорту, з цією метою запропоновано класифікацію розмірів штрафів, запровадити додаткові стягнення для цієї категорії правопорушень у вигляді анулювання ліцензії, сертифіката (свідоцтва);

дістали подальшого розвитку:

- пропозиції щодо удосконалення законодавства України в сфері адміністративно-правового регулювання річкового транспорту та його гармонізації з правом Європейського Союзу;
- визначення системи суб'єктів адміністративно-правового регулювання річкового транспорту в Україні.

Практичне значення одержаних результатів полягає у тому, що обґрунтовані в ході дисертаційного дослідження положення, висновки і пропозиції можуть бути використані у:

- *науково-дослідній роботі* – для подальших теоретичних розробок проблем адміністративно-правового регулювання галузі річкового судноплавства; крім цього, винесені на захист положення є важливими для подальшого розвитку науки водного права (Акт упровадження Державного університету інфраструктури та технологій 2021 р.);
- *правотворчій сфері* – запропоновані зміни та доповнення до чинного законодавства, зокрема до Водного кодексу України, КУпАП, ККУ, Закону України «Про транспорт»;
- *правозастосовній практиці* – у діяльності органів державної влади, що забезпечують формування та реалізацію державної політики в галузі річкового судноплавства, а також удосконаленні їх взаємодії;
- *освітньому процесі* – при розробці навчальних програм та викладанні дисциплін: «Адміністративне право» (в частині адміністративно-правового регулюванні транспорту та відповідальності на транспорті). (Акт упровадження ДУІТ 2022 р.).

Особистий внесок здобувача. Дисертаційна робота є самостійною науковою працею. Наукова новизна, висновки та рекомендації сформульовані автором, обґрунтовано на підставі особистих досліджень та міркувань. При використанні наукових праць інших учених, на них зроблено відповідні посилання.

Апробація результатів дослідження. Результати досліджень, викладені в дисертації, були представлені у вигляді доповідей і виступів на

таких міжнародних та всеукраїнських науково-практичних конференціях: «Кібербезпека в Україні: правові та організаційні питання» (м. Одеса, 26 листопада 2020 р.); «Політико-правова реформа в Україні: теорія, методологія, праксеологія» (м. Київ, 15 жовтня 2021 р.); «Чинники розвитку юридичних наук у ХХІ столітті»: (м. Дніпро, 5–6 листопада 2021 р.).

Публікації. Основні положення та висновки дисертації висвітлено у десяти наукових публікаціях, серед яких шість наукових статей у фахових виданнях України та чотири публікації на міжнародних та всеукраїнських конференціях.

Структура та обсяг дисертації. Робота складається з анотації, вступу, трьох розділів, логічно об'єднаних у дев'ять підрозділів, висновків, списку використаних джерел та додатків. Загальний обсяг дисертації становить 224 сторінки, з них основного тексту – 205 сторінок. Список використаних джерел налічує 170 найменувань та займає 19 сторінок. Додатки розміщено на двох сторінках.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ОСНОВИ ОРГАНІЗАЦІЇ РІЧКОВОГО СУДНОПЛАВСТВА В УКРАЇНІ

1.1 Історичні аспекти та сучасний стан річкового судноплавства в Україні

Водні шляхи, зокрема річки, здавна посідали ключове місце у господарській діяльності людини, оскільки забезпечували ресурси для різних промисловостей (харчова, технічна, рибна тощо). У регіонах, де випадає дефіцитна кількість опадів, силами рік здійснюють штучне зрошення полів, пасовищ та городництва. Річки також слугували шляхами сполучення, окрім того енергію річкових вод використовували як рушійну силу для водних млинів, для запуску роботи механізмів на заводах і фабриках, а ближче до наших часів – на гідроелектростанціях. Тобто людина використовує воду річок як для своїх потреб, так і для судноплавства загалом.

Найзавітнішою мрією людини було освоєння водних просторів, що зрештою й відбулося. Спершу з цією метою було адаптовано дерев'яні плоти, згодом навички конструювання вдосконалилися і з'явилися дерев'яні човни та кораблі. Найвідомішими човнами були човни-чайки, на яких козаки плавали в походи. А так як море тоді контролювала Османська імперія, то суднобудування розвивалося в районі дніпровських плавнів біля самарських лісів, які були основним постачальником деревини.

У період Київської Русі судноплавство було основним способом здійснення торгівлі. Зокрема, у роки правління Володимира Великого на річці Почайна (притока Дніпра) була побудована велика пристань, до якої прибували на човнах купці з-за кордону. У ті часи візантійці (а також торговці з Азії та країн Європи) були найбільшими торговельними союзниками русичів.

Як свідчать джерела, русичі теж організовували торгові каравани закордон. До Візантії руські купці експортували мед, віск, хутро, шкіру, зброю; у меншій кількості хліб та ліс. Імпортували дорогі тканини, заморську зброю, південні фрукти, олію, книги, вино, прянощі, дорогоцінні ювелірні вироби, прикраси, художній посуд тощо. Торгові каравани пересувалися найпопулярнішим у той час водним шляхом. Купці готували свої кораблі до мандрівки навесні, а власне торгівля тривала ціле літо і тільки восени торговці поверталися на рідну землю. Путь з Києва до столиці Візантії займав понад місяць.

Минули сотні років, а водні шляхи дотепер залишаються найзручнішим і найдоступнішим видом сполучення. Щодня по всьому світі морські й річкові судна доставляють у порти мільйони тон вантажів і перевозять сотні тисяч пасажирів.

Україна не виняток. У нас теж зростає попит на перевезення внутрішнім водним транспортом. Вантажовласники, насамперед металовиробники і зернотрейдери, в умовах економічної нестабільності, зростання цін на паливо, збільшення випадків перебоїв у роботі залізничного та автомобільного транспорту, зумовленим раніше конфліктом на сході країни, а тепер і повномасштабною війною, намагаються скоротити транспортні витрати та покращити логістику перевезень.

Річкове судноплавство стає дедалі більш актуальним і затребуваним і це виправдано. Внутрішній водний транспорт дедалі частіше складає серйозну конкуренцію залізничному та автомобільному транспорту.

«Внутрішній водний транспорт – це вид транспорту, до якого належать судна, суб'єкти господарювання, що здійснюють та забезпечують перевезення переважно внутрішніми водними шляхами вантажів, пасажирів, багажу і пошти, використовуються для рибогосподарської діяльності, надають інші послуги з використанням суден внутрішнього плавання, забезпечують судноплавство на внутрішніх водних шляхах, утримують

об'єкти інфраструктури внутрішніх водних шляхів, здійснюють навігаційно-гідрографічне забезпечення судноплавства» [107].

Перевезення внутрішніми водними шляхами розглядаються урядом України як «вид транспорту, який необхідно розвивати для підтримки української економіки через збільшення кількості транспортних та логістичних альтернатив, з метою створення більш ефективної та стійкої логістичної системи. Розвиток річкового транспорту, що забезпечує «зелені» перевезення, може здійснювати значний вплив також на соціальний розвиток та навколишнє середовище України» [39].

У контексті зазначеного необхідно висвітлити питання історичних аспектів формування водного, зокрема річкового транспорту, розглянути фактичний стан, а також сформулювати проблемні питання та перспективи розвитку ринку перевезень водним транспортом України.

Питання підвищення ефективності використання внутрішніх водних шляхів України нині актуалізувалося у зв'язку з анонсованою реформою річкового транспорту. Територією України простягається 2 714,5 км внутрішніх водних шляхів, які належать до категорії судноплавних. Внутрішні річкові водні шляхи України складають річки, визначені Європейською угодою про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення, зокрема це річки Дунай (P80), Дніпро (P40), Дністер (P90); численні лимани, але використання внутрішніх водних шляхів не досить ефективне (близько 1 % вантажів перевозиться за допомогою внутрішнього водного транспорту) [58].

Розвиток судноплавних артерій країни сприятиме розвантаженню автомобільних доріг, дасть змогу об'єднати морські шляхи в єдину магістраль. Відсутність установленної законом правової основи функціонування і розвитку внутрішнього водного транспорту в країні з однією із найбільших судноплавних річок – Дніпром, що протікає через усю територію України, не дозволяє повністю забезпечити комплексний

розвиток, зміцнювати спроможність і конкурентоспроможність внутрішнього водного транспорту.

У Білій книзі транспорту ЄС 2011 року передбачено, що 30 % вантажних перевезень на відстань понад 300 км до 2030 року повинні перейти на інші види транспорту, більш екологічні, такі як залізничний або водний транспорт. До 2050 року їх частка повинна становити понад 50 %, що сприятиме ефективним і зеленим вантажним коридорам, а також стимулюватиме інтеграцію внутрішніх водних шляхів у транспортну систему; сприятиме екоінноваціям у вантажних перевезеннях [147].

За показниками енерговитрат, водний, зокрема річковий транспорт, у п'ятеро ефективніший залізничного транспорту та удесятеро – автомобільного, при цьому забезпечує найнижчу собівартість вантажних перевезень у перерахунку на одну умовну тонну вантажу, що зумовлює перспективність його розвитку і потенційну можливість суттєво наростити своє представництво на ринку вантажних і пасажирських перевезень України [114]. Особливості функціонування річкового транспорту в Україні розкриті в працях Д. Беззубова, О. Гаран, А. Собокаря, О. Дубинського, Н. Гуржій, О. Аніщенко, А. Окорокова, 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 та ін.

Однак в нинішніх умовах потенціал річкових перевезень доречно розглядати не як окремий об'єкт, а саме як елемент комплексної логістичної системи.

Історію розвитку транспорту і, відповідно, правового забезпечення його діяльності необхідно розглядати в тісному взаємозв'язку з розвитком людського суспільства, адже транспорт займає важливе місце в ієрархії забезпечення людських потреб.

Як уже зазначалося, річковий транспорт в Україні має давню історію. Згідно з Є. М. Ключовою «історія розвитку річкового і морського транспорту складається з семи етапів:

- I етап – період Київської Русі до XIII ст. (1237–1240 рр.);
- II етап – XIII ст. (вторгнення монгольських військ на території руських князівств);
- III етап – пов'язаний зі становленням Козацької держави;
- IV етап – започаткований Переяславською угодою 1654 р. з українцями, тривав з XVII ст. до 1917 року. Це етап перебування України у складі московського царства;
- V етап (радянський період) – з 1917 року до проголошення незалежності України (24 серпня 1991 р.). Важливий період у цьому етапі – це період українського відродження з 1917 по 1924 роки, пов'язаний з поширенням в армії та флоті українського національного руху та створенням Української Центральної Ради, що були прямими здобутками демократичних змін у російському суспільстві, Лютневої революції 1917 р.;
- VI етап – з моменту набуття Україною незалежності і до 2014 р.;
- VII етап – з 2014 року і триває дотепер. Пов'язаний з агресією Росії, зокрема анексією Криму, а також її повномасштабним вторгненням та неправомірними діями в Азовському регіоні та Керченській протоці» [152].

Історія розвитку річкового і морського транспорту за часів Київської Русі до XIII ст. (1237–1240 рр.) пов'язана, передусім, з Дніпром – однією з найбільш величких річок. У цей період наші пращури використовували Чорне море для судноплавства.

Як уже зазначалося, за часів Київської Русі судноплавною рікою у Києві був не лише Дніпро, але ще Либідь і Почайна. Численні дрібні річки, що були на території сучасного міста Київ і, зазвичай, пересихаючи наприкінці літа, дали назви вулицям і навіть цілим районам: Наводниця, Глибочиця, Клов, Сирець. Нині всі дрібні річки повисихали чи пішли під землю. Либідь тече у колекторі і використовується для відведення стічних

вод, її підземні притоки створюють великі проблеми для будівництва метрополітену. Від Почайни залишився каскад озер на Оболоні, а у її старому гирлі, у районі річкового порту, як і колись, розміщується гавань.

Судноплавний Дніпро був у свій час найпрактичнішою південною частиною важливого шляху «із варяг у греки», «варязький шлях», що з'єднував Скандинавію з такими розвиненими у той час країнами, як Стародавня Греція та Візантія. Цей шлях був головним для «розвитку Київської Русі, зокрема для зміцнення її торгових, культурних і релігійних зв'язків. Шлях проходив річками, судна переміщувалися сушею волоком. На півночі він починався з Варязького (Балтійського) моря і далі йшов Невною через Ладозьке озеро, його притокою р. Волхов, Ільменським озером, його притокою р. Ловать аж до першого 30-кілометрового волоку між нею і притокою Двіни р. Усвятою. Далі шлях продовжувався Двіною та Каспі, між якою і верхів'ям Дніпра судна перетягували сушею на відстані 80 км, і далі шлях прямував уже Дніпром до Руського (Чорного) моря. Напади кочовиків на судна у степових районах і занепад Візантії призвели до того, що цей шлях з часом втратив своє колишнє значення» [40].

Однак законодавство про транспорт загалом на території сучасної України розвивалося не поступово, а стрибкоподібно з перервами та відновленням. Якщо в Європі з XI ст. розпочинається відродження римського права як найбільш відпрацьованого й універсального для регулювання торгово-промислового обороту, то з розпадом Київської держави розвиток права на її території призупиняється. Утворена Московська централізована держава тривалий час знаходилася під впливом законодавства кочових народів – татаро-монголів. І саме це є другим етапом, який охоплює період XIII ст. (вторгнення монгольських військ на території руських князівств).

Третій етап розвитку водного транспорту України пов'язаний зі становленням Козацької держави. На цьому етапі у Русі з'явився флот. У XV–XVII ст. ст. козаки здійснювали далекі походи Чорним морем, показавши себе вправними мореплавцями. У море виходили цілі козацькі

ескадри (по 100 суден і більше). Тоді ж у гетьмансько-козацькій державі розпочався розвиток та зміцнення козацького торговельного та військового флоту. Запорозьке козацтво під час морських походів завдавало випереджальних ударів супротивникові, чим значною мірою послаблювало агресивні дії Османської імперії не тільки проти України, а й інших європейських країн. Наслідком морських походів козацтва було і визволення великої кількості невільників із турецько-татарської неволі.

Четвертий етап, започаткований Переяславською угодою 1654 р. з українцями, тривав з XVII ст. до 1917 року. Це етап перебування України у складі Московського царства. Незважаючи на чисельні війни та смутні часи, з правлінням Петра I почав розвиватися на високому рівні військовий та торговельний флот. Цей етап характеризується розквітом водного транспорту на той час.

Започаткування централізованого управління річковим транспортом пов'язують з 1835 роком. Саме у цьому році виникла перша пароплавна компанія на Дніпрі (перше акціонерне пароплавне суспільство). Колись належали їй два пароплава. Вони буксирували баржі з каменем для будівництва Київської фортеці і Броварського шосе.

XVIII – перша половина XIX ст. ст. – період інтенсивного будівництва каналів у Європі з метою створення транспортних зв'язків між окремими річковими системами. У межах України в той час споруджуються канали для з'єднання басейну Дніпра з басейнами Німану, Вісли і Західної Двіни, тобто чорноморської транспортної артерії – Дніпра – з великими судноплавними річками, що впадають у Балтійське море, через їх верхів'я (чи притоку). У 1768 р. завершено будівництво Огінського каналу, який з'єднав притоку Німану р. Шару з притокою Прип'яті Ясельдою. Споруджено також і Березинський канал, який з'єднав невеликим судноплавним каналом притоку Дніпра Березину із Західною Двіною. У 1775 р. завершено прокладання Дніпровсько-Бузького (Королівського) каналу, який з'єднав притоку Західного Бугу р. Муховець (басейн Балтійського моря) з притокою Прип'яті

р. Пиною (басейн Чорного моря). Перші два канали функціонували недовго. Протягну трасу Дніпровсько-Бузького каналу (приблизно від Бреста до Кобрини) на початку другої половини ХІХ ст. було реконструйовано. Цей канал функціонує та використовується (щоправда, обмежено) для зв'язків з Польщею [16].

З другої половини ХVІІІ ст. почалися регулярні морські перевезення Чорним й Азовським морями. Саме тоді на чорноморському узбережжі з'явилися порти – Херсон (1778 р.), Севастополь (1788 р.), Одеса (1794 р.). Згодом порт Херсон став головним суднобудівним центром і почав брати активну участь у зовнішньоторговельних перевезеннях. Із заснуванням Севастополя розпочав свою історію Чорноморський флот. На початку ХІХ ст. почав розвиватися Одеський порт і незабаром перетворився на південні ворота в Європу та Азію.

На початку ХХ ст. водний транспорт стає основним видом транспорту в зовнішньоторговельних перевезеннях. За переписом, зробленим Київським Округом, шляхів сполучення в 1906 році у Дніпровському басейні налічувалося 382 самохідних та 2 226 несамохідних суден. Судна розвантажувалися переважно вручну, так як не було жодних перевантажувальних механізмів, крім декількох плавучих зернових елеваторів.

Загалом, на думку фахівців [137], транспорт дореволюційної Росії, а отже, хочемо ми того, чи ні, й України, ні за довжиною комунікацій, ні за їх технічним станом не міг забезпечити потреби економіки й оборони країни. Зокрема, за довжиною річкових шляхів Росія перевершувала будь-як країну світу, але судноплавство здійснювалося лише на 65 тис. км, з них 40 тис. км мали судноплавну обстановку. Довжина каналів складала близько 900 км. Ріки буяли мілинами і перекатами. На головних водних шляхах – річках Волзі і Камі – судноплавні глибини не перевищували 1,4 м. Дніпро був розсічений порогами на дві частини, судноплавство на Дону було майже відсутнє.

Внутрішній водний транспорт у Росії знаходилися в одному відомстві з залізничним, однак вони завжди представляли дві відокремлені одна від одної системи шляхів сполучення. Були відсутні під'їзні залізниці до річкових портів.

У дореволюційній Росії річкове портово-пристанське господарство (на відміну від морського) було виняткове приватним і належало або капіталістам-пароплавцям, або пароплавним суспільствам. Тому йтися про введення адміністративно-публічної влади, створення централізованих технічно обладнаних річкових портів у той час і в тих умовах не могло.

У такий спосіб цей етап розвитку водного транспорту України та його правового регулювання, що охоплює період з XIII ст. до революції 1917 року, можна охарактеризувати як незадовільний, проте такий, що заклав певну основу для подальшого розвитку відповідної галузі та законодавства про неї.

П'ятий етап (радянський період) розпочинається з 1917 року до проголошення незалежності України 24 серпня 1991 р. Важливий період у цьому етапі – це період українського відродження з 1917 по 1924 роки, пов'язаний з поширенням в армії та флоті українського національного руху та створенням Української Центральної Ради, що були прямими здобутками демократичних змін у російському суспільстві, Лютневої революції 1917 р. Революція ініціювала визвольні процеси по всій імперії, національні рухи стали основою для організації визвольних процесів, що стихійно виникали в армії та флоті. 29 квітня 1918 року кораблі Чорноморського флоту перейшли під юрисдикцію Української Народної Республіки. На той момент Північне Причорномор'я майже півтора століття перебувало в складі Російської імперії, а у портах на території України базувався Чорноморський флот. Створене для керівництва флотом українське морське міністерство перемістилося в Одесу, що тоді фактично стала єдиним українським портом. Головним результатом діяльності міністерства стало прийняття морських законів (т. зв. «Тимчасовий закон про флот») 1918 р., які становили юридичну законодавчу базу для утворення українського флоту. Відповідно

до цих історичних законів «Російський Чорноморський флот... проголошується флотом Української Народної Республіки...» та «Українська Народна Республіка переймає на себе всі зобов'язання російського уряду щодо Чорноморського флоту й щодо утримання флоту й портів». Згідно з цими ж законами на Український Чорноморський флот у майбутньому поширювався принцип добровільного найму на службу, також окремим параграфом закону від 11 січня 1918 року встановлювався перший (блакитно-жовтий) військово-морський прапор УНР.

Шостий етап – це період з часу набуття Україною своєї незалежності до 2014 року. Після розпаду СРСР в Україні у 1992 р. було утворено Міністерство транспорту України, а в його складі Державні департаменти за видами транспорту, зокрема Департамент морського та річкового транспорту. Відповідно до Указу Президента України від 11.09.1995 р. № 826/95, в структурі Міністерства транспорту України ліквідовується департамент морського і річкового транспорту та утворюється Державний департамент морського і річкового транспорту України, як орган державної виконавчої влади, підвідомчий Міністерству транспорту України.

10 листопада 1994 р. було прийнято Закон України «Про транспорт», який визначив правові, економічні, організаційні та соціальні основи діяльності транспорту в Україні.

У період незалежності було сформовано значний масив транспортного законодавства. Усіх видів транспорту, зокрема і водного, стосуються Закони України «Про перевезення небезпечних вантажів» від 6 квітня 2000 р., «Про транзит вантажів» від 20 жовтня 1999 р., «Про захист прав споживачів» від 12 травня 1991 р., «Про ліцензування видів господарської діяльності» від 2 березня 2015 року, Кодекс торговельного мореплавства від 23 травня 1995 року та ін.

Ураховуючи наявність виходу до морів, а також виходу судноплавних річок до морського узбережжя, Україна заявила про свої наміри стосовно інтегрування у міжнародне співтовариство щодо водного транспорту. Так,

Україна підтримала Конвенцію ООН з морського права 1982 р., на підставі норм якої можна провести «класифікацію морських просторів України – ті, що у межах державних кордонів (внутрішні води; територіальні води; протоки, щодо яких є спеціальні домовленості; протоки, в яких встановлене транзитне проходження), а також ті, що знаходяться за межами державних кордонів (економічна зона; замкнуті і незамкнуті моря; відкрите море; морське дно за межами національної юрисдикції)» [42].

Сьомий етап починається з 2014 року і триває дотепер. Він пов'язаний з агресією Російської Федерації та її повномасштабним вторгненням на територію нашої держави. Потребують особливої уваги питання «розмежування державних кордонів в таких умовах, а також забезпечення безпеки мореплавства в територіальному морі та портах» [42].

Розвиток населених територій у багатьох країнах світу століттями йшло вздовж берегів річок і озер, які представляли собою природні транспортні коридори. З часом додатковим чинником, що підвищує значущість внутрішніх водних комунікацій, стало тяжіння до річок промисловості, яка потребувала води для виробничих потреб та в енергії для приведення в дію механізмів. Однак у XIX і XX ст. ст. розвиток залізниць, а пізніше – автомобільного транспорту, різко знизили значущість сполучень внутрішніми водними шляхами. Динамічний розвиток виробництва і торгівлі, різке розширення меж ринків збуту і зростання вимог до якості транспортного забезпечення логістики призвели до того, що основні вантажопотоки перестали збігатися з напрямками річок, а багато вантажів переключилися на інші види транспорту.

Однак, починаючи з 1980-х рр., інтерес до внутрішнього водного транспорту в розвинених країнах став знову зростати. Це обумовлено, насамперед, його високою екологічністю, низьким рівнем енергоспоживання, а також значними резервами пропускної здатності на наявних водних шляхах.

Основу інфраструктури внутрішнього водного транспорту складають «природні (ріки й озера, використовувані для судноплавства в їх природному стані) і штучні (канали, водосховища, а також ділянки річок, судноплавний режим яких підтримується за допомогою дамб, шлюзів та інших гідротехнічних споруд) водні шляхи» [82].

До складу річкового транспорту входять підприємства річкового транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, порти і пристані, судна, суднобудівно-судноремонтні заводи, ремонтно-експлуатаційні бази, підприємства шляхового господарства, а також підприємства зв'язку, промислові, торговельні, будівельні та постачальницькі підприємства, освітні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури та спорту, культури, проектно-конструкторські організації та інші підприємства, установи і організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу річкового транспорту [104].

Загальна довжина річкових судноплавних шляхів України становить близько 2 500 км внутрішніх водних шляхів із гарантованими глибинами, які потенційно можуть використовуватися для здійснення перевезення вантажів та пасажирів, і майже 40 % з них займає головна водна артерія країни – Дніпро [64].

Сьогодні головними судноплавними внутрішніми водними шляхами нашої держави є – Дніпро та його притоки Десна та Прип'ять, Дунай та Південний Буг, відповідно до постанови КМУ від 12.06.1996 р. № 640 «Про затвердження переліку внутрішніх водних шляхів, що належать до категорії судноплавних» зі змінами Постанови КМУ від 30 вересня 2020 р. № 909.

Згідно з вищезгаданою постановою «річками з довжиною судноплавної ділянки понад 100 км є такі:

- р. Дніпро, довжина судноплавної ділянки – 1125,5 км;
- р. Десна, довжина судноплавної ділянки – 194,5 км;
- р. Дністер, довжина судноплавної ділянки – 277 км;
- р. Стир, довжина судноплавної ділянки – 247 км;

- р. Південний Буг, довжина судноплавної ділянки – 199 км;
- р. Горинь, довжина судноплавної ділянки – 194 км» [88].

За даними Державної служби статистики, 90 % транспортних перевезень припадає на Дніпро. Протяжність водних шляхів, якими здійснюється судноплавство, порівняно із 1990 роком, скоротилась майже вдвічі

4 тис. км до 2,1 тис. км. А протяжність водних шляхів із гарантованими глибинами скоротилась з 3,1 тис. км до 1,2 тис. км [14].

Багато важливих ділянок великих рік та більшість малих річок непридатні для судноплавства через недостатні глибини. «Роботи з поглиблення дна більшості річок, насамперед Дніпра, не проводилися уже понад двадцять років» [79].

Внутрішні водні шляхи українських річок за показником гарантованих глибин неповністю відповідають вимогам щодо безпеки судноплавства, лише трохи більше половини шляхів (57 %) мають гарантовані глибини. Для відновлення комерційного судноплавства необхідним є проведення днопоглиблювальних робіт на Дніпродзержинському переказі та ділянці від Миколаєва до Вознесенська на р. Дніпро, а також на р. Південний Буг, де глибина річки сягає всього 1,6 м при необхідному мінімумі в 2,9 м. Регулярне водне сполучення з Білоруссю у верхній течії Дніпра та Прип'яті, рух по Десні фактично припинилися, що обумовлено обмілінням на 1 м згаданих річок у цьому районі. Вище м. Дніпро рух вантажних суден майже не здійснюється через наявність проблемної для судноплавства ділянки – підводних скель між містами. Для вирішення проблеми днопоглиблення на внутрішніх водних шляхах, було створено відокремлений структурний підрозділ «Адміністрації морських портів України» Філія «Днопоглиблювальний флот» Кам'янське та Дніпро [118].

Філія «Днопоглиблювальний флот» була створена відповідно до наказу ДП «АМПУ» від 16 січня 2018 року № 3. 9 лютого – зареєстрована в Реєстрі юридичних осіб.

Філія здійснює навігаційне забезпечення на внутрішніх водних шляхах, віднесених до категорії судноплавних, та акваторіях морських портів. Зокрема, йдеться про забезпечення гарантованих габаритів, проведення промірних, тральних, днопоглиблювальних та дноочисних робіт, забезпечення безпеки судноплавства, а також ефективної експлуатації об'єктів інфраструктури.

Перед спеціалізованою філією Державного підприємства «АМПУ» стоїть масштабне завдання – відновити габарити судового ходу на внутрішніх водних шляхах, де системне днопоглиблення не проводилося останні 6 років. Україна має великий потенціал розвитку внутрішніх водних шляхів. Дніпро, Південний Буг і Десна – це абсолютно судноплавні річки, які можуть забезпечувати екологічне та економічне транспортування вантажів у межах України, розвантажити автомобільні шляхи, а також збільшити транзитний потенціал нашої держави.

З 2018 року Філія «Днопоглиблювальний флот» проводить масштабні роботи з відновлення спеціалізованого флоту, отриманого від ДП «Укрводшлях». У системі Prozorro було оголошено та проведено 11 тендерів на ремонт суден філії загальною вартістю понад 146 млн грн. Із семи тендерів укладені договори з підрядними ремонтними компаніями загальною вартістю понад 35 млн грн [69]. Поступово з виходом з ремонту флот укомплектований екіпажами, ЗІПом, забункерований та направлений на проведення днопоглиблювальних робіт [73].

Природні умови для транспорту на українських річках досить сприятливі. До несприятливих умов належить зимова перерва навігації – 1,5–4 місяці. Окрім природних ресурсів, ми маємо 12 річкових портів і наявну інфраструктуру у сфері водної логістики. Інше питання – технічний стан кожної окремої одиниці вказаної інфраструктури. Нині залишилося 635 одиниць малотоннажних суден торговельного річкового флоту — лише 22 % від їх кількості у 1990 р. До того ж 82 % цього залишку давно технічно застаріли.

Основне використання річкових портів і річкової інфраструктури – це низьковартісні безтарні вантажі – пісок, брукт, руда, метал у чушках тощо. Дані з Державної служби статистики надають повну картину скорочення обсягів перевезення вантажів та пасажирів річковим транспортом, та показують відсоткове співвідношення річкового транспорту до інших видів транспорту. З 2014 року інформація відображена без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях. Аналогічна тенденція до зниження обсягів перевезення пасажирів річковим транспортом [25].

Аналіз зазначених даних показує, що водний транспорту має найменшу частку в структурі загальних перевезень, тобто такі низькі показники доводять, що водний транспорт не використовує всі свої можливості через низку причин.

Не дивлячись на труднощі, ринок річкових перевезень в Україні продовжує розвиватися, а його учасники очікують вступу в дію Закону «Про внутрішній водний транспорт». Цей закон дасть змогу зайти на ринок України новим гравцям. Так, з'являться зрозумілі, чіткі правила роботи на річці та джерела фінансування судноплавства.

На сьогодні ринок річкових перевезень вантажів залишається досить закритим, фактично перевезенням вантажів займаються 5–7 компаній. Прийнятий закон про «Про внутрішній водний транспорт» покликаний стимулювати заходити судновласників під іноземним прапором.

Навколо цього процесу триває запекла дискусія, українські судновласники вимагають рівних умов для роботи українських та іноземних компаній (нині українські судновласники платять акциз на паливо, ПДВ, податки на фонд оплати праці тощо).

Перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами в помітних об'ємах здійснюють лише кілька компаній, а конкретно, на ринку вантажних перевезень на ВВШ під українським прапором працюють такі оператори.

Насамперед, це приватне підприємство АСК «Укррічфлот» з часткою ринку близько 35 %, у власності якого знаходиться більшість суден. Підприємство декларує наявність близько 100 суден різних типів, а також власних портів та інших елементів портової інфраструктури. Сьогодні АСК «Укррічфлот» – це велика приватна корпорація, що може запропонувати своїм клієнтам комплексні логістичні рішення. Наявність потужного флоту – близько 100 суден різних типів, включаючи барже-буксирні склади, власні порти, дозволяють компанії виконувати річкові і морські вантажні перевезення різної складності.

До складу цієї компанії також входить суднобудівельно-судноремонтне підприємство, що забезпечує технічне обслуговування суден, зерновий елеватор, що надає послуги з приймання, накопичення, зберігання та відвантаження зернових, олійних і технічних культур.

АСК «Укррічфлот» має офіційний статус Національного перевізника України та сертифікована за міжнародним стандартом якості ISO 9001 (Система управління якістю та безпекою). Також Компанія є членом Братиславських угод та активним учасником Конференції директорів Дунайського пароплавства (КДДП) [141].

Наступний важливий оператор з часткою ринку близько 30 % – агрокорпорація «НІБУЛОН». Компанія володіє приватним флотом і приватними річковими терміналами. Логістичний сектор компанії в частині водного транспорту (станом на січень 2022 р., адже війна внесла певні корективи) включає у себе 60 несамохідних суден, 12 буксирів та інші елементи інфраструктури. Компанія здійснює перевезення Дніпром і Південним Бугом.

«НІБУЛОН» активно переорієнтовує свої вантажні потоки на водний транспорт, щорічно збільшуючи обсяги перевезень внутрішніми водними шляхами.

Структура транспортної логістики компанії «НІБУЛОН» у 2019/20 рр. У 2019/20 рр. судноплавна компанія «НІБУЛОН», флот якої налічує 82

судна, транспортувала внутрішніми водними шляхами країни понад 3,8 млн тон вантажів, виконавши 1 333 рейси. Водний транспорт компанії, окрім зерна, перевозить метал, будівельні матеріали (пісок, палі тощо), вугілля, великогабаритні вантажі та плодово-овочеву продукцію. Загалом «за час діяльності судноплавної компанії внутрішніми водними шляхами транспортовано понад 20,5 млн тон вантажів, а отже, дороги країни розвантажено на понад 854 тис. вантажівок» [72].

Компанія «Українське Дунайське Пароплавство» з часткою ринку близько 20 % здійснює перевезення винятково по р. Дунай. При цьому значна частина флоту знаходиться в оренді в іноземних компаній, які здійснюють перевезення по міжнародній ділянці Дунаю та не є учасниками ринку ВВШ України.

Усього в складі річкового флоту компанії 75 самохідних суден і 245 одиниць несамохідного флоту. ПрАТ «УДП» оперує також флотом закордонних спільних підприємств, що нараховує 125 одиниць несамохідного флоту. Річковий флот ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» здійснює перевезення: «залізорудної сировини; вугілля і коксу; зернових вантажів; металів і різних генеральних вантажів; добрив навалом і в упакованні; нафтопродуктів 3-го розряду; машин і устаткування; колісної техніки; вантажів у контейнерах; великогабаритних і великовагових вантажів» [71].

Замикає четвірку Київський річковий порт з 15 %, який має власний вантажний флот, до якого відносяться: вантажний самохідний флот, буксирний флот, службово-допоміжний флот, а також несамохідний флот, для виконання різних видів робіт і обслуговування великих вантажопотоків. Порт надає «широкий комплекс послуг у таких напрямках: перевалка та зберігання всіх видів генеральних і навалювальних вантажів, послуги портофлоту, послуги митного комплексу, судноремонт, видобуток та реалізація річкового піску, оренда приміщень та територій, транспортно-

експедиторські послуги, диспетчеризація суден, організація річкових пасажирських та туристичних перевезень» [70].

Ще одним помітним учасником ринку є ПАТ «Запоріжсталь», яка через географічне розташування виробництва транспортує металопродукцію водним шляхом і фактично одноосібно забезпечує об'ємами перевезень Запорізький річковий порт [79]. Тобто можна констатувати, що на сьогодні рівень розвитку річкового судноплавства має відносно невеликий коефіцієнт ефективності в економіці країни. Основним завданням організаційно-правового регулювання є підвищення ефективності використання річкового судноплавства як частини транспортної інфраструктури України.

1.2 Структура та нормативно-правова основа діяльності органів управління у галузі річкового судноплавства в Україні

Започаткування централізованого управління щодо річкового транспорту України пов'язують з 1835 р., з виникненням (у цьому році) першої пароплавної компанії на Дніпрі. Це було перше акціонерне пароплавне товариство, якому колись належали два пароплава [42].

У 1922 р. створено Управління річковим транспортом Дніпра. У цьому ж році на базі «Головрічфлоту» створена акціонерна судноплавна компанія «Укррічфлот». АСК «Укррічфлот» являє собою велику приватну корпорацію, яка має близько 100 суден різних типів, включаючи баржі – буксирні склади, власні порти, що дозволяло Компанії виконувати річкові та морські вантажні перевезення різної складності. Водний транспорт компанії здійснює значну частину внутрішніх (каботажних) перевезень господарських вантажів, а також основну частину експортно-імпортних перевезень.

До складу Компанії також входить суднобудівно-судноремонтне підприємство, що забезпечує технічне обслуговування суден, зерновий елеватор, який надає послуги з приймання та відвантаження, накопичення і зберігання зернових, олійних і технічних культур. До складу Укррічфлот

входять 5 річкових портів. Є думка, що це не зовсім так, адже порти входити до складу навіть державного підприємства не можуть. Це склалося через те, що в законодавстві нема визначення «річковий порт».

Головне завдання АСК «Укррічфлот» – це розвиток річкової транспортної інфраструктури України, з метою надання широкого спектру послуг у галузі річкових і морських вантажних перевезень, портової та стивідорної діяльності.

Як уже зазначалося, АСК «Укррічфлот» має офіційний статус Національного перевізника України, сертифікацію за міжнародним стандартом якості ISO 9001 і Системі управління якістю і безпекою. Також Компанія є членом Братиславських угод, активним учасником Конференції Директорів Дунайське пароплавство.

Особливу увагу слід приділити Укрморрічфлоту. Постановою Кабінету Міністрів від 29 лютого 1996 р. № 260 «Питання Державного департаменту морського і річкового транспорту» (втратила чинність згідно з постановою Кабінету Міністрів України від 30 березня 2000 року № 584) [77] затверджено Положення про Державний департамент морського і річкового транспорту України (Укрморрічфлот). Згідно з цим Положенням Укрморрічфлот був органом державної виконавчої влади, підвідомчим Мінтрансу.

До сфери управління Укрморрічфлоту належали об'єднання, підприємства, установи й організації морського і річкового транспорту за переліком, що визначається Мінтрансом. У постанові також зазначалося, що Укрморрічфлот у своїй діяльності керується Конституцією України, Конституційним договором між Верховною Радою України та Президентом України, законами України, постановами Верховної Ради України, указами та розпорядженнями Президента України, декретами, постановами та розпорядженнями Кабінету Міністрів України, цим Положенням, а також наказами Мінтрансу.

Основними завданнями Укрморрічфлоту на той час були:

- «організація злагодженої роботи підприємств, що належать до сфери його управління, з метою задоволення потреб населення і суспільного виробництва у морських і річкових перевезеннях;

- вжиття заходів для ефективного використання рухомого складу морського і річкового транспорту, його поновлення, ремонту, забезпечення матеріально-технічними та паливно-енергетичними ресурсами;

- забезпечення безпеки функціонування морського і річкового транспорту та надійності його роботи» [77].

Укрморрічфлот, відповідно до покладених на нього завдань, мав сприяти формуванню ринку транспортних і транспортно-експедиційних послуг, утворенню нових організаційних структур на морському і річковому транспорті, забезпечувати державну підтримку підприємств, з метою задоволення потреб населення й суспільного виробництва у зазначених послугах; сприяти створенню рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств усіх форм власності; здійснювати відповідно до законодавства впровадження антимонопольних заходів.

Укрморрічфлот мав розробляти концепцію та визначати напрями розвитку морського і річкового транспорту, з урахуванням потреб населення та суспільного виробництва у морських і річкових перевезеннях, розвитку інших видів транспорту; вживати заходів для забезпечення діяльності аварійно-рятувальної служби морського і річкового транспорту; організовувати роботу технічних засобів морських систем зв'язку і забезпечувати їх взаємодію з системами зв'язку інших галузей; здійснювати державний нагляд за виконанням у морських торгівельних і річкових портах, територіальних водах України законодавства і правил мореплавства, а також міжнародних договорів України щодо мореплавства всіма морськими і річковими суднами незалежно від форм власності, галузевої та національної належності; організовувати проведення службових розслідувань аварій та катастроф на морському і річковому транспорті, вести облік цих аварій і аварійних подій, зокрема за результатами сюрвеєрних обстежень суден,

приладів і вантажів; організовувати ведення державної реєстрації та обліку морських і річкових суден під прапором України; забезпечувати проведення сертифікації, класифікації та технічного нагляду за проектуванням, будівництвом і експлуатацією транспортних засобів і технологічного устаткування; здійснювати контроль за навігаційно-гідрографічним забезпеченням судноплавства в територіальних водах та на внутрішніх водних шляхах України; організовувати розроблення нормативних документів з питань безпеки судноплавства, морських і річкових перевезень пасажирів і вантажів, технологічного збереження вантажів (включаючи небезпечні), правил технічної експлуатації морських і річкових суден, портів комплексів і устаткування судноремонтних заводів, акваторій та підхідних каналів, навігаційних об'єктів та інших споруд і устаткування, здійснювати контроль за їх виконанням; організовувати виконання галузевих наукових і проектних програм, проектно-конструкторських розробок, сприяти впровадженню досягнень науки і техніки, нових технологій та передового досвіду тощо [77].

Укрморрічфлот мав право:

- 1) утворювати в установленому порядку централізовані фонди, включаючи резервний, стабілізаційний, валютний, відповідно до законодавства;
- 2) одержувати в установленому законодавством порядку від центральних і місцевих органів державної виконавчої влади, органів місцевого самоврядування інформацію, документи і матеріали, а від Мінстату та підприємств морського і річкового транспорту – безоплатно дані, необхідні для виконання завдань і функцій Укрморрічфлоту.

Укрморрічфлот у своїй діяльності взаємодіяв з іншими центральними і місцевими органами державної виконавчої влади, органами місцевого самоврядування, представницькими органами, а також з відповідними органами інших держав.

У взаємовідносинах із міжнародними морськими організаціями Укрморрічфлот за дорученням Мінтрансу виконував функції Морської адміністрації України. Утримання апарату Укрморрічфлоту здійснювалося за рахунок коштів Державного бюджету України. Укрморрічфлот був юридичною особою, мав самостійний баланс, рахунки в установах банків, печатку із зображенням Державного герба України і своїм найменуванням.

Виконання завдань, покладених на Укрморрічфлот, вкрай важливе. Наприклад, завдання організовувати ведення державної реєстрації та обліку морських і річкових суден під прапором України. Але на сьогодні цю функцію виконують інші державні установи [77].

Згідно зі ст. 15 КТМ України під торговельним судном розуміємо самохідну чи несамохідну плавучу споруду, що використовується: «1) для перевезення вантажів, пасажирів, багажу і пошти, для рибного чи іншого морського промислу, розвідки і добування корисних копалин, рятування людей і суден, що зазнають лиха на морі, буксирування інших суден та плавучих об'єктів, здійснення гідротехнічних робіт чи піднімання майна, що затонуло в морі; 2) для несення спеціальної державної служби (охорона промислів, санітарна і карантинна служби, захист моря від забруднення тощо); 3) для наукових, освітніх і культурних цілей; 4) для спорту; 5) для інших цілей» [46].

Само собою морське судно є майном – фізичної особи, юридичної особи або держави. «Без офіційної реєстрації в будь-якій країні судно являє собою лише плавучий об'єкт, майно, правовий статус якого визначається місцем його знаходження. І тільки з моменту офіційної реєстрації та отримання права на плавання під прапором будь-якої країни, плавучий об'єкт стає транспортним засобом, судном, що має право на плавання у відкритому морі» [19].

Державна реєстрація суден – це питання визначення правового статусу майна. У такий спосіб, відповідно до положень міжнародних нормативних

актів, реєстрація судна має публічно-правовий характер і є юридичним фактом-дією, яка породжує правові наслідки.

«Реєстрація судна в Україні полягає у внесенні відомостей про нього до Державного суднового реєстру України, або Суднової книги України, та отримання цим судном свідоцтва про право плавання під Державним прапором України» [89].

Відповідно до Постанови Кабінету Міністрів України від 26 вересня 1997 року № 1069 відповідальність за повноту і точність реєстраційних даних про судно, а також за наслідки, які можуть виникнути через неподання або подання недостовірних відомостей про судно, несе власник судна або особа, яка використовує судно на інших законних підставах (судновласник, фрахтувальник) [89].

Державну реєстрацію суден в Україні здійснюють: «капітани морських портів (для морських суден), Морська адміністрація (для річкових суден та суден, що не підлягають нагляду класифікаційним товариством)» [89].

Постановою Кабінету Міністрів України від 05.03.2009 р. № 227 була утворена Державна адміністрація морського і річкового транспорту, орган виконавчої влади на морському та річковому транспорті, що діє у системі Мінтрансзв'язку, на базі Державного департаменту морського і річкового транспорту, який зі створенням Державної адміністрації, ліквідувався. Натомість Державна адміністрація морського і річкового транспорту була ліквідована відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 28 березня 2011 р. № 346 «Про ліквідацію урядових органів», у зв'язку з утворенням відповідно до Указу Президента України від 09.12.2010 р. № 1085/2011 «Про оптимізацію системи центральних органів виконавчої влади» Державної служби морського і річкового транспорту України.

Указом Президента України від 9 грудня 2010 р. № 1085 «Про оптимізацію системи центральних органів виконавчої влади», на який посилаються розробники Постанови КМУ від 28 березня 2011 р. № 346, передбачено утворення Міністерства інфраструктури України та Державної

служби морського та річкового транспорту України, реорганізувавши Міністерство транспорту та зв'язку України [86].

Постановою Кабінету Міністрів України від 28 березня 2011 р. № 346 «Про ліквідацію урядових органів» [86] вказувалось, що на виконання пункту 4 статті 7 Указу Президента України від 9 грудня 2010 р. № 1085 «Про оптимізацію системи центральних органів виконавчої влади» Кабінетом Міністрів України було ліквідовано низку урядових органів, зокрема і Державну адміністрацію морського і річкового транспорту.

Указом Президента України від 08.04.2011 р. № 447/2011 затверджується Положення про Державну інспекцію України з безпеки на морському та річковому транспорті. Відповідно до цього положення Державна інспекція України з безпеки на морському та річковому транспорті (Укрморрічінспекція) є центральним органом виконавчої влади і входить до системи органів виконавчої влади та забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському та річковому транспорті.

Значна увага в межах адміністративно-публічного управління водним транспортом приділяється питанням безпеки на морському та річковому транспорті. Ці питання надзвичайно важливі для водного транспорту, так як конкурентоздатність українського морського і річкового транспорту, як одна з складових його економічної ефективності, без належного рівня безпеки неможлива.

А. Собакарь зазначає, що система забезпечення безпеки судноплавства, одним з основних завдань якої є організація державного контролю (нагляду) за дотриманням національного та міжнародного законодавства щодо безпеки судноплавства, складає основу функціонування галузі морського і річкового транспорту України. Учений вважає, що основною метою контролю є спостереження за виконанням управлінських рішень та своєчасне виявлення відхилень від вимог безпеки судноплавства для оперативного вжиття ефективних заходів для їх усунення. «Контроль здійснюється також і для

перевірки виконавчої дисципліни на всіх рівнях системи управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті» [124].

На сьогодні єдиним органом виконавчої влади з питань забезпечення безпеки судноплавства на морських та річкових шляхах є Державна служба на морському та річковому транспорті. Основними завданнями Морської адміністрації є реалізація державної політики у сферах морського та річкового транспорту, торговельного мореплавства, судноплавства на внутрішніх водних шляхах, забезпечення навігаційно-гідрографічного мореплавства, а також забезпечення та здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на морському та річковому транспорті. Морська адміністрація є єдиним центральним органом виконавчої влади, діяльність якої спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури.

З-поміж функцій нового центрального органу виконавчої влади – забезпечення підготовки пропозицій Міністерства інфраструктури щодо укладення, припинення або призупинення дії, денонсацію і приєднання до міжнародних договорів України з питань морського і річкового транспорту; укладення міжнародних договорів міжвідомчого характеру; розробка стратегії забезпечення виконання зобов'язань держави прапора, держави порту і прибережної держави за міжнародними договорами у сфері торгового мореплавства, і виконувати функції, що випливають з цих зобов'язань; підготовка пропозицій щодо забезпечення інтеграції національної системи морського і річкового транспорту в європейську і світову транспортні системи. Крім того, адміністрація буде «здійснювати контроль за забезпеченням безпеки перевезення вантажів, пасажирів і багажу, станом морських шляхів, проведенням аварійно-рятувальних робіт на морському і річковому транспорті, функціонуванням систем радіонавігації та спостереження морської рухомої служби, відповідністю системи охорони портових засобів, діяльністю капітанів морських портів тощо» [42].

Згідно з Положенням про Державну службу морського та річкового транспорту новий орган, відповідно до завдань, виконує такі функції як:

- підготовка пропозицій Міністерству інфраструктури України щодо укладення, припинення чи зупинення дії, денонсацію і приєднання до міжнародних договорів України з питань морського і річкового транспорту;
- укладає міжнародні договори міжвідомчого характеру;
- розробляє стратегію забезпечення виконання зобов'язань держави прапора, держави порту і прибережної держави за міжнародними договорами у сфері торговельного мореплавства і виконує функції, що впливають з цих зобов'язань;
- готує пропозиції щодо забезпечення інтеграції національної системи морського і річкового транспорту в європейську та світову транспортні системи, і в установленому порядку забезпечувати інтеграцію;
- здійснює контроль за виконанням міжнародних договорів України з безпеки судноплавства та запобігання забруднення навколишнього середовища.

Крім того, Морська адміністрація здійснює функції, які пов'язані із забезпеченням безпеки на морському та річковому транспорті, зокрема, це:

- «контроль за забезпеченням безпеки перевезення вантажів, пасажирів та багажу на морських і річкових судах; за станом морських шляхів, функціонуванням служб регулювання руху суден та лоцманського проведення;
- проведення аварійно-рятувальних робіт на морському і річковому транспорті, в акваторії морських портів, функціонуванням систем радіонавігації та спостереження морської рухомої служби;
- проведення перевірок відповідності системи охорони портових засобів;
- координація в межах своїх повноважень діяльності капітанів морських портів;

- здійснення контролю за укладенням договорів обов'язкового страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів морським та річковим транспортом;
- проведення розслідування і аналіз причин аварійних морських подій і транспортних подій на внутрішніх водних шляхах України;
- послуги з ліцензування господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів, небезпечних відходів морським і річковим транспортом» [90].

Разом зі створенням Державної служби на морському та річковому транспорті, були внесені відповідні зміни в законодавство та в функції окремих державних служб.

Загалом водний транспортний комплекс є багатофункціональною структурою, що задовольняє потреби національної економіки у транспортному забезпеченні. Морські та річкові порти є складовою частиною транспортної і виробничої інфраструктури держави. «Від ефективності функціонування портів, рівня їх технологічного та технічного оснащення, відповідності системи управління та розвитку інфраструктури сучасним міжнародним вимогам залежить конкурентоспроможність вітчизняного транспортного комплексу на світовому ринку» [58].

Наразі на сайті Міністерства інфраструктури України основними завданнями в галузі річкового транспорту визначено:

- створення нової організаційно-правової та економічної моделі управління внутрішнім водним транспортом;
- розвиток конкуренції на ринку річкових перевезень, що створить передумови для появи нових суб'єктів господарювання різних форм власності, що здійснюватимуть вантажні та пасажирські перевезення;
- підвищення конкурентоспроможності внутрішнього водного транспорту на внутрішньому і зовнішньому ринку транспортних послуг;
- підвищення інвестиційної привабливості галузі;

- створення передумов для модернізації та будівництва річкового флоту, а також оновлення і модернізації технічного та спеціального флоту;
- задоволення потреб національної економіки і населення у перевезеннях;
- підвищення рівня провізної спроможності внутрішнього водного транспорту шляхом збільшення навігаційного періоду, застосування криголамів, створення безпечних умов для цілодобового руху суден;
- підтримку гарантованих габаритів суднових ходів на всій протяжності транзитних водних шляхів;
- удосконалення системи навігаційного забезпечення судноплавства на внутрішніх водних шляхах та оперативного технологічного зв'язку;
- забезпечення сталого функціонування річкової інформаційної системи та її функціонування у взаємодії із системою моніторингу надводної обстановки;
- підвищення рівня використання транзитного потенціалу держави;
- прискорення інтеграції вітчизняного річкового транспорту в європейську транспортну систему;
- підвищення рівня безпеки перевезень, експлуатаційної надійності судноплавних гідротехнічних споруд (шлюзів), проведення їх планово-попереджувальних ремонтів;
- зменшення технологічного навантаження на інфраструктуру залізничного та автомобільного транспорту за рахунок переорієнтації частини вантажопотоків на внутрішній водний транспорт;
- скорочення обсягів викидів забруднюючих речовин у навколишнє природне середовище [58].

Основними нормативно-правовими актами, що нині регулюють відносини у сфері внутрішнього водного транспорту, є:

- Конституція України;
- Податковий кодекс України;
- Кодекс торговельного мореплавства України;

- Водний кодекс України;
- Земельний кодекс України;
- Кодекс України про адміністративні правопорушення;
- Закон України «Про приєднання України до Європейської угоди про міжнародне перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами (ВОПНВ)»;
- Закон України «Про транспорт»;
- Закон України «Про морські порти України»;
- Закон України «Про Перелік документів дозвільного характеру у сфері господарської діяльності»;
- Закон України «Про електроенергетику»;
- Закон України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» та ін.;
- Указ Президента України від 28.09.2009 р. № 767/2009 «Про приєднання України до Європейської угоди про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення (УМВШ)»;
- Постанова Кабінету Міністрів України від 12.06.96 р. № 640 «Про затвердження переліку внутрішніх водних шляхів, що належать до категорії судноплавних»;
- Постанова Кабінету Міністрів України від 05.03.2008 р. № 188 «Про затвердження Порядку використання коштів, передбачених у державному бюджеті для підтримки експлуатаційно безпечного стану судноплавних шлюзів, внутрішніх водних шляхів»;
- Розпорядження Кабінету Міністрів України від 17.09.2014 р. № 847-р «Про імплементацію Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони»;
- Наказ Мінтрансу від 19.04.2001 р. № 225 «Про затвердження Інструкції про огляд суден, які здійснюють плавання (експлуатуються) на

внутрішніх водних шляхах України», зареєстрований у Мінюсті 07.05.2001 р. № 400/5591;

– Наказ Мінтрансу від 05.11.2003 р. № 857 «Про затвердження Положення про порядок розслідування і обліку транспортних подій на внутрішніх водних шляхах України», зареєстрований у Мінюсті 20.01.2004 р. № 84/8683;

– Наказ Мінтрансу від 16.02.2004 р. № 91 «Про затвердження Правил судноплавства на внутрішніх водних шляхах України», зареєстрований в Мінюсті 12.07.2004 р. № 872/9471;

– Наказ Мінтрансв'язку від 13.06.2007 р. № 491 «Про затвердження Інструкції щодо процедур приймання та скидання водяного баласту на акваторії річкових внутрішніх водних шляхів України», зареєстрований в Мінюсті 27.06.2007 р. № 740/14007;

– Наказ Мінтрансв'язку від 14.06.2007 р. № 498 «Про затвердження Положення про навігаційне забезпечення судноплавства на внутрішніх водних шляхах України», зареєстрований у Мінюсті 07.08.2007 р. № 905/14172;

– Наказ Мінтрансв'язку від 13.08.2007 р. № 694 «Про затвердження Правил запобігання забрудненню із суден внутрішніх водних шляхів України», зареєстрований у Мінюсті 11.10.2007 р. № 1167/14434;

– Наказ Мінінфраструктури від 25.02.2011 р. № 7 «Про комплекс заходів щодо створення річкової інформаційної служби на внутрішніх водних шляхах України», зареєстрований у Мінюсті 19.05.2011 р. № 606/19344;

– Наказ Мінінфраструктури від 09.11.2012 р. № 665 «Про затвердження Порядку видачі одноразових тимчасових дозволів на захід до річкових портів України суднам під прапорами держав, з якими не укладено міжнародних договорів про судноплавство на внутрішніх водних шляхах», зареєстрований у Мінюсті 28.11.2012 р. № 1993/22305;

– Наказ Мінінфраструктури від 27.05.2013 р. № 316 «Про портові збори», зареєстрований у Мінюсті 12.06.2013 р. № 931/23463;

– Наказ Мінінфраструктури від 16.01.2014 р. № 21 «Про затвердження Положення про організацію та порядок здійснення технічного нагляду за гідротехнічними спорудами водотранспортного комплексу», зареєстрований у Мінюсті 10.02.2014 р. № 269/25046 [91].

Вказаний величезний масив законодавства, який у той чи інший спосіб регулює відносини у сфері організації річкового судноплавства, дає змогу учасникам цих відносин використовувати норми закону – спотворюючи та трактуючи, кожен на свою користь. У зв'язку з чим виникає чимало юридичних колізій.

Цей масив нормативно-правового регулювання річкового судноплавства можна класифікувати за такими рівнями:

I рівень (загальний) – загальнодержавні нормативні акти в сфері річкового судноплавства;

II рівень – галузеві нормативні акти у сфері річкового судноплавства;

III рівень – міжнародні нормативні акти у сфері річкового судноплавства;

IV рівень – локальні нормативні акти у сфері річкового судноплавства.

Наразі склалася ситуація, в якій чітко визначаються недоліки в правовому регулюванні правовідносин, що виникають у галузі внутрішнього судноплавства в Україні. Відсутність механізму вирішення проблем галузі підтверджують суперечки, з яким стикаються підприємства, установи організації щодо експлуатації внутрішнього водного транспорту.

А також чинна Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони (частина 5 розділу IV).

Україна, підписавши Угоду про асоціацію з ЄС, взяла на себе низку зобов'язань щодо розвитку ВВТ, зокрема щодо розробки у співробітництві з

ЄС стратегії розвитку річкового транспорту на основі національної транспортної політики, включення річкового транспорту в систему мультимодальних перевезень та мережу пріоритетних транспортних маршрутів, імплементації до національного законодавства норм європейського права в галузі внутрішнього водного транспорту. Зокрема, Угодою передбачена імплементація Україною таких директив ЄС:

- з питань функціонування ринку перевезень – Директива Ради № 96/75/ЄС про системи фрахтування та ціноутворення на національному та міжнародному внутрішньому водному транспорті Співтовариства;

- доступу до професії – Директива Ради № 87/540/ЄЕС про доступ до перевезення вантажів водними шляхами для національного та міжнародного транспорту і про взаємне визнання дипломів, сертифікатів та інших офіційних посвідчень кваліфікаційного рівня для провадження такої діяльності, Директива Ради № 96/50/ЄС про гармонізацію умов отримання національних свідоцтв капітанів для перевезення пасажирів та вантажів внутрішніми водними шляхами у межах Співтовариства;

- безпеки перевезень – Директива № 2006/87/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 12.12.2006 р. встановлює технічні вимоги до суден на внутрішніх водних шляхах; Директива № 2008/68/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 24.09.2008 р. щодо перевезення небезпечних вантажів внутрішніми шляхами;

- надання річкових інформаційних послуг – Директива 2005/44/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 07.09.2005 р. про гармонізовані річкові інформаційні служби (PIC) на внутрішніх водних шляхах Співтовариства.

Україна має розгалужену та потужну систему водних шляхів, які з'єднують її як з морськими шляхами, так і з річковими артеріями Європи (внутрішніми водними шляхами). Про необхідність комплексної реформи щодо відновлення конкурентоспроможності річкових перевезень свідчать також заклики міжнародної спільноти щодо необхідності відродженням

річкового шляху Е-40, який з'єднає Чорне та Балтійське моря через коридор Дніпро – Вісла. «Реалізація цього проекту дасть змогу вивести на якісно новий рівень торгові шляхи з Європейським Союзом, суттєво здешевити логістику, відновити запит на судноплавство внутрішніми водними шляхами» [91].

Представники бізнесу цієї галузі мають активну позицію щодо нового Закону «Про внутрішній водний транспорт», вони відстоюють своє бачення щодо розвитку водного транспорту.

Ще у 2014 році Міністерством інфраструктури України було підготовлено Проект державної програми розвитку внутрішнього водного транспорту на 2014–2020 рр. У перелік головних короткострокових планів, які мали би бути виконані за трирічний період, внесені: інтеграція внутрішнього водного транспорту до європейських внутрішніх водних шляхів, входження в систему транс'європейської транспортної мережі TEN-T, а також прийняття закону «Про внутрішній водний транспорт». Одним із перших пунктів стратегічного плану з розвитку інфраструктури водного транспорту в Україні є «створення чіткого законодавства, що регулюватиме діяльність галузі. Законопроект про внутрішній водний транспорт уже неодноразово виносився на розгляд парламенту» [2].

Загалом нормативна база України з питань діяльності внутрішніх водних шляхів має фрагментарний характер і потребує системної побудови. Згідно з українським законодавством держава є регулюючим органом для річкового транспорту і діє як єдиний регулятор для галузі. Тарифна і податкова політика держави – це ключовий компонент ефективного функціонування річкових портів та перевезень.

Окремі положення Статуту внутрішнього водного транспорту СРСР, затвердженого ще постановою Ради Міністрів СРСР від 15.10.1955 р. № 1801, який діє нині на території України, є основним документом, що регламентує правовідносини щодо судноплавства на

внутрішніх водних шляхах України, суперечить чинному законодавству України та ринковим відносинам, що складаються на цей час.

Очевидним є той факт, що портова інфраструктура на внутрішніх водних шляхах України перебуває у занепаді, рухомий склад – зношений. За даними Державної служби статистики нині малотоннажних суден торгового річкового флоту, які можуть використовуватись для внутрішніх водних перевезень, залишилось 635 одиниць, що становить близько 22 % від тієї кількості, яка використовувалась у 1990 році. Зношеність основних фондів ВВТ України, за даними Держстату, становить 75,4 %. Такий стан справ обумовлений хронічним (понад 20 років) недофінансуванням державних компаній та недостатніми інвестиціями від приватних інвесторів. Кількість технічно застарілих суден складає 81,9 %.

Необхідно зазначити про те, що деякі з останніх законодавчих ініціатив майже повністю позбавили порти можливості оновлення інфраструктури. Конкретизуючи, доречно звернути увагу, що відповідно до постанови Кабміну від 30.12.2015 р. № 1156 з 2016 року державні підприємства повинні платити 75 % дивідендів (а відповідно до діючого Податкового кодексу податок на прибуток та дивіденди складатимуть до 80–90 % від доходу підприємства). У такий спосіб у державного підприємства майже не залишається коштів для розвитку та оновлення інфраструктури, модернізації та переоснащення рухомого складу.

Державна політика щодо річкового транспорту та стратегії її впровадження зокрема було втілено в проекті закону про внутрішній водний транспорт, робота над яким велась понад п'ять років. Підготовка і обговорення нового Закону «Про внутрішній водний транспорт» розпочалась з весни 2015 року, і щоразу його розгляд викликали значний суспільний резонанс. Тема активно обговорювалась у пресі, науковому та бізнес-середовищах, серед політиків та урядовців. Міністерство інфраструктури України запропонованих законопроектів напрацювали один – № 2475а, який пройшов всі узгодження і знаходиться на розгляді ВРУ із грудня 2015 року.

За словами деяких експертів галузі, підготований законопроект лобіює інтереси ПАТ СК «Укррічфлот». Представники бізнесу в цій галузі також висловили чимало зауважень, проте проект закону прийняли. Та на тому етапі закон так і не був прийнятий.

Восени 2019 року Верховною Радою знову був зареєстрований законопроект «Про внутрішній водний транспорт», який підготовлений Комітетом з питань транспорту та інфраструктури. Ініціаторами такого законопроекту виступили: Кісель Ю. Г., Тищенко М. М., Скічко О. О. Ковальов А. В. Його розгляд передбачався як суттєвий крок у законодавчій роботі для галузі внутрішнього водного транспорту. Однак у грудні 2019 року цей проект закону, з результатом у 316 голосів депутатів, був повернений на повторне перше читання.

Аналізуючи історію проходження цього документу до розгляду у Верховній Раді, слід зазначити, що спочатку було зареєстровано два альтернативні законопроекти: підготовлений членами комітету з питань транспорту та інфраструктури та підготовлений народним депутатом України Андрієм Вадатурським. Законопроект, який було винесено на розгляд, можна назвати компромісним варіантом, який створювався непросто.

Ключові положення закону:

- створення керуючого органу – Адміністрації внутрішніх водних шляхів України;
- скасування численних зборів та запровадження натомість уніфікованого річкового збору;
- створення умов для конкурентної лоції;
- допуск суден під іноземним прапором, зокрема скасування тимчасових дозволів на перевезення та єдиний тариф із каботажними перевезеннями.

Основне питання, яке виникає щодо закону у зацікавлених сторін – необхідність річкового збору як такого. У разі, якщо законом буде встановлено цей збір, зацікавленим сторонам необхідні відповіді на

запитання про механізм розрахунку, порядок установлення та розмір річкового збору. Це ключові проблеми, від яких залежить дієвість і успішність закону. У проекті положення про формування річкового збору прописано не чітко. Це викликає побоювання у представників агротрейдерів, у яких за таких умов витрати на перевезення не знизяться.

На сьогодні річкові судна України сплачують низку спеціалізованих зборів і платежів: за проходження морських каналів, морських торгових портів та їх акваторій, шлюзів, мостів (підймання ферм) тощо. Такі платежі на сьогодні становлять до 20 % вартості річкових вантажних перевезень. Тому їх скасування може стати своєрідною формою державних інвестицій і галузевої підтримки. Водночас «такі заходи сформують позитивний інвестиційний імідж річкового транспорту для великого капіталу» [120].

У процесі пошуку компромісу була проведена робота над поправками, яких нараховувалось близько 200 сторінок. Були узгоджені певні положення: «стосовно справляння річкового збору; передбачено здійснення каботажних перевезень суднами під українським прапором та заборони доступу на внутрішні водні шляхи суден, що плавають під прапором держави-агресора, усунуто норми щодо надмірного контролю над судновласниками з боку держави та ін.» [79].

24 квітня Верховна Рада прийняла у першому читанні за основу законопроект № 1182-1-д «Про внутрішній водний транспорт». Цей законопроект 30 вересня 2020 року не був внесений до порядку денного Верховної Ради України.

І нарешті 3 грудня 2020 року Верховна Рада ухвалила в другому читанні та загалом законопроект «Про внутрішній водний транспорт». За ухвалення законопроекту № 1182-1-д проголосували 276 депутатів при необхідному мінімумі у 226 голосів.

На думку В. Прокопенка, поняття «водний транспорт», що об'єднує два різновиди – морський та річковий, має право на існування. Ураховуючи тенденцію видавників міжнародних актів з проблематики водного

транспорту щодо застосування з кінця ХХ ст. замість поняття «річковий транспорт» поняття «внутрішній водний транспорт», автор вважає за доцільне в положеннях чинного законодавства України використовувати поняття «морський транспорт» та «внутрішній водний транспорт». При цьому акцент зроблено на «перевезенні внутрішнім водним транспортом – річками, озерами, каналами, водосховищами, а морським – морем, океанами та прилеглими акваторіями» [108].

У діючому Законі України «Про внутрішній водний транспорт» (редакція від 6 вересня 2019 року) здійснено спробу врегулювати це питання. Так, внутрішній водний транспорт – вид транспорту, до якого належать судна, суб'єкти господарювання, що здійснюють та забезпечують перевезення переважно внутрішніми водними шляхами вантажів, пасажирів і багажу, надають інші послуги, з використанням суден внутрішнього плавання, забезпечують судноплавство внутрішніми водними шляхами, утримують об'єкти інфраструктури внутрішніх водних шляхів, здійснюють навігаційно-гідрографічне забезпечення судноплавства. Відповідно, під «внутрішніми водними шляхами» розуміють річки, озера, водосховища, канали, інші водойми, що віднесені в установленому порядку до категорії судноплавних (стаття 1 ЗУ «Про внутрішній водний транспорт») [107].

Закон України «Про внутрішній водний транспорт» містить прогресивні норми, які сприятимуть розвитку річкового судноплавства, зокрема:

- створення адміністрації внутрішнього водного транспорту, яка буде забезпечувати функціонування річкових водних шляхів, утримання та використання об'єктів інфраструктури внутрішнього водного транспорту державної форми власності, річкової інформаційної служби, виконання інших завдань, покладених на неї відповідно до законодавства;

- створення Національної комісії, яка здійснюватиме державне регулювання у сфері внутрішнього водного транспорту та проводитиме щорічний моніторинг ринку надання послуг у річкових портах (терміналах);

- передбачення того, що утримання річкових водних шляхів буде здійснюватися адміністрацією внутрішніх водних шляхів за рахунок Державного бюджету України, річкового збору та інших джерел, які не заборонені законодавством;
- відсутність стягнення плати із суден за проходження шлюзів;
- здійснення утримання, ремонту та реконструкції судноплавних гідротехнічних споруд (шлюзів) та водних підходів до них за рахунок власника гідроелектростанцій Дніпровського каскаду;
- анулювання будь-яких дозволів на проведення днопоглиблювальних робіт з підтримання гарантованих параметрів суднового ходу (це є вкрай важливою статтею);
- визнання тарифів на послуги, що надаються річковими портами, вільними; їхнє визначення договором між суб'єктами господарювання;
- можливість причалів державної форми власності бути об'єктами оренди строком на 49 років або об'єктом приватизації відповідно до законодавства;
- відсутність стягнення плати із суден за проходження згідно з графіком ферм мостів, що розводяться;
- «передбачення, що судна, які здійснюють перевезення внутрішнім водним транспортом, звільнюються від сплати каналного та корабельного зборів на морських водних шляхах, а також від сплати корабельного збору за проходження транзитом акваторій морських портів у разі сплати ними протягом поточного рейсу річкового збору» [107].

Потрібно акцентувати, що цей нормативний акт має такі переваги як: а) системність, а саме визначення категорій аварійна подія, інфраструктура внутрішнього водного транспорту, стратегічні об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту (відповідно до ст. 1 ЗУ «Про внутрішній водний транспорт»); б) функціональна перевага – це правове встановлення статусу інформаційного забезпечення на внутрішньому водному транспорті (ст. 1, п. п. 17, 58 «Про внутрішній водний транспорт»), визначення статусу

гідротехнічних та допоміжних споруд (ст. 1, п. п. 18, 22, 25, Розділ 4 ЗУ «Про внутрішній водний транспорт»); в) деліктна перевага – тобто визначення категорій аварія та безпека на внутрішніх водних шляхах, встановлення відповідальності за порушення правил безпеки та чітке встановлення кола відповідальних осіб у сфері внутрішнього водного транспорту (стаття 1 та статті 59–61 ЗУ «Про внутрішній водний транспорт»); економічна перевага – встановлення та забезпечення інвестиційної діяльності на внутрішньому водному транспорті, визначення юридичного статусу підприємств на внутрішньому водному транспорті (ст. ст. 1, 2, 3, 11, 12).

Отже, недоліками цього нормативного акту є: відсутність принципів діяльності органів виконавчої влади в сфері управління на внутрішньому водному транспорті, не визначення безпекової сфери з позицій визначення місця і ролі правоохоронних органів у забезпеченні безпеки на внутрішньому водному транспорті, не визначення функцій і методів правового регулювання сфери внутрішніх водних шляхів.

Прийняття цього нормативного акту та його інтеграція в правовий простір України сприятиме розвитку берегової інфраструктури внутрішнього водного транспорту, поліпшення стану річкового господарства, розвитку на конкурентних засадах ринку послуг у сфері внутрішнього водного транспорту і залученню інвестицій, переорієнтації вантажопотоків на екологічний транспорт тощо.

1.3 Проблеми функціонування річкового судноплавства в Україні. Шляхи їх подолання та перспективи розвитку

Проблеми функціонування річкового судноплавства в Україні як категорія адміністративного права, охоплює всі суспільні відносини в сфері транспорту та діяльності щодо перевезень на річковому транспорті.

З позицій дослідження визначаємо наявність таких проблем як: проблеми забезпечення безпеки перевезень на внутрішньому водному

транспорті, проблеми правоохоронної діяльності та захисту прав і свобод людини і громадянина на внутрішньому водному транспорті, проблеми екологічної безпеки, проблеми економічного регулювання галузі та залучення інвестицій у цю галузь; нестача флоту та занепад суднобудування.

Проблеми забезпечення безпеки перевезень – це основні напрями регулювання безпеки при перевезенні пасажирів та багажу, інших видів перевезень суднами на внутрішньому водному транспорті та зниження ймовірностей виникнення ситуацій загроз та небезпек у цьому виді діяльності. Ці проблеми лежать у двох площинах: організаційні проблеми – передбачають нормативне забезпечення безпеки та впровадження норм діючих нормативних актів у реальний сектор перевезень; другий – технічний – це забезпечення відновлення фонду суден, що здійснюють активні перевезення на внутрішніх водних шляхах.

Проблеми правоохоронної діяльності – це організаційне забезпечення діяльності правоохоронних органів на внутрішньому річковому транспорті, з метою захисту прав і свобод людини і громадянина від протизаконних посягань при користуванні внутрішнім водним транспортом, захист багажу та вантажу фізичних та юридичних осіб при здійсненні перевезень на внутрішньому водному транспорті.

Проблеми екологічної безпеки – це забезпечення захисту навколишнього середовища при експлуатуванні всіх об'єктів внутрішнього водного транспорту, захист флори та фауни від негативного впливу об'єктів інфраструктури внутрішнього водного транспорту.

Проблеми економічного регулювання галузі та залучення інвестицій у цю галузь – це напрям нормативного регулювання діяльності підприємств у сфері перевезень внутрішніми водними шляхами та всієї інфраструктури цієї галузі та створення режиму ефективного інвестування у цю сферу.

Системно всі окреслені проблеми знаходять своє відображення в розробках учених у сфері адміністративного та господарського права та економіки і менеджменту. Однак є підстави констатувати про фрагментарну

увагу до цих проблем і відсутності загального методичного підходу до їх вирішення.

Річковим транспортом України нині перевозиться тільки 0,25 % загального обсягу перевезень всіма видами транспорту, тоді як у країнах ЄС – 3,5 %, США – 7,6 %, Китаї – 15,4 %, Росії – 1,4 % [3].

Річкове судноплавство має низку переваг перед автомобільним та залізничним транспортом, що створює передумови зміни логістичних маршрутів на користь перевезень ВВТ:

1) «вантажопідйомність: 2 баржі та буксир замінюють 250 вантажівок, або 100 залізничних вагонів та 2 локомотиви; можливість перевезень великогабаритних вантажів [112];

2) економія на ремонті доріг: 1 млн тон вантажів, перевезених річкою (перенаправлених з наземного транспорту), зменшує витрати на ремонт доріг на суму до 1 млрд грн протягом 4 років» [112];

3) екологічність: сучасний річковий транспорт є найбільш екологічним на відміну від залізничного та автомобільного, що значно підвищує його конкурентоспроможність, з огляду на останні тенденції екологізації ЄС та впровадження відповідних стандартів.

В Україні діє «Національна транспортна стратегія до 2030 року, важливим пріоритетом якої є розбудова безпечного для суспільства, екологічно чистого та енергоефективного транспорту» [64]. Безсумнівним лідером за цими критеріями є водний транспорт, зокрема річковий.

Можливості:

- 3 судноплавні річки, дві з яких входять до ТОП-5 найбільших річок Європи;
- 16 річкових портів та терміналів;
- річкове судноплавство України, за умови раціональної його модернізації, здатне забезпечити великотоннажні та великогабаритні перевезення в обсязі 60 млн т на рік, а в перспективі – 80 млн т пропускнуої здатності на рік.

З погляду суспільних переваг, розвиток річкового транспорту в Україні та включення його в систему мультимодальних перевезень дасть змогу не тільки знизити енергетичні витрати та скоротити шкідливі викиди в атмосферу, але й транспортувати товари суднами типу «річка – море» між великими промисловими центрами країни та чорноморськими портами без додаткового перевантаження. Окрім того, дозволить знизити навантаження на автомобільні дороги та «оздоровити» залізниці, звільнивши їх від частини нерентабельних перевезень, і у такий спосіб сприяти реформам, що відбуваються на залізничному та автомобільному транспорті.

Загальна довжина судноплавних річок України, які використовуються як водні шляхи, становить 2 241 км, з яких Дніпро є найважливішою воднотранспортною магістраллю. Басейн Дніпра займає близько 65 % річкового простору України. У зв'язку із замуленням і відсутністю днопоглиблювальних робіт, на сьогодні річки Прип'ять та Десна втрачені для навігації, а прохідні водні шляхи Дніпра та Південного Бугу суттєво скоротилися. Протяжність Дунаю по території України не така значна, але, зважаючи на значущість цієї річки в міжнародних вантажних перевезеннях, її стан залишається задовільним.

У 1990 році обсяг внутрішніх перевезень річковим транспортом в Україні становив майже 67 млн тон на рік, станом на сьогодні цей показник скоротився до 8 млн тонн.

Дослідження вітчизняних науковців та практиків присвячені різним аспектам внутрішнього річкового транспорту: О. Аніщенко та 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.

Водночас правові питання функціонування внутрішнього водного транспорту розглядалися у працях М. Аллахвердова, М. Брагінського, В. Вітрянського, Є. Довженко, О. Клепікової, О. Припузової, М. Ходунова та

ін. Утім в сучасних умовах розпочатої реформи у сфері річкових перевезень і прагнення законодавця створити необхідне правове підґрунтя функціонування та розвитку річкового транспорту та ефективної річкової логістики потребує переосмислення.

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

Після розпаду СРСР і, відповідно, «Совфрахту» до пароплавств «перейшли функції забезпечення суден вантажною базою та їх операторського управління, але з цими завданнями найбільші морські пароплавства не впоралися, крім Українського Дунайського пароплавства та Головрічфлоту, хоча й останні внаслідок фінансово-економічної кризи 2008–2009 рр. перебувають у депресивному стані» [3].

Останнім часом розпочато успішне використання внутрішніх водних шляхів великими виробничими компаніями для перевезення своєї продукції річковим флотом, збудованим за рахунок власних та залучених інвестицій. Так, одна з найбільших компаній в Україні з виробництва зерна «НІБУЛОН» розробила та впроваджує програму відродження річкового судноплавства на річках Дніпро та Південний Буг. У рамках цієї програми з 2009 року побудовано 7 річкових зернових терміналів, 24 баржі вантажопідйомністю 4,5 тис. тонн 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 «річка – море», які можуть виходити в прибережне плавання у 25-мильній полосі моря. Загалом після завершення програми компанія «НІБУЛОН» матиме 35 теплоходів «річка – море» плавання дедвейтом 7,0 тис. тонн кожний (будівництво

почалося у 2016 році, наразі плани дещо змінені унаслідок війни), плавкран для перевалки вантажів із річкових на морські судна, 12 мілкосидячих буксирів, 24 несамохідні баржі загальною вантажопідйомністю 96 тис. тонн. 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. тонн зерна [3].

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 тонн вантажів (що у 3–4 рази більше, ніж зараз).

Однак, на шляху вищевикладених перспектив існує низка проблемних питань, які стримують зростання перевезень внутрішні водні транспорт України та потребують вирішення:

1. Недосконала, застаріла, відсутня та нерозвинута публічна інфраструктура (зокрема шлюзи, навігація, габаритно-судовий хід), яка не забезпечує ефективну логістику, в тому числі повноцінну участь ВВТ у мультимодальних перевезеннях;
2. Відсутня достатня приватна інфраструктура (термінальні комплекси, мультимодальні логістичні центри тощо);
3. Старіння та дефіцит сучасного вантажного та технічного флоту;
4. Відсутність системної кадрової політики та 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 у 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.

Саме на вирішення вищезазначених проблем спрямована робота Мінінфраструктури України, з метою розвитку внутрішнього водного транспорту та інтеграції його до пріоритетної Європейської транспортної мережі [39].

Натомість С. Романчук та інші дослідники виокремлюють такі основні проблеми розвитку річкового транспорту:

- «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» [34; 52; 120; 135].

Будь-який розвиток і модернізаційні процеси потребують значних фінансових ресурсів. Згідно з поглядами О. Аніщенко, якій зазначає, що «зважаючи на занедбаний стан внутрішніх водних шляхів України, доречно визначати та розмежовувати джерела фінансування окремих аспектів:

- за рахунок коштів Державного бюджету України: витрати, що пов'язані з утриманням у належному стані водних шляхів – проміри та днопоглиблення, траління, встановлення буїв, маяків, сигналізаторів та інших об'єктів навігаційного обладнання; витрати, що пов'язані з комунікаційними процесами та навігаційним забезпеченням – створення системи річкового зв'язку та інформування учасників транспортної системи, навігаційне, гідрографічне та гідрологічне інформування тощо;
- за рахунок коштів цільових зборів учасників системи річкового транспорту: робота гідротехнічних споруд та її адміністрування, система безпеки судноплавства та портів тощо;
- за рахунок коштів замовників та інвесторів: створення штучних каналів, нових гідротехнічних споруд і модернізація наявних, аварійні роботи, екологічні заходи та подолання наслідків аварій тощо» [3].

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

- «деталізувати національну транспортну стратегію за галузями, що дасть змогу 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 за рахунок 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» [23].

Окрім того, у статтях Закону України «Про внутрішній водний транспорт» передбачається, що фінансування адміністрації внутрішнього водного транспорту, виконання робіт з підтримання оголошених параметрів суднового ходу на річкових водних шляхах, інвестування в стратегічні об'єкти інфраструктури, приватне інвестування та компенсації інвестицій здійснюються за рахунок коштів Державного бюджету України, річкового збору та інших джерел, які не заборонені законодавством. Крім того, 10 % річкового збору передбачається спрямовувати в аварійний фонд річкових водних шляхів. У проекті закону констатується, що використання річкових водних шляхів є платним. Плата встановлюється у вигляді річкового збору, а фінансування за рахунок державного бюджету взагалі відсутнє.

У США і ЄС передбачається безоплатне використання внутрішніх водних шляхів річковим транспортом, тому запровадження додаткових платежів є економічно необґрунтованим та суперечить світовому досвіду. Крім того, законом слід «врегулювати порядок цільового використання коштів акцизного податку з нафтопродуктів та рентної плати за спеціальне використання вод річковим транспортом для фінансування та утримання водних шляхів та їх інфраструктури» [3].

Розвиток річкового транспорту в Україні здатен позитивно вплинути на стан усього транспортно-логістичного комплексу. Так, «перенесення частини вантажів із залізничних перевезень у сферу річкових дасть змогу розвантажити застарілі частини залізничного полотна та рухомого складу, що

оптимізує відповідні модернізаційні процеси» [39]. Розвантаження автомобільних шляхів за рахунок річкового транспорту дасть змогу знижувати навантаження на автомобільні дороги та заощаджувати кошти на їх ремонті, уникати перевантаження дорожнього полотна, особливо за рахунок перевезення зернових. Крім того, перенесення вантажів з наземного транспорту на внутрішній річковий дозволить заощаджувати на використанні терміналів та перевантаженні експортної продукції завдяки кооперації річкового та морського транспорту – тут перевантаження часто можливе без заходу в порт. Річковий транспорт, порівняно з іншими видами, має низку переваг при перевезенні вантажів: економічність, а відповідно – низька собівартість перевезення в розрахунку на одну тону вантажу, екологічність, велика вантажопідйомність тощо. Однак варто зазначити і про недоліки, котрі не залежать від сучасного занедбаного стану внутрішніх водних шляхів – це «низька швидкість перевезень і недостатня мобільність навантажувальних робіт» [118].

Утім, зважаючи на кліматичні зміни в Україні, в результаті яких у літній період рух великотоннажного автотранспорту дедалі більше обмежується, а відповідно – швидкість перевезень знижується, то в перспективі та за умови ефективного логістичного супроводу, негативний вплив цього 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 за рахунок Одеської області та Придунайського регіону. Саме ці території зв'язують Україну з країнами ЄС завдяки водним шляхам – як річковим, так і морським.

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 з 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» [120].

Нині розвиток системи управління автомобільним і залізничним транспортом знаходиться на значно вищому рівні, порівняно з річковим. Сучасні автоматизовані системи управління дозволяють максимізувати потенційний ефект функціонування більшості систем, транспортних зокрема. У системі річкових судноплавних перевезень автоматизація має охоплювати не лише технологічні процеси, а й логістичні складові – 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 дасть змогу в перспективі використовувати потенціал нейромереж в управлінських процесах.

Проте станом на сьогодні у сфері річкових перевезень недостатньо реалізовано навіть функціонал електронного документообігу. Жоден замовник перевезень «не має змоги оперативно отримати інформацію про наявні вільні судна та склади, подати заявку на фрахт або забронювати його на умовах ф'ючерсу. Хоча такі опції достатньо прості у виконанні та можуть бути забезпечені шляхом створення онлайн-навігаційної мапи річкових перевезень в Україні» [120].

Ще одним напрямом збільшення перспектив використання річкового судноплавства є розробка та впровадження Закону «Про міжнародний реєстр суден України». Це питання розглядається понад 10 років, але досі залишається невирішеним. Такий 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 з 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 змогу збільшити обсяги експортно-імпортних перевезень та мультимодальних перевезень вантажів у контейнерах» [3].

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 та вантажних суден під державним прапором України, а по-друге – це занепад суднобудування України. По-третє, недостатньо розвиваються мультимодальні (комбіновані) перевезення в Україні тощо.

«В Україні колись працювали кілька десятків суднобудівних заводів і 10 великих суднобудівних верфей, три з яких були у Миколаєві – згадує О. Вадатурський. Тут будували підводні човни, авіаносці, рибальські та інші судна різного класу. Нині майже всі вони, на жаль, зупинили свою роботу. Відродження суднобудування – проблема національного масштабу» [8].

Враховуючи зазначене, для відродження в Україні судноплавства внутрішніми водними шляхами, підвищення ефективності використання потенціалу річкового транспорту як альтернативного екологічного виду перевезень, впровадження європейських норм і стандартів щодо функціонування та розвитку річкового транспорту, необхідно виконати відповідні заходи.

Зокрема, Кабінету Міністрів України та Міністерству інфраструктури:

– «розробити та затвердити Стратегію розвитку внутрішнього водного транспорту на період до 2025 року, яка забезпечить комплексний підхід до розвитку ВВТ та підвищення ефективності його функціонування, і План заходів щодо реалізації Стратегії, який передбачатиме формування конкурентного середовища на ринку послуг ВВТ, подальше відкриття внутрішніх водних шляхів України для проходу суден під прапорами іноземних держав, оновлення і модернізацію технічного, вантажного і пасажирського національного річкового флоту, розвиток річкової інфраструктури, забезпечення безпеки судноплавства тощо» [118];

– розробити та затвердити програму забезпечення безпечної експлуатації внутрішніх водних шляхів та судноплавних шлюзів України до 2025 року, метою реалізації якої стане забезпечення стабільного функціонування об'єктів водотранспортної інфраструктури, що утворюють єдину систему управління безпекою судноплавства на внутрішніх водних шляхах. Зазначене є необхідною умовою зростання обсягів вантажних та пасажирських перевезень внутрішніми водними шляхами;

– «забезпечити участь України в реалізації Стратегії ЄС для Дунайського регіону, шляхом розробки та реалізації проектів щодо відродження в українській частині Дунаю водотранспортної галузі і морегосподарського комплексу» [118].

На підставі цього можна визначити такі шляхи вирішення цих проблем: по-перше, удосконалення нормативного забезпечення галузі внутрішніх водних перевезень, тобто прийняття нових нормативних актів, таких як Транспортний кодекс України, Закону України «Про підприємства транспортної галузі» та внесення змін до чинного Господарського кодексу України та Закону України «Про національну поліцію»; по-друге, удосконалення організаційно-технічного забезпечення діяльності на внутрішньому водному транспорті шляхом створення нових служб і відділів у профільному міністерстві; по-третє, удосконалення діяльності суб'єктів

господарювання на внутрішньому водному транспорті та створення пільгового режиму інвестування у цю галузь.

Нині правове регулювання перевезення вантажів внутрішнім водним транспортом здійснюється відповідно до: 1) Господарського кодексу України від 16 січня 2003 року, глава 32 якого містить правові норми щодо перевезення вантажів як виду господарської діяльності, договірних відносин суб'єктів перевезення, відповідальності перевізника та порядку вирішення спорів щодо перевезення; Цивільного кодексу України від 16 січня 2003 року, глави 64 та 65, які містять правові норми щодо перевезення вантажу, багажу, пасажирів і пошти та транспортного експедирування; 2) Статуту внутрішнього водного транспорту СРСР, затвердженого постановою Ради Міністрів СРСР від 15 жовтня 1955 року, який діє лише в частині, що не суперечить чинному законодавству України; Правил судноплавства на внутрішніх водних шляхах України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 16 лютого 2004 року, та інших нормативно-правових актів.

Господарський кодекс України та Цивільний кодекс України містять загальні положення щодо правових форм здійснення перевезення, відповідальності учасників перевезення, які деталізуються в транспортних кодексах і статутах, правилах перевезення. Слід підкреслити фундаментальне значення Господарського кодексу України у регулюванні перевезень вантажів як виду господарської діяльності, але на сучасному етапі розвиток річкових перевезень в Україні значною мірою залежить від прийняття базового закону, який врегулює особливості функціонування внутрішнього водного транспорту.

У науковій літературі пропонували різні підходи щодо регулювання діяльності транспорту загалом та внутрішнього водного транспорту зокрема. Так, Є. Довженко у своєму дисертаційному дослідженні розробила модель ієрархічної, галузевої структури транспортного законодавства України. На думку дослідниці, вертикальна структура транспортного законодавства, яка

складається з дев'яти рівнів, базується на ієрархічній побудові системи нормативних актів, що входять до його складу.

Галузеву (горизонтальну) структуру законодавства про транспорт Є. Довженко пропонує поділити на «дві частини: «загальнотранспортне законодавство» (встановлює загальні правові та організаційні засади функціонування транспорту, визначає правовий статус та юридичну відповідальність суб'єктів транспортної діяльності) та «транспортно-галузеве законодавство» (регламентує суспільні відносини в діяльності окремих видів транспорту і відображає формально-логічний поділ транспортного законодавства на певні інститути)» [82, с. 15].

Дослідниця наполягає на «необхідності заміни застарілих нормативно-правових актів кодифікованими актами, що слугуватиме наближенню законодавства до потреб сьогодення, ліквідації прогалин, які ще мають місце, та запобіганню надмірного розвитку підзаконної нормотворчості, що суттєво принижує роль і місце закону у регулюванні суспільних відносин на транспорті, і пропонує розробити Основи транспортного законодавства України» [82, с. 11].

Продовжуючи наукову дискусію, О. Клепікова зауважує, що транспортні закони в складі окремих номінованих підсистем можуть залишатися чинними і надалі, але у формі спеціальних транспортних кодексів, і вважає, що до кодифікованих актів спеціальної дії шляхом поглинання норм відповідних транспортних статутів і законів, можуть увійти Кодекс законів України про автомобільний транспорт, Кодекс законів України про залізничний транспорт і Кодекс законів України про внутрішній водний транспорт, враховуючи позитивний досвід деяких країн (Кодекс автомобільного транспорту, Кодекс залізничного транспорту і Кодекс торговельного мореплавства Молдови).

Згідно з ученою «така спеціальна предметна кодифікація не зменшує ролі Господарського кодексу України, до змісту якого мають увійти загальні норми щодо транспортної діяльності. Метою спеціальної транспортної

кодифікації має бути не лише напрацювання загальних норм про певний вид транспорту, узагальнення норм про перевезення, а ретельне й логічне напрацювання норм, які регулюють різні види господарських відносин, що виникають у зв'язку із функціонуванням підгалузей (підсистем) транспортної системи відповідно до системи транспортного законодавства, яка передбачає загальносистемне, інфраструктурне, різнопланове предметне законодавство тощо» [104, с. 379–380].

Вважаючи логічними та досить обґрунтованими наведені вище пропозиції дослідників, більш оптимальним є «прийняття єдиного Транспортного кодексу, в Загальній частині якого можуть міститися загальні засади функціонування всіх видів транспорту, транспортної інфраструктури, а в Особливій частині могли б знайти відображення особливості правового регулювання господарської діяльності окремих видів транспорту, що сприяло б уніфікації термінології та покращенню господарської практики застосування відповідного законодавства, усуненню внутрішніх суперечностей і дублюванню правових приписів, упорядкуванню чинних нормативно-правових актів у цій сфері, створенню умов для рівноправного розвитку всіх форм господарювання, розвитку сучасного ринку транспортних послуг» [64].

Верховна Рада України прийняла новий нормативний акт, а саме Закон України «Про внутрішній водний транспорт», яким передбачено низку нововведень: «заміна багатьох видів платежів єдиним збором; створення спеціальної структури, яка взяла б в управління здійснення річкових перевезень Державного фонду розвитку внутрішніх водних шляхів, необхідного для забезпечення належного технічного стану судноплавних шлюзів на Дніпрі і можливості підвищення пропускної здатності річки» [88]. Закон містить 12 розділів, які передбачають положення щодо державного регулювання у сфері внутрішнього водного транспорту, загальних засад функціонування та розвитку внутрішнього водного транспорту, інфраструктури внутрішнього водного транспорту, суден, перевезення

вантажу та паса жирів, безпеки судноплавства на внутрішніх водних шляхах, державного нагляду і контролю, відповідальності судновласників тощо.

Закон спрямований на перетворення Дніпра в потужну транспортну артерію, запровадження ефективної річкової логістики, лібералізацію ринку, допустивши судна під іноземним прапором; дерегуляцію галузі, шляхом введення безкоштовного проходження шлюзів і часткового звільнення суден внутрішнього плавання від зборів у морських портах; розвиток водного шляху між Україною та країнами ЄС, спрощення адміністративних процедур при реєстрації суден і видачі кваліфікаційних документів; залучення іноземних інвестицій та імплементації європейських норм, зокрема Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їх державами-членами; Європейську угоду про міжнародне перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами; Європейську угоду про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення; Директиву Ради ЄС 87/540/ЄЕС від 9 листопада 1987 року про доступ до перевезення вантажів водними шляхами для національного та міжнародного транспорту і взаємне визнання дипломів, сертифікатів та інших офіційних посвідчень кваліфікаційного рівня для провадження такої діяльності; Директиву Ради ЄС 96/75/ЄС від 19 листопада 1996 року про системи фрахтування та ціноутворення на національному та міжнародному внутрішньому водному транспорті Співтовариства; Директиву Ради 96/50/ЄС від 23 липня 1996 року про гармонізацію умов отримання національних свідоцтв капітанів для перевезення пасажирів і вантажів внутрішніми водними шляхами в межах Співтовариства; Директиву Європейського Парламенту і Ради 2016/1629 від 14 вересня 2016 року, яка встановлює технічні вимоги до суден внутрішнього плавання, та Директиву 2005/44/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 7 вересня 2005 року про гармонізовані річкові інформаційні служби (РІС) на внутрішніх водних шляхах Співтовариства тощо.

Закон сприяє створенню конкуренції на ринку перевезень,

демонополізує лоцманські послуги на внутрішніх водних шляхах. Ст. 27 закону, встановлюючи загальні умови допуску суден на внутрішні водні шляхи, передбачає, що іноземні судна допускаються до плавання на внутрішніх водних шляхах України за наявності свідоцтва судна внутрішнього плавання та кваліфікаційних документів екіпажу, виданих відповідно до законодавства України або відповідно до законодавства ЄС (ч. 2).

Отже, створення правових основ функціонування та розвитку внутрішнього водного транспорту є вкрай актуальним питанням, тому прийнятий Закон України «Про внутрішній водний транспорт», безумовно, сприятиме розвитку транспортного законодавства про внутрішній водний транспорт. Однак низка питань господарсько-правового характеру залишається поза увагою законодавця, зокрема правові форми здійснення перевезення вантажів внутрішнім водним транспортом, господарсько-правова відповідальність учасників перевезення, правовий статус річкового порту, терміналів, питання діджиталізації перевізного процесу, зокрема можливість укладення в електронній формі договорів перевезення, перевізних документів, які підтверджують укладення договорів перевезення, питання мультимодальності, а саме перевезення вантажів за участю декількох видів транспорту за єдиним перевізним документом, в тому числі електронним. Досліджувані проблеми не є вичерпними, тому запропоновані варіанти їх вирішення залишаються відкритими для наукової дискусії та можуть бути основою для подальших наукових досліджень.

Висновки до Розділу 1

У розділі проведено аналіз теоретико-правових основ організації річкового судноплавства в Україні. Розглянуто історичні аспекти та сучасний стан річкового судноплавства, проблеми його функціонування та шляхи їх подолання.

На підставі одержаних результатів сформульовано такі висновки:

1. В історії розвитку річкового і морського транспорту можна виділити сім етапів. Першим етапом розвитку є період Київської Русі до XIII ст. (1237–1240). Другий охоплює період з XIII ст. (вторгнення монгольських військ на території руських князівств). Третій етап розвитку водного транспорту України пов'язаний зі становленням козацької держави. Четвертий етап, започаткований Переяславською угодою 1654 р. з українцями, тривав з XVII ст. до 1917 року. Це етап перебування України у складі Московського царства. П'ятий етап (радянський період) починається з 1917 року до проголошення незалежності України (24 серпня 1991 р.). Важливим моментом цього етапу є період українського відродження з 1917 по 1924 рр., пов'язаний з поширенням в армії та флоті українського національного руху та створенням Української Центральної Ради, що були прямими здобутками демократичних змін у російському суспільстві, Лютневої революції 1917 р. Шостий етап проходив з часу набуття Україною своєї незалежності. Він тривав до 2014 року. Сьомий етап починається з 2014 року і триває дотепер. Він пов'язаний з агресією Росії, зокрема анексією Криму та неправомірними діями у Азовському регіоні та Керченській протоці, а нині – повномасштабним збройним вторгненням на територію нашої держави.

2. На сьогодні єдиним органом виконавчої влади з питань забезпечення безпеки судноплавства на морських та річкових шляхах є Державна служба на морському та річковому транспорті. Основними завданнями Морської адміністрації є реалізація державної політики у сферах морського та

річкового транспорту, торговельного мореплавства, судноплавства на внутрішніх водних шляхах, забезпечення навігаційно-гідрографічного мореплавства, а також забезпечення та здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на морському та річковому транспорті. Морська Адміністрація є єдиним центральним органом виконавчої влади, діяльність якої спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури.

3. Потенціал річкових перевезень в Україні дуже високий та має бути реалізований у найближчій перспективі. Для цього існують як ринкові передумови – удорожчання автомобільних і залізничних перевезень, так і соціально-економічні – низька вартість, великогабаритність та екологічність річкових перевезень. Річкові перевезення можуть посісти провідне місце у транспортній системі, оскільки здатні розвантажити критичні ділянки та переспрямувати вантажні потоки. Основною передумовою раціонального розвитку річкового сегмента логістичної системи є переорієнтація роботи річкових портів у формат логістичних центрів, розвиток їх інфраструктури та автоматизація процесів управління.

4. Виникнення проблем протягом останніх років обумовлене прийняттям виконавчими органами некомпетентних рішень щодо встановлення додаткових зборів із суден за проходження шлюзів, морських каналів, акваторій морських торгових портів, плат за підймання ферм мостів, а також мізерними інвестиціями в основний капітал, що привело річковий транспорт до відсутності конкурентоспроможності порівняно з іншими видами транспорту.

Для відродження в Україні річкового судноплавства, КМУ, Мінінфраструктури необхідно виконати такі заходи: розробити та затвердити Стратегію розвитку внутрішнього водного транспорту на період до 2025 р. та План заходів щодо реалізації Стратегії, який передбачатиме формування конкурентного середовища на ринку послуг ВВТ тощо; розробити та затвердити програму забезпечення безпечної експлуатації внутрішніх водних

шляхів та судноплавних шлюзів України до 2025 р.; забезпечити участь України в реалізації Стратегії ЄС для Дунайського регіону, шляхом розробки та реалізації проектів щодо відродження в українській частині Дунаю воднотранспортної галузі і морегосподарського комплексу.

5. Констатовано, що створення правових основ функціонування та розвитку внутрішнього водного транспорту є вкрай актуальним питанням, тому Закон України «Про внутрішній водний транспорт», безумовно, сприятиме розвитку транспортного законодавства про внутрішній водний транспорт. Однак низка питань господарсько-правового характеру залишається поза увагою законодавця, зокрема правові форми здійснення перевезення вантажів внутрішнім водним транспортом, господарсько-правова відповідальність учасників перевезення, правовий статус річкового порту, терміналів, питання діджиталізації перевізного процесу, зокрема можливість укладення в електронній формі договорів перевезення, перевізних документів, які підтверджують укладення договорів перевезення, питання мультимодальності, а саме перевезення вантажів за участю декількох видів транспорту за єдиним перевізним документом, в тому числі електронним.

РОЗДІЛ 2

АНАЛІЗ ЗАКОНОДАВСТВА У ГАЛУЗІ РІЧКОВОГО СУДНОПЛАВСТВА УКРАЇНИ ТА ЄС

2.1 Законодавче забезпечення функціонування галузі річкового судноплавства України

Після прийняття Україною незалежності система управління у галузі морського, зокрема й річкового, судноплавства значно еволюціонувала як з погляду зміни функціоналу, так і організаційної форми. У 1992 р. у відання Державної адміністрації морського транспорту були передані пароплавства, морські та річні порти, заводи, а також інші розташовані на території України підприємства, установи й організації, що були підпорядковані Міністерству морського флоту СРСР. «Нині за формування і реалізацію державної політики в галузі морського та річкового транспорту, а також за управління об'єктами державної власності, зокрема морськими торговельними портами, відповідає Міністерство інфраструктури України, тоді як частину функцій із забезпечення безпеки судноплавства виконує Державна служба України з безпеки на транспорті» [42; 84].

Відповідно до Положення про Міністерство інфраструктури України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30 червня 2015 р. № 460, це міністерство є головним органом у системі центральних органів виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах, зокрема морського та річкового транспорту, модернізації його інфраструктури, навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, торговельного мореплавства, з питань безпеки на морському та річковому транспорті, а також державного нагляду (контролю) за безпекою на морському та річковому транспорті (крім сфери безпеки мореплавства суден флоту рибної промисловості).

Зважаючи на наведені у Положенні завдання та широкі сфери повноважень Мінінфраструктури у сфері морського та річкового транспорту, «саме цим центральним органом виконавчої влади формується загальна стратегія його функціонування та розвитку, розробляються поточні та перспективні плани його модернізації, запроваджуються інноваційні механізми адміністрування» [130].

Ухвалений Закон «Про внутрішній водний транспорт» (за ухвалення законопроекту № 1182-1-д проголосували 276 депутатів (при необхідному мінімумі у 226 голосів) – це нормативний акт, що є основним з позицій нормативного забезпечення всієї діяльності на внутрішніх водних шляхах.

Як уже зазначалося, правове регулювання перевезення вантажів внутрішнім водним транспортом здійснюється відповідно до Господарського кодексу України від 16 січня 2003 року та Цивільного кодексу України від 16 січня 2003 року (глави 64 та 65), також Статуту внутрішнього водного транспорту СРСР, затвердженого постановою Ради Міністрів СРСР від 15 жовтня 1955 року та Правил судноплавства на внутрішніх водних шляхах України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 16 лютого 2004 року.

Господарський кодекс України та Цивільний кодекс України містять загальні положення щодо правових форм здійснення перевезення, відповідальності учасників перевезення, які деталізуються в транспортних кодексах і статутах, правилах перевезення.

Слід підкреслити «фундаментальне значення Господарського кодексу України у сьогодення, ліквідації прогалів, які ще мають місце, та запобіганню надмірного розвитку підзаконної нормативної роботи відповідних органів виконавчої влади, що суттєво принижує роль і місце закону у регулюванні суспільних відносин на транспорті, і пропонує розробити Основи транспортного законодавства України» [82, с. 11].

Згідно з О. Клепіковою «транспортні закони в складі окремих номінованих підсистем можуть залишатися чинними і надалі, але у формі

спеціальних транспортних кодексів, а до кодифікованих актів спеціальної дії шляхом поглинання норм відповідних транспортних статутів і законів можуть увійти Кодекс законів України про автомобільний транспорт, Кодекс законів України про залізничний транспорт і Кодекс законів України про внутрішній водний транспорт, враховуючи позитивний досвід деяких країн».

Така спеціальна предметна кодифікація не зменшує ролі Господарського кодексу України, до змісту якого мають увійти загальні норми щодо транспортної діяльності. Метою спеціальної транспортної кодифікації має бути «не лише напрацювання загальних норм внутрішніх водних шляхів, необхідного для забезпечення належного технічного стану судноплавних шлюзів на Дніпрі і можливості підвищення пропускну здатності річки» [88].

Зокрема, ст. 54 Закону «Про внутрішній водний транспорт» (далі – Закон) передбачає умову доступу до ринку перевезення пасажирів і вантажів внутрішнім водним транспортом – ліцензування цього виду господарської діяльності. Проте відповідно до чинного Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності» від 2 березня 2015 року ліцензуванню підлягають лише перевезення пасажирів, небезпечних вантажів і небезпечних відходів річковим транспортом (п. 24 ч. 1 ст. 7). Вантажні ж перевезення за загальним правилом не належить до видів діяльності, які підлягають ліцензуванню.

Процеси розвитку внутрішніх річкових водних шляхів багато років відбуваються за окремими напрямками на основі багатогалузевих законів без урахування особливостей галузі внутрішнього водного транспорту.

Відсутність встановленої законом правової основи функціонування та розвитку внутрішнього водного транспорту у країні з однією з найбільших судноплавних річок (р. Дніпро), що протікає через всю територію України, не дозволяло в повному обсязі забезпечити комплексний розвиток, нарощування потенціалу та підвищення конкурентоспроможності внутрішнього водного транспорту.

Внаслідок незадовільного технічного стану судноплавних шлюзів на 2018 р. Дніпро, що добігають граничного терміну експлуатації – 70 років, а також через тривале недофінансування їх утримання, яке протягом останніх років не перевищувало 30 % від необхідної потреби, утворилася ситуація, що несе реальну загрозу виникнення техногенної катастрофи. Щорічно збільшується кількість об'єктів, контрольні параметри технічного стану яких досягли і перевищують гранично допустимі значення. На кожному шлюзі нараховується від 12 до 22 об'єктів з оцінкою «непридатний до нормальної експлуатації», яка визначена згідно з Правилами обстежень, оцінки технічного стану та паспортизації виробничих будівель і споруд [91].

У контексті проблематики річкового судноплавства, яку частково вирішує Закон України «Про внутрішній водний транспорт», А. В. Шахов, О. І. Россомаха, О. А. Россомаха зазначали, що особливу увагу треба приділити технічному обслуговуванню, ремонту та огляду річкових суден, як тих, що вже є у наявності в країні, так і тих, що закуповуються. З огляду на специфіку такого об'єкта основних засобів, як судно, яка полягає в технічних характеристиках і значної вартості, в світі не існує ідеального ринку купівлі-продажу суден. Це обумовлено передусім тим, що «судна виготовляються тільки під замовлення, а не на продаж. Тому існує ринок тільки раніше вживаних (не нових) суден» [145].

Усі судна, куплені не новими, звичайно, потребують ремонту, модернізації та огляду. Відповідно до ДЕСТу 24166-80 «Система технічного обслуговування і ремонту суден. Ремонт суден. Терміни та визначення», «ремонт судна – це комплекс операцій з відновлення справного або працездатного стану судна на певний інтервал часу» [20].

Положеннями ДЕСТу 24166-80 «Система технічного обслуговування і ремонту суден. Ремонт суден. Терміни та визначення» встановлені види ремонту суден, такі як «капітальний (виконаний для відновлення техніко-експлуатаційних характеристик до значень, близьких до побудованих, з заміною та/або відновленням будь-яких елементів, включаючи базові),

середній ремонт, поточний ремонт (виконаний для підтримки техніко-експлуатаційних характеристик у заданих межах з заміною або відновленням окремих швидко зношуваних елементів), заводський, доковий, міжрейсовий, що підтримує, гарантійний, аварійний, регламентований (встановлений експлуатаційною і/або ремонтною документацією), ремонт за технічним станом, плановий (постановка на який здійснюється відповідно до вимог нормативно-технічної документації), позаплановий» [20].

Окрім того, «модернізація судна визначена як сукупність операцій зі зміни конструкції судна (елемента судна), з метою поліпшення техніко-експлуатаційних характеристик, включаючи характеристику умов праці та побуту екіпажу» [20].

З модернізацією судна може бути пов'язана зміна габаритів судна, класу, призначення. Наприклад, перебудова корпусу судна з метою збільшення вантажопідйомності і вантажомісткості.

Судно може бути обладнане або переобладнане з метою зміни його функціонального призначення. Наприклад, без здійснення ремонту на судно може бути встановлено сучасне обладнання радіонавігації, радіоуправління, яке після монтажу втратить свої індивідуальні властивості як товару, і стане невід'ємною приналежністю річного судна. У такому разі операції переробки або обробки товару, за яких товар втрачає свої індивідуальні властивості, можна порівняти з роботами з модернізації, обладнання та переобладнання судна. Цілком можливо, наприклад, поєднання поточного ремонту з переобладнанням або капітального ремонту з установкою нового обладнання.

Для технічного спостереження за суднами, що знаходяться в експлуатації, Українським Регістром судноплавства застосовується система періодичних оглядів. Метою проведення щорічних оглядів є, як правило, зовнішній огляд судна і перевірка роботи його механізмів в дії. «Черговий огляд судна проводиться кожні п'ять років після закінчення строку початкового або попереднього чергового огляду, і полягає в детальному

огляді судна, з метою установлення технічного стану і змін, які повинні відповідати встановленим вимогам» [93].

Державне підприємство «Класифікаційне товариство Регістр судноплавства України» є державним підприємством у галузі морського та річкового транспорту, основні види діяльності якого пов'язані з забезпеченням безпеки судноплавства [129].

Положення про Регістр судноплавства України було затверджене Постановою Кабінету Міністрів України від 08.06.1998 р. № 814 «Про вдосконалення технічного, класифікаційного і судноплавного нагляду на морському і річковому транспорті» і відповідно до нього, головними завданнями Регістру є: класифікація морських і річкових суден; класифікація внутрішніх водних басейнів за умовами плавання суден, встановлення межі районів та умов морського плавання піднаглядних суден; розроблення та затвердження правил і технічних вимог щодо забезпечення виконання умов безпеки плавання суден, охорони життя і здоров'я пасажирів, суднових екіпажів, збереження вантажів, що перевозяться, екологічної безпеки суден; технічний нагляд за виконанням правил і технічних вимог підприємствами, організаціями та особами, які проектують, ведуть будівництво та роботи з переобладнання, модернізації, ремонту, експлуатації суден, суднових механізмів, пристроїв та обладнання, а також з виготовлення матеріалів і виробів для суден; технічний нагляд за станом гідротехнічних споруд воднотранспортного комплексу; ведення бази даних гідротехнічних споруд.

Відповідно до свого Статуту підприємство виконує функції з: технічного (класифікаційною і конвенційного) огляду суден незалежно від форм власності та відомчої належності; розробки та затвердження правил і технічних вимог щодо забезпечення виконання умов безпеки плавання суден, охорони життя і здоров'я пасажирів, суднових екіпажів, збереження вантажів, що перевозяться, екологічної безпеки суден; погодження проектно-технічної документації і технічного огляду суден при будівництві, переобладнанні, модернізації та ремонті, суднових механізмів, обладнання,

пристроїв, холодильних установок, контейнерів, виробів і матеріалів, суднового постачання, тощо; погодження проектів стандартів, технічних умов, керівних документів та інших документів; проведенню технічного огляду об'єктів та процесів промисловості і транспорту за дорученням Мінінфраструктури; експертизи технічного стану суден та інших плавзасобів та оцінки вартості суден, інших плавзасобів згідно з чинним законодавством; оцінки відповідності продукції, процесів, послуг, систем, персоналу та інше, як акредитований в установленому законодавством порядку орган, а також за дорученням інших органів або після акредитації в інших системах та в законодавчо неурегульованій сфері; технічного нагляду за судноплавними гідротехнічними спорудами та гідротехнічними спорудами портів, суднобудівних та судноремонтних заводів при їх просуванні, будівництві та експлуатації незалежно від їх форм власності; технічного нагляду за проведенням промірних робіт в акваторіях портів, на підхідних каналах до портів та судноплавних шляхах України тощо.

«Регістром судноплавства України» укладені угоди про співпрацю та взаємодію з такими іноземними класифікаційними товариствами, як: Бюро Верітас Україна, Хорватським, Грецьким, Панамським, Індійським реєстрами судноплавства, Польським, Болгарським, Кубинським реєстрами суден, В'єтнамським реєстром, Турецьким та Словацьким Ллойдом, Кіпрським бюро судноплавства, Бюро судноплавства Панамського перешийка, Морською інспекцією з класифікації (INCLAMAR), Білоруська інспекція річкового реєстру, Державне підприємство «Судновий реєстр» (Республіка Молдова), Міжнародне морське сюрвейєрське бюро (Греція) (зовнішня діяльність) [130].

Протягом 3–7 грудня 2018 у Лондоні (Велика Британія) відбулася ювілейна 100-а сесія Комітету з безпеки мореплавства Міжнародної морської організації. Представники Регістра судноплавства України у складі делегації від України брали участь у цьому заході. Під час засідання Регістром судноплавства України разом з партнерами, українською компанією

«Снайго», була організована демонстрація у реальному часі можливостей Інтелектуальної системи управління об'єктами та точного визначення їх місцезнаходження (IQROK). Презентація цієї системи була представлена на 4-ій сесії Підкомітету з навігації, радіозв'язку, пошуку та рятування Міжнародної морської організації. Розширений функціонал та гнучка система організації IQROK викликала значний інтерес у членів міжнародних делегацій. Було запропоновано подальше обговорення конфігурації системи з метою її впровадження на судах. Така демонстрація у реальному часі на засіданні КБМ була проведена вперше (Ювілейна 100-а сесія Комітету з безпеки мореплавства Міжнародної морської організації) [148].

Однак «безперервна експлуатація суден, висока вартість їх придбання, зокрема і вживаних, відсутність вільних грошових коштів у судновласників, призводить до передчасного старіння і поломок суден. Наразі сучасне суднове устаткування і засоби зв'язку, комплектуючі та запасні частини, технології та послуги, останні розробки в сфері безпеки мореплавства пропонують верфі Шанхая, Даляня, Люйшунь, Пусана і інших міст, які є більш привабливими для ремонту, оскільки собівартість товарів, послуг і терміни виконання ремонтних робіт у кілька разів менше українських» [145].

Виходячи з невеликого бюджету для придбання річкових суден, куплятися будуть судна, які вже багато років були в експлуатації. Для того, щоб чітко розуміти, які судна та в якому стані, «Регістр судноплавства України» розробляє власні правила, керівництва та іншу нормативну документацію. Це є так само умовою для підвищення ефективності роботи річкового транспорту і перевезень по річках.

Для виконання цього завдання Регістр судноплавства України в 2002 році розробив і затвердив концепцію, в якій були встановлені основні напрями та порядок розробки нормативних документів. «Здійснюючи класифікацію усіх без винятку суден і плавзасобів, Регістр судноплавства України розробив Правила для багатьох типів і призначень суден» [129].

Наразі Регістр України має повний комплект власних Правил класифікації та побудови морських суден, суден змішаного і внутрішнього плавання і малих суден, а також Керівництв з технічного нагляду за будівництвом морських суден, виготовленням матеріалів і виробів, Правила огляду суден, але не вистачає Керівництв для суден змішаного і внутрішнього плавання.

Якщо в країні немає Керівництва з огляду суден змішаного і внутрішнього плавання в експлуатації, у який же спосіб відбувається огляд річкових суден?

Керівництво з огляду морських суден в експлуатації деталізує вимоги і правила з технічного нагляду за суднами в експлуатації і їх об'єктами, викладеними в ПОС, а також містить вимоги для здійснення Регістром контролю за ремонтом об'єктів технічного спостереження. Застосування цього Керівництва до суден змішаного і внутрішнього плавання, малих суден, класифікованих Регістром, обумовлено в частині I «Загальні положення», розділ 1 «Область поширення» [121].

Застосування Керівництва (ROMCE) до суден в експлуатації, класифікованих Регістром відповідно до чинних Правил класифікації та побудови. ROMCE в повному обсязі застосовується до суден в експлуатації, класифікованих відповідно до Правил класифікації та побудови морських суден (ПМС) і Правил класифікації та побудови суден змішаного плавання (ПССП-2006). Частина I розділи 1–5; частина II розділи 1; 6; 7; 11 глави 11.8 і 11.9; 12; 20–32; частина III Додатка 1; 3; 4; 5; 6; 7; 8; 10–17; 21; 22; 23; 25; 26; 28; 29; 32 застосовується до суден в експлуатації, класифікованих відповідно до Правил класифікації та побудови суден внутрішнього плавання (ПСВП-2005) і Правилами класифікації та побудови малих суден (ПМ), якщо в тексті розділів ROMCE і Додатків не обумовлено інше [121].

Окрім того, у ст. 16-3 Закону України «Про транспорт» визначено, що центральний орган виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському та річковому транспорті, зокрема:

1) «здійснює державний нагляд (контроль) за додержанням вимог законодавства і стандартів на морському та річковому транспорті; 2) здійснює державний контроль і нагляд за дотриманням законодавства про судноплавство на суднах, у морських і річкових портах, територіальних та внутрішніх водах, на внутрішніх водних шляхах України; 3) здійснює контроль і нагляд за дотриманням правил користування засобами морського та річкового транспорту, охорони порядку і безпеки руху на морському та річковому транспорті, утримання та експлуатації баз (споруд) для стоянки маломірних суден тощо» [104].

Таким наглядовим органом у сфері внутрішнього водного транспорту є Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека), що діє відповідно до Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті, затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України від 11 лютого 2015 № 103 [84], до набрання чинності Постанови Кабінету Міністрів України від 6 вересня 2017 р. № 1095 [87], якою було проголошено утворення Державної служби морського та річкового транспорту України (Морської адміністрації). Ця постанова набирає чинності з дня її опублікування, окрім пунктів 1, 2, 5–7 змін, затверджених цією постановою, які набирають чинності одночасно з актом Кабінету Міністрів України про можливість забезпечення здійснення Державною службою морського та річкового транспорту України повноважень та виконання функцій.

Відповідно до пункту 4 Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті [81] на інспекцію покладалися такі завдання:

1) реалізація державної політики у сфері безпеки на річковому транспорті;

2) внесення на розгляд Міністра інфраструктури пропозицій щодо забезпечення формування державної політики у сфері безпеки на річковому транспорті;

3) здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на річковому транспорті;

4) надання у передбачених законом випадках адміністративних послуг у сфері річкового транспорту.

Було визначено понад 60 функцій, які виконуються Укртрансбезпекою, а саме:

- проведення розслідування причин та ведення обліку катастроф, аварій, пригод на річковому транспорті; розроблення профілактичних рекомендації з їх запобігання;

- ліцензування провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів, багажу річковим транспортом та контроль за дотриманням ліцензійних умов;

- облік суден;

- контроль і нагляд за безпекою перевезень вантажів та пасажирів, експлуатації суден, стоянок для суден та навігаційно-гідрографічним забезпеченням суден;

- погодження правил плавання маломірними суднами на водних об'єктах;

- видання посвідчення судноводія, посвідчення річкового лоцмана, посвідчення лоцмана – оператора служби регулювання руху суден;

- видання дозволів суднам на захід до річкових портів України під прапорами держав, з якими не укладені міжнародні договори України про судноплавство на внутрішніх водних шляхах України тощо.

Наказом Міністерства транспорту і зв'язку України від 12.06.2008 р. створено Державне підприємство водних шляхів «Укрводшлях», яке входить до сфери управління Міністерства, а «метою діяльності його є утримання в належному стані внутрішніх водних шляхів загального користування, судноплавних гідротехнічних споруд (шлюзів, підхідних каналів та морських каналів), створення безпечних умов для плаваючих засобів та безперервного пропуску суден шлюзами Дніпровського каскаду» [98].

Відповідно до Додатку 1 до Статуту [98] до складу ДП «Укрводшлях» входить сім відокремлених підрозділів, а саме:

- Дніпропетровська технічна дільниця водних шляхів (м. Дніпро);
- Київський судноплавний шлюз (м. Вишгород Київської області);
- Канівський судноплавний шлюз (м. Канів Черкаської області);
- Кременчуцький судноплавний шлюз (м. Світловодськ Кіровоградської області);
- Дніпродзержинський судноплавний шлюз (м. Кам'янське Дніпропетровської області);
- Запорізький район гідротехнічних споруд (м. Запоріжжя);
- Каховський судноплавний шлюз (м. Нова Каховка Херсонської області).

До функцій ДП «Укрводшлях» відносяться відповідно до статті 2 Статуту [98]:

- надання гідрометеорологічної інформації судновласникам за їх зверненням;
- навігаційне облаштування внутрішніх водних шляхів;
- визначення строків відкриття/закриття навігаційного періоду та суднопропуску через шлюзи;
- здійснення обстежень шлюзів та гідротехнічних споруд;
- проведення днопоглиблювальних, виправних, тральних, дноочищувальних і пошукових робіт;
- лоцманське проведення суден тощо.

Окрім того, Постановою Кабінету Міністрів України від 23 грудня 2015 р. № 1186 були затверджені «Ліцензійні умови провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом, якими встановлюється вичерпний перелік документів, що додаються до заяви про отримання ліцензії, а також організаційні, кадрові та технологічні вимоги, обов'язкові для виконання суб'єктами господарювання, які провадять господарську діяльність з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом» [85].

Згідно з Публічним звітом тодішнього голови Державної служби України з безпеки на транспорті Михайла Ноняка «у 2017 році Укртрансбезпекою було проведено 94 перевірки підприємств, установ та організацій, у результаті чого виявлено 153 невідповідності вимогам законодавства, що на 96 % більше, ніж у 2016 році, зроблено 963 зауваження, заборонено експлуатацію 359 маломірних (малих) суден. Також здійснено 484 огляди баз для стоянки маломірних (малих) суден (заборонено експлуатацію 124 базам). Що стосується виконання функцій контролю держави порту, то всі показники: кількість перевірок, кількість перевірок із зауваженнями, кількість зауважень та кількість затримань суден – суттєво зросли (загальна кількість зауважень становить 4 255: затримано 74 судна).

Крім того, було проведено 33 перевірки виконання функцій контролю держави прапора, винесено 155 зауважень, 8 суден затримано. Проведено 674 перевірки суден на внутрішніх водних шляхах, зроблено 459 зауважень та 26 затримань суден. Під час 114 оглядів пасажирських суден виявлено 162 зауваження та 8 суден затримано» [109].

Незважаючи на значну кількість порушень, виявлених у процесі здійснення державного контролю за додержанням законодавства, «максимальні розміри штрафів за адміністративні правопорушення на морському та річковому транспорті залишаються надзвичайно низькими (до 100 грн) та не відповідають реаліям» [109].

Такий стан речей потребує внесення змін до законодавства для підвищення ефективності державного контролю загалом та на річковому й морському транспорті зокрема.

Прийнятий Закон «Про внутрішній водний транспорт», який набув чинності з 1 січня 2022 року, певною мірою дасть змогу вирішити проблеми, пов'язані з порушенням законодавства у сфері як морського, так і річкового судноплавства.

Зокрема, передбачається, що невиконання особами, які перебувають на борту морського або річкового судна, розпоряджень капітана або судноводія,

тягтиме за собою попередження. За повторне ж учинення порушення протягом року передбачається накладення штрафу в розмірі двадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Водночас за створення особою перешкод капітану, іншій особі суднового екіпажу у керуванні морським або річковим судном, у забезпеченні безпечного плавання або охорони такого судна, у забезпеченні безпеки людського життя передбачається штраф у розмірі ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (1 700 грн).

Керування судном, не зареєстрованим у встановленому порядку або з відключеним чи несправним обладнанням для автоматичної ідентифікації судна, або з введеними до такого обладнання недостовірними даними, пропонується карати штрафом у розмірі 500 НМДГ (8 500 грн), а повторне вчинення такого правопорушення – штрафом у тисячу НМДГ (17 000 грн).

Передбачається, що керування капітаном (судноводієм) морським або річковим судном з неукomплектованим екіпажем чи екіпажем, у членів якого немає належних кваліфікаційних документів, або з порушенням правил завантаження, норм пасажиромісткості, обов'язкових вимог щодо охорони суден, обмежень щодо району та умов плавання, вимог щодо забезпечення безпечних умов і режиму праці, охорони здоров'я членів екіпажу, постачання продовольства і води, обладнання судна всіма необхідними для цього засобами і устаткуванням, належними судновими приміщеннями, або судном, якому заборонено плавання або експлуатація чи не надано дозвіл на вихід у море, або на якому немає суднових документів, тягтиме за собою накладення штрафу в розмірі 300 НМДГ (5 100 грн), а повторне правопорушення протягом року – тисячу НМДГ (17 000 грн).

«Порушення правил плавання морськими і внутрішніми водними шляхами, порядку входження суден у порт, стоянки в порту і виходу з порту, правил охорони портових засобів, руху, маневрування і стоянки суден, буксирування складу суден, подачі звукових і світлових сигналів, несення суднових вогнів і знаків, правил, що забезпечують безпеку судна, екіпажу та

пасажирів під час посадки на судно, стоянки і плавання судна, висадки з судна, передбачає накладення штрафу на громадян у розмірі 150 НМДГ (2 550 грн) і на посадових осіб – у розмірі 300 НМДГ (5 100 грн). За повторне правопорушення пропонуються штрафи для громадян від 200 до 300 НМДГ (3 400–5 100 грн) і на посадовців – у розмірі однієї тисячі НМДГ (17 000 грн).

Керування морським або річковим судном особою, яка не має на це права, або передача їй керування судном зможе каратися штрафом у 150 НМДГ (2 555 грн), а повторне правопорушення – у 300 НМДГ (5 100 грн)» [110].

Чинна ж редакція статті 114 Кодексу України про адміністративні правопорушення (Порушення правил з охорони порядку і безпеки руху на морському транспорті) визначає «покарання за аналогічні правопорушення у вигляді накладення штрафу на громадян у розмірі від трьох до п'яти НМДГ (51–85 грн) і на посадовців – від чотирьох до семи НМДГ (68–119 грн)» [47].

Окрім того, пропонується підвищити штрафи за випуск у плавання суден, не зареєстрованих у встановленому порядку, або з відключеним чи несправним обладнанням для автоматичної ідентифікації судна, з внесеними до такого обладнання недостовірними даними, з неуккомплектованим екіпажем, або на якому немає суднових документів чи документів системи управління безпечною експлуатацією судна. Таке правопорушення тягтиме за собою накладення штрафу на посадових осіб у розмірі однієї тисячі НМДГ (17 000 грн), а повторне його вчинення – у розмірі двох тисяч НМДГ (34 000 грн). Водночас законопроектом № 1182-1-д пропонується, щоб за випуск у плавання малих суден, що підлягають обов'язковій реєстрації, та водних мотоциклів, не зареєстрованих у встановленому порядку, на громадян накладався штраф у розмірі 60 НМДГ (1 020 грн), а на посадових осіб – у розмірі 150 НМДГ (2 550 грн).

Нині за такі правопорушення передбачено штраф від одного до семи НМДГ (від 17 до 119 грн).

За пошкодження гідротехнічних споруд і засобів навігаційного обладнання та зв'язку пропонується штрафувати громадян на 3 400 грн (200 НМДГ), а посадовців – на 5 100 грн (300 НМДГ).

Також автори законодавчої ініціативи (уже прийнятого Закону «Про внутрішній водний транспорт») пропонують встановити штраф для капітана або судноводія у розмірі 1 500 НМДН (25 500 грн) за недопуск на судна внутрішнього плавання посадових осіб, уповноважених на проведення їх перевірок. У чинному законодавстві така норма відсутня.

Прийнятий «закон дає змогу врегулювати на законодавчому рівні правовідносини в галузі судноплавства на внутрішніх водних шляхах України. Зокрема, встановлюються умови діяльності внутрішнього водного транспорту, використання внутрішніх водних шляхів та їх берегових смуг для судноплавства» [110], а також «відносини, пов'язані з використанням річкових суден, суден змішаного плавання, малих, спортивних суден і водних мотоциклів під час їх плавання внутрішніми водними шляхами. Закон визначає правовий режим об'єктів інфраструктури внутрішнього водного транспорту, діяльність органів виконавчої влади, що здійснюють державне регулювання, управління, державного нагляду та контролю за безпекою судноплавства, функціонування підприємства з утримання річкових водних шляхів, суб'єктів господарювання будь-якої форми власності, які на законних підставах використовують об'єкти інфраструктури внутрішніх водних шляхів, у тому числі портів (терміналів), судновласників, інших суб'єктів та споживачів їхніх послуг (робіт)» [91].

Закон сприятиме необхідній консолідації норм у різних законодавчих документах з питань, які пов'язані з внутрішнім водним транспортом.

Державне регулювання у сфері внутрішнього водного транспорту здійснюється з метою реалізації єдиної економічної, інвестиційної, науково-технічної, екологічної та соціальної політики розвитку внутрішнього судноплавства за принципами пріоритетності потреб внутрішнього водного

транспорт у та сприяння розвитку на конкурентних засадах ринку послуг у зазначеній сфері.

Україна володіє величезним потенціалом для зростання обсягів вантажоперевезень внутрішнім водним транспортом. У порівнянні з іншими видами транспорту, пропускна здатність яких обмежена, внутрішній водний транспорт має безсумнівну перевагу – можливість значного збільшення обсягів вантажоперевезення та можливість здійснення перевезення великогабаритних вантажів. Законом передбачається низка стимулюючих новацій, які дозволять переорієнтувати вантажопотоки з автомобільних доріг та залізниці на внутрішній водний транспорт, що, натомість, є запорукою збереження дорожнього покриття та покращення екологічної ситуації, нарощування потужностей вітчизняного суднобудування, зростання конкурентоспроможності внутрішнього водного транспорту та його економічної привабливості для залучення іноземних інвестицій.

Ураховуючи загальнодержавний курс на інтеграцію до європейського співтовариства, прийняття акту було нагальним, оскільки ним передбачено імплементацію базових положень директив та регламентів Європейського Союзу у галузі водного транспорту, відповідно до Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони. Основні новели, які були закладені в законопроект «Про внутрішній водний транспорт», сприяють інтеграції внутрішніх водних шляхів в інтермодальну логістичну схему, що дозволить Україні посилити свою конкурентну позицію у транспортній системі країн-членів ЄС.

Закон України «Про внутрішній водний транспорт» сприяє створенню здорової конкуренції на ринку перевезень, покращенню інвестиційного клімату в секторі внутрішніх водних шляхів, стимулюванню розвитку суднобудівної та судноремонтної галузей.

Дійсно, ст. 27 закону, встановлюючи загальні умови допуску суден на внутрішні водні шляхи, передбачає, що іноземні судна допускаються до

плавання на внутрішніх водних шляхах України за наявності свідоцтва судна внутрішнього плавання та кваліфікаційних документів екіпажу, виданих відповідно до законодавства України або відповідно до законодавства ЄС (ч. 2). Крім цього, ст. 53 даного Закону передбачає, що «перевезення пасажирів і вантажів у міжнародних рейсах між річковими портами (терміналами), іншими місцями здійснення вантажних операцій на внутрішніх водних шляхах України та іноземних портах (терміналах), а також транзитні перевезення внутрішніми водними шляхами України можуть здійснюватися українськими та іноземними суднами, крім суден під прапором держави-агресора. Перевезення у каботажних рейсах між річковими портами (терміналами), іншими місцями здійснення вантажних операцій на внутрішніх водних шляхах України та морськими портами (терміналами) України можуть здійснюватися українськими та іноземними суднами, крім суден під прапором держави-агресора, суден, власником або судновласником яких є громадяни держави-агресора або юридичні особи, зареєстровані на території держави-агресора» [107].

Визначено джерела фінансування витрат на утримання, ремонт та реконструкцію судноплавних гідротехнічних споруд за рахунок власника (власників) гідроелектростанцій; передбачено звільнення суден від плати за шлюзування та спеціальне водокористування; визначено умови звільнення від сплати в морських портах деяких зборів для суден з невеликою осадкою, що здійснюють перевезення внутрішніми водними шляхами; визначено джерела компенсації інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти інфраструктури річкових водних шляхів; передбачено звільнення від сплати за піднімання ферм мостів; впровадження автоматичного обліку річкових перевезень.

Відповідно до Закону України «Про внутрішній водний транспорт» передбачено створення Адміністрації річкових водних шляхів України для утримання річкових водних шляхів, утримання та ефективного використання стратегічних об'єктів внутрішнього водного транспорту, забезпечення

охорони та безпечної експлуатації об'єктів портової інфраструктури державної власності, зокрема гідротехнічних споруд, систем забезпечення безпеки судноплавства, справляння та цільового використання річкового збору, навігаційно-гідрографічного забезпечення на річкових водних шляхах, забезпечення функціонування річкової інформаційної служби.

Вказана Адміністрація може надавати оплатні послуги, але при використанні отриманих коштів на підтримку внутрішніх водних шляхів у задовільному стані. При Адміністрації річкових водних шляхів України планується утворити Раду з питань функціонування внутрішнього водного транспорту. «Утворення АВВШ шляхів фактично означатиме утворення ще одного державного монополіста, якому належатиме виняткове право надання таких послуг, як навігаційно-гідрографічне забезпечення на річкових водних шляхах, забезпечення функціонування річкової інформаційної служби, утримання та використання стратегічних об'єктів внутрішнього водного транспорту» [1].

Держпідприємство покликане за кошти від річкового збору забезпечувати глибини, наявність засобів навігаційного забезпечення, які правильно працюють, безпеку проходження гідротехнічних споруд, функціонування річкової інформаційної системи (РІС), яка зараз, як відомо, працює у складі філії АМПУ «Дельта-Лоцман», також за кошти морських портів. Природно, що окрім РІС, новому ДП буде передано від іншої філії АМПУ «Днопоглиблення» спецфлот, який раніше перебував на балансі ДП «Укрводшлях», як і вся інша річкова інфраструктура.

У передбачених функціях та завданнях майбутньої Адміністрації внутрішніх водних шляхів вбачаються спільні ознаки з декількома вже наявними державними підприємствами галузі, такими як Державне підприємство «Адміністрація річкових портів», Державне підприємство «УКРВОДШЛЯХ» та філія Державного підприємства «Адміністрації морських портів України» «Днопоглиблювальний флот». Постає питання: чи будуть вказані підприємства функціонувати паралельно з майбутньою

новоствореною Адміністрацією внутрішніх водних шляхів, чи буде проведена реорганізація вищезазначених підприємств галузі у вказаний орган?

Державне підприємство «Адміністрація річкових портів» (далі – ДП «АРП») є державним унітарним підприємством, яке діє як державне комерційне підприємство, засноване на державній власності та входить до сфери управління Міністерства інфраструктури України.

ДП «АРП» створено у 2004 році для «забезпечення збереження та утримання в належному технічному стані річкових гідротехнічних споруд та найбільш ефективного використання державного майна, яке не увійшло до статутних фондів річкових портів (гідротехнічні споруди, плавзасоби та інше майно) та надання відповідних послуг» [62].

ДП «Адміністрація річкових портів» є єдиним «підприємством державної форми власності в сфері річкового транспорту, яке за основними напрямками діяльності, передбаченими статутом, надає послуги з перевезення пасажирів та вантажів річковим транспортом, а також може виконувати роботи, що пов'язані з навантаженням та розвантаженням вантажів та наданням інших послуг для цілей судноплавства безпосередньо на внутрішніх водних шляхах України» [26].

Відповідно до організаційної структури ДП «Адміністрація річкових портів» до складу підприємства входять чотири представництва, які є виробничими підрозділами: Верхньодніпровське (Київська, Кіровоградська, Полтавська, Чернігівська, Черкаська області та м. Київ), Середньодніпровське (Запорізька та Дніпропетровська області), Нижньодніпровське (Миколаївська, Одеська та Херсонська області), Дністровське (Вінницька область).

Діяльність ДП «АРП» здійснюється на основі Статуту, затвердженого наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 09.07.2009 р. № 752 та зареєстрованого в Подільській районній в місті Києві державній адміністрації 10.07.2009 р. за № 10711050019002279 (зі змінами).

Основними напрямками діяльності ДП «АРП» є:

- «надання послуг з перевезення пасажирів, прогулянкових екскурсій та вантажів річковим транспортом, буксирні та маневрові роботи, а також роботи, що пов'язані з навантаженням та розвантаженням вантажів, фрахтування суден для перевезення пасажирів, вантажів та інших цілей судноплавства на внутрішніх водних шляхах;
- стягнення та цільове використання усіх видів зборів у річкових портах;
- здійснення інструментальних обстежень будівель та інших берегових об'єктів річкових портів;
- здійснення водозахисних обстежень підводних частин гідротехнічних споруд річкових портів;
- виконання всіх видів ремонтів, модернізації, реконструкції гідротехнічних конструкцій та флоту річкових портів;
- визначення перспектив і напрямів щодо організації робіт із забезпечення науково-технічного розвитку, інвестиційної політики річкових портів;
- будівництво та контроль за експлуатацією, ремонтом, модернізацією флоту, провадження нової техніки, автоматизації та механізації виробничих процесів» [62].

Одне із завдань Національної транспортної стратегії України до 2030 року є створення конкурентоспроможної та ефективної транспортної системи України, шляхом переорієнтації вантажних перевезень на внутрішній водний транспорт та збільшення обсягів перевезень, з використанням внутрішніх водних шляхів.

ДП «АРП» «не має власного вантажного флоту, але є балансоутримувачем гідротехнічних споруд, які призначені для робіт, що пов'язані з навантаженням та розвантаженням вантажів, фрахтуванням суден для перевезення вантажів на внутрішніх водних шляхах України. Тому головним питанням, яке постає та потребує вирішення, є вантажний флот,

який підприємство спроможне утримувати в належному технічному стані, та завдяки якому надавати якісні транспортні послуги з перевезення вантажів, розвивати перевантажувальні комплекси та відкривати нові можливості внутрішніх водних шляхів України» [62].

На балансі підприємства перебувають об'єкти, які забезпечують безпеку судноплавства на внутрішніх водних шляхах України та утримуються за рахунок підприємства, а саме:

- дамби, моли – для захисту і огороження підхідних каналів порту та акваторій порту від шкідливої дії хвиль, льоду та наносів;
- берегоукріплення – для захисту берегів від розмивання і обвалу, які можуть виникнути під час хвилювання, течії і дії льоду, а також від ґрунтових вод тощо.

Слід зазначити, що поступова руйнація основних фондів підприємства відбувається внаслідок шкідливої дії води. Тому головною стратегією розвитку підприємства є пошук інвестиційних ресурсів на технічну підтримку, реконструкцію та оновлення гідротехнічних споруд, флоту та інших об'єктів, які задіяні та плануються бути задіяними у виробничому процесі.

З метою забезпечення ефективного функціонування та розвитку підприємства загалом ДП «АРП» вживаються заходи щодо:

- «забезпечення пасажирських причалів інженерними комунікаціями, а саме електропостачанням, каналізаційними та водопровідними мережами (як пілотний проект проведено та забезпечено комунікаціями водопостачання та каналізації причали № 8-10 в районі Поштової площі);
- розробки технічної документації для відведення ДП «Адміністрація річкових портів» земельних ділянок, на яких розміщено гідротехнічні споруди державної форми власності;
- організовуються екскурсійні рейси в межах міста Києва та прогулянкові рейси в містах Дніпро, Запоріжжя та Черкаси» [62].

Наказом Мінінфраструктури України від 27.12.2019 р. № 995 було затвердженого Стратегічний план розвитку державного підприємства «Адміністрація річкових портів» на 2019–2023 роки (далі – Стратегічний план розвитку) та Інвестиційний план державного підприємства «Адміністрація річкових портів» на 2019–2021 роки.

Метою розроблення Стратегічного плану є забезпечення розвитку та ефективної діяльності ДП «АРП» щодо організації і здійснення перевезення пасажирів та прогулянкових екскурсій річковим транспортом, буксирних та маневрових робіт, а також робіт, що пов'язані з навантаженням та розвантаженням вантажів, фрахтуванням суден для перевезення пасажирів, вантажів та інших цілей судноплавства на внутрішніх водних шляхах для отримання прибутку.

Пріоритетними напрямками є:

- «підвищення ефективності використання державного майна;
- задоволення потреб держави, населення та партнерів;
- залучення інвестицій (зокрема приватних інвесторів) з метою оновлення об'єктів інфраструктури;
- забезпечення екологічної безпеки відповідно до міжнародних стандартів;
- підвищення конкурентоспроможності підприємства на ринку послуг» [62].

Основними стратегічними цілями визначено:

- «поступове зростання доходів від основної діяльності для покриття всіх необхідних витрат, які забезпечують безперебійне функціонування підприємства;
- оновлення основних фондів;
- залучення до співпраці міжнародних компаній з метою організації туристичних маршрутів;
- розвиток вантажних перевезень на внутрішніх водних шляхах України;

- забезпечення соціальної захищеності працівників та проведення послідовної кадрової політики, спрямованої на збереження кваліфікованого персоналу та залучення молодих фахівців;

- організація роботи з підвищення безпеки на підприємстві;

- покращення якості послуг, що надаються» [62].

Одним із кроків для досягнення поставлених цілей стало проведення переговорів з ВАТ «Білоруське морське пароплавство» (Республіка Білорусь) щодо відкриття туристичного маршруту «Київ – Мозир – Київ» з оглядом Чорнобильської АЕС з борту теплоходу «Світанок». За умовами угоди про співпрацю, ВАТ «Білоруське морське пароплавство» виконує техніко-економічне обґрунтування доцільності організації туристичного маршруту, розробляє технічне завдання і дизайн-концепцію переобладнання плавзасобу. Натомість ДП «АРП» приводить судно «Світанок» в експлуатаційну готовність, відновлює озерний клас теплоходу, постачає теплохід пожежним та рятувальним майном.

Водночас проводиться робота з організації міжнародних маршрутів з Румунією: Ізмаїл – Тульча та Рені – Галац теплоходом «Синевир» та місцевих маршрутів у містах Ізмаїл, Рені, Вилково.

Загальний розмір власних коштів, який планується спрямувати на оновлення основних фондів ДП «АРП» на 2019–2023 роки, становить 6 млн грн. «Об’єкти та обсяги капітальних інвестицій детально визначені Інвестиційним планом підприємства» [62].

Однак доводиться констатувати, що нинішня економічна ситуація в країні, відсоткова ставка банків роблять зовсім не привабливими інвестиції в розвиток флоту. Якщо, скажімо, в навчальних книгах з економіки зазначено, що супер-відновлення після вкладених грошей – це близько 3 років, інвестиційне 7 – це класичне, то якщо розглядати ситуацію будівництва флоту і експлуатацію в умовах річки Дніпро, то окупність становить понад 10 років! Відповідно, ніхто з інвесторів не вбачає в цьому жодних перспектив.

Дослідивши сучасні українські тенденції розвитку функціонування внутрішнього водного транспорту, можна зазначити, що в питаннях, які стосуються його регламентації та відсутності чітких обрисів підвідомчості річкових портів України, воно відстає на понад 20 років у співвідношенні зі світовою практикою та нормативною базою у цій галузі. Утім на теренах України все-таки вбачаються активні намагання визначення та законодавчого закріплення правового підґрунтя функціонування внутрішнього водного транспорту та його інфраструктури, а також органів, відповідальних за належну діяльність річкових портів. Проте вони не завжди є послідовними та комплексними й надалі зумовлюють чимало суперечок. «Існування ДП «Адміністрація річкових портів» хоч і дає змогу вирішити низку поставлених цілей на шляху до оптимізації функціонування внутрішнього водного транспорту, проте його діяльність й сукупність повноважень та функцій, на жаль, не є всеохоплюючими» [37]. Саме тому важливим стало прийняття Закону України «Про внутрішні водні шляхи», оскільки він дозволить вирішити низку проблем у цій галузі. З огляду на це, доречно проаналізувати сам закон.

2.2 Закон України «Про внутрішній водний транспорт» як головний нормативний акт у системі річкового судноплавства

У системі нормативного регулювання річкового судноплавства одним із головних нормативних актів є ЗУ «Про внутрішній водний транспорт» (далі – Закон).

Його прийняття тривалий час було одним із головних завдань правової політики. Слід зазначити, що спроби створення правової основи функціонування внутрішнього водного транспорту робилися неодноразово. Незважаючи на розуміння важливості річкових перевезень, пропонувалися різні підходи до такого регулювання. Найгострішим питанням поставало те, чи розвивати внутрішні ресурси і можливості, включаючи розвиток власного

суднобудування, чи орієнтуватися на те, що перевезення внутрішніми водами будуть здійснюватися іноземними компаніями.

Прийняття даного нормативного акту, а саме ЗУ «Про внутрішній водний транспорт» на сьогодні дозволяє стверджувати про підвищення потенціалу річкового транспорту та вирішенні низки нормативних колізій та прогалин. На наш погляд, цей Закон став якісним елементом законодавчого забезпечення розвитку всієї транспортної інфраструктури за такими напрямками як: 1. Підвищення безпеки річкового транспорту; 2. Забезпечення якісних управлінських рішень в цій сфері; 3. Сприяння економічному розвитку підприємств інфраструктури, в тому числі річкового транспорту; 4. Інтеграції річкової системи України до річкової системи країн ЄС.

На думку фахівців, «спізнення з прийняттям цього закону в Україні сягло 20 років. Через відсутність чітких правил вантажопотік на внутрішніх водних шляхах України впав з 60 млн тон до 5 млн тон, водні шляхи спорожніли, руйнується інфраструктура» [111].

При цьому, відповідно до ст. 369 Угоди про асоціацію з Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони 2014 р. [140], співробітництво її сторін стосується, зокрема, розвитку галузевої стратегії щодо річкового транспорту на основі національної транспортної політики.

Законом пропонується визначити правові, економічні та організаційні засади діяльності внутрішнього водного транспорту. Зокрема, пропонується визначити терміни, які стосуються організації та провадження діяльності внутрішнього водного транспорту.

Також цей Закон дає змогу «встановити умови відносин, пов'язані з використанням суден внутрішнього плавання та змішаного плавання під час їх плавання річковими водними шляхами, правовий режим об'єктів інфраструктури внутрішнього водного транспорту, діяльність органів виконавчої влади, що здійснюють державне регулювання, управління,

державний нагляд та контроль за безпекою судноплавства, власників портової інфраструктури і терміналів, судновласників, інших суб'єктів господарювання внутрішнього водного транспорту» [111].

Законом передбачено низку нововведень: «заміна багатьох видів платежів єдиним збором; створення спеціальної структури, яка взяла б в управління здійснення річкових перевезень Державного фонду розвитку внутрішніх водних шляхів, необхідного для забезпечення належного технічного стану судноплавних шлюзів на Дніпрі і можливості підвищення пропускної здатності річки» [107].

Розглянемо структуру закону детальніше.

Він складається з 12 розділів, які передбачають положення щодо державного регулювання у сфері внутрішнього водного транспорту, загальних засад функціонування та розвитку внутрішнього водного транспорту, інфраструктури внутрішнього водного транспорту, суден, перевезення вантажу та пасажирів, безпеки судноплавства на внутрішніх водних шляхах, державного нагляду і контролю, відповідальності судновласників тощо.

Розділ I «Загальні положення», в якому визначаються терміни, які стосуються організації та провадження діяльності внутрішнього водного транспорту, зокрема «навігаційне обладнання», «річковий порт (термінал)», «стратегічні об'єкти інфраструктури», низка термінів, пов'язаних із судном, судноплавством тощо, визначена сфера застосування закону.

Юридичне закріплення вказаних у законі термінів позитивно відобразиться на правовому регулюванні галузі внутрішнього водного транспорту.

Розділ II «Державне регулювання у сфері внутрішнього водного транспорту», в якому визначаються мета та напрями державного регулювання у сфері внутрішнього водного транспорту, органи державного регулювання у зазначеній сфері та їх функції.

Розділ III «Загальні засади функціонування та розвитку внутрішнього водного транспорту», яким установлюються принципи організації і планування функціонування та розвитку внутрішнього водного транспорту, принципи ціноутворення, особливості справляння портових зборів. Також положеннями розділу утворюється нормативне підґрунтя для інвесторів.

Положення цього розділу закріплюють норми, що дають гарантії для потенційних інвесторів галузі, та повинні покласти початок залучення інвесторів та впровадження інвестиційних проектів для розвитку та модернізації внутрішнього водного транспорту.

Розділ IV «Інфраструктура внутрішнього водного транспорту», яким установлюються засади утримання і розвитку річкових водних шляхів, будівництво і експлуатація причалів, їх операційних акваторій, інших гідротехнічних споруд, фарватеру, режим перебування в річкових портах (терміналах), послуги, які надаються ними. Визначаються також основні засади навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, регулювання рівня води на внутрішніх водних шляхах, вимоги до використання мостів, а також вимоги до Реєстру об'єктів інфраструктури внутрішнього водного транспорту. Положеннями розділу встановлено принципи та порядок утримання та використання гідротехнічних споруд, режими перебування суден в річковому порту та в акваторії, а також режими охорони річкового порту.

Норми цього розділу покликані навести лад в утриманні та використанні гідротехнічних споруд, підтримати їх у належному технічному стані, створити умови модернізації для наявної річкової інфраструктури та дати поштовх для будівництва нових причалів та інших гідротехнічних споруд.

Розділ V «Судно», яким регулюються вимоги до плавання суден внутрішнього плавання, технічні вимоги до них, вимоги до кваліфікації капітана (судноводія) та членів екіпажу, судові документи, ідентифікація, класифікація і реєстрація таких суден.

Цей розділ закріпить вимоги до суден внутрішнього плавання, урегулює питання їх технічного стану та кваліфікації членів екіпажу, що натомість повинно працювати на підвищення безпеки судноплавства загалом.

Розділ VI «Малі, спортивні судна та водні мотоцикли. Засоби для розваг на воді», регулює вимоги до плавання малих, спортивних суден, водних мотоциклів, технічні вимоги до них, вимоги до кваліфікації капітана (судноводія) та членів екіпажу, судові документи, ідентифікація, класифікація і реєстрація таких суден. Також розділом встановлено правові засади функціонування баз для стоянки малих суден та засади організації розваг на воді та спортивних заходів.

Розділом будуть урегульовані відносини цілого масиву питань, пов'язаних з використанням таких суден, і нарешті будуть регламентовані засади організації розваг на воді, а саме використання водних мотоциклів та інших малих суден, що є досить розповсюдженим явищем у літній період часу.

Розділом VII «Судноплавство» встановлюються система організації судноплавства, навігаційний період, вимоги до лоцманського проведення, кваліфікаційні вимоги до річкових лоцманів, а також інші вимоги та умови лоцманського проведення суден на річкових водних шляхах.

Розділом VIII «Перевезення вантажів та пасажирів» встановлюються вимоги та умови до міжнародних і каботажних перевезень, професійної компетенції перевізника, автоматизованого обліку річкових перевезень, встановлюються вимоги до договорів перевезення і обслуговування пасажирів, їх майна та багажу на внутрішньому водному транспорті.

Зокрема, ст. 54 Закону передбачає умову доступу до ринку перевезення пасажирів і вантажів внутрішнім водним транспортом – ліцензування цього виду господарської діяльності. Проте відповідно до чинного Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності» від 2 березня 2015 року ліцензуванню підлягають лише перевезення пасажирів, небезпечних вантажів і небезпечних відходів річковим транспортом (п. 24 ч. 1 ст. 7). Вантажні ж

перевезення за загальним правилом не належать до видів діяльності, які підлягають ліцензуванню.

Крім цього, законом передбачаються особливі обов'язкові вимоги до професійної компетентності перевізника вантажів внутрішніми водними шляхами; наявність в особи, яка здійснює управління діяльністю з перевезення вантажів на постійній основі дійсного свідоцтва професійної компетентності перевізника вантажів внутрішніми водними шляхами (документами, що підтверджують професійну компетентність перевізників вантажів внутрішніми водними шляхами, можуть бути дипломи, сертифікати, інші свідоцтва, видані державами їх реєстрації – членами ЄС). Зазначені вимоги не застосовуються лише до перевізників, які здійснюють перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами на судах, дедекейт яких становить менше 200 тонн при максимальній осадці, та пороммах.

Чинний Господарський кодекс України передбачає правові форми здійснення перевезення вантажів щодо всіх видів транспорту – договір перевезення вантажу, укладення якого підтверджується складенням перевізного документа – транспортної накладної, за необхідності здійснення систематичних перевезень вантажів між вантажовідправником і перевізником може бути укладений довгостроковий договір, який на внутрішньому водному транспорті називається навігаційним (ст. 307). Натомість у законі взагалі відсутні положення щодо довгострокового (організаційного) договору, лише положення щодо договору перевезення. Серед транспортних перевізних документів, які засвідчують факт прийняття перевізником вантажу до перевезення, зазначаються транспортна накладна, внутрішній коносамент або коносамент; для міжнародних і транзитних перевезень обов'язковим є оформлення коносаменту.

Нині в чинному Статуті внутрішнього водного транспорту перевізними документами при перевезенні внутрішнім водним транспортом зазначено накладну, дорожню відомість і квитанцію, яка підтверджує приймання вантажу до перевезення перевізником. Відповідно до Кодексу торгового

мореплавства від 23 травня 1995 року коносамент є документом, що підтверджує факт та умови укладення договору перевезення вантажу морським транспортом.

За твердженням розробників, закон дасть змогу збільшити обсяги транспортування комерційних товарів мінімум утричі, що призведе до того, що до 2025 року обсяги річкових перевезень зростуть до 30 млн тонн у рік» [9].

Розділом IX «Безпека судноплавства на внутрішніх водних шляхах. Державний нагляд і контроль» установлюються основні засади забезпечення безпеки плавання суден внутрішнього плавання та суден змішаного плавання, підтримання порядку на судні, вжиття заходів в аварійних випадках, перевірок суден, розслідування аварійних подій, пов'язаних із судноплавством на внутрішніх водних шляхах. Крім того, установлюються основні вимоги щодо огляду судна та виходу судна у рейс, розслідування аварійних подій на внутрішньому водному транспорті, умови арешту судна та мінімального переліку необхідних судових документів.

Розділ X «Майно, що затонуло на внутрішніх водних шляхах» затверджує поняття майна, що затонуло на річкових водних шляхах і сферу застосування, засади пред'явлення права на це майно, умови його підняття та порядку підняття небезпечного майна, що затонуло.

Розділ XI «Відповідальність судновласників за порушення законодавства про внутрішній водний транспорт» регулює застосування адміністративно-господарських штрафів порушення законодавства про внутрішній водний транспорт.

Розділ XII «Прикінцеві та перехідні положення» урегульовує зміни до низки законодавчих актів, для консолідації законодавства у зв'язку з прийняттям цього Закону.

Зокрема, пропонується уніфікувати деякі терміни у галузі внутрішнього водного транспорту та вдосконалити нормативне підґрунтя встановлення та використання берегових смуг водних шляхів, підтримки у

належному стані гідротехнічних споруд, закріпити в чинному законодавстві принцип пріоритетності розвитку внутрішнього водного транспорту. Також вносяться зміни щодо встановлення санкцій за порушення законодавства у галузі внутрішнього водного транспорту та імплементуються основні вимоги директив та регламентів ЄС згідно з Угодою про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони.

Щодо введення нових визначень, Законом запропоновано дати визначення:

1. Організації-експлуатанту (за аналогією: портовий оператор, стивідорна компанія), яка виступає суб'єктом господарювання, що здійснює експлуатацію гідротехнічної споруди, незалежно від того, чи є він власником такої споруди або експлуатує її на інших законних підставах.

2. Операційній акваторії причальних споруд, що становить собою гідротехнічну споруду (комплекс споруд), яка безпосередньо прилягає до причальних споруд, призначену для безпечного підходу суден до причальних споруд і відходу від причальних споруд, маневрування суден при здійсненні швартових операцій, маневрування суден між причальними спорудами, а також для стоянки суден.

Також пропонується імперативне зобов'язання забезпечити паспортизацію операційної акваторії причальної споруди й підхідного каналу до неї відповідно до законодавства, а також підтримання їх гарантованих габаритів шляхом проведення відповідних дорожніх робіт організацією-експлуатантом. Отже, держава зі своєї витратної частини ці зобов'язання виводить.

3. Річковому порту (терміналу), яким пропонується вважати суб'єкта господарювання будь-якої форми власності, що на законних підставах використовує об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту для стоянки й обслуговування на внутрішніх водних шляхах суден із максимальною осадкою не більше 4,5 метрів, обслуговування пасажирів,

проведення вантажних операцій, а також інших пов'язаних із цим видів господарської діяльності.

4. Території річкового порту, що становить собою земельні ділянки (їх частини) на землях внутрішнього водного транспорту, а також штучно створені (намиті, насипані, створені із застосуванням інших гідротехнічних технологій) земельні ділянки, які використовуються річковим портом (терміналом) й іншими суб'єктами господарювання на законних підставах для стоянки і обслуговування суден, посадки, висадки і обслуговування пасажирів, проведення вантажних операцій, транспортних та експедиційних робіт, а також інших пов'язаних із цим видів господарської діяльності.

Щодо умов доступу до внутрішніх водних шляхів, Законом передбачено, що використання внутрішніх водних шляхів для плавання і стоянки суден є безкоштовним. Крім того, підйом, розкриття прогонових будов судноплавних розвідних прогонів мостів на внутрішніх водних шляхах для проходження суден або плавучих об'єктів пропонується здійснювати безкоштовно, коштом власників таких мостів (наприклад, АТ «Укрзалізниця»).

Водночас закріплено, що господарська діяльність щодо перевезення пасажирів і вантажів внутрішніми водними шляхами підлягає ліцензуванню.

Передбачається, що лоцманське проведення здійснюється річковими лоцманами. Послуги з лоцманського проведення повинні надаватися державною лоцманською організацією усім суднам, зокрема й іноземним. Із суден, що користуються послугами річкових лоцманів, буде стягуватися лоцманський збір. У цьому контексті акцентуємо увагу на позицію Антимонопольного комітету України, який критично висловився щодо формування державної монополії в секторі лоцманських послуг щодо внутрішніх водних шляхів.

Щодо майнових ризиків та додаткових витрат операторів терміналів, то одним із зобов'язань річкового терміналу (організації-експлуатанта) буде розробка, видання та публікація на своєму сайті інформації про входження

суден у портові акваторії та операційні акваторії причальних споруд. Як бачимо, організація-експлуатант повинна буде розробити свій власний і унікальний звід звичаїв і правил.

На організацію-експлуатанта покладається забезпечення безпеки судноплавства на території порту (терміналу), причальних спорудах і в операційній акваторії. Організація-експлуатант розробляє, впроваджує та підтримує систему управління безпекою судноплавства й запобігання забрудненню довкілля.

Розроблений та затверджений з боку річкового порту або терміналу (організації-експлуатанта) звід звичаїв має кілька важливих завдань:

- інформаційне: в повному обсязі (згідно з міжнародною практикою та сформованими звичаями) інформувати сторону, яка здійснює захід судна, про всі особливості здійснення заходу судна в межах операційної акваторії річкового порту (терміналу);

- юридичне: в повному обсязі, зберігаючи паритет інтересів, убезпечити організацію-експлуатанта (її посадових осіб) від можливих негативних наслідків діяльності контрагентів на території операційної акваторії річкового порту (терміналу).

Крім того, в річковому порту можливо буде заарештувати судно для забезпечення вимог, що виникають із права власності та інших майнових прав на судно.

У такому підході визначення арешту, ймовірно, наявне бажання законодавця наблизитися до поняття «морської вимоги», що загалом і вийшло, однак необхідно враховувати низку особливостей.

Передбачається й безкоштовна реєстрація судових журналів замість їх видачі.

Процедуру ведення реєстру об'єктів інфраструктури виклали відповідно до Закону «Про дозвільну систему у сфері господарської діяльності», залишили ліцензування тільки для пасажирських перевезень і

небезпечних вантажів, а також ввели спеціальний дозвіл при реалізації ґрунту, вилученого в результаті днопоглиблювальних робіт.

Закон покликаний забезпечити уніфікацію термінології у галузі водного транспорту та унеможливлення колізій у відповідній сфері законодавства.

Законом внесено низку змін до Господарського, Земельного, Лісового та Водного кодексів, Кодексу України про адміністративні правопорушення, Кодексу торговельного мореплавства України, Законів України «Про основи соціальної захищеності осіб з інвалідністю в Україні», «Про державний кордон України», «Про транспорт», «Про оренду державного та комунального майна», «Про місцеві державні адміністрації», «Про транзит вантажів», «Про перевезення небезпечних вантажів», «Про природні монополії», «Про страхування», «Про державну підтримку сільського господарства України», «Про транспортно-експедиторську діяльність», «Про військовий обов'язок і військову службу», «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності», «Про регулювання містобудівної діяльності», «Про Перелік документів дозвільного характеру у сфері господарської діяльності», «Про рибне господарство, промислове рибальство та охорону водних біоресурсів», «Про морські порти України», «Про Єдиний державний демографічний реєстр та документи, що підтверджують громадянство України, посвідчують особу чи її спеціальний статус», «Про ліцензування видів господарської діяльності», «Про ринок електричної енергії», «Про оцінку впливу на довкілля», «Про приватизацію державного і комунального майна» [68].

Окрім того, законом передбачено:

- «можливість скидання стічних вод із суден винятково після обробки та знезараження у відповідних суднових установках;
- усунення можливості фінансування інфраструктури внутрішнього водного транспорту за рахунок коштів портових зборів;

– дозвіл річковим портам надавати послуги суднам з максимальною осадкою понад 4,5 метра (за умови, якщо вони сплатили передбачені збори в найближчому морському порту);

– перехідний період для деяких норм закону.

Попри всі позитиви Закону, він зумовив активну полеміку серед зацікавлених осіб.

Зокрема, юрист Т. Бойко, провівши свого часу детальний аналіз тоді ще законопроекту, зазначав: «На відміну від попередньої редакції, наявна є більш системною і дає чітке розуміння алгоритму функціонування галузі внутрішнього водного транспорту (далі – ВВТ). На відміну від попередньої редакції законопроекту, цей законопроект не закріплює той «status quo», що склався в галузі ВВТ».

Щодо статусу Адміністрації внутрішніх водних шляхів України (далі – ВВШУ), то на відміну від Законопроекту Deloitte, у цьому Законі «Адміністрація ВВШУ є державним підприємством, що здійснює господарську діяльність та має значний вплив на операторів річкових портів. Такий статус Адміністрації ВВШУ видається більш обґрунтованим, водночас Адміністрація ВВШУ через Логістичний центр здійснює низку господарських функцій, що потребують додаткового обговорення.

Водночас положення Закону містять чимало недоліків та неузгодженостей, які потребують доопрацювання» [5].

У Законі не вказано, що його положення не поширюються на морські порти, що розташовані на ВВШ, що в подальшому може призвести до колізії. Для уникнення колізій, пропонуємо внести до Законопроекту відповідні зміни. Основна проблема, що випливає з положень Законопроекту, полягає у можливості виникнення двох різних режимів правового регулювання для морських та для річкових портів.

Так, враховуючи положення чинного законодавства (ПКМ «Про відкриття річкових портів України для заходу іноземних невійськових суден» від 6 березня 1992 р. № 115, ПКМ «Деякі питання заходження невійськових

суден до річкових портів України» від 29 лютого № 155), річкові порти України є відкритими для іноземних невійськових суден, а в річкових портах Херсона та Миколаєва відкриті пункти пропуску через державний кордон.

У такий спосіб іноземні малотоннажні судна, що заходять в територіальне море України, фактично можуть обирати, в який порт під розвантаження їм прибувати – в морський, чи річковий. При цьому правові режими в портах різні – у морському порту існує низка портових зборів, натомість у річковому тільки один збір – річковий.

З наведеної ситуації чітко видно, що з комерційної точки зору набагато вигідніше розвантажувати малотоннажні судна в річкових портах Миколаєва та Херсона.

У такий спосіб запровадження двох різних режимів правового регулювання для морських та річкових портів (особливо це стосується портів Херсона та Миколаєва) може спричинити серйозну внутрішню конкуренцію та викривлення ринку морських перевезень.

Можлива альтернатива – «включення річкових портів Миколаєва та Херсона до акваторії відповідних морських портів, з наданням їм статусу морських терміналів» [5].

У Законі відсутні норми, які б установлювали, що причали та інші ГТС державної форми власності, що розташовані на ВВШ, передаються Адміністрації на праві господарського відання, як це передбачено ЗУ «Про морські порти України».

Також недоліком Закону є відсутність норм, що регулювали б процедуру реорганізації, зокрема – злиття «Укрводшляху» та ДП «Адміністрація річкових портів» тощо.

Аналіз положень Закону дають підстави стверджувати, що до складу Адміністрації входять Річкова Інформаційна служба (РІС), Логістичний центр та Служба регулювання руху суден.

Відповідно до положень Закону Адміністрація наділена як адміністративними, так і господарськими функціями. При цьому

господарські функції Адміністрація реалізує переважно через Логістичний центр. Зокрема, йдеться про організацію перевезення вантажів, планування та узгодження перевезень ВВШ та мультимодальних перевезень, транспортно-експедиційні послуги, послуги із залучення вантажів, при цьому Закон не містить конкретизації вищевказаних послуг.

Окрім того, Логістичний центр за договором із власником інфраструктур ВВТ має право на одержання частини прибутку залежно від кількості залучених вантажів, що також потребує додаткового обґрунтування.

Закон також не дає відповіді на запитання, чи може логістика здійснюватися не через Логістичний центр.

З огляду на вищевикладене, оскільки Адміністрація одночасно контролює логістику на ВВШ та справляння річкового збору, існує ризик недобросовісного впливу Адміністрації на прокладання логістичних маршрутів у такий спосіб, щоб збільшити розмір річкового збору.

Також не зовсім зрозумілою є організаційна форма Логістичного центру – це філія Адміністрації чи окреме державне підприємство?

Крім того, Закон не містить визначення понять «оператор річкового порту» та «оператор річкового терміналу», у зв'язку з чим залишається незрозумілим, яка відмінність між такими операторами і чим саме обґрунтовується необхідність такого розмежування, якщо по-суті йдеться про приватні стивідорні компанії.

Відповідно до положень Закону оператором річкового порту може виступати юридична особа, яка одночасно відповідає таким вимогам:

- «має право власності або користування перевантажувальними комплексами, причальними спорудами та/або земельною ділянкою у межах якої розташований річковий порт;
- має достатній технічний та управлінський ресурс для виконання основних завдань річкового порту, відповідно до мінімальних стандартів, визначених Укрморрічінспекцією;

- уклала з МІУ договір оперування» [5].

При цьому не зовсім зрозумілою залишається правова природа договору оперування, оскільки фактично він укладатиметься між МІУ та приватним суб'єктом та має ознаки публічного договору або ліцензії на здійснення певного виду діяльності.

Окрім цього, деякі положення Закону (ч. 5 ст. 18, ч. 4 ст. 27), передбачають делегування приватним стивідорним компаніям адміністративних функцій зі стягування з суден додаткових плат для цілей утримання акваторії чи іншої гідротехніки ВВШ (фактично йдеться про аналоги канального та причального зборів). Водночас право на стягування зборів для утримання портової інфраструктури повинно бути винятковою компетенцією Адміністрації.

Що стосується акваторії річкового порту, то відповідно до визначення, наведеного в Законі, акваторія річкового порту не є гідротехнічною спорудою, хоча за своєю природою акваторія, як і канали, є гідротехнічною спорудою.

Також у деяких випадках є ризик неможливості відведення акваторій річковим портам, наприклад, коли їх акваторія перетинатиметься з акваторіями морських портів (прикладом може слугувати Херсонський річковий порт).

Окрім того, Закон містить низку положень, що суперечать положенням Земельного кодексу України (далі – ЗКУ), зокрема:

- ЗКУ не передбачає такої категорії земель, як «землі внутрішнього водного транспорту». Кодексом використовується поняття «землі річкового транспорту» (ст. 70 ЗКУ);
- Законом передбачено, що зміна цільового призначення земель здійснюється за рішенням МІУ за погодженням з органами місцевого самоврядування, тоді як згідно з положеннями ст. 122 ЗКУ, МІУ не здійснює розпорядження та зміну цільового призначення земельних ділянок, оскільки не є власником таких земель;

– Законом установлюється, що за погодженням з МПУ, для цілей обслуговування та розміщення портової інфраструктури, фізичним та юридичним особам можуть передаватися в оренду земельні ділянки. Водночас ЗКУ не передбачає жодних процедур погодження рішення про передачі земель в оренду. Рішення про передачу земельних ділянок в оренду приймаються розпорядниками таких земель відповідно до положень ст. 122 ЗКУ.

Відповідно положення Закону потребують суттєвого доопрацювання в частині узгодження його положень з ЗКУ.

Що стосується тарифної політики, то Законом закріплено принцип вільного ціноутворення для послуг, що надаються в річкових портах. Однак, враховуючи відсутність НКРТ та фактичну монополію «Укррічфлоту» на ринку послуг з перевалювання вантажів на річковому транспорті, рішення про запровадження вільних тарифів є передчасним та потребує широкого обговорення із залученням фахівців галузі.

Щодо сплати річкового збору, то в Законі закріплено низку пільг зі сплати річкового збору для суден під українським прапором. Такий підхід однак є дискримінаційним по відношенню до суден під іноземним прапором, та таким, що може призвести до спотворення конкуренції на ринку річкових перевезень.

У Законі не врегульоване питання цільового використання річкового збору. Доречно доповнити Закон новою статтею, яка б детально регулювала питання цільового використання річкового збору та відповідальність за порушення принципу цільового використання зборів.

Також у Законі згадується про капітана річкового порту, однак він не містить жодної деталізації щодо його функцій та компетенції. Окрім того, Закон закріплює вибірковий контроль держави порту та держави прапора, що видається необґрунтованим. «Укрморрічінспекція повинна перевіряти всі судна, що заходять в річкові порти України, особливо коли йдеться про судна закордонного плавання» [5].

Закон, звісно, є позитивною новелою, однак низка його положень все-таки потребує додаткового пояснення та обґрунтування зі сторони його авторів [5].

Такої самої позиції дотримується і дирекція одного з найбільших аграрних ТОВ СП «НІБУЛОН». Зокрема, заступник генерального директора із взаємодії з органами влади ТОВ СП «НІБУЛОН» Михайло Різак щодо недоліків цього Закону (свого часу законопроекту) зазначав: «Законопроект № 11821-д у теперішній редакції є критично неприйнятним як для судноплавства та суднобудування України, так і для держави загалом. Закон про ВВТ повинен забезпечувати:

1. Збереження річки як джерела питної води (як превентивного механізму охорони здоров'я населення) для мільйонів громадян.
2. Ефективне та гарантоване фінансування без державного бюджету та ефективний розвиток внутрішніх водних шляхів (ВВШ).
3. Зацікавленість громад у розвитку припортової інфраструктури.
4. Збалансований розвиток транспортних шляхів України, річковий транспорт як найповільніший і екологічно чистий, повинен бути найдешевшим.
5. Рівні економічні умови для судноплавства як під державним прапором України, так і під іноземним прапором на умовах взаємності.
6. Відродження судноплавства та суднобудування України.

Однак жодну з цих цілей Закон не виконує, він потребує концептуального доопрацювання.

Насамперед Закон знищує екологію, надаючи змогу суднам скидати до річок судові стічні води на ходу (пп. 2 п. 4 Прикінцевих положень) та узаконює чи самовільне проведення днопоглиблювальних робіт будь-якими суб'єктами без будь-яких екологічних дозволів (п. 79 ст. 1, абз. 6 ч. 2 ст. 12, пп. 2, 22, 28 п. 4 Розділу XII Прикінцеві та перехідні положення). Він узаконює розкрадання надр, адже надає право будь-якому суб'єкту

господарювання, що здійснюватиме днопоглиблення, вільно продавати вилучений з дна пісок та не зараховувати це у вартість робіт (ч. 2 ч. 4 ст. 15).

Україна посідає аж 125 місце зі 180 країн (на рівні Африки) за кількістю запасів питної води на душу населення, і 70 % українців споживають воду з басейну Дніпра як питну. З радіоактивного піску р. Прип'ять розбудовуватимуть Київ. Мінекології та Комітет екології ВРУ проти таких новел. Такі новели мають ознаки порушення конкурентного права, згідно з висновком Антимонопольного комітету України.

Законом пропонують вільно допускати іноземні (офшорні) судна до внутрішніх перевезень (абз. 2 ч. 1 ст. 27, ст. 53), що в ЄС, США та інших країнах заборонено. Міністерство оборони проти вільного заходу суден усіх країн у внутрішні води України. Документ лобіює уникнення від сплати податків в Україні. Він узаконює вихід іноземного судна за кордон для поповнення суднових припасів (зокрема паливом) без митного оформлення (без акцизу та ПДВ) – для цього здійснюється штучна підміна терміну «каботажний рейс» (п. 24 ч. 1 ст. 1), чим надається право при каботажу перетинати кордон, нібито без вантажних операцій. Фактично іноземним суднам надаються безпрецедентні конкурентні переваги, з урахуванням дії Міжнародної конвенції про спрощення і гармонізацію митних процедур (Розділ VI Додаток «J»). Унаслідок цього частина флоту ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» (100 % державної власності) 34 роки тому вже перейшло під словацький прапор і продовжує будувати судна під іноземним прапором! Мінінфраструктури лобіює такі новели в умовах наявної логістичної війни з боку РФ: збудований нею міст суттєво обмежив прохід суден через Керченську протоку до українських морських портів Азовського моря; системно проводяться військові навчання у західній частині Чорного моря (зупиняючи мореплавство на чверті Чорного моря – з морських портів Одеси, Миколаєва і Херсона та з річки Дніпро). Крім цього, під виглядом поповнення припасів може бути ввезено предмети подвійного чи військового

призначення, що створює загрозу обороноздатності України, цілісності аварійних шлюзів чи блокування вузьких місць судового ходу.

Закон «обіلعхує» бізнес, шляхом запровадження Реєстру об'єктів інфраструктури (ст. 24) із дозвільними функціями, Реєстру кваліфікаційних посвідчень (ч. 12 ст. 30), Реєстру виданих судових журналів (ч. 9 ст. 31), Реєстру виданих свідоцтв суден на внутрішніх водних шляхах (абз. 13 ч. 8 ст. 31), які зобов'язують тисячі осіб (як юридичних, так і фізичних – аж до кожного члена екіпажу) отримувати адміністративні послуги за тисячі гривень, тоді як сьогодні тотальна більшість цих функцій відсутня або безкоштовна. У разі не потрапляння (вилучення) в ці реєстри, суб'єкти господарювання за цим законом отримують драконівські штрафи, окремі з них досягають 85 тис. грн. Документ нав'язує нові обов'язкові послуги (підтвердження підтримки системи управління безпекою держпідприємством за тарифами цього підприємства – абз. 3 ч. 2. ст. 59), велику кількість нових платних дозволів («спеціальний дозвіл капітана» – ч. 5 ст. 30, «письмовий дозвіл на тимчасову реєстрацію» тощо – ч. 5 ст. 36). Без визначення законом умов отримання – все це встановлюватиме чиновник на свій розсуд» [113].

Крім цього, на думку М. Різака, «запропонований Мінінфраструктури закон у частині «лібералізації» суперечить міжнародним принципам допуску до судноплавства на внутрішніх водних шляхах та чинним міжнародним угодам про судноплавство (каботаж) на ВВШ України (три з яких односторонні, одна багатостороння і всі є чинними – ратифіковані ВРУ) з: 1) Німеччиною (дозвіл на коботаж передбачений ч. 1 ст. 5); 2) Білоруссю (дозвіл передбачений ч. 3 ст. 3); 3) Хорватією (дозвіл передбачений абз. 2 ч. 8 ст. 3); 4) Конвенції про режим судноплавства на Дунаї (ст. 25 також передбачений національний дозвіл на коботаж)» [113].

«У законі не вказано про єдиний та ефективний суб'єкт, відповідальний за річку та ВВШ, за яким Мінінфраструктури наділяється правом у ручному режимі визначати (зокрема створювати нове) підприємство для передачі всіх стратегічних об'єктів (п. 7 Прикінцевих положень). Не визначено

підприємство, що підтримуватиме та відповідатиме за гарантовані габарити суднового ходу (ст. 15), надано змогу виокремити центральний орган влади щодо річки із державним фінансуванням (ч. ч. 1 та 4 ст. 5)» [113].

Також представник «НІБУЛОНУ» акцентує увагу на тому, що «законом пропонується схема уникнення сплати портових зборів при міжнародному перевезенні вантажу (п. 2 ч. 2 ст. 9), крім цього звільнення для портових зборів надається саме суднам із максимальною осадкою до 4,5 м (абз. 1 ч. 2 ст. 9), тобто класу суден «ріка – море», тоді як судна саме з осадкою не більше 4 м працюють тільки на ВВШ» [113].

Недоліки відзначало і Національне агентство з питань запобігання корупції. Згідно з Висновком антикорупційної експертизи положень Закону України «Про внутрішній водний транспорт» [10], були виявлені, зокрема наступні корупціогенні фактори.

Суперечність між різними положеннями одного і того самого нормативно-правового акта або між положеннями різних нормативно-правових актів у вирішенні одного й того самого питання.

Нерозмежування понять «експлуатаційне днопоглиблення» та «днопоглиблювальні роботи» (наприклад, п. 79 ч. 1 ст. 1) суттєво розширює повноваження посадових осіб центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері внутрішнього водного транспорту, на власний розсуд визначати належність тих чи інших шляхових робіт до обох типів днопоглиблення, де лише друге передбачає потребу в отриманні відповідних дозволів.

У контексті цього можна рекомендувати такі шляхи удосконалення даного нормативного акту:

– навести однозначні визначення понять «шляхові роботи», «днопоглиблювальні роботи», «виправні роботи», «роботи з розчищення дна», усунувши випадки вживання в положеннях проекту Закону цих термінів з різним змістом;

– навести чіткі та зрозумілі визначення понять «буксир», «веслове судно», «внутрішні водні шляхи» «стратегічні об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту» тощо;

– доцільно усунути випадки вживання в тексті Закону терміна «експлуатаційне днопоглиблення» як синоніма терміна «шляхові роботи»;

– привести визначення термінів у відповідність до чинних законодавчих актів України, міжнародного законодавства та відповідних Європейських правил тощо.

Установлення, перевищення меж або розширення дискреційних повноважень.

Законодавча невизначеність щодо суб'єкта, уповноваженого встановлювати розміри тарифів на соціально важливі регулярні перевезення пасажирів, може викликати як конкуренцію повноважень місцевих органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування, так і залишити це питання неурегульованим. Обидва варіанти становлять корупційні ризики.

Прийнятними є такі кроки подолання неузгодженостей цього нормативного акту:

– уточнити редакцію положень Закону, у яких вжито словосполучення «соціально важливі регулярні перевезення пасажирів на судах», визначивши у статті 1 Закону це поняття або зазначивши його ключові характеристики, які б давали змогу однозначно встановити зміст цього поняття;

– додатково урегулювати питання компетенції місцевих державних адміністрацій та органів місцевого самоврядування щодо встановлення тарифів на соціально важливі регулярні перевезення пасажирів на судах;

– уточнити положення Закону щодо обов'язку оплати послуг річкового лоцмана у тих випадках, коли капітан (судноводій) судна відмовився від них через сумніви щодо правильності рекомендацій річкового лоцмана, а також можливості звернення зі скаргою на дії річкового лоцмана та повернення сплачених коштів за його послуги, що фактично не надавалися.

Застосування винятків із загальних правил щодо підстав і порядку надання адміністративних послуг фізичним (юридичним) особам.

Установлені права суб'єктів господарювання здійснювати експлуатаційне днопоглиблення без отримання дозвільної процедури створюють ризики безконтрольного та незаконного використання корисних копалин, нерівних умов діяльності суб'єктів господарювання, екологічні загрози.

Нечітка, з порушенням принципу юридичної визначеності, регламентація прав, обов'язків чи відповідальності фізичних (юридичних) осіб.

Неврегульований вибір суб'єктами господарювання місця і порядку проведення експлуатаційного днопоглиблення на основі паспортів гідротехнічної споруди та/або плану шляхових робіт надає можливість здійснювати видобуток ґрунту на свій розсуд, оскільки паспортом гідротехнічної споруди взагалі не встановлюються обсяги можливого видобутку ґрунту».

З урахуванням вищенаведеного, доцільно узгодити положення Закону в частині чіткого визначення документа, який встановлюватиме місце, порядок проведення шляхових робіт та плановий обсяг ґрунту, що підлягає вилученню [10].

Згідно з Висновком Комітету з питань інтеграції України з Європейським Союзом [11] Закон за своєю метою не суперечить міжнародно-правовим зобов'язанням України, однак не в повному обсязі враховує положення Директиви 87/540/ЄС, Директиви 2005/44/ЄС, Директиви 2016/1629/ЄС, що потребує виправлення.

У всякому разі прийнятий Закон України «Про внутрішній водний транспорт» є позитивним і дозволить створити необхідну законодавчу базу для відродження судноплавства внутрішніми водними шляхами України, однак лише за умови концептуального і редакційного доопрацювання, з урахуванням наданих рекомендацій.

2.3 Система дипломування судноводіїв у галузі судноплавства України

Важливу роль в організації морського, зокрема і річкового судноплавства в Україні займає питання дипломування судноводіїв, тому що як відомо, «кадри вирішують усе».

За час існування незалежної України з низки причин, як суб'єктивних, так і об'єктивних, традиційні погляди на роботу флоту, його забезпечення, підготовку кадрів суттєво змінилися. Кількість суден, що працюють під українським прапором, значно знизилося, наймогутніші в минулому пароплавства практично пішли в небуття.

Велика кількість наших моряків були змушені шукати роботу на іноземних судах і, завдяки гарній підготовці, були там затребувані. На початку й у середині 90-х рр. загальна структура підготовки інерційно продовжувала залишатися фактично такою самою, як і при вже зниклому СРСР, але, природно, з повним комплектом характерних для всієї країни проблем. Однак з кожним роком умови, як усередині країни, так і поза її межами, дедалі більше змінювалися, і старі підходи виявилися неприпустимими та вимагали перегляду.

Україна приєдналася до Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року (International 200 Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, STCW) (далі – Конвенція STCW) [54], шляхом схвалення Законом України від 1 листопада 1996 року № 464/96-ВР [101].

Конвенція STCW набула чинності 28 квітня 1984 року. Відтоді поправки до неї були прийняті у 1991, 1994, 1995, 1997, 1998, 2004, 2006 і 2010 роках.

Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти (англ. International STCW Convention) – міжнародна конвенція,

одна з трьох основних морських конвенцій, прийнятих під егідою Міжнародної морської організації (ІМО). У Конвенції беруть участь понад 70 країн.

Конвенція закріплює міжнародні норми підготовки та дипломування моряків і несення вахти, і передбачає положення, що забезпечують, щоб моряки на суднах були у належний спосіб навчені і підготовлені, мали достатній досвід, навички та кваліфікацію, відповідали вимогам щодо роботи, віку, стану здоров'я та були придатні до виконання своїх обов'язків таким чином, який забезпечує охорону людського життя і збереження майна на морі, а також захист морського середовища.

Регламентує:

- вимоги до капітана і палубної команди;
- вимоги до машинної команди;
- вимоги до радіоспеціалістів;
- вимоги щодо екіпажів певних типів суден;
- вимоги щодо функцій, пов'язаних з аварійними ситуаціями, охороною праці, медичним доглядом та виживанням;
- вимоги щодо дипломування і альтернативного дипломування;
- вимоги щодо несення вахти.

Установлює зразки документів, які видаються під час дипломування моряків.

Конвенція прийнята Міжнародною морською організацією (ІМО) у початковій редакції в 1978 році. Істотні зміни були внесені до Конвенції на конференції ІМО в 1995 році. Конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти регулярно оновлюється на сесіях ІМО: поправки вносилися в 1997, 1999 і 2010 роках.

Високий професіоналізм українських моряків, рівень теоретичної та практичної підготовки дали змогу Україні зайняти достойне місце на міжнародному ринку праці і увійти до «Білого списку» Міжнародної морської організації.

«Україна стала державою-членом Міжнародної морської організації (ІМО) і країною, що підписала основні міжнародні нормативні акти з безпеки мореплавства, прийняті в рамках ІМО, зокрема і Міжнародну конвенцію про підготовку і дипломування моряків та несення ваhti 1978 року з поправками (Конвенція ПДНВ)» [17].

Після приєднання у 1996 р. до Конвенції STCW'78 в Україні було вжито низку заходів щодо створення системи та задіяння механізму підготовки та дипломування моряків відповідно до стандартів Конвенції STCW'78. «Україна опинилася у списку держав, які повністю виконують вимоги Конвенції STCW'78, які складає Комітет з безпеки на морі ММО (Правило I/7 Додатку до Конвенції STCW'78)» [18].

Варто зазначити, що норми міжнародного права створюють права й обов'язки тільки для суб'єктів міжнародного права. Органи державної влади та інші суб'єкти, що перебувають на території держави, загалом безпосередньо нормам міжнародного права не підпорядковуються. «Реалізація міжнародних зобов'язань на внутрішньодержавному рівні здійснюється шляхом імплементації (входження норм міжнародного права в норми внутрішньодержавного права), яка застосовується Україною у формі загальної трансформації, про що свідчать положення Конституції України, згідно зі ст. 9 якої міжнародні договори є частиною національного законодавства України» [48, с. 141].

Це також впливає і з Закону України від 29 червня 2004 р. «Про міжнародні договори України» (далі – Закон від 29.06.2004 р.), відповідно до якого «чинні міжнародні договори України, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, є частиною національного законодавства і застосовуються в порядку, передбаченому для норм національного законодавства (ст. 19)» [4, с. 121].

При цьому варто звернути увагу на питання автентичності текстів міжнародних договорів, які застосовуються в Україні, зокрема в процесі підготовки, підвищення кваліфікації та дипломування моряків. Відповідно до

ст. 17 Конвенції STCW'78 вона складена в одному примірнику англійською, іспанською, китайською, російською та французькою мовами, причому усі тексти є рівно автентичними.

Як зазначає О. О. Балобанов, згідно з чинним законодавством Конвенція STCW'78 є частиною національного законодавства України, але її автентичний текст українською мовою відсутній. Вона не була опублікована в жодному з офіційних видань України, оскільки питання публікації міжнародних договорів, згоду на обов'язковість яких надала Верховна Рада України, законодавчо не врегульовано. Дія Указу Президента України від 10 червня 1997 р. № 503/97 «Про порядок офіційного оприлюднення нормативно-правових актів та набрання ними чинності» на міжнародні договори не поширюється [99].

Тому сьогодні використовується здебільшого неофіційний текст Конвенції STCW'78, не існує навіть стабільного перекладу її назви, яка у дослівному перекладі з англійської мови має назву «Міжнародна конвенція про стандарти підготовки, дипломування моряків і несення вахти» (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, STCW'78), а в українській і російській морській літературі йменується Міжнародною конвенцією про підготовку і дипломування моряків та несення вахти [55], тобто опущене визначальне слово – «стандарти».

Тільки у 2004 р., з ухваленням Закону від 29.06.2004 р., закріплено, що невід'ємною частиною закону про ратифікацію міжнародного договору є текст міжнародного договору (ст. 9), а також встановлено, що чинні міжнародні договори України публікуються українською мовою у «Зібранні чинних міжнародних договорів України» та інших офіційних друкованих виданнях України. Офіційний переклад багатосторонніх міжнародних договорів України українською мовою здійснює Міністерство закордонних справ України в порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України (ст. 21).

Деякими авторами висловлюється думка про доцільність відповідно до Конвенції STCW'78 розробити та прийняти державні правила підготовки та дипломування моряків, несення вахти та комплектування суден екіпажами. Ці правила повинні містити всі вимоги стосовно моряків і поряд із національними, враховувати вимоги міжнародних конвенцій. Але законодавством України Конвенція STCW'78 вже визнана частиною національного законодавства і необхідності ухвалення інших правил немає. Існує нагальна потреба в офіційному перекладі Конвенції STCW'78 українською мовою та її публікації в одному з офіційних видань України.

В Україні склалася розгорнута система підготовки висококваліфікованих морських спеціалістів. Однак важливими факторами, що забезпечують гідне становище українських моряків на міжнародному ринку праці, є «відповідність їхньої підготовки міжнародним вимогам (стандартам), які пред'являються до національної системи підготовки та дипломування моряків, та систематизація законодавства у цьому напрямі» [4, с. 122].

У ході виконання вимог Конвенції STCW'78 та Конвенції ООН з морського права 1982 року Україною вже вжито низку заходів (насамперед це розроблення та ухвалення актів законодавства) щодо створення системи та задіяння механізму належної підготовки, підвищення кваліфікації та дипломування моряків. Цих заходів було здійснено задля внесення України до списку держав, що повністю виконують вимоги Конвенції STCW'78. Надані Україною документи були прийняті в ММО та виявилися достатніми для ухвалення рішення про виконання Україною вимог Конвенції STCW'78 (за винятком Правил I/8, документи щодо виконання його положень від України не надавалися).

Отже, сьогодні законодавче та організаційне забезпечення впровадження міжнародно-правових стандартів підготовки та дипломування моряків в Україні ще далеке від досконалості, але неможливо лишити поза увагою досвід дев'ятирічної роботи з упровадження вимог

Конвенції STCW'78 та неодмінні досягнення, що стали запорукою внесення України до списку країн, що повністю виконують вимоги Конвенції STCW'78.

Європейським агентством із морської безпеки (EMSA) за дорученням Єврокомісії з 17 по 28 травня 2013 р. було «проведено інспектування української системи морської освіти, підготовки та дипломування, що проводилося відповідно до правила 1/10 Конвенції» [61, с. 32]. Конвенція була адаптована до законодавства ЄС Директивою 2008/106/ЄС про мінімальний рівень підготовки моряків. Ця директива «визначає європейську систему визнання сертифікатів та вимоги з проведення оцінки відповідності для країн – не членів ЄС» [152].

Відповідно до цієї перевірки Україна підтвердила на європейському рівні свій статус держави, яка повною мірою виконує вимоги Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року. Відповідне офіційне повідомлення про підтвердження продовження визнання України Євросоюзом було направлено на адресу Мінінфраструктури директором Генерального директорату з мобільності і транспорту Європейської Комісії Ф. Карамітсосом.

Для виконання вимог Конвенції ПДНВ, наказом Міністерства транспорту України в лютому 1998 року в м. Одеса було створено Агентство з контролю за підготовкою та дипломуванням моряків, яке очолив професор Одеської державної морської академії В. К. Голубєв.

У грудні 1999 року Агентство було реорганізовано в Державне підприємство з атестації та реєстрації плавскладу, яке очолив кандидат технічних наук В. М. Єрофєєв.

Час показав, що орган керування й організації робіт такого досить складного механізму повинний знаходитися в столиці, де знаходяться всі органи виконавчої влади.

На виконання постанови Кабінету Міністрів України від 31.01.2001 № 83 у липні 2001 року була створена Інспекція з питань підготовки та дипломування моряків та розміщена в м. Києві.

Інспекцію з питань підготовки та дипломування моряків різні роки очолювали:

- контр-адмірал О. О. Щипцов (2001–2002 рр., 2010–2014 рр.);
- капітан І. В. Тихонов (2002–2010 рр.);
- капітан В. В. Пікулик (2014–2016 рр.).

Завдяки розміщенню в столиці, під безпосереднім керівництвом Міністерства інфраструктури України, при постійній спільній роботі з підрозділами Мінінфраструктури та інших міністерств, Інспекція з питань підготовки та дипломування моряків за час свого існування провела велику роботу з удосконалення національної системи підготовки та дипломування.

За роки існування Інспекція з питань підготовки та дипломування моряків (ІПДМ) виконала велику роботу з удосконалення національної системи професійної підготовки та дипломування моряків, створення відповідної міжнародним вимогам нормативної бази. Досягнуті результати дозволяють українським морякам працювати на суднах під прапорами майже всіх країн світу, у всіх басейнах Світового океану, сприяють підтримці високого авторитету наших морських кадрів, підвищенню позитивного іміджу України.

Створено єдиний Державний реєстр документів моряків, який забезпечує надійний контроль за документами, що видаються в нашій країні морякам на підтвердження їх професійної компетентності. За участю ІПДМ, Морською адміністрацією підписано угоди про визнання дипломів наших моряків з 53 країнами. Співробітники ІПДМ розробляють і видають численні інформаційні, навчально-методичні, довідкові матеріали з питань підготовки, оцінки компетентності та дипломування моряків, готують звіти в ІМО і багато іншого. Велика і багатогранна діяльність ІПДМ приносить свої плоди:

в останні роки значно підвищився рівень професіоналізму українських моряків, зросла їх затребуваність на світовому ринку морської праці.

ІПДМ є державною організацією і належить до сфери управління Міністерства інфраструктури України (Мінінфраструктури).

Відповідно до основних завдань «ІПДМ бере участь у забезпеченні формування кадрового ресурсу спеціалістів морського транспорту згідно з вимогами Конвенції ПДНВ, ратифікованої Україною, та національних нормативних актів у сфері підготовки та дипломування моряків» [38].

Окрім того, ІПДМ, відповідно до покладених на неї завдань:

- «створює постійно діючі ДКК для підтвердження кваліфікації моряків;
- веде реєстр усіх виданих на території України документів, термін чинності яких минув або був продовжений, або дія яких була призупинена, або які були анульовані чи заявлені як загублені або знищені, а також веде реєстр виданих пільгових дозволів;
- підтверджує дійсність документів;
- за дорученням Мінінфраструктури розглядає проекти нормативних актів, стандартів та інших документів з питань підготовки, оцінки компетентності та дипломування моряків, надає свої зауваження та пропозиції до них;
- готує та видає аналітичні, довідкові, інформаційні, навчальні, методичні, науково-популярні та інші матеріали з питань підготовки, оцінки компетентності та дипломування моряків;
- за дорученням Мінінфраструктури організовує проведення науково-дослідних та науково-методичних робіт стосовно вдосконалення національної системи підготовки, оцінки компетентності та дипломування моряків; бере участь у їх виконанні;
- здійснює за дорученням Мінінфраструктури представництво та захист в ІМО інтересів України з питань підготовки, оцінки компетентності та дипломування моряків, аналізує та узгоджує пропозиції міністерств, інших

центральної влади щодо розгляду цих питань в ІМО та подає узагальнені пропозиції до Мінінфраструктури, готує звіти та іншу інформацію в ІМО;

- здійснює інші функції на виконання покладених на ІПДМ завдань відповідно до чинного законодавства України» [38].

Під час виконання основних завдань ІПДМ надає послуги у сфері забезпечення безпеки судноплавства, серед яких:

- перевірка знань та підтвердження кваліфікації моряків у постійно діючих державних кваліфікаційних комісіях, а також підтвердження дипломів, кваліфікаційних свідоцтв та інших документів моряків, визначених законодавством України;

- перевірка знань працівників суб'єктів перевезення небезпечних вантажів на морському і річковому транспорті;

- видача підтверджень, що засвідчують визнання дипломів відповідно до вимог правила 1/10 Конвенції ПДНВ;

- ведення реєстру всіх виданих на території України документів моряків та підтвердження їх дійсності.

Процес надання зазначених послуг ІПДМ врегульовано у рамках системи управління якістю ІПДМ. Система управління якістю ІПДМ сертифікована в установленому порядку органом сертифікації – Регістром судноплавства України. Сертифікат на систему управління якістю № 41-570-18 від 23.02.2018 р. і був дійсний до 22.01.2021 р. Процедура підтвердження Сертифікату на систему управління якістю передбачає щорічний інспекційний нагляд за системою. Протягом дії сертифікату відповідності інспекційним аудитом були охоплені центральний апарат та всі філії ІПДМ.

У склад ІПДМ входять єдиний Державний реєстр документів моряків та філії, розташовані у містах Ізмаїл, Маріуполь, Миколаїв, Одеса [38].

Відповідальність за функціонування єдиного Державного реєстру документів моряків покладена на ІПДМ.

Згідно з Положенням про ведення єдиного Державного реєстру документів моряків, основними завданнями його є:

- одержання, облік і накопичення інформації стосовно кваліфікаційних документів моряків України (сертифікатів компетенції та їх підтверджень);
- отримання та облік інформації від морських освітніх закладів стосовно навчальних документів;
- отримання, облік і перевірка інформації від НТЗ стосовно свідоцтв по закінченню курсів підготовки за визначеними напрямками;
- перевірка дійсності документів моряків України, що засвідчують їх кваліфікацію та надання результатів такої перевірки зацікавленим сторонам;
- ведення необхідних баз даних, технічний захист інформації у відповідності до діючих вимог.

Перелік інформації, що вноситься до єдиного Державного реєстру документів моряків відповідно до п. 12 Розділу В-I/6 Кодексу ПДНВ, формат, регламент передачі даних, відповідальність за перевірку наданої інформації визначені вищеназваним Положенням про ведення єдиного Державного реєстру документів моряків.

На сьогоднішній день в єдиному Державному реєстрі документів моряків обліковується понад 700 тис. документів моряків, виданих капітанами морських портів України, понад 1,9 млн сертифікатів НТЗ (облік здійснюється з 1998 року). Інформація вноситься українською та англійською мовами.

Документи, що внесені до єдиного Державного реєстру документів моряків, розподіляються в залежності від статусу документу на поточний момент, а саме:

- дійсні;
- анульовані;
- термін дії закінчився;

- дію призупинено;
- загублені (заявлені як втрачені);
- знищені.

Інформація оновлюється щоденно і на час перевірки актуалізована. Системою передбачені резервні копіювання баз даних та вжито ефективних заходів щодо захисту інформації тощо.

Державний реєстр постійно розвивається і якісно удосконалюється. Створена за останні роки автоматизована система Державного реєстру документів моряків України (State Register of Seafarer's Documents of Ukraine), що функціонує на сучасному рівні. Налагоджена робота реєстру практично виключає можливість використання моряками незаконних документів. Ця система спрямована на забезпечення чіткої взаємодії реєстру, державних кваліфікаційних комісій і служб капітанів портів, і дозволяє вести електронний облік на сучасному рівні всіх документів, видаваних морякам, робити перевірку документів на легітимність.

Такими заходами виконуються як національні, так і міжнародні сучасні вимоги в частині боротьби з фальшивими документами. На даний час майже «всі організації, державні установи у світі зацікавлені в тому, щоб на морі працювали тільки моряки з законно отриманими документами. Особливо це актуально нині, при серйозно зрослій небезпеці тероризму і введенням Кодексу ОСПС» [38].

Єдиний Державний реєстр документів моряків є структурним підрозділом ІПДМ та діє на виконання вимог пунктів 14–16 Правила I/2 Конвенції ПДНВ та Положення про ІПДМ.

Сучасна організаційна структура системи морської освіти, підготовки, оцінки компетентності та дипломування, включаючи видачу медичних свідоцтв моряків має свою специфіку.

Зокрема, до формування державної політики стосовно якості освіти, підготовки, дипломування та медичних оглядів моряків мають відношення три органи державної влади: Міністерство інфраструктури України,

Міністерство освіти і науки України та Міністерство охорони здоров'я України.

Виконання визначених статтями 10 і 51 Кодексу торговельного мореплавства України функцій щодо здійснення державного і загального керівництва з питань підготовки та дипломування моряків покладено на Мінінфраструктури України.

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України (Мінінфраструктури) є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України.

Мінінфраструктури є головним органом у системі центральних органів виконавчої влади у формуванні та забезпеченні реалізації державної політики у сфері морського і річкового транспорту, та відповідно до покладених на нього завдань, крім іншого:

- бере участь у діяльності міжнародних організацій, розробляє та укладає міжнародні договори, та виконує функції Морської адміністрації України;

- узагальнює практику застосування законодавства з питань, що належать до компетенції Міністерства, розробляє пропозиції щодо вдосконалення законів України, актів Президента України, Кабінету Міністрів України та в установленому порядку вносить їх на розгляд Президентів України та Кабінету Міністрів України.

Мінінфраструктури, з метою організації своєї діяльності, сприяє відповідно до законодавства забезпеченню виконання міжнародних договорів України, здійснює у межах своїх повноважень заходи щодо імплементації в національне законодавство положень міжнародних договорів, стороною яких є Україна.

Міністерство освіти і науки України несе відповідальність за виконання вимог Конвенції ПДНВ у відношенні освіти моряків у вищих та професійно-технічних морських освітніх закладах.

Міністерство освіти і науки несе відповідальність за розробку державних стандартів освіти, за навчальні плани освітніх програм підготовки, кваліфікаційний рівень викладачів, а також за кваліфікаційний рівень, який може бути отриманий студентами, які навчаються незалежно від рівня морського закладу освіти – академії, університету, коледжу чи професійно-технічного училища.

Вимоги Конвенції ПДНВ з Манільськими поправками введені в навчальні плани усіх морських закладів освіти.

Поправки 2010 р. (Манільські поправки) до Конвенції і Кодексу були схвалені резолюціями 1 і 2 Конференції Сторін Конвенції, яка проходила в Манілі (Філіппіни) з 21 по 25 червня 2010 року. Згідно зі ст. 57 Конституції України «Манільські поправки вступили в силу в Україні з моменту опублікування їх офіційного перекладу (6 квітня 2012 року)» [54].

Термін реалізації Манільських поправок – 01.01.2017 р., тобто на теперішній час завершився перехідний період, відведений для їх імплементації. Але процес упровадження деяких положень проходив не так злагоджено, як це було заплановано, що викликало стурбованість зі сторони Комітету з безпеки на морі ІМО.

Проблемам забезпечення реалізації норм Конвенції STCW та поправок до неї присвячено значну кількість спеціальних досліджень, серед яких праці: Т. В. Аверочкіної, М. Д. Балджи, Б. В. Буркинського, С. Б. Гавриш, Є. В. Додіна, Б. А. Кормича, Н. С. Лисенка, О. І. Пашенцова, В. Я. Тація, Ю. С. Шемшученка, В. К. Матвійчука та ін.

Манільські поправки уточнюють необхідні стандарти, насамперед у світлі нових технологій, запроваджують нові вимоги, методи та методики підготовки та дипломування моряків, покращують механізми LEX PORTUS № 2 (4)'2017 201 забезпечення виконання її положень і детально викладають вимоги, що стосуються тривалості робочого часу і відпочинку моряків, попередження зловживань наркотиками та алкоголем, а також норм придатності моряків до роботи за станом здоров'я.

З «01.07.2011 р. поправки до Конвенції і Кодексу STCW вважаються прийнятими, а з 01.01.2012 р. – вступили в силу. З 01.07.2013 р. усі схвалені програми навчання і підготовки моряків в усіх відношеннях відповідають вимогам переглянутої Конвенції та Кодексу» [123].

Згідно з цими поправками для судноводіїв обов'язковим стає сертифікат, що підтверджує компетенцію у сфері управління складом навігаційної вахти – *Brige Resource Management*. Цей сертифікат поділяється на два рівні: рівень управління для капітанів і старших помічників, і рівень експлуатації для інших (починаючи з посади другого помічника капітана судна). Крім того, судноводіям необхідним є окремий сертифікат, що підтверджує компетенцію у сфері використання електронної картографічної системи ECDIS. Так, якщо «ECDIS є основним засобом навігації на судні, буде пред'являтися вимога – пройти підготовку на конкретному типі системи» [123].

Окрім того, Манільськими поправками уточнено назву і надано визначення видів документів, які видаються морякам, відповідно до вимог Конвенції STCW. Передбачені такі групи документів:

- «*Certificate of competency* – диплом особи командного складу, який видається капітанам, судновим офіцерам і радіоспеціалістам ДМССБ відповідно до положень глав II, III, IV та VIII Конвенції;

- *Certificate of proficiency* (свідоцтво про професійну придатність) – означає документ, виданий моряку, інший, ніж диплом особи командного складу, який підтверджує, що вимоги Конвенції щодо підготовки, компетентності та плавального стажі виконані. У цю групу входять документи про кваліфікацію осіб рядового складу, що видаються відповідно до вимог Правил II/4, II/5, III/4, III/5, VII/2, а також і деякі свідоцтва про проходження підготовки, передбаченої Конвенцією ПДНВ, зокрема, свідоцтва для роботи на танкерах, свідоцтво офіцера охорони судна тощо;

- *Documentary evidence* (документальне підтвердження) – означає документ, інший, ніж диплом осіб командного складу або свідоцтво про

професійну придатність, який підтверджує, що відповідні вимоги Конвенції виконані. До цієї групи зокрема буде входити свідоцтво про підготовку з виживання персоналу пасажирських суден та ін.» [54].

Манільські поправки роз'яснюють визначення терміну «схвалений стаж плавання». Уточнено, що при схваленні стажу плавання, необхідного згідно з Конвенцією STCW, сторони повинні забезпечити, щоб відповідні практика або робота на судні були пов'язані з кваліфікацією, яку освоює моряк, маючи на увазі, що крім первинного ознайомлення з роботою на морських судах, метою такої практики (або роботи) має бути надання можливості моряку отримати інструктаж і практичний досвід виконання, під відповідним наглядом, тих завдань, обов'язків і робіт, які передбачені посадою на судні, на яку претендує моряк, і яка буде вказана в дипломі або свідоцтві про професійну придатність.

Приведено у відповідність вимоги щодо підготовки та дипломування персоналу, що працює на всіх типах танкерів, а також введені нові вимоги до дипломування персоналу танкерних суден.

Так, замість ознайомчої підготовки та спеціалізованої підготовки для персоналу танкерних суден, новими поправками передбачені:

- «підготовка за розширеною програмою для капітанів, старших помічників капітанів, старших механіків, других механіків та інших осіб, які несуть безпосередню відповідальність за вантажні операції та вантаж;
- базова підготовка для всіх, кому може бути доручено виконання особливих обов'язків на танкерах» [123].

Після вступу в силу Манільських поправок, не дивлячись на певні труднощі та недоліки, є значні полегшення для моряків, а саме:

- «скасування іспитів у державних кваліфікаційних комісіях (ДКК) для осіб рядового складу, кваліфікації яких не підпадають під вимоги Конвенції STCW, це стосується 4 000 моряків щорічно;
- зменшення кількості тренажерних підготовок упродовж професійної діяльності моряка;

– упровадження дистанційного комп'ютерного тестування моряків (спочатку як додаток до іспитів в ДКК, а в майбутньому – замість них), що має за мету істотне підвищення рівня об'єктивності при встановленні рівня кваліфікації моряків;

– впровадження електронного документообігу між навчально-тренажерними закладами, де моряки отримують тренажерну підготовку, органами видачі професійних дипломів, підтверджень та свідоцтв, Державним Реєстром документів моряків України, системою дистанційного тестування» [123].

Державні стандарти освіти встановлюють вимоги до змісту, обсягу і рівня освітньої та фахової підготовки в Україні. Вони є основою оцінки освітнього та освітньо-кваліфікаційного рівня громадян незалежно від форм одержання освіти. Державні стандарти освіти розробляються окремо з кожного освітнього та освітньо-кваліфікаційного рівня і затверджуються Кабінетом Міністрів України.

«Галузеві стандарти розробляються для кожного освітнього кваліфікаційного рівня підготовки фахівців для кожного напрямку та спеціальності підготовки фахівців, для кожної кваліфікації. Галузеві стандарти затверджуються МОН» [38].

Міністерство охорони здоров'я України здійснює формування та забезпечення реалізації державної політики у сфері охорони здоров'я, формування державної політики у сферах контролю якості медичних послуг.

Міністерство охорони здоров'я відповідно до свого Положення формує та забезпечує реалізацію державної політики у сфері охорони здоров'я, встановлює придатність моряка до роботи на судні за станом здоров'я. Статтею 52 Кодексу торгового мореплавства України передбачено, що «до роботи на судні допускаються особи, визнані придатними для цього за станом здоров'я. Висновок про придатність для роботи на судні за станом здоров'я здійснюється Міністерством охорони здоров'я України відповідно до правил, установлених цим Міністерством».

МОЗ України відповідно до покладених на нього завдань, крім іншого:

- «установлює придатність моряка до роботи на судні за станом здоров'я;
- затверджує щорічно переліки закладів охорони здоров'я, які мають право проводити медичний огляд моряків та видачу медичних свідоцтв;
- здійснює контроль і нагляд за додержанням законодавства про охорону здоров'я» [63].

Наразі Інспекція з питань підготовки та дипломування моряків є державною організацією і належить до сфери управління Міністерства інфраструктури України. Вона (Інспекція) здійснює підтвердження кваліфікації моряків у постійно діючих державних кваліфікаційних комісіях відповідно до вимог Конвенції ПДНВ та національних вимог для заняття певних посад або виконання певних обов'язків на морських торговельних судах.

Основними завданнями ІПДМ є:

- аналіз міжнародного та національного досвіду у сфері підготовки, оцінки компетентності та дипломування членів екіпажів морських торговельних суден;
- підтвердження кваліфікації моряків у постійно діючих ДКК, а також підтвердження документів моряків, що засвідчують їх кваліфікацію;
- представлення та захист за дорученням Мінінфраструктури в ІМО інтересів України з питань підготовки, оцінки компетентності та дипломування моряків.

19 серпня 2020 року на своєму засіданні Уряд схвалив постанову Кабінету Міністрів України «Деякі питання підготовки та дипломування моряків», якою повністю передаються функції з питань дипломування моряків до Морської адміністрації, а також запускається процес ліквідації Інспекції з питань підготовки та дипломування моряків та її представництв (філій, відділень). Ці зміни є першим кроком у спрощенні системи підготовки та дипломування моряків.

Відповідно до прийнятої постанови пропонується «покласти на Морську адміністрацію повноваження з питань оцінки компетентності та дипломування моряків відповідно до Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року, а саме:

- ведення єдиного Державного реєстру документів моряків;
- видачу послужних книжок моряка;
- видачу підтверджень визнання дипломів;
- атестацію інструкторів навчально-тренажерних закладів;
- створення державних кваліфікаційних комісій» [142].

Реалізація політики у сфері освіти, підготовки, оцінки компетентності та дипломування моряків здійснюється на основі та на виконання Конституції і законів України, актів та доручень Президента України, актів Кабінету Міністрів України та відповідних наказів центральних органів виконавчої влади та спрямована на підтримку високого рівня стандартів, та їх постійний перегляд і удосконалення.

Усі дії Морської адміністрації України спрямовані на якісне поліпшення системи підготовки і підтримки її на рівні не нижче міжнародних стандартів, підвищення авторитету і конкурентоздатності українських моряків на міжнародному морському ринку і підвищення іміджу України, як морської держави у світі.

За інформацією Міністерства закордонних справ України, як депозитарія Меморандумів, на сьогоднішній день Україною укладені Меморандуми про визнання дипломів/свідоцтв моряків з 51 із 165 держав, які є стороною Конвенції ПДНВ (Азербайджан, Антігуа і Барбуда, Багамські острови, Барбадос, Бельгія, Вануату, В'єтнам, Гонконг, Греція, Грузія, Данія, Естонія, Ізраїль, Іран, Ірландія, Італія, Йорданія, Камбоджа, Кіпр, Кірібаті, Коморські острови, Куба, Латвія, Литва, Ліберія, Люксембург, Маврикій, Мальта, Марокко, Маршаллові Острови, Монголія, Нідерланди, Нова Зеландія, Норвегія, Панама, Північна Корея, Польща, Росія, Румунія, Сент-Вінсент,

Сінгапур, Словаччина, Туреччина, Філіппіни, Фінляндія, Франція, Чехія, Швейцарія, Ямайка).

Меморандуми про визнання дипломів моряків інших держав підписані Україною з 19 державами-членами Міжнародної морської організації [24].

Україна у 2020 році також підтвердила свій статус держави, яка повною мірою виконує вимоги Конвенції ПДНВ: Україна залишається у «Білому списку» країн, які виконують вимоги Конвенції ПДНВ у повному обсязі.

Експерти Секретаріату Міжнародної морської організації завершили всебічний аналіз звіту, поданого Міністерством інфраструктури України на ім'я Генерального секретаря ІМО, і прийшли до висновку, що Україна повною мірою виконує вимоги Міжнародної конвенції про підготовку та дипломування моряків та несення вахти 1978 року (з поправками). Про рекомендації експертів поінформувало Посольство України в Великій Британії. Офіційний лист, підписаний Надзвичайним та повноважним послом України, котра є постійним представником нашої країни при Міжнародній морській організації, Наталією Галібаренко [127].

Загальне керівництво системою управління здійснюється Кабінетом Міністрів України через Мінінфраструктури.

Мінінфраструктури, МОН, МОЗ, керуючись відповідними законами та нормативно-правовими актами, розробляють загальну політику та узгоджену позицію щодо стандартів морської освіти, підготовки, оцінки компетентності, дипломування та медичних оглядів моряків.

Моряки отримують освіту та підготовку в морських закладах освіти та навчально-тренажерних закладах.

Перед вступом до морського освітнього закладу проводиться медичний огляд кандидатів для визначення відповідності медичним стандартам, установленими Міністерством охорони здоров'я України Правилами визначення придатності за станом здоров'я осіб для роботи на суднах відповідно до вимог правила I/9 Конвенції ПДНВ.

Атестація випускників морських закладів освіти проводиться на засіданнях Державних екзаменаційних комісій (ДЕК) морського закладу освіти. Порядок створення, організації і роботи ДЕК визначається МОН. Випускникам, які позитивно склали державні іспити, а також захистили магістерський (кваліфікаційну) проект (роботу), рішенням ДЕК присвоюється кваліфікація у відповідності до отриманої спеціальності і видається диплом про вищу освіту або диплом чи свідоцтво про професійно-технічну освіту встановленого державного зразка.

Оцінка компетентності та підтвердження кваліфікації моряків проводиться в Державних кваліфікаційних комісіях (ДКК), що створюються Інспекцією з питань підготовки та дипломування моряків.

Оцінка компетентності кандидата здійснюється шляхом демонстрації членам ДКК:

- особистих якостей, необхідних для присвоєння звання або підтвердження кваліфікації, що надають право займати на морському судні посаду, відповідну цьому званню/кваліфікації. Оцінка здійснюється шляхом співбесіди;

- можливості застосовувати знання та навички для виконання на судні своїх посадових обов'язків. Визначається шляхом попереднього комп'ютерного тестування; письмового іспиту та усного опитування.

Рішення ДКК оформлюються протоколом засідання ДКК, що засвідчує відповідність компетентності моряка вимогам Конвенції ПДНВ та національним вимогам. На підставі цього протоколу моряки мають право отримати у капітана морського порту відповідний диплом або свідоцтво фахівця та підтвердження до нього для заняття відповідної посади на морському судні. Сам протокол не дає морякові права обіймати певні посади або виконувати певні функції.

До решти документів, необхідних для отримання кваліфікаційних документів, належать документи про освіту, документальні докази проходження обов'язкової підготовки, документальні докази стажу плавання

на морських суднах, свідоцтво про придатність до роботи за станом здоров'я, ідентифікаційні документи.

Пройти підтвердження кваліфікації в ДКК моряки можуть в містах: Київ, Одеса, Ізмаїл, Миколаїв, Маріуполь та Херсон [38].

При цьому дійсність документів про освіту, кваліфікацію та підготовку, наданих моряками в ДКК, обов'язково перевіряється в Державному реєстрі документів про вищу освіту та єдиному Державному реєстрі документів моряків. Обов'язково встановлюється, що надані медичні свідоцтва є діючими та видані схваленими МОЗ медичними закладами.

Перелік обов'язкових курсів підготовки, необхідних для присвоєння відповідного звання, для зайняття відповідної посади особи командного складу або суднової команди на морських суднах, визначається Мінінфраструктури.

На виконання вимог Правила I/11 Конвенції ПДНВ особам командного складу відповідно до Положення про порядок присвоєння звань особам командного складу морських суден для підтвердження чи присвоєння чергового звання, необхідно проходити курси підвищення кваліфікації у вищих морських закладах освіти, які визначені МОН та Мінінфраструктури.

Програми курсів підвищення кваліфікації розроблені відповідного рівня (управління і експлуатація) для судноводіїв, суднових механіків, суднових електромеханіків та радіоспеціалістів, схвалені МОН та Морською адміністрацією і містять у собі останні зміни в національних і міжнародних правилах, а також відповідної технології і рекомендації щодо безпеки людського життя на морі та захисту морського навколишнього середовища.

Після успішного підтвердження кваліфікації в ДКК моряк має право протягом 12 місяців з дати засідання ДКК отримати у капітана морського порту диплом або свідоцтво фахівця про присвоєння звання/підтвердження кваліфікації та підтвердження цього документу.

Згідно зі ст. 51 Кодексу торговельного мореплавства України позбавлення звання і вилучення диплома або кваліфікаційного свідоцтва допускається тільки за рішенням суду.

Припинення дії підтвердження диплома та проведення позачергової перевірки компетентності осіб командного складу морських суден передбачено у разі:

- виявлення причетності особи командного складу до морського аварійного випадку;
- виявлення некомпетентності особи командного складу, дії або бездіяльність якої становили пряму загрозу безпеці людей, майну на морі або морському довкіллю;
- виявлення явної невідповідності знань або навичок особи командного складу судна займаній посаді;
- невиконання особою командного складу законних вимог уповноважених посадових осіб, унаслідок чого могла скластися або склалася загроза безпеці людей, майну на морі або морському довкіллю.

Морська адміністрація, Мінінфраструктури або інший центральний орган виконавчої влади надає письмове повідомлення про виявлення порушення моряками вимог Конвенції ПДНВ та національних вимог у період роботи на суднах. ІПДМ формує особову справу особи командного складу. Підтвердження диплому, дія якого припинена, разом з відповідними документами (матеріалами) справи, зберігаються в ІПДМ в особовій справі особи командного складу. Інформація про припинення дії підтвердження диплома відповідної особи командного складу вноситься до єдиного Державного реєстру документів моряків. На підставі отриманої інформації ІПДМ проводить позачергову оцінку компетентності особи, дія підтвердження диплома якого припинена.

На виконання п. 2 правила I/5 Конвенції ПДНВ виконуються заходи для запобігання шахрайству та іншій незаконній практиці, що стосується дипломів і підтверджень, а саме:

– «відповідно до статті 358 Кримінального кодексу України встановлено кримінальну відповідальність як за підроблення документів, так і за використання завідомо підробленого документа. Положення цієї статті сповна стосуються дипломів, підтверджень та свідоцтв осіб командного і рядового складу морських суден;

– відповідно до Правил контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства, затверджених Наказом Міністерства транспорту України від 17.07.2003 р. № 545, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 23.03.2004 р. за № 353/8952, на суднах під усіма прапорами перевіряються дипломи і кваліфікаційні свідоцтва усіх членів екіпажу, видані відповідно до вимог Конвенції ПДНВ;

– з метою запобігання підробленню дипломів, підтверджень та свідоцтв моряків, вживаються засоби поліграфічного захисту вказаних видів документів, а також порядок обов'язкової перевірки кожного з таких документів на дійсність в єдиному Державному реєстрі документів моряків України при кожному зверненні моряків для отримання, обміну або подовження підтвердження таких документів» [38].

Отже, необхідно удосконалити систему дипломування моряків, а саме оптимізувати та спростити систему, привести її у відповідність до практики провідних європейських країн.

Як першочерговий захід, необхідно підвищити об'єктивність оцінки кваліфікації моряків та вжити заходів із запобігання корупційним явищам у цій сфері.

Однак 19 серпня 2020 року на своєму засіданні Уряд схвалив постанову, якою «функції з питань дипломування моряків повністю передаються до Морської адміністрації, а також запускається процес ліквідації Інспекції з питань підготовки та дипломування моряків та її представництв (філій, відділень). Ці зміни стали першим кроком у спрощенні системи підготовки та дипломування моряків» [125].

Міністерство інфраструктури продовжує реформу системи підготовки та дипломування моряків в Україні. Розроблений та затверджений відомством наказ № 201 «Про внесення змін до нормативно-правових актів Міністерства транспорту та зв'язку України та Міністерства інфраструктури України» [96], який запроваджує автоматизовану систему тестування моряків без участі людини-екзаменатора, був зареєстрований 06.04.2021 р. у Міністерстві юстиції.

Міністр інфраструктури (2019–2021 рр.) Владислав Криклій зазначав: «Було розроблено наказ, який запроваджує автоматизовану систему тестування моряків без участі людини-екзаменатора і має за мету вперше запровадити гнучку та прозору процедуру отримання морських кваліфікаційних документів, спростивши її, з урахуванням вимог Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року з поправками» [125].

Згідно з наказом спрощення процедури дипломування моряків передбачає:

- можливість підтвердження існуючого звання на підставі відповідного стажу роботи на судні (без складання обов'язкових кваліфікаційних іспитів);
- можливість присвоєння чергового звання особі командного складу або підтвердження існуючого звання (у разі відсутності достатнього стажу роботи на судні), шляхом проходження комп'ютерного тестування, яке розробляється на основі міжнародної системи CES 6.0;
- спрощений механізм дипломування спеціалістів портового, службово-допоміжного та технічного флоту, що експлуатуються під Державним прапором України у каботажному плаванні;
- скасування обов'язкового проходження курсів підвищення кваліфікації для осіб, які підтверджують своє звання [96].

Крім цього, зазначений наказ «урегульовує питання дипломування осіб, які працюють на суднах, що використовують гази або інші види палива з

низькою температурою спалаху, а також суднах, які працюють у полярних водах» [125].

Усі вищезазначені заходи дозволять «здійснити дерегуляцію чинної системи підготовки та дипломування моряків і впровадити сучасні засоби оцінки знань без втручання людського фактору, з визначенням чітких строків проходження процесу дипломування на кожному етапі» [125].

Системна та організаційна робота в сфері дипломування судноплавців повинна мати елементи державного регулювання та децентралізації в аспекті підготовки кадрів для маломірних суден та малих каботажних перевезень. Децентралізація передбачає створення мережі профільних курсів для підготовки судноплавців та удосконалення технічної складової вже наявних центрів такої підготовки.

Висновки до Розділу 2

У розділі проаналізовано законодавство у галузі річкового судноплавства України та ЄС. Розглянуто законодавче забезпечення функціонування галузі річкового судноплавства України та здійснено детальний аналіз Закону «Про внутрішній водний транспорт». Досліджено структуру та нормативну основу діяльності органів управління у галузі річкового судноплавства, а також проаналізовано систему дипломування судноводіїв морського, зокрема річкового судноплавства України.

На підставі одержаних результатів, сформульовано, зокрема, такі висновки:

1. Мінінфраструктури є головним органом у системі центральних органів виконавчої влади у формуванні та забезпеченні реалізації державної політики у сфері морського і річкового транспорту, та відповідно до покладених на нього завдань, крім іншого:

- бере участь у діяльності міжнародних організацій, розробляє та укладає міжнародні договори, та виконує функції Морської адміністрації України;

- узагальнює практику застосування законодавства з питань, що належать до компетенції Міністерства, розробляє пропозиції щодо вдосконалення законів України, актів Президента України, Кабінету Міністрів України та в установленому порядку вносить їх на розгляд Президентів України та Кабінету Міністрів України.

3 грудня 2020 р. Верховна Рада ухвалила в другому читанні та загалом Закон «Про внутрішній водний транспорт», у Пояснювальній записці якого вказується, що метою розробки акту є правове врегулювання правовідносин у галузі судноплавства на внутрішніх водних шляхах, економічних та організаційних засадах діяльності внутрішнього водного транспорту, сприяння розвитку берегової інфраструктури внутрішнього водного транспорту; покращення стану річкового господарства; сприяння розвитку на

конкурентних засадах ринку послуг у сфері внутрішнього водного транспорту та залученню інвестицій, переорієнтації вантажопотоків на екологічний та економічний річковий транспорт тощо.

Державна служба морського та річкового транспорту України: реалізує державну політику у сфері безпеки на річковому транспорті; виносить на розгляд Міністра інфраструктури пропозицій щодо забезпечення формування державної політики у сфері безпеки на річковому транспорті; здійснює державний нагляд (контроль) за безпекою на річковому транспорті; надає у передбачених законом випадках адміністративні послуги у сфері річкового транспорту.

ДП «Адміністрація річкових портів» є єдиним підприємством державної форми власності в сфері річкового транспорту, яке за основними напрямками діяльності, передбаченими статутом, надає послуги з перевезення пасажирів та вантажів річковим транспортом, а також може виконувати роботи, що пов'язані з навантаженням та розвантаженням вантажів та наданням інших послуг для цілей судноплавства безпосередньо на внутрішніх водних шляхах України.

2. Закон України «Про внутрішній водний транспорт» складається з 12 розділів, якими передбачено низку нововведень: заміна багатьох видів платежів єдиним збором; створення спеціальної структури, яка взяла б в управління здійснення річкових перевезень Державного фонду розвитку внутрішніх водних шляхів, необхідного для забезпечення належного технічного стану судноплавних шлюзів на Дніпрі і можливості підвищення пропускної здатності річки тощо.

Констатовано, що положення Закону містять низку недоліків та неузгодженостей, які потребують доопрацювання, ураховуючи зауваження та рекомендації.

Водночас Законом внесено низку змін до Господарського, Земельного, Лісового та Водного кодексів, Кодексу України про адміністративні правопорушення, Кодексу торговельного мореплавства України, Законів

України «Про основи соціальної захищеності осіб з інвалідністю в Україні», «Про державний кордон України», «Про транспорт», «Про оренду державного та комунального майна», «Про місцеві державні адміністрації», «Про транзит вантажів», «Про перевезення небезпечних вантажів», «Про природні монополії», «Про страхування», «Про державну підтримку сільського господарства України», «Про транспортно-експедиторську діяльність», «Про військовий обов'язок і військову службу», «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності», «Про регулювання містобудівної діяльності», «Про Перелік документів дозвільного характеру у сфері господарської діяльності» і ін.

3. Зазначено, що Мінінфраструктури, МОН, МОЗ, керуючись відповідними законами та нормативно-правовими актами, розроблюють загальну політику та узгоджену позицію щодо стандартів морської освіти, підготовки, оцінки компетентності, дипломування та медичних оглядів моряків. Моряки отримують освіту та підготовку в морських закладах освіти та навчально-тренажерних закладах.

4. Інспекція з питань підготовки та дипломування моряків є державною організацією і належить до сфери управління Міністерства інфраструктури України (Мінінфраструктури). Відповідно до основних завдань ІПДМ бере участь у забезпеченні формування кадрового ресурсу спеціалістів морського транспорту відповідно до вимог Конвенції ПДНВ, ратифікованої Україною, та національних нормативних актів у сфері підготовки та дипломування моряків.

5. Констатовано про створення єдиного Державного реєстру документів моряків, який забезпечує надійний контроль за документами, що видаються в нашій країні морякам на підтвердження їх професійної компетентності. За участю ІПДМ, Морською адміністрацією підписано угоди про визнання дипломів наших моряків з 53 країнами.

Віднедавна спрощено процедуру дипломування моряків, яка передбачає: можливість підтвердження існуючого звання на підставі

відповідного стажу роботи на судні; можливість присвоєння чергового звання особі командного складу або підтвердження існуючого звання шляхом проходження комп'ютерного тестування, яке розробляється на основі міжнародної системи CES 6.0; спрощений механізм дипломування спеціалістів портового, службово-допоміжного та технічного флоту, що експлуатуються під Державним прапором України у каботажному плаванні; скасування обов'язкового проходження курсів підвищення кваліфікації для осіб, які підтверджують своє звання тощо.

6. Констатовано, що системна та організаційна робота в сфері дипломування судноплавців повинна мати елементи державного регулювання та децентралізації в аспекті підготовки кадрів для маломірних суден та малих каботажних перевезень. Децентралізація передбачає створення мережі профільних курсів для підготовки судноплавців та удосконалення технічної складової вже наявних центрів такої підготовки.

Запропоновано удосконалити систему дипломування моряків, а саме оптимізувати та спростити систему, привести її у відповідність до практики провідних європейських країн.

Першочерговими заходами визначено підвищення об'єктивності оцінки кваліфікації моряків та вжиття заходів із запобігання корупційним явищам у цій сфері.

РОЗДІЛ 3

НАПРЯМИ УДОСКОНАЛЕННЯ ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ У ГАЛУЗІ РІЧКОВОГО СУДНОПЛАВСТВА В УКРАЇНІ

3.1 Застосовування іноземного досвіду у забезпеченні діяльності галузі річкового судноплавства в Україні

Водний транспорт у Європі відіграє дуже важливу роль як у внутрішніх, так і в експортно-імпортних вантажних перевезеннях Євросоюзу. Понад 90 % зовнішньої торгівлі Євросоюзу і близько 43 % внутрішньої торгівлі здійснюється з використанням морського транспорту. Протяжність каналів та річок у Європі, які з'єднують сотні міст та районів промислової концентрації та забезпечують надійне обслуговування вантажоперевезень і пасажирів, перевищує 35 000 км. Майже всі держави мають вихід до моря чи розташовані уздовж судноплавних рік. 20 із 27 держав-членів ЄС мають власні внутрішні водні шляхи, у 12 з яких наявні об'єднані водні мережі.

Річковий флот 25 країн ЄС у кількості 12 000 одиниць виконує вантажообіг у розмірі 210 млрд ткм, що складає 6,5 % загального вантажообігу. У країнах, які мають найбільш розвинені водні шляхи (Німеччина, Нідерланди, Франція), частка річкових вантажних перевезень перевищує 14 %. За останнє десятиліття об'єм перевезень вантажів внутрішнім водним транспортом Німеччини збільшився вдвічі [166].

Система внутрішнього водного транспорту Західної Європи складається в основному з річки Рейн з притоками Скалдіз, Мез, Мозель, Майн, Неккар, а також з рік Сена і Рона (Франція), з'єднаних з басейном Рейна невеликими водними шляхами. Канал Рейн – Майн – Дунай з'єднує цю водну систему з внутрішніми водними шляхами Східної Європи. Загальна протяжність водних шляхів складає 225 тис. км, зокрема: у Німеччині понад 4 тис. км (з них 1/3 складають канали), у Нідерландах 4 тис. км, у Франції 6,7

тис. км, у Бельгії – 2,0 тис. км [162; 164]. Водні шляхи з'єднують основні німецькі, французькі, швейцарські промислові зони з портами Роттердам та Антверпен, де може здійснюватися перевалка вантажів у морські судна.

Загальний обсяг перевезень внутрішніми водними шляхами в цих країнах складає понад 400 млн тонн, при цьому в міжнародному сполученні перевозиться ~ 60 %. Доля внутрішнього водного транспорту на внутрішньому ринку складає 3–6 %, але в міжнародних перевезеннях доля річкового транспорту досягає 40 %.

У Білій книзі транспорту ЄС 2011 року передбачено, що «30 % вантажних перевезень на відстань понад 300 км до 2030 року повинні перейти на інші види транспорту, більш екологічні, такі як залізничний або водний транспорт. До 2050 року їх частка повинна становити понад 50 %, що сприятиме ефективним і зеленим вантажним коридорам; а також стимулюватиме інтеграцію внутрішніх водних шляхів у транспортну систему, сприятиме екоінноваціям у вантажних перевезеннях» [169].

Це, безумовно, засвідчує значний потенціал такого виду транспортування й для України. Перевагами річкового судноплавства вважається висока провізна спроможність та досить незначні витрати на організацію самого судноплавства. Розвиток річкового транспорту визначається природними умовами, тобто наявністю та повноводністю річок та озер. З огляду на це, низка європейських країн, у тому числі і Україна, має сприятливі можливості для організації внутрішнього водного судноплавства. Загальна протяжність судноплавних шляхів внутрішнього водного транспорту в країнах ЄС станом на 2016 рік становила 38 185 км. Країнами з найдовшою протяжністю внутрішніх водних шляхів, що придатні для судноплавства, є: Велика Британія (8 136 км), Німеччина (7 675 км), Нідерланди (6 256 км), Франція (4 773 км), Польща (3 654 км). «Країнами з найбільшими обсягами використання внутрішнього транспорту для вантажних перевезень, за даними Центральної комісії щодо Рейну, є: Німеччина, Франція, Нідерланди, Болгарія, Румунія, Австрія, Бельгія та

Угорщина. Загалом вантажні перевезення внутрішніми водним шляхами в країнах ЄС протягом останнього десятиліття мали тенденцію до зростання» [29].

У Європі розгалужена мережа каналів об'єднує річки в єдину водну транспортну систему. Протяжність судноплавних шляхів Євросоюзу складає понад 50 тис. км, у тому числі Франція – 8,5 тис. км, Фінляндії – 7,8 тис. км, ФРН – 7,5 тис. км, Нідерланди – 6,2 тис. км [65].

Однак, рівень розвитку річкового транспорту визначається розмірами його вантажообігу або його частки в загальному вантажообігу транспорту. Нині лідером з вантажообігу внутрішнього водного транспорту в Європі є Німеччина – 64 тис. км, далі йдуть Нідерланди (4,5), Бельгія (8,7), Франція (7,4). А за часткою у загальному вантажообігу провідне положення займають Нідерланди (54 %), Німеччина (20 %), Бельгія (15 %), Франція (3 %). Важливе місце в інтермодальних перевезеннях, особливо у зв'язку з масовою контейнеризацією, займають річкові і морські порти. Найбільшими річковими портами Європи є Дуйсбург (вантажобіг 54 млн т), Париж (20 млн т), Гент (18 млн т), Кельн (15 млн т), Льєж (14 млн т), Гамбург, Дюссельдорф, Відень, Манхайм, Страсбург [67].

Вантажообіг річкових перевезень у басейні річки Сена (Франція) виріс у 2012 році на 0,6 % (до 23,168 млн т) або на 1,1 % (до 4 230 млн т) у порівнянні з 2011 роком за даними Officiel des Transporteurs. У 2012 році виросла також середня вага одного перевезення з 492 тонн у 2011 році до 509 тонн у 2012 році [56].

Якщо аналізувати роль внутрішнього водного транспорту в європейських країнах, то вона відрізняється у країнах та регіонах. Трійка країн, у яких частка ВВТ розвинута найбільше: Нідерланди – 44,3 млн т, Німеччина – 14,8 млн т, Бельгія – 14,1 млн т. Доля ВВТ України є мізерною – 0,98 млн т, а загальноєвропейська частка перевезень таким видом транспорту становить у середньому більше 10 % від перевезень за всіма видами транспорту. Рівень розвитку внутрішнього водного транспорту визначається

ще й обсягами вантажообігу. Лідером серед європейських країн з обсягу вантажообігу є Німеччина – 64 т км, друге місце посідають Нідерланди – 45 т км, Бельгія – 8,7 т км, Франція – 7,4 т км. Європейський внутрішній водний транспорт характеризується інтенсивним розвитком інтермодальних перевезень, що особливо актуально у зв'язку з масовою контейнеризацією річкових портів.

Існують три режими правового регулювання внутрішньоводної взаємодоповнюючої транспортної системи. Вони дають змогу використати вузькі проходи транспорту між Францією та Іспанією у Піренеях або між Італією та рештою території Європи в Альпах, так само як між Францією та Великою Британією і між Німеччиною та Польщею у Євросоюзі:

- «режим технічних вимог, який застосовується для судноплавства по річці Рейн, що базується на правилах, установлених Центральною комісією судноплавства по Рейну, яка створена відповідно до Мангеймської конвенції 1868 р.;
- режим технічних вимог, який введений Дунайською комісією і стосується суден, що здійснюють перевезення по річці Дунай;
- режим технічних вимог до суден, що застосовується на водних шляхах ЄС за межами Рейну» [60].

Структура внутрішнього водного транспорту Європи являє собою чотири основні коридори:

- «1) Рейн – основний коридор, який зв'язує портовий кластер Північної Європи з Хінтерлендом;
- 2) коридор – північ – південь, який складається з каналів у Нідерландах, Бельгії та Франції;
- 3) східний коридор, внутрішні водні шляхи якого покривають території від Німеччини до Польщі та Чехії;
- 4) південно-східний коридор, який включає в себе Дунай, Майн і канали Майн – Дунай, Дунай – Чорне море» [33].

Відповідно до Регламенту Європейського парламенту та Ради від 11 грудня 2013 р. № 1315/2013 про керівні принципи розвитку транс'європейської транспортної мережі, пріоритетами розвитку інфраструктури внутрішніх водних шляхів є:

- «1) щодо наявних водних шляхів – імплементація заходів з наближення водних шляхів до стандартів суднохідності, що відповідають класу IV;
- 2) досягнення високих стандартів модернізації наявних водних шляхів та створення нових водних шляхів відповідно до технічних вимог, затверджених Європейською конференцією міністрів транспорту, з метою забезпечення їх відповідності ринковим вимогам;
- 3) упровадження телематичних додатків, зокрема річкових інформаційних служб;
- 4) сполучення інфраструктури водних шляхів із залізничною та дорожньою інфраструктурою;
- 5) приділення особливої уваги річкам з вільною течією, щодо яких можуть бути вжиті особливі заходи;
- 6) сприяння розвитку сталого водного транспорту;
- 7) модернізація та розбудова спроможностей інфраструктури припортових зон» [163].

Політика розвитку внутрішніх водних шляхів ЄС реалізовується відповідно до Програми дій NAIADES II. Програма діяла до 2020 року та виконувалася Європейською комісією, державами-членами ЄС та приватними компаніями.

Крім того, «кожна з держав-членів, внутрішні водні шляхи якої пов'язані з водними шляхами іншої держави-члена, та тоннаж флоту якої перевищує 100 000 тонн, створює власними адміністративними ресурсами, відповідно до національного законодавства, Фонд внутрішніх водних шляхів» [153].

У рамках Програми дій NAIADES ключовими сферами реалізації політики є:

- «якісна інфраструктура;
- інновації;
- безперебійне функціонування ринку;
- захист навколишнього середовища від викидів;
- кваліфіковані кадри;
- інтеграція внутрішньої навігації у мультимодальний логістичний ланцюжок» [161].

Для порівняння необхідно оглянути законодавство країн Європейського Союзу у галузі внутрішнього водного транспорту. Зокрема, Федеративна Республіка Німеччина перебуває серед лідерів європейської річкової галузі. Обсяг перевезень водним транспортом у цій країні сягають близько 200 млн тонн на рік. Це високий результат, але Німеччина уже нині будує нові плани для розвитку річкового судноплавства.

Внутрішні водні шляхи Німеччини включають понад 7 500 км водних шляхів, які з'єднують морські порти з найбільш розвинутими індустріальними центрами країни. Згідно зі статистичними даними 56 зі 74 центрів індустрії Німеччини з'єднуються з морем за допомогою річкового транспорту. На долю внутрішніх водних шляхів Німеччини припадає 20 % вантажів, з них 30 % – внутрішні вантажі, 10 % – транзит, 60 % – експортно-імпортні вантажі. Річковий порт Дуйсбург (Німеччина) розташований на перетині річкових, залізничних і автомобільних шляхів сполучення, переробляє в рік понад 110 млн тонн вантажів. «Наука, високі технології та логістика – основні складові, які перетворили найбільший річковий порт Європи в логістичний центр» [31]. Основною водною артерією Німеччини є Рейн.

У контексті цього важливо акцентувати, що документами, які регулюють питання, пов'язані з транспортною інфраструктурою водних шляхів ФРН, є:

- Закон про водні шляхи (Bundeswasserstraßengesetz);

– Федеральний план розвитку транспортної інфраструктури.

Органом, який розробляє плани розвитку та створення інфраструктури у цій сфері, є Федеральне міністерство транспорту та цифрової інфраструктури.

17 травня 2019 р. Федеральне міністерство транспорту і цифрової інфраструктури Німеччини презентувало генплан розвитку внутрішнього водного транспорту. Річкові баржі можуть у результаті замінити вантажні трейлери. План був розроблений у співпраці з торговими асоціаціями, галуззю та іншими зацікавленими сторонами [157]. Інвестиції можуть вимірюватися «мільярдами євро», як стверджують у міністерстві.

Мета річкової стратегії – довести частку річкового транспорту до 12 % усього внутрішнього вантажообігу Німеччини.

Федеральний міністр Андреас Шойєр (2018–2021) зазначав: «Нам потрібен сучасний і сильний внутрішній водний транспорт. Ми хочемо активізувати внутрішній водний транспорт та переміщувати якомога більше товарів водним шляхом. Судна внутрішніх водних шляхів є секретними гігантами вантажного транспорту – великими місткими, безпечними та ефективними. Самохідні баржі вантажопідйомністю 3 000 тонн можуть замінити до 150 важких вантажних автомобілів. Тут є величезний потенціал і ми хочемо його ще краще використати. Для цього ми уже зараз створили Генеральний план транспорту по внутрішніх водних шляхах. Ми не зможемо зменшити викиди вуглекислого газу, оксиду азоту та твердих частинок у Німеччині, якщо не модернізуємо транспортний сектор внутрішніх водних шляхів і не перекладемо більше вантажів на водні шляхи» [36; 157].

Генеральний план внутрішнього водного транспорту зосереджений на п'яти основних пріоритетах:

«1) інфраструктура – інвестування мільярдів євро для забезпечення достатнього фінансового, структурного та трудового потенціалу у секторі водних шляхів;

2) екологічність та структура флоту – підтримка галузі у переході на більш ефективні судна з меншими викидами;

3) цифровізація – створення «Внутрішнього водного транспорту 4.0», що передбачає підключення портів, оцифрування шлюзів і суден та автоматизацію терміналів;

4) посилення мультимодального транспортного ланцюга – мета полягає в тому, щоб транспорт внутрішніх водних шляхів становив 12 % вантажів, що переміщуються в режимі модального розбиття;

5) більш кваліфіковані працівники – підтримка торгових асоціацій у залученні нових робітників та їх загальнонаціональних заходах на виставках, ярмарок» [157].

Федеральний план розвитку транспортної інфраструктури передбачає фінансування модернізації, розвитку та утримання інфраструктури дорожніх, залізничних та водних шляхів, які належать до відання Федерального уряду. Федеральний план розвитку транспортної інфраструктури розробляється Федеральним міністерством транспорту та цифрової інфраструктури на основі проектів пропозицій, прийнятих Федеральним урядом. «План не є ані фінансовим планом, ані статутним документом, він є радше базовим документом, що встановлює рамки щодо фінансування різних видів транспортних шляхів, щодо яких Урядом розробляються та приймаються окремі плани. Плани підлягають затвердженню парламентом як додатки до законів про транспортні шляхи (зокрема до Закону про водні шляхи)» [165].

Федеральний план розвитку транспортної інфраструктури втрачає чинність з набуттям чинності нового плану. На сьогодні діє Федеральний план, прийнятий у 2016 році і чинний до 2030 року. Плани щодо окремих видів транспортних шляхів переглядаються кожні 5 років з метою їх адаптації до актуальних транспортних та економічних тенденцій. На наступних етапах плани доповнюються з кожного конкретного проекту. Щодо кожного з проектів здійснюється аналіз впливу, розробка дорожньої карти та процедура затвердження. Часові рамки та порядок виконання

проекту залежать від його пріоритетності та наявних фінансових ресурсів. Для імплементації проектів модернізації Федеральне міністерство транспорту та цифрової інфраструктури готує п'ятирічні плани (рис. 1).

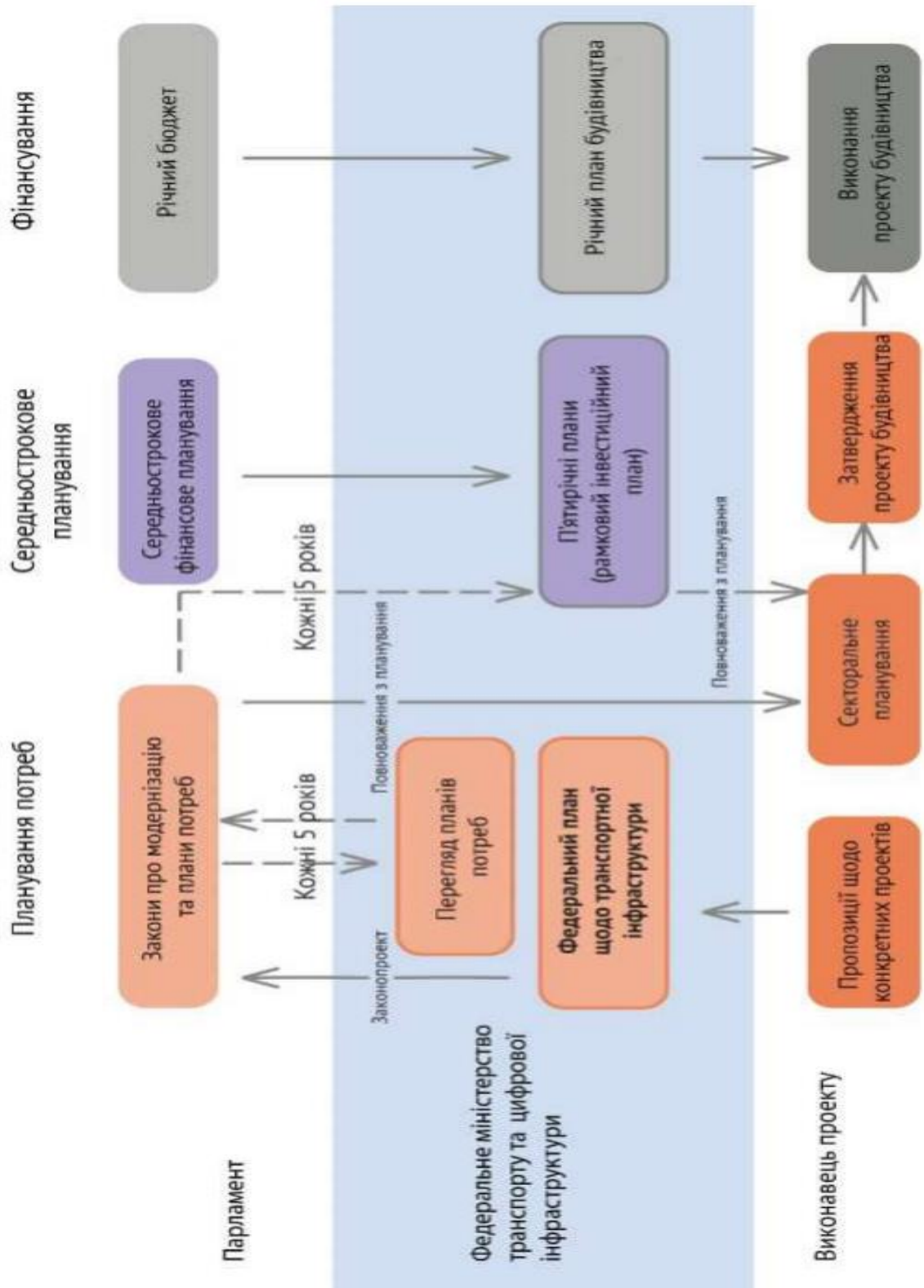


Рис. 1 Планування транспортної інфраструктури у ФРН

Відповідно до чинного Федерального плану щодо транспортної інфраструктури, з бюджету ФРН до 2030 року буде виділено 269,6 млрд євро на розвиток транспортної інфраструктури, зокрема утримання структурних споруд та проекти з будівництва та модернізації інфраструктури. Частка витрат на інфраструктуру водних шляхів складає 9,1 % (2,45 млрд євро).

У контексті цього можна стверджувати, що Україні для розвитку річкового судноплавства та річкової галузі загалом, потрібно робити такі самі акценти, що й Німеччина, оскільки в нас річкова інфраструктура певною мірою застаріла, а деякі об'єкти потребують капітального ремонту. Кількість флоту, здатного виконувати сучасні завдання, обмежена, а суднобудування переживає не найкращі часи. Питання діджиталізації поки не стоїть на порядку денному, наразі немає можливості повноцінно оцифрувати роботу навіть морської галузі, хоча в Україні їй приділяють значно більше уваги, ніж річковій. Стосовно мультимодальності, наразі на українські річки припадає близько 2 % у загальній структурі вантажоперевезення. А якщо говорити про кадри, то річкова галузь не цікава нашій молоді, у результаті досвідченим фахівцям, які у нас є, немає кому передати свій досвід та вміння.

Крім того, в Україні під час проведення реформи внутрішніх водних шляхів, необхідно приділити увагу іншим питанням, а саме: безвідповідальному ставленню до екології річок та їх обміління; незаконному вилові риби та видобутку річкового піску; кризі в законодавчому забезпеченні; акцизу на пальне; складній бюрократичній процедурі отримання річкового диплому і непривабливості українського оператора для судновласників; відсутності статистики перевалки в річкових терміналах та недостатня підтримка держави.

У Республіці Польща документом, що регулює питання, пов'язані з судноплавством, є Закон «Про воду». У Польщі, як і в більшості європейських країн, інфраструктурні проекти у сфері водного транспорту впроваджуються в рамках планів, програм та стратегій.

У 2016 році Радою міністрів Республіки Польща у вигляді резолюції було прийнято План розвитку внутрішніх водних шляхів на 2016–2020 рр. з перспективою до 2030 року [170]. Основою метою модернізації водних шляхів є досягнення IV класу міжнародного стандарту суднохідності та перетворення річок Одер та Вісла на транспортні шляхи міжнародного значення.

Відповідно до плану основними пріоритетами стали:

- приведення р. Одер у відповідність до міжнародного класу суднохідності та її інкорпорування у мережу європейських водних шляхів;
- покращення навігаційних умов на р. Вісла;
- розбудова водних шляхів Одер – Вісла, Варшава – Брест;
- розвиток партнерства та співробітництва щодо внутрішніх водних шляхів.

«На модернізацію інфраструктури було виділено приблизно 234 млн євро на рік. Фінансування проектів буде здійснюватися за рахунок коштів ЄС (політики зближення, Європейського фонду регіонального розвитку, Фонду об'єднання Європи, Європейського фонду стратегічних інвестицій, Фонду захисту навколишнього середовища та ін.), державного бюджету, коштів місцевих органів влади, приватних інвесторів.

Міністерство морського і річкового судноплавства створило Фонд розвитку внутрішніх водних шляхів, який діятиме як фінансовий механізм інвестування в інфраструктуру водних шляхів» [168].

Серед усіх європейських країн Нідерланди мають найбільш густу сітку внутрішніх водних шляхів. У ній розташовані дельти річок Рейн, Маас, Шельда. Загальна довжина нідерландських внутрішніх водних шляхів складає приблизно 5 200 км. Річка Ваал, яка з'єднує між собою Рейн та порт Роттердама, є найважливішою частиною внутрішніх водних шляхів Нідерландів.

Протягом багатьох років внутрішні водні шляхи виконують надзвичайно важливу роль у транспортних процесах Нідерландів. «З усіх

вантажів, які перетинають кордон цієї країни, понад 60 % перевозяться баржами, у 2013 р. ними було перевезено 123 млн тонн. Сервісні лінії нідерландських портів (Роттердам, Амстердам, Флашинг) доправляють вантажі до внутрішніх терміналів Рейну. Вони виконують роль річкових шатлів, з'єднуючи не тільки нідерландські порти, а й бельгійські, французькі, німецькі, австрійські. Особливо активний вантажообіг відбувається між німецькими терміналами, 67 % нідерландських внутрішніх водних шляхів працюють саме в цьому напрямку» [155].

До нормативно-правових актів, які регулюють питання управління водними шляхами у Королівстві Нідерланди, є:

- «Закон «Про управління та користування водними системами» (Waterwet);

- Плани з управління та розвитку водних шляхів та водних систем (Beheer en Ontwikkelplan voor de Rijkswateren) – переглядаються кожні 6 років» [167].

У 2015 р. Генеральний директорат управління водними ресурсами (Rijkswaterstaat) Міністерства інфраструктури та навколишнього середовища розробив План управління та розвитку водних шляхів та водних систем на 2016–2021 рр., що передбачав розвиток інфраструктури шляхів національного та міжнародного значення.

У рамках ЄС діє спільна політика щодо розвитку транс'європейської транспортної мережі, основними елементами якої є «наближення водних шляхів до стандартів суднохідності; забезпечення відповідності інфраструктури технічним вимогам, затвердженим Європейською конференцією міністрів транспорту; сполучення водної, залізничної та дорожньої інфраструктури» [12].

Отже, у розвинених європейських країнах загальні положення, що регулюють статус водних шляхів, містяться у спеціальних законах – Закон «Про водні шляхи» (Німеччина), Закон «Про управління та користування водними системами» (Нідерланди), Закон «Про воду» (Польща) – тоді як

інфраструктурні проекти регулюються окремими актами виконавчих органів. Наша держава, з прийняттям Закону України «Про внутрішній водний транспорт», розвиватиметься у сфері річкового судноплавства за європейським вектором.

Основними напрямками імплементації норм європейського права щодо регулювання річкового судноплавства є: 1) імплементація найбільш ефективної моделі організації управління річковим судноплавством; 2) систематизація нормативного матеріалу у цій галузі; 3) установлення режимів безпеки та їх рівнів для річкового судноплавства; 4) дерегуляція частини відносин економіки у сфері річкових перевезень.

Отже, впровадження європейських правил судноплавства на внутрішніх водних шляхах України дасть змогу приєднатися до єдиних стандартів судноплавства, і водночас уніфікувати судову документацію, процедури навчання і підтвердження компетентності екіпажів, застосувати норми, альтернативні наявним недосконалим національним і регіональним правилам, та дозволить створити умови для розвитку національного та міжнародного судноплавства на внутрішніх водних шляхах України.

3.2 Удосконалення правового забезпечення функціонування галузі річкового судноплавства в Україні на основі європейського досвіду

Для вдосконалення та розвитку річкового судноплавства України необхідно зберегти інфраструктуру, а щоб модернізувати технічну базу потрібні великі інвестиції, яких в нашій економіці нині просто немає. Хоча Україна має величезний потенціал і відмінні перспективи для розвитку річкового судноплавства. Дніпро, Дунай, Південний Буг, Десна – головні річкові потужності країни, які могли б повернути Україні колишній стан галузі річкових перевезень. На сьогоднішній день також є безліч перспектив для модернізації української рікової інфраструктури. Відновлення річкового

судноплавства допоможе Україні наростити обсяги вантажних перевезень і переорієнтувати частину вантажів з автомобільних та залізничних перевезень на річковий транспорт. За умови стратегічно правильного керування галуззю, українська річкова логістика може зайняти належне місце в загальноєвропейському ланцюзі торгових шляхів.

Закон про внутрішній водний транспорт однозначно потрібен. Він визначає правові, економічні та організаційні засади діяльності внутрішнього водного транспорту. Законом мають бути врегульовані питання державного регулювання у сфері внутрішнього водного транспорту, функціонування та розвитку внутрішнього водного транспорту, його інфраструктури, перевезення вантажів та пасажирів, судноплавства на внутрішніх водних шляхах та його безпеки, майна, що затонуло на внутрішніх водних шляхах, відповідальності судновласників за порушення законодавства про внутрішній водний транспорт тощо.

Закон передбачає скасування низки платежів, зборів і дозвільних документів, а саме: скасовується плата за шлюзування, проходження розвідних мостів. Передбачається можливість приватного інвестування у стратегічні об'єкти інфраструктури, використовуючи механізм компенсації. Запропоновано демонополізацію лоцманських послуг.

Європейське транспортне законодавство визначає сучасні правила і стандарти для річкових перевезень. Ці правила значною мірою стосуються й України, судна якої здійснюють судноплавство внутрішніми водними шляхами Європи, та яка має визначені ООН внутрішні судноплавні шляхи міжнародного значення.

За умови впровадження європейських стандартів та надання вільного доступу суднам під іноземним прапором, постає питання створення та розвитку належної інфраструктури в українських річкових портах міжнародного значення на міжнародному судноплавному шляху E40. Він з'єднує Балтійське і Чорне море через Польщу, Білорусь і Україну. Щоб цей торговий шлях функціонував, потрібна реконструкція інфраструктурних

об'єктів, а також днопоглиблення здебільшого Дніпра. На думку фахівців, слід показати інвесторам усі перспективи шляху, шукати нові технологічні рішення, вкладати кошти в проекти з контролю рівня води і заходження суден з глибокою осадкою. Можна також використовувати вантажні причепи та баржі на повітряній подушці, що вирішить проблему мілководдя. Використання внутрішніх водних шляхів у цьому напрямі допоможе значно заощадити витрати на перевезення, отже, поживати торгівлю та зменшити ціни на багато якісних і необхідних товарів з Європейського Союзу. Якщо Україна почне використовувати свій річковий потенціал і потужності на повну силу, то Дніпро, наприклад, зможе доставляти за рік приблизно такий самий обсяг вантажів, як і «Укрзалізниця». А в переліку українських річкових портів міжнародного значення на річковому судноплавному шляху Е40 серед 11 портів тільки Київський, Миколаївський та Херсонський річкові порти відкрито для міжнародного річкового сполучення. Інші взагалі не облаштовані для прийому іноземних суден.

Це передбачає реалізацію комплексних заходів, що поширюються на підприємства, установи та організації водного транспорту, зокрема з прийняттям Закону України «Про внутрішній водний транспорт», відбудуться внесення змін до певних норм Регістру судноплавства України, змін до програм підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації судноводіїв річкових суден, установлення навігаційного обладнання відповідно до Європейських стандартів замість ГОСТ 26600-98, видання електронних і паперових річкових навігаційних карт у міжнародних стандартах, а також упровадження нових правил судноплавства внутрішніми водними шляхами України.

Однак передусім національному водному транспорту необхідна дієва та якісно опрацьована Концепція розвитку внутрішніх водних шляхів України, за участю всіх діючих суб'єктів на річці, як з боку бізнесу, так і з боку держави. Саме Концепція давала б обґрунтоване роз'яснення, для чого нам потрібні Європейські правила судноплавства, хто і на яких умовах

користуватиметься річковими судноплавними шляхами. Закон України «Про внутрішній водний транспорт» має бути однією із засад цієї Концепції. Вочевидь, така Концепція має визначити на довготривалий строк план покращення стану річкового господарства України та сприяння розвитку ринку послуг у сфері внутрішнього водного транспорту.

Україна обрала розвиток судноплавства внутрішніми водними шляхами одним із головних напрямів розвитку у своїй транспортній стратегії. Переваги системи водних шляхів очевидні, і проводиться велика робота зі сторони Уряду та Мінінфраструктури, щоб забезпечити належні умови для ефективного, безпечного, «чистого» та надійного транспорту на внутрішніх водних шляхах.

Внутрішній водний транспорт матиме великий позитивний вплив не лише на українську економіку загалом та на розвиток окремих областей України зокрема, а й на пом'якшення негативних наслідків транспортної системи держави. Серед іншого, внутрішній водний транспорт має позитивний внесок у споживання енергії, викиди, безпеку та сприяє зменшенню заторів та зносу доріг як державного, так і місцевого значення через модальний перехід.

Переваги та вдосконалення системи внутрішнього водного транспорту та збільшення вантажопотоків на водних шляхах відчуються не лише на національному, а й на регіональному та місцевому рівнях – вантажівки з небезпечними вантажами, яким більше не доведеться проїжджати регіональними та міськими дорогами, великогабаритні вантажі, які можна переміщати по водних шляхах, зниження викидів парникових газів у містах. Дуже важливим є створення робочих місць та посилення економічної діяльності, пов'язані із збільшенням використання водних шляхів не лише у транспортно-логістичному секторі, але й у суміжних галузях.

Багато з цих переваг, на жаль, невідомі або не сприймаються у належний спосіб, і людей в основному турбує збільшена кількість вантажівок, які рухаються до міст, зокрема з портів. Тому є об'єктивна

потреба у збільшенні поінформованості про переваги внутрішнього водного транспорту, можливості розвитку окремих секторів, досвід розвинених країн, європейські стандарти безпеки, механізми залучення інвестицій, потенціал окремих місцевостей для розвитку сучасних логістичних зон, можливості покращення та здешевлення логістики, сучасні технології, вдосконалення пасажирських послуг за допомогою ВВТ, про зміни правового поля, які плануються до втілення найближчим часом, і їх можливі результати.

Безсумнівно, в світлі запланованих змін необхідне залучення областей та муніципалітетів до розвитку внутрішнього водного транспорту.

У більшості країн ЄС економічна діяльність розташована вздовж водних шляхів, і дедалі більше розробляється концепція логістичних зон, щоб керувати цим розвитком. Завдяки цьому мінімізація вантажних автоперевезень зводиться до мінімуму та створюється діяльність з доданою вартістю. Логістична зона створює робочі місця і приносить дохід уряду через оренду землі, податок на прибуток та інші податкові надходження. Логістичні зони в ЄС розроблені в рамках концепції державно-приватного партнерства, де урядова партія розробляє землю та сполучну інфраструктуру, а приватні сторони експлуатують об'єкти.

Основним завданням є створення інтересу серед представників місцевої влади для подальшого обговорення питання щодо логістичних зон та розвитку внутрішнього водного транспорту і, можливо, виявлення зацікавленості в створенні реальних пілотних проектів таких зон вздовж Дніпра [58].

Представники бізнесу (агрокорпорації, пасажирські лінії, малий і спортивний флот, інші компанії) висловлюються проти такої версії закону і послідовно відстоюють думку про необхідність фінансування річкових перевезень за рахунок акцизного збору на паливо (як, наприклад, це роблять у США). Додаткові збори – ключовий камінь спотикання у баченні МІУ та бізнесу. Від наявності/відсутності додаткових зборів і прозорих правил

прямо залежить рентабельність перевезень і можливість конкурувати з автомобільними та залізничними перевезеннями.

Відкрите питання і з використанням акцизного збору на паливо, який сплачують перевізники. Бізнес зацікавлений у тому, щоб сплачений акциз на паливо при здійсненні водних перевезень направлявся винятково на розвиток річок. Тоді як МПУ виступило з ініціативою усі кошти, отримані із акцизу на паливо для всіх видів перевезень, спрямовувати в єдиний дорожній фонд. Це фактично зробить неможливим цільове спрямування річкового акцизу на відновлення ВВШ. Натомість, з великою ймовірністю, річкові акцизи будуть спрямовані на розвиток автомагістралей та залізниці – прямих конкурентів ВВТ. Наразі водним перевізникам пропонують платити двічі – акциз на розвиток конкурентів (залізниця, авто) і річкові збори на власний розвиток.

На сьогодні експерти: як науковці, так і представники бізнесу висловлюють занепокоєння щодо проблеми утримання шлюзів та портової інфраструктури. Більшість річкових шлюзів працюють на межі граничного терміну експлуатації [79].

Потрібно констатувати низький технічний рівень забезпечення безпеки шлюзів та відновлення їх технічної стійкості. Низьке бюджетне фінансування та перевантаженість шлюзів створили небезпеку аварій та нештатних ситуацій на цій ділянці річкових перевезень. Це саме стосується й інших інфраструктурних об'єктів на річках: мостів, причалів, навігаційного обладнання тощо.

До прийняття закону ремонт шлюзів мав здійснюватися за рахунок шлюзового збору. За новим законом утримання, ремонт, реконструкція та охорона судноплавних гідротехнічних споруд та водних підходів до них покладається на Адміністрацію внутрішніх водних шляхів України і здійснюється коштом власників гідроелектростанцій Дніпровського каскаду. На сьогодні власником усіх ГЕС Дніпровського каскаду є державна компанія ПАТ «Укргідроенерго». А власниками малих ГЕС на інших річках виступають низка приватних компаній. Тому дієвість цієї схеми викликає

чимало запитань і щодо платоспроможності власників ГЕСів, і щодо можливості новоствореного ДП здійснювати на належному рівні ремонтні роботи.

За розрахунками Мінінфраструктури, якщо приватні ГЕС платитимуть за утримання шлюзів – вартість електроенергії для споживачів подорожчає на 1,6 коп. за 1 кВт. МІУ також отримало одноразову допомогу від європейських інституцій на підтримку шлюзів.

У законі не чітко прописані повноваження і функції майбутнього ДП «Адміністрація внутрішніх водних шляхів України».

Власне бачення щодо нового Закону «Про внутрішній водний транспорт» мають великі агротрейдери, які активно відстоюють позицію розвитку водного транспорту. Це основна група перевізників, оскільки вздовж річок знаходяться основні сховища\елеватори виробників та зернотрейдерів.

Основний економічний спір в аспекті цього Закону держави і бізнесу – річковий збір. Пропозиція бізнесу, апелюючи до світового досвіду, – скасувати всі додаткові збори, замість того кошти з акцизу на паливо, який уже сплачують перевізники, направляти на розвиток і утримання інфраструктури внутрішнього водного транспорту.

Такий підхід створить можливість цільового й достатнього фінансування внутрішніх водних шляхів, який є зрозумілим та поширеним у світі способом оплати за транспортування по ВВШ. Аргументом проти річкових зборів називають «ручний» режим регулювання. Виникає ситуація, в якій річковий транспорт спочатку платить акциз на паливо в складі ціни палива, яке піде на ремонт доріг, а потім – сплачує ще й «річковий збір» на підтримку судноплавності Дніпра. Такий підхід не створює умов для конкуренції та збалансованості вантажопотоків.

Наступна суперечність полягає у підходах держави і бізнесу – лоцманське проведення. На сьогодні лоцманський супровід річкових суден – це монопольна функція держави. Новий закон передбачає скасування

монопольної ролі держави, але передбачає обов'язковий супровід судна лоцманом. Пропозиція агрокорпорацій – залишити початково обов'язкове лоцманське проведення лише на небезпечних для судноплавства ділянках дніпровських перекатів до закінчення днопоглиблювальних робіт на лімітуючих перекатах Дніпра. Згідно з пропозиціями агротрейдерів у перспективі послуги лоцмана повинні стати необов'язковими та надаватися за рішенням судновласника. Також агрокорпорації пропонують запуск тренувальних сертифікаційних центрів для персоналу для відпрацювання навичок з проходження небезпечних ділянок ВВШ.

Критичним моментом представники бізнесу називають «переадресування коштів з лоцманського збору на баланс ДП «Укрводшлях», котре, згідно з чинним законодавством, має підтримувати ВВШ у судноплавному стані» [79].

Головними шляхами удосконалення нормативного забезпечення розвитку внутрішнього водного транспорту є:

1) створення керуючого органу – Адміністрації внутрішніх водних шляхів України.

Проблемним питанням є доцільність створення нового державного підприємства на противагу вже наявним, функції яких є дублюючими з тими, що прописані в Законі «Про внутрішній водний транспорт» для Адміністрації внутрішніх водних шляхів України.

З огляду на це, необхідно чіткіше виписати механізм створення вказаного державного підприємства: чи це буде реорганізація вже наявних державних підприємств галузі, чи створення нового суб'єкта галузі. Прописати детально джерела фінансування, вказаного державного підприємства, затвердити конкретний перелік його повноважень;

2) скасування численних зборів та запровадження натомість уніфікованого річкового збору.

Загалом запровадження річкового збору є прийнятним, але в законі свого часу не було виписано процедуру обчислення тарифу такого збору. Необхідно ґрунтовніше підійти до проблематики його розрахунку.

Представники бізнесу, що здійснюють свою господарську діяльність на внутрішніх водних шляхах, ставлять питання про необхідність річкового збору як такого. У разі, якщо законом буде встановлено цей збір, у зацікавлених сторін є побоювання, що витрати на перевезення, у такий спосіб не скоротяться. Їм, логічно, теж необхідні відповіді на питання про механізм розрахунку, порядок установаження та розмір річкового збору. У проекті положення про формування річкового збору було прописано не чітко.

Крім того, розглядаючи досвід США і ЄС, можна констатувати, що в цих країнах передбачається безоплатне використання внутрішніх водних шляхів річковим транспортом, тому запровадження додаткових платежів, на думку окремих науковців, є економічно необґрунтованим та суперечить світовому досвіду.

Зважаючи на те, що закон таки проголосований і річковий збір таки буде запроваджено, необхідно розробити Методичні рекомендації, де необхідно виписати процедуру формування тарифу, з обґрунтуванням такого тарифу, порядку використання річкового збору та відповідальності за його нецільове використання;

3) створення умов для конкурентної лоції.

На сьогодні лоцманський супровід річкових суден – це монопольна функція держави. Новий закон передбачає скасування монопольної ролі держави, але передбачає обов'язковий супровід судна лоцманом, при цьому відповідальність лоцмана за рекомендації не визначена.

З огляду на це, необхідно внести зміни в закон щодо обов'язкового лоцманського проведення, а саме визначити найнебезпечніші ділянки внутрішніх водних шляхів, де залишити обов'язкове лоцманське проведення, решту залишити на розсуд судновласників. А в довгостроковій перспективі

доцільним є запуск тренувальних сертифікаційних центрів для судноводіїв для відпрацювання навичок з проходження небезпечних ділянок ВВШ, та відмову від лоцманських послуг на внутрішніх водних шляхах загалом;

4) допуск суден під іноземним прапором, зокрема скасування тимчасових дозволів на перевезення та єдиний тариф із каботажними перевезеннями.

Ключовим моментом реформування галузі водного транспорту може стати відкриття українських річкових акваторій для суден під іноземним прапором. Проти цього нині виступають вітчизняні оператори, заяви керівників яких несуть єдиний меседж – допуск іноземних суден знищить галузь. Насправді ситуація банальна: монополісти бояться конкуренції. Адже стан справ наразі такий: іноземних інвесторів ми не маємо, але й вітчизняні компанії розвитку галузі не сприяють. Україна вже переживала такі дисонанси, наприклад, у сфері авіаперевезень або на автомобільному ринку. Наші авіакомпанії були противниками впровадження реформи відкритого неба та допуску іноземців у галузь. Впровадження відбулося, а от занепад галузі, яку пророкували вітчизняні авіаперевізники, – ні. Навпаки, «на український ринок почали приходити компанії-лоукостери, надаючи українцям можливість непогано економити на авіаперельотах і перевезеннях. До того ж в умовах конкуренції українські авіаперевізники почали впроваджувати нові рейси, послуги та програми» [115].

Отож, якщо держава ставить за мету розвиток внутрішнього водного транспорту, то відкриття галузі для іноземних компаній повинно сприяти підвищенню конкуренції, якості послуг, що зрештою, стане каталізатором розвитку цієї сфери.

Паралельно з дією Закону «Про внутрішній водний транспорт», необхідно запровадити систему цільового пільгового державного кредитування для українських операторів на ринку та інших можливих ринкових стимулів. Це підтримає вітчизняного виробника і дасть змогу українським компаніям інвестувати в розвиток галузі. У такий спосіб права

українських та іноземних компаній буде збалансовано, а з часом завдяки гармонізації цих відносин, саме здорова конкуренція та виважена державна політика дадуть шанс на відродження та подальший розвиток річкового транспорту в Україні.

Згідно з Транспортною складовою Угоди про Асоціацію у сфері морського транспорту та внутрішнього водного транспорту доцільно:

- спростити формальності щодо оформлення вантажів та суден у торгових портах;
- необхідне інституційне та законодавче забезпечення виконання Україною своїх зобов'язань як держави прапора, держави порту та прибережної держави відповідно до міжнародних договорів України і законодавства ЄС;
- впровадити спрощені умови реєстрації суден під державним прапором України, створити міжнародний реєстр суден;
- підвищити ефективність діяльності та надання в концесію державних стивідорних компаній у морських портах;
- у сфері внутрішнього водного транспорту необхідна поступова лібералізація вантажних перевезень внутрішніми водними шляхами, відкриття внутрішніх водних шляхів для іноземних суден;
- забезпечити виконання Стратегії імплементації положень директив та регламентів ЄС у сфері міжнародного морського та внутрішнього водного транспорту та відповідний план заходів;
- призначити відповідального за організацію роботи Міністерства в Пріоритетній групі 1А з судноплавства в ЄСДР;
- розпочати окрему програму розвитку українських міст на річці Дунай в Одеській області з комплексним вирішенням ситуації з відновлення роботи портів на Дунаї та розгортання роботи стосовно мультимодальних коридорів у Південній частині Одеської області;
- Міністерству інфраструктури України провести аналіз Плану дій ЄСДР на предмет можливого підсилення та пріоритизації окремих завдань у

рамках спільних заходів з іншими країнами щодо посилення політики мультимодальних конекторів та території України, як пілотний проект мультимодального конектора можна розглядати переваги Одеської області;

- докласти усіх зусиль як з боку України, так і з боку Європейської Комісії щодо приєднання України до організації АКВАПОЛ, робота якої пов'язана з обміном інформацією щодо річкового транспорту;

- «здійснити переклад на українську мову правил та додатків до ADR (Європейська угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів), RID (Правила міжнародних перевезень небезпечних вантажів залізницею) та ADN (Європейську Угоду про міжнародні перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами), зокрема визначити відповідального від Міністерства інфраструктури за участь у Робочій групі ПН1а та ПН11 ЄСДР щодо ADN» [138].

З позицій організаційного забезпечення функціонування річкового судноплавства, потрібно зазначити, що річковий транспорт є частиною транспортної системи України. Організаційне удосконалення функціонування річкового судноплавства залежить від удосконалення транспортної інфраструктури.

Транспорт як частина економіки, займає одне з провідних місць у світовому господарстві та має чимало значущих рис, властивих йому як складному міжгалузевому комплексу.

Основні фонди транспорту становлять близько 20 % національного багатства промислово розвинених країн, на транспорт припадає понад 90 % установленної потужності всіх первинних двигунів, частка його у валовому національному продукті становить від 5 до 9 %. Нині у багатьох країнах у зв'язку з екологічною обстановкою, що погіршується, більше уваги приділяється розвитку внутрішнього водного транспорту. У Європі зростає роль річкового транспорту у перевезеннях масових вантажів і контейнерів, зокрема у технологіях, що потребують проміжного зберігання товару.

Глобалізація світової економіки призвела до посилення концентрації виробництва та капіталу в транспортних галузях. Так, 53 % світового парку контейнеровозів належало 10 судновласників, 47 % світового контейнерного парку – 9 лізинговим компаніям.

Світові тенденції у розвитку транспорту свідчать, що:

- закінчено період протекції по відношенню до видів транспорту та перевізників. Зусилля більшості країн спрямовані на підвищення конкурентоспроможності національного транспорту з відмовою від системи квот, а також від тарифних та інших обмежень. Їх замінює гармонізація транспортного законодавства;

- ринок транспортних послуг став ускладнюватись, усі сегменти транспортного процесу та логістики стали інтегруватися. Це призвело до розвитку транспортної інфраструктури нового типу – транспортно-складських та товаротransпортних комплексів, які утворили об'єднану систему взаємодії;

- транспортні центри стали керуючими елементами системи. Вони отримали можливість оптимізувати «наскрізні» тарифи та забезпечили максимальну еластичність доходів. Це призвело до переходу точки прибутковості з процесів фізичного перевезення до галузі транспортно-логістичних послуг. Поняття транспортних коридорів трансформувалося. Із сукупності маршрутів вони перетворилися на систему керуючих центрів перевезень та транспортних вузлів, які поступово набули функцій управління тарифною політикою;

- якість транспортних послуг та конкурентоспроможність досягли високого рівня розвитку. У сегментах транспортного ринку, які мають успіх та попит, конкуренція переступила стадію змагання за якість транспортних послуг. Воно гарантоване. Боротьба має ціновий характер. На цьому фоні посилюються вимоги щодо екологічності транспорту.

Звідси прагнення підтримувати прийнятну частку транспортної складової у ціні кінцевої продукції за дотримання жорстких норм з екології та безпеки.

Стратегічний розвиток міжнародного водного транспорту нерозривно пов'язаний з основними тенденціями зміни світового ринку транспортних послуг, стан якого значною мірою обумовлений перспективною транспортною системою XX і XXI століть. Для ефективного стратегічного транспортного планування важливо сформулювати та систематизувати основні фактори, що впливають на потенційні можливості позитивних змін світового ринку послуг водного транспорту, що забезпечує діяльність як окремих держав, так і міжнародної транспортної діяльності загалом.

Ключові фактори ми пропонуємо систематизувати у три великі групи:

1. Макроекономічні чинники пов'язані зі зміною обсягу світової торгівлі, інтернаціоналізацією торгівлі, лібералізацією політичної обстановки.
2. Організаційні – характеризують дерегулювання вантажоутворення, приватизацію портової інфраструктури, кооперацію портових послуг, розвиток логістичних процесів.
3. Технологічні відображають зміну технології перевезень, удосконалення комунікацій транспортного процесу, контейнеризацію транспортного процесу, розвиток інтермодальних перевезень.

Основні теоретичні аспекти управління водним транспортом, а саме сутність, принципи та завдання, нині багато в чому визначаються як розвитком економічної науки, так і перспективними тенденціями морського та внутрішнього водного транспорту у сучасних умовах.

Спираючись на наукові підходи, що склалися, важливо дослідити нові можливості прийняття управлінських рішень для ефективного розвитку галузі. За нинішніх умов важливою відмінною особливістю є формування менеджменту на основі проектного підходу, який дозволяє ранжувати цілі, завдання та знаходити і відбирати лише ті, які здатні забезпечити

максимальний синергетичний та системний ефект для: розвитку сучасної та ефективної транспортної інфраструктури, що забезпечує прискорення руху товару та зниження транспортних витрат економіки; підвищення конкурентоспроможності транспортної системи держави та реалізації транзитного потенціалу країни; підвищення комплексної безпеки та стійкості національної транспортної системи; покращення інвестиційного клімату та розвитку ринкових відносин на транспорті.

При цьому розвиток морського та річкового транспорту залежить від синхронізації видів транспорту у комплексних транспортних вузлах, впровадження ефективних транспортних технологій, реалізації інноваційних проектів, формування нових транспортних коридорів, посилення транспортної інфраструктури в європейській частині України.

Роль управління у розвитку водного транспорту є багатоаспектний і складно структурований об'єкт дослідження. У широкому значенні такий менеджмент поєднує керівництво, планування, організацію, регулювання та контроль з уточненням перерахованих складових за рівнями та об'єктами управління.

Керівництво полягає у визначенні мети та критеріїв стратегічного розвитку галузі як на рівні державних органів, так і локальному рівні конкретних господарюючих суб'єктів – судноплавних та стивідорних компаній, портів, організацій допоміжної діяльності на водному транспорті. Це складно формалізується. Мета та критерії розвитку водного транспорту об'єктивно впливають із перспективних стратегічних цілей високого державного рівня та особливостей сучасного стану окремих підприємств залежно від зовнішніх та внутрішніх факторів.

Планування розглядається як обґрунтування основних напрямів та сценаріїв для досягнення поставленої мети, і встановлення основних параметрів, що є індикаторами при виробленні відповідного алгоритму та інструментарію. На поточну, середньострокову та довгострокову перспективу встановлюються:

- обсяги перевезень, перевантажувальних та ремонтних робіт;
- обсяги оновлення та модернізації основних виробничих фондів;
- інвестиційні та інноваційні програми;
- соціально-економічні параметри тощо.

Організація визначає безпосередні дії, створені задля досягнення поставленої мети на кожному етапі розвитку морського і внутрішнього водного транспорту на федеральному, регіональному і локальному рівнях управління.

Регулювання (координація) забезпечує ефективну взаємодію всіх елементів транспортної системи під час виконання перевезень, перевантажувальних робіт та допоміжної діяльності (агентування, експедирування, сервісне обслуговування тощо).

Контроль полягає в оцінці проміжних та підсумкових параметрів поставленої мети, з використанням переваг зворотного зв'язку.

Для забезпечення ефективного управління розвитком водного транспорту важливо використовувати та розвивати науково обґрунтовані принципи управління, серед яких ключовими є: науковість, системність, поєднання влади та відповідальності, єдність керівництва, оптимальне співвідношення централізації та децентралізації управління, інновації, спадкоємність господарських рішень, дисципліна, ініціатива, інвестиції у людський капітал, обов'язкова наявність «зворотного зв'язку». Принципи управління в сучасних умовах, як і інші правила, дають ефект тільки в тому разі, якщо їх дотримуються, а ігнорування призводить до суттєвих втрат у виробництві та суспільстві загалом.

З використанням основних теоретичних підходів та для досягнення поставлених цілей у сучасних умовах, основними завданнями розвитку водного транспорту є:

- забезпечення зростання перевезень вантажів і пасажирів соціально значущими маршрутами;

- збільшення пропускної спроможності морських портів і провізної спроможності річкового флоту;
- усунення ділянок, що обмежують пропускну спроможність основних річок;
- розвиток портової інфраструктури на внутрішніх водних шляхах міжнародного значення;
- підвищення конкурентоспроможності внутрішнього водного транспорту на основі оновлення транспортного флоту;
- забезпечення надійності об'єктів інфраструктури та безпеки функціонування морського та внутрішнього водного транспорту.

Отже, систематизація сформульованих ключових факторів розвитку ринку транспортних послуг дасть змогу учасникам сучасного транспортного процесу на міждержавному, національному та локальному рівнях управління правильно ідентифікувати тенденції, що проявляються, адекватно інтерпретувати процеси, що відбуваються, і своєчасно виробляти ефективну управлінську стратегію розвитку водного транспорту.

3.3 Механізми удосконалення розвитку річкового судноплавства в Україні

Останнім часом в Україні представники державних органів, бізнесу, незалежні партнери, міжнародні експерти багато дискутують про потенціал українських річок. Ще в 90-х рр. XX ст. українськими річками перевозилося близько 60 млн тонн вантажів. Однак наразі такі цифри для нас є недосяжними. Щоб реалізувати свої можливості, річкова галузь повинна враховувати минулий досвід та брати до уваги успішний приклад іноземних країн, які не стоять на місці, а постійно рухаються вперед.

Згідно зі світовим досвідом, якщо в країні є проблема, в якій зацікавлена держава, для того щоб її вирішити, а бізнес унаслідок

економічної неефективності не інвестує кошти, держава повинна створювати додаткові важелі задля того, аби інвестування у цей напрям було вигідне.

Чи вигідно нині Україні розвивати суднобудівництво як галузь? Звичайно вигідно. Це дає розвиток судноплавству, підіймає економіку країни, вирішує проблеми доріг в Україні, що натомість посприяє в розвитку залізничного транспорту тощо. Це зрештою мультиефективно, адже коли працюють і суднобудівництво, і машинобудування, і логістика, працівники отримують високу заробітну плату, підприємства платять податки і у підсумку досвід показує, що це все компенсується тими важелями впливу держави, хай і частковими, які були встановлені заздалегідь.

Зважаючи на пріоритетність розвитку внутрішнього водного транспорту, його майже втрачену останніми роками працездатність та поступовий занепад, наприкінці 2020 року в Україні було прийнято Закон України «Про внутрішній водний транспорт» [97]. «Він є відправним пунктом модернізації галузевого (річкового) законодавства України та відкриває нові можливості до розбудови системи внутрішніх водних сполучень. Також завдяки реалізації цього Закону, можливим стане відродити найдешевший і найекологічніший спосіб доставки вантажів – річкові перевезення і створити ефективну річкову логістику» [144].

Однією з найважливіших і найбільш обговорюваних новацій документу став «допуск суден під іноземним прапором в українські річки. Це рішення потрібне у зв'язку зі слабкою транспортною готовністю українського бізнесу до стрімкого росту перевезень» [144].

На виконання норм цього Закону Міністерством інфраструктури України розроблено проект Стратегії розвитку внутрішнього водного транспорту до 2031 року та план заходів з її впровадження [78; 133]. У такий спосіб було зроблено перші кроки у побудові цілковито оновленої (зокрема й з урахуванням Угоди про асоціацію України та ЄС 2014 р. [150]) системи нового законодавства України у сфері річкових перевезень. Вона обґрунтовано розпочалася з розробки та прийняття концептуальних актів і

поступово отримує подальший розвиток у впровадженні їх положень. Крім того, до системи базових принципів формування політики у сфері розвитку внутрішніх водних сполучень належать норми більш ранніх Річкової доктрини та Стратегії розвитку річкових портів. У цих документах питання річкових комунікацій не є основними, а розглядаються в контексті річкового напряму транспортної політики України, завдяки чому об'єктивно простежується необхідність забезпечення комплексного підходу до вирішення питань річкових ланцюгів постачань, майбутнього нормопроектування та впровадження кращих практик їх роботи. Відомо, що річкова транспортна підгалузь довгий час в Україні не отримувала необхідної нормотворчої та адмініструвальної «уваги» як на загальнодержавному, так і на місцевому рівнях. Більшість і законодавчих, і організаційних зусиль було зосереджено на морському транспорті та відповідній портовій інфраструктурі, побудові системи їх публічного адміністрування. Перспективи та можливості річкового транспорту не розглядалися, або майже не розглядалися, проте потенціал таких перевезень та їх значення не варто применшувати. Відомо, що ріки, як і моря та океани, часто ставали визначним фактором розвитку прибережних держав, а можливість управління річками та судноплавством ними було предметом домовленостей між державами і судновласниками, що ставали фактично орендарями цих водних комунікацій і забезпечували безпеку, розчищення, стягували річкові збори та встановлювали тарифи на портові послуги. Особливо це було характерним для європейського регіону, де й нині, як уже зазначалося, річкове судноплавство розвивається значно краще за Україну та складає вагомую частку комплексу транспортних послуг. «Існуючий значний рівень внутрішнього водного транспорту у загальному об'ємі вантажних перевезень у низці європейських країн, наприклад, Нідерландах (42,7 %), Румунії (28,1 %) або Болгарії (31,8 %), а також зростання використання цього виду транспорту у межах міської логістики деяких з найбільш густонаселених міст ЄС наочно свідчать про великий – за наявності відповідних умов – потенціал

цього сектору» [151, р. 2–3]. Як обґрунтовано відзначається у літературі, об'єктивними перевагами внутрішнього водного транспорту є його порівняно невелика вартість, можливість застосування майже для будь-яких категорій і габаритів вантажів та конкурентоспроможність порівняно з іншими видами перевезень, стосовно яких у Європі діють жорсткіші екологічні та технічні вимоги [94, с. 595]. Нещодавно у рамках екологічної ініціативи European Green Deal [156] Європейська комісія ухвалила пропозиції щодо модернізації транспортної системи країн-членів ЄС, сутність яких полягає у максимальному переключенні пасажирських та вантажних перевезень на залізничний транспорт та внутрішні водні колії. Завдяки цьому планується зменшити шкідливі викиди від усіх видів транспорту на 90 %. У 2021 р. в ЄС було розроблено документ «Стимулювання розвитку європейського внутрішнього водного транспорту, що відповідає вимогам майбутнього: план дій у сфері внутрішнього водного транспорту на період 2021–2027 років» [151]. Його спрямовано на переорієнтацію більших об'ємів вантажних перевезень на внутрішні водні шляхи, перехід до внутрішнього водного транспорту з нульовим рівнем викидів, запровадження «розумного» внутрішнього водного транспорту та створення більш привабливих і стабільних робочих місць. Дійсно, внутрішній водний транспорт – один з найбільш екологічних та схильних до модернізації сфер для подальшого розвитку. Він є тією «вдячною» галуззю, що за умов підтримування уваги до неї на відносно незначному (але постійному) рівні, здатна вирішувати комунікаційні завдання з перевезень великої кількості та номенклатури вантажів, а також ставати, як у випадку України в умовах широкомасштабної російської агресії, єдиним шляхом подолання кризи водних сполучень. Адже під час блокування українських річкових портів та в умовах мінної небезпеки річкових перевезень саме дунайські порти стали «вікном» для експорту українського зерна. За час війни Дунай з другорядного логістичного експортного напрямку перетворився для українського агросектору на основний [59], а порти, що сполучають річковий та морський напрямки

роботи, отримали значного поштовху до розвитку, значно актуалізували й засвідчили важливість та необхідність більшої уваги до галузі внутрішніх водних сполучень. Особливо показовим стало збільшення у 2,4 – 5 разів (порівняно з аналогічним періодом минулого року) вантажообігу через українські порти на річці Дунай за 6 місяців 2022 року [119]. Необхідно констатувати, що в Україні система внутрішніх водних сполучень має усі необхідні передумови до розвитку, як в особливий період, так і після його завершення. Як уже відзначалось, Мінінфраструктури України визначено такі можливості внутрішнього водного транспорту: «наявність 3 судноплавних рік, дві з яких належать до ТОП-5 найбільших рік Європи; 16 річкових портів та терміналів; 60 млн т пропускної здатності на рік. Загальна довжина судноплавних рік України, які використовуються як водні шляхи, становить 2 241 км, з яких Дніпро є найважливішою воднотранспортною магістраллю» [39]. Повний перелік внутрішніх водних шляхів, віднесених до категорії судноплавних, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 9 лютого 2022 р. № 136 [105], але не усі було включено до Стратегії розвитку внутрішнього водного транспорту до 2031 року. Зокрема, на початку 2022 р. було ініційовано включення до неї р. Дністер. Це сприятиме відновленню пасажирського та вантажного судноплавства, здійсненню протипаводкових, берегоукріплювальних заходів та робіт із захисту територій від підтоплення. Басейн р. Дністер знаходиться у трьох країнах: Польщі, Україні та Молдові [116], що може стати частиною розбудови річкової мобільності між країнами та зменшити навантаження на автомобільні шляхи. Розроблена в Україні Стратегія розвитку внутрішнього водного транспорту до 2031 року враховує дві основні сучасні тенденції – екологізацію транспорту та розумну мобільність, і відповідає усім чинним стандартам ЄС у сфері функціонування річкового транспорту. Нею передбачено впровадження інноваційних енергоефективних та екологічних технологій на внутрішніх водних шляхах, а також забезпечення відповідності річкового флоту до екологічних стандартів ЄС. Очікується, що Стратегія

сприятиме оновленню флоту та річкової інфраструктури, а також зведе до нуля їхній вплив на навколишнє середовище [53]. За підрахунками Міністерства інфраструктури, новий Закон про внутрішній водний транспорт, що набув чинності з 1 січня 2022 р., збільшив вантажопотік до 30 млн на рік та створив економічний ефект для держави обсягом близько 13–16 млрд грн щорічно [7].

Але в умовах очікування додаткової прибутковості галузі необхідно враховувати, що станом на тепер є досить актуальним питання вжиття оперативних заходів для податкового стимулювання річкових перевезень, будування та омолодження флоту і супутньої інфраструктури, субсидування розвитку логістики та гарантування необхідних глибин на річках, створення нових робочих місць та забезпечення безпеки перевезень вантажів і пасажирів відповідно до міжнародних стандартів. Дійсно, переваги внутрішнього водного транспорту складно переоцінити, але він має, зокрема в Україні, низку проблем правового, управлінського та фінансового характеру, які необхідно вирішувати одразу після припинення активних бойових дій та під час повоєнної відбудови і майбутнього членства України в ЄС.

Також особливу роль внутрішній водний транспорт відіграватиме в Ініціативі трьох морів, надання Україні статусу партнера-учасника якої відбулося в червні 2022 року [15]. Пов'язаність трьох морів – Чорного, Балтійського та Адріатичного – через систему перевезень річковим транспортом є однією з перспектив розвитку цього економічного та інфраструктурного утворення, що поєднує дванадцять країн та Україну. Система таких сполучень значно скорочує та спрощує перевезення і може якісно розширити наявний формат Тримор'я за рахунок приєднання до нього українських річкових портів. При цьому, особливу увагу необхідно звернути на систему траншипменту, яка дозволяє деякі документальні спрощення при транзиті вантажів та може активно впроваджуватися саме у рамках цієї Ініціативи. Цей режим було запроваджено на початку 2010-х рр. відповідно

до змін до Закону України «Про транзит вантажів» [103]: «на товари (крім підакцизних), що переміщуються транзитом морським і внутрішнім водним транспортом у контейнерах та під час зберігання залишаються в межах одного пункту пропуску чи зони митного контролю річкового порту, вантажна митна декларація не подається». Очікування значних грошових надходжень від перевантажувальних операцій у межах цього режиму у річкових портах України, на жаль, не виправдалися. Проте можливості його застосування для розвитку фідерного річкового судноплавства не варто применшувати. Одним з відомих прикладів застосування фідерних суден для перевезень порівняно невеликих, у порівнянні з океанськими контейнеровозами, партій вантажів, може слугувати практика порту приватного стивідорного оператора ТІС (Одеська обл.), який прийняв у 2019 р. перше судно щотижневого фідерного сервісу за маршрутом ТІС-Поті [15]. Цей досвід може бути застосований у річковому сегменті транспортної галузі України. При цьому, у програмних документах такий напрям розвитку перевезень внутрішнім водним транспортом не передбачений. Лише у дуже загальному вигляді у Стратегії розвитку річкових портів України зазначається про «використання внутрішнього водного транспорту як альтернативного і економічно ефективного виду транспортування вантажів з/до річкових портів України». І це, незважаючи на те, що потенціал річкових перевезень при транспортуванні вантажів углиб країни та до країн, пов'язаних Ініціативою трьох морів, має гарні шанси на зростання та може значно зменшити навантаження на автомобільний та залізничний транспорт, відповідну інфраструктуру, а звідси – сприятиме екологізації усієї системи перевезень у центральній та східноєвропейському регіоні. Крім того, програмні документи та плани їх виконання мають містити норми про участь України у регіональних інфраструктурних об'єднаннях та проектах із залученням вітчизняних та іноземних інвестицій та з відповідними спрощеннями у здійсненні супутніх формальностей. Безумовно, ці проекти мають доволі відтермінований строк окупності, проте стануть гарною

інвестицією у майбутнє прийдешніх поколінь та екології регіону. Як відзначають дослідники, «користь таких пропозицій засвідчує європейський досвід, адже останніми десятиліттями річковий транспорт успішно вийшов на нові ринки, зокрема перевезення річкових контейнерів до внутрішніх районів країни. Його проникнення на ринки континентальних генеральних вантажів і каботажних перевезень також стає новим варіантом вирішення завдань у сфері розподілу вантажів, що відповідають сучасним логістичним потребам» [33, с. 74].

Отже, в Україні розроблено та прийнято базові програмні документи довгострокового планування розвитку річкового транспорту, формується нормативний базис їх реалізації. Питання розвитку внутрішнього водного транспорту, порушені в їх нормах, відповідають загальним засадам європейського законодавства та екологічній політиці, що активно впроваджується у транспортній галузі ЄС. При цьому, окремі питання розбудови та поживлення річкових сполучень не отримують необхідного закріплення та, як вбачається, належать до більш загальних, вказаних у програмних документах напрямів. До них, зокрема належать питання застосування режиму траншипменту та участі у регіональних (європейських) інфраструктурних проектах, що є досить актуальним в умовах надання Україні статусу партнера-учасника в Ініціативі трьох морів та кандидата у члени ЄС.

Аналізуючи сучасний стан перевезення вантажів і пасажирів різними видами транспорту в Україні, слід підкреслити актуальність і важливість розвитку річкової галузі, оскільки її потенціал не задіяний на повну потужність, що характеризується постійним скороченням частки річкового транспорту. Так, за попередні роки спостерігається значне зменшення обсягів перевезення вантажів морським і річковим транспортом. У 2017 р. порівняно з 2010 р., питома вага вантажообігу річкового транспорту у перевезенні вантажів зменшилася майже на третину (33 %), водного транспорту – майже на половину (55 %). У такий спосіб стратегічні напрями, цілі та завдання, а

також терміни їх досягнення, що були визначені Угодою про асоціацію, Стратегією сталого розвитку «Україна – 2020», Транспортною стратегією України на період до 2020 р., Стратегічним планом розвитку морського та річкового транспорту на період до 2020 р. не були досягнуті у належний спосіб, враховуючи сучасний стан та проблеми функціонування галузі. Адже сучасний стан і тенденції функціонування річкового господарського комплексу України свідчать про зниження конкурентоспроможності підприємств річкової галузі з причин стагнації виробничих потужностей та втрати частки транспортного ринку, скорочення потенційних можливостей розвитку галузі через загострення кризових явищ та відсутності програм комплексної підтримки річкової індустрії.

Однак унаслідок повномасштабної війни, розв'язаної Російською Федерацією, станом на березень 2022 року вхід та вихід суден з українських портів тимчасово неможливий. Тимчасово не працюють порти Маріуполя, Бердянська, Скадовська, Херсона. У Миколаєві, Ольвії, Південному, Одесі, Чорноморську частково здійснюють обробку наявного у причалів флоту та відвантаження залізницею та автотранспортом. Вхід/вихід суден тимчасово неможливий. Білгород-Дністровський порт не працює через відсутність у порту флоту та вантажів [149].

Заступник голови Адміністрації морських портів із взаємодії з органами влади Дмитро Барінов під час брифінгу на тему «Робота портів у воєнний стан» у Медіацентрі Україна – Укрінформ зазначив, що «всього в Україні є 18 портів, 5 з них – були тимчасово окуповано у 2014 році, ще 4 – після початку повномасштабного вторгнення РФ. Також 6 українських портів заблоковані з моря. Тобто всього працює 3 порти в дунайському напрямку – Рені, Ізмаїл та Усть-Дунайськ. У березні разом вони перевантажили 400 тисяч тонн вантажів, здебільшого агропромислової продукція, а вже у травні – близько 1,3 млн тонн. У червні заплановано довести їх вантажообіг до 1,5 млн тонн» [117].

Д. Барінов зауважив, що «наразі Рені, Ізмаїл та Усть-Дунайськ працюють фактично на межі, і збільшити вантажообіг портів можна лише за рахунок середньострокових та довгострокових рішень, зокрема, будівництва нових перевантажувальних комплексів» [117].

«До початку війни усі українські порти щомісячно відвантажували близько 5 млн тонн агропродукції. Тобто, теперішній вантажообіг – це менше, аніж третина того, що відвантажувалось до військових дій. Це неможливо порівнювати, блокада б'є по нас» [117].

За даними Міністерства аграрної політики та продовольства України, «російська блокада українських портів уже призвела до рекордного зростання цін на світовому ринку та неминуче вплине на світову продовольчу кризу і зростання інфляції» [117].

За інформацією МІУ (Мінінфраструктури), станом березень 2022 року шлюзова інфраструктура Дніпра на південь від міста Київ перебувала у робочому стані. Також не припинилася робота щодо процедури дипломування [149].

На підставі цього можна констатувати, що основними завданнями в галузі річкового транспорту мають бути:

- створення нової організаційно-правової та економічної моделі управління внутрішнім водним транспортом;
- розвиток конкуренції на ринку річкових перевезень, що створить передумови для утворення нових суб'єктів господарювання різних форм власності, які здійснюватимуть вантажні та пасажирські перевезення;
- підвищення конкурентоспроможності внутрішнього водного транспорту на внутрішньому і зовнішньому ринку транспортних послуг;
- підвищення інвестиційної привабливості галузі;
- створення передумов для модернізації та будівництва річкового флоту, а також оновлення й модернізації технічного та спеціального флоту;
- задоволення потреб національної економіки і населення у перевезеннях;

- підвищення рівня провізної спроможності внутрішнього водного транспорту, шляхом збільшення навігаційного періоду, застосування криголамів, створення безпечних умов для цілодобового руху суден;
- підтримку гарантованих габаритів суднових ходів на всій протяжності транзитних водних шляхів;
- забезпечення сталого функціонування річкової інформаційної системи та її функціонування у взаємодії із системою моніторингу надводної обстановки;
- підвищення рівня використання транзитного потенціалу держави;
- прискорення інтеграції вітчизняного річкового транспорту в європейську транспортну систему;
- підвищення рівня безпеки перевезень, експлуатаційної надійності судноплавних гідротехнічних споруд (шлюзів), проведення їх планово-попереджувальних ремонтів;
- зменшення технологічного навантаження на інфраструктуру залізничного та автомобільного транспорту за рахунок переорієнтації частини вантажопотоків на внутрішній водний транспорт;
- скорочення обсягів викидів забруднюючих речовин у навколишнє природне середовище.

Основними завданнями в галузі річкового транспорту відповідно:

- підвищення конкурентоспроможності портової галузі шляхом: зростання ефективності, якості й швидкості обробки вантажів; модернізації і розвитку об'єктів портової інфраструктури загального користування, зокрема автомобільних та залізничних під'їзних шляхів; забезпечення ефективного державного регулювання спеціалізованих послуг, що надаються в морському порту суб'єктами природних монополій, та послуг, плата за надання яких включається до складу портових зборів; удосконалення системи документообігу, спрощення дозвільних процедур, зменшення часу обробки вантажів; створення умов для розвитку добросовісної конкуренції між вітчизняними морськими портами тощо;

- створення мережі кластерів шляхом: визначення переліку річкових портів і типів кластерів; розширення переліку послуг, що надаються в річкових портах; залучення приватних інвестицій для розвитку річкових портів, передачі підприємств портової галузі та частини об'єктів портової інфраструктури, зокрема, в концесію;
- активна участь у міжнародних організаціях з метою створення умов для транскордонних перевезень вантажів;
- приведення стандартів роботи річкових портів у відповідність з європейськими;
- взаємодія з морськими портами країн Чорноморського басейну (розроблення та виконання програм залучення вантажопотоків);
- створення сприятливих умов для залучення приватних інвестицій для розвитку об'єктів портової інфраструктури;
- забезпечення державних гарантій та захисту прав інвесторів;
- забезпечення створення достатніх глибин на підхідних шляхах та в акваторіях річкових портів для обслуговування великих суден;
- модернізація та оновлення портового й допоміжного флоту;
- забезпечення ефективного функціонування системи проведення моніторингу надводної обстановки в територіальних водах України, оптимізації регулювання руху суден, ефективного і своєчасного пошуку та рятування на морі;
- забезпечення розвитку системи управління рухом суден;
- забезпечення розвитку інформаційної системи портового співтовариства, інформатизації технологічних процесів у річкових портах;
- удосконалення процедури оформлення вантажів, транспортних засобів та перевезення пасажирів;
- укладення міждержавних договорів щодо пошуку і рятування на морі;
- придбання та оновлення аварійно-рятувальних засобів;

- забезпечення ефективного функціонування та розвитку систем технічного та інформаційного забезпечення безпеки судноплавства;
- підвищення рівня кадрового потенціалу, оновлення та удосконалення навчально-методичної та програмно-технічної бази для підготовки фахівців портової галузі;
- розроблення програм підвищення кваліфікації працівників річкових портів для обслуговування нових технологічних комплексів;
- підтримка закладів освіти з підготовки спеціалістів портової галузі;
- підвищення рівня охорони праці;
- забезпечення належних санітарно-побутових умов праці в річкових портах;
- забезпечення використання об'єктів соціальної інфраструктури портової галузі за цільовим призначенням;
- впровадження стандартів ЄС щодо роботи з небезпечними вантажами;
- приведення стандартів екологічної безпеки роботи річкових портів у відповідність з міжнародними, що особливо актуально у воєнний час.

Висновки до Розділу 3

Ключовими напрямками розвитку річкового транспорту в Україні як альтернативного екологічного виду перевезень, у розділі визначено, зокрема:

1. Реалізація Закону України «Про внутрішній водний транспорт України» та інших законів і підзаконних актів, які б змогли контролювати діяльність річкової інфраструктури.

2. Розробка проекту Закону України «Про Міжнародний реєстр суден України», що стане інструментом повернення українського флоту під український прапор та створить умови для відновлення вітчизняного суднобудування.

3. Урегулювання тарифів (портові збори, лоцманське проведення, шлюзування, розведення мостів, одноразові дозволи). Рівнозначні тарифи для іноземних суден та суден під українським прапором.

4. Днопоглиблювальні роботи Дніпра та Південного Бугу з метою збільшення експлуатаційної довжини річкових судноплавних шляхів України загального користування.

5. Відродження судноплавства по інших річках, у тому числі малих, приєднання до зовнішніх шляхів річкового сполучення.

6. Виведення з експлуатації фізично й морально застарілих суден та поповнення флоту суднами нових типів, із залученням вітчизняних та іноземних виробничих потужностей.

7. Запровадження ефективних механізмів для залучення інвестицій у розвиток річкових портів та терміналів, механізмів компенсації інвесторам витрат, залучення коштів державного та місцевих бюджетів для будівництва і реконструкції об'єктів внутрішнього водного транспорту.

На підставі аналізу визначено пріоритетні завдання воднотранспортної сфери на найближчий час, виконання яких дозволить підвищити конкурентоспроможність внутрішнього водного транспорту та національної транспортної системи України загалом.

8. Зазначено, що водний транспорт у Європі відіграє дуже важливе значення як у внутрішніх, так і в експортно-імпортних вантажних перевезеннях. Понад 90 % зовнішньої торгівлі Євросоюзу і близько 43 % внутрішньої торгівлі відбувається з використанням морського транспорту.

Представлено структуру внутрішнього водного транспорту Європи, яка являє собою чотири основні коридори:

1) Рейн – основний коридор, який зв’язує портовий кластер Північної Європи з Хінтерлендом; 2) коридор – північ – південь, який складається з каналів у Нідерландах, Бельгії та Франції; 3) східний коридор, внутрішні водні шляхи якого покривають території від Німеччини до Польщі та Чехії; 4) південно-східний коридор, який включає Дунай, Майн і канали Майн – Дунай, Дунай – Чорне море.

Встановлено, що в рамках ЄС діє спільна політика щодо розвитку транс’європейської транспортної мережі, основними елементами якої є наближення водних шляхів до стандартів суднохідності; забезпечення відповідності інфраструктури технічним вимогам, затвердженим Європейською конференцією міністрів транспорту; сполучення водної, залізничної та дорожньої інфраструктури.

Констатовано, що у розвинених європейських країнах загальні положення, що регулюють статус водних шляхів, містяться у спеціальних законах – Закон «Про водні шляхи» (Німеччина), Закон «Про управління та користування водними системами» (Нідерланди), Закон «Про воду» (Польща) – тоді як інфраструктурні проекти регулюються окремими актами виконавчих органів.

9. Основними завданнями розвитку річкового господарського комплексу України визначено: створення сприятливих нормативних, фінансових і податкових умов для розвитку річкової галузі; створення умов для ринкового саморегулювання річкової галузі, ліквідація або перепрофілювання частини підприємств суднобудування і судноремонту, які не можуть витримати ринкової конкуренції; залучення інвестицій для

розвитку річкових портів та об'єктів їх інфраструктури, передача підприємств портової галузі та частини об'єктів портової інфраструктури, зокрема, в концесію; підвищення конкурентоспроможності водного транспорту на внутрішньому і зовнішньому ринку транспортних послуг; підвищення рівня використання транзитного потенціалу та прискорення інтеграції вітчизняного транспорту в європейську транспортну систему; удосконалення системи документообігу, спрощення дозвільних процедур, зменшення часу обробки вантажів, що сприятиме підвищенню ефективності, якості і швидкості вантажно-розвантажувальних робіт; приведення стандартів екологічної безпеки роботи річкових портів у відповідність з міжнародними, впровадження стандартів ЄС щодо роботи з небезпечними вантажами.

ВИСНОВКИ

У дисертації здійснено теоретичне узагальнення та запропоновано нове вирішення наукового завдання, яке полягало у комплексному дослідженні правового регулювання та напрацювання рекомендацій щодо удосконалення правового забезпечення в галузі річкового судноплавства в Україні.

За результатами дослідження сформульовано такі положення, висновки, рекомендації і пропозиції:

1. Організація судноплавства – важлива складова частина транспортної системи України, без якої стійке функціонування господарської діяльності було б неможливим, що потребує, натомість, впровадження сучасних наукових підходів в організації функціонування водного транспорту в державі.

Портова інфраструктура на внутрішніх водних шляхах України знаходиться у занепаді, рухомий склад – зношений. Порівняно зі сферами залізничного, морського та автомобільного транспорту, яким майже завжди гарантовано прискіпливу суспільну увагу, галузь річкових перевезень перебуває у фактичному інформаційному забутті. Що й не дивно, адже її частка становить лише 0,2 % загального обсягу вантажопотоків в Україні.

2. На підставі проведеного дослідження констатовано, що потенціал річкового транспорту України, беззаперечно, великий. Питання, які потребують уваги, стосуються:

- внутрішніх водних шляхів – судноплавні річки, водосховища, гідротехнічні споруди обладнання, інші технічні об'єкти які, необхідно утримувати відповідно до технічних та експлуатаційних стандартів (днопоглиблення суднового ходу, утримання причалів тощо);

- річкового флоту – вантажні, пасажирські судна різного типу, технічний та спеціалізований флот, який потребує ремонту та модернізації;

- об'єктів інфраструктури з обслуговування – річкові порти, причали, обладнані засобами механізації, та судноремонтні заводи;

- системи навігації та контролю за дотриманням умов безпеки судноплавства;

- іншої річкової інфраструктури – органи державного управління, наукові установи та заклади освіти тощо.

Незважаючи на наведені факти, перевезення по внутрішніх водних шляхах залишаються сталими, хоча й знаходяться на мінімальному рівні. Протягом останніх декількох років майже стабільним залишається обсяг перевезених річковим транспортом будівельних, зернових та вугільних вантажів.

3. Для вдосконалення та розвитку річкового судноплавства України необхідно зберегти інфраструктуру, а для модернізації технічної бази потрібні великі інвестиції. Водночас Україна має використати свій величезний потенціал і відмінні перспективи для розвитку річкового судноплавства. Дніпро, Дунай, Південний Буг, Десна – головні річкові потужності країни, які могли б повернути Україні колишній стан галузі річкових перевезень. На сьогоднішній день також є безліч перспектив для модернізації української річкової інфраструктури. Відновлення річкового судноплавства допоможе Україні наростити обсяги вантажних перевезень і переорієнтувати частину вантажів з автомобільних та залізничних перевезень на річковий транспорт. За умови стратегічно правильного керування галуззю, українська річкова логістика може зайняти належне місце в загальноєвропейському ланцюзі торгових шляхів.

У процесі визначення проблем та недоліків законодавства в галузі річкового судноплавства, було опрацьовано великий масив законодавства, що регулюють правовідносини в сфері здійснення річкових перевезень.

У роботі проаналізовано сучасний стан галузі річкових перевезень та законодавство, що регулює відносини суб'єктів цієї сфери, також визначено коло проблем та недоліків і запропоновано заходи щодо удосконалення законодавчого забезпечення річкового судноплавства.

Проведений аналіз показав, що за наявності державного сприяння та залучення відповідних інвестицій, внутрішні водні шляхи можуть стати гарною альтернативою наявним транспортним схемам, що сприятиме розвитку конкуренції на транспортному ринку, підвищенню рівня транспортного забезпечення.

4. Пріоритетними напрямками розвитку річкового транспорту в Україні мають бути розробка науково обґрунтованої стратегії розвитку річкового транспорту в Україні та введення в дію базового законодавства з питань судноплавства на внутрішніх водних шляхах, забезпечення безпечної експлуатації внутрішніх водних шляхів та судноплавних шлюзів України, зокрема відновлення експлуатаційної надійності судноплавних гідротехнічних споруд та забезпечення гарантованих габаритів суднових ходів на всій протяжності водних шляхів. Невід'ємною складовою використання річкового транспортного потенціалу України має стати розширення мережі мультимодальних перевезень суднами типу «річка – море» та будівництво національного річкового флоту із залученням вітчизняних виробничих потужностей. Робота за цими напрямками дозволить підвищити конкурентоспроможність внутрішнього водного транспорту та національної транспортної системи України загалом, а також виконати зобов'язання, що містить Угода про асоціацію України та ЄС.

5. Для забезпечення ефективного управління розвитком водного транспорту важливо використовувати та розвивати науково обґрунтовані принципи управління, серед яких ключовими є: науковість, системність, поєднання влади та відповідальності, єдність керівництва, оптимальне співвідношення централізації та децентралізації управління, інновації, спадкоємність господарських рішень, дисципліна, ініціатива, інвестиції у людський капітал, обов'язкова наявність «зворотного зв'язку». Принципи управління в сучасних умовах, як і інші правила, дають ефект тільки в тому разі, якщо їх дотримуються, а ігнорування призводить до суттєвих втрат у виробництві та суспільстві загалом.

6. З використанням основних теоретичних підходів та для досягнення поставлених цілей у сучасних умовах, основними завданнями розвитку водного транспорту визначено:

- забезпечення зростання перевезень вантажів і пасажирів соціально значущими маршрутами;
- збільшення пропускної спроможності морських портів і провізної спроможності річкового флоту;
- усунення ділянок, що обмежують пропускну спроможність основних річок;
- розвиток портової інфраструктури на внутрішніх водних шляхах міжнародного значення;
- підвищення конкурентоспроможності внутрішнього водного транспорту на основі оновлення транспортного флоту;
- забезпечення надійності об'єктів інфраструктури та безпеки функціонування морського та внутрішнього водного транспорту.

7. Запропоновано паралельно зі вступом у дію Закону «Про внутрішній водний транспорт» запровадити систему цільового пільгового державного кредитування для українських операторів на ринку та інших можливих ринкових стимулів. Це підтримає вітчизняного виробника і дасть змогу українським компаніям інвестувати в розвиток галузі. У такий спосіб права українських та іноземних компаній буде збалансовано, а з часом завдяки гармонізації цих відносин, саме здорова конкуренція та виважена державна політика дадуть шанс на відродження та подальший розвиток річкового транспорту в Україні.

8. Установлено, що основними напрямками імплементації норм європейського права щодо регулювання річкового судноплавства є:

- а) імплементація найбільш ефективної моделі організації управління річковим судноплавством;
- 2) систематизація нормативного матеріалу у цій галузі;
- 3) встановлення режимів безпеки та їх рівнів для річкового

судноплавства; 4) дерегуляція частини відносин економіки у сфері річкових перевезень.

9. Системна та організаційна робота в сфері дипломування судноводіїв повинна мати елементи державного регулювання та децентралізації в аспекті підготовки кадрів для маломірних суден та малих каботажних перевезень. Децентралізація передбачає створення мережі профільних курсів для підготовки судноводіїв та удосконалення технічної складової вже наявних центрів такої підготовки.

10. Ураховуючи загальнодержавний курс на інтеграцію до європейського співтовариства, прийняття акту було нагальним, оскільки ним передбачено імплементацію базових положень директив та регламентів ЄС у галузі водного транспорту, відповідно до Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони.

Основні новели, закладені в Законі «Про внутрішній водний транспорт», сприяють інтеграції внутрішніх водних шляхів в інтермодальну логістичну схему, що дасть змогу Україні посилити свою конкурентну позицію у транспортній системі країн-членів ЄС.

11. Створення правових основ функціонування та розвитку внутрішнього водного транспорту є вкрай актуальним питанням, тому Закон «Про внутрішній водний транспорт», безумовно, сприятиме розвитку транспортного законодавства про внутрішній водний транспорт. Однак низка питань господарсько-правового характеру залишається поза увагою законодавця, зокрема правові форми здійснення перевезення вантажів внутрішнім водним транспортом, господарсько-правова відповідальність учасників перевезення, правовий статус річкового порту, терміналів, питання діджиталізації перевізного процесу, зокрема можливість укладення в електронній формі договорів перевезення, перевізних документів, які підтверджують укладення договорів перевезення, питання мультимодальності, а саме перевезення вантажів за участю декількох видів

транспорту за єдиним перевізним документом, зокрема електронним. Досліджувані проблеми не є вичерпними, тому запропоновані варіанти їх вирішення залишаються відкритими для наукової дискусії та можуть бути основою для подальших наукових досліджень.

12. Основними пріоритетами в діяльності щодо розвитку річкового судноплавства є: по-перше, удосконалення нормативного забезпечення галузі внутрішніх водних перевезень, тобто прийняття нових нормативних актів, таких як Транспортний кодекс України, Закону України «Про підприємства транспортної галузі» та внесення змін до чинного Господарського кодексу України та Закону України «Про національну поліцію»; по-друге, удосконалення організаційно-технічного забезпечення діяльності на внутрішньому водному транспорті, шляхом створення нових служб і відділів у профільному міністерстві; по-третє, удосконалення діяльності суб'єктів господарювання на внутрішньому водному транспорті та створення пільгового режиму інвестування в цю галузь.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Актуальні проблеми регулювання діяльності внутрішнього водного транспорту / Є. Ключова, В. Бойко. *Підприємництво, господарство і право*. С. 9–12. URL: <https://provse.te.ua/2016/06/vnutrishnij-vodnyj-transport-ukrajinyproblemy-i-perspektyvy-rozvytku/>.
2. Аналітична стаття «Річковий транспорт України: вийдемо на воду чи сядемо на мілину?». URL: <https://samopomich.ua/richkovyj-transport-ukrayiny-vyjdemo-na-vodu-chy-syademo-na-milynu/>.
3. 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.
4. Беззубов Д. О. Інвестиційна безпека: господарсько-правове регулювання. *Юридичний вісник. Повітряне і космічне право*. 2019. № 2. С. 125–131. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Npnau_2019_2_20c.
5. Бойчук Т. Аналіз положень законопроекту «Про внутрішній водний транспорт». URL: www.agreca.ua.
6. Буковинський В. С. Шляхи удосконалення планування витрат на освіту. *Фінанси України*. 2004. № 9. С. 74–83.
7. Вадатурський О. Ми за те, щоб в Україні будувався новий український флот! URL: <http://rp.mk.ua/2018/07/23896>.
8. Ваганов В. Б., Гончаренко О. М., Лисицин Е. М. Стратегія національної безпеки України в контексті досвіду світової спільноти. *Наука і оборона*. 2001. № 1. С. 9–17.
9. Верховна Рада дала старт реформі річкових перевезень. Владислав Криклій. URL: <https://mtu.gov.ua/news/31816.html>.
10. Висновок антикорупційної експертизи проєкту Закону України «Про внутрішній водний транспорт». Національне агентство з питань запобігання корупції. URL: www.nazk.gov.ua.

11. Висновок на предмет відповідності праву ЄС проекту Закону України «Про внутрішній водний транспорт» (реєстр. №1182 від 06.09.2019). URL: <http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc34?id=&pf3511=66477&pf35401=514020>.
12. Внутрішні водні шляхи ЄС Інформаційна довідка, підготовлена Європейським інформаційно-дослідницьким центром на запит народного депутата України. URL: <http://euinfocenter.rada.gov.ua/uploads/documents/29303.pdf>.
13. Два погляди на законопроект про внутрішній водний транспорт. URL: <http://logist.fm/news/dva-poglyadi-na-zakonoproekt-provnutrishniy-vodniy-transport>.
14. Вадатурський О. «Ми за те, щоб в Україні будувався новий український флот!». URL: <http://rp.mk.ua/2018/07/23896>.
15. Гаверський В. В. Тенденції оновлення правового базису розвитку річкового транспорту України. URL: www.onua.edu.ua.
16. Гаценко Л. В. Ринок перевезень водним транспортом України: історичний аспект формування, сучасний стан та перспективи розвитку. *Водний транспорт*. 2016. Вип. 2. С. 152–161.
17. Голубятников М. І., Бахмуцан О. Ю., Борисенко О. І., Омаїдзе Н. О. Про впровадження в Україні вимог міжнародної конвенції (1978 р.) Про підготовку і дипломування моряків та несення вахт. *Вісник морської медицини*. 2018. № 4 (81). С. 4–9.
18. Гольбін М. І. Міжнародно-правові зобов'язання України стосовно захисту трудових і соціальних прав моряків. *Альманах міжнародного права*. Випуск 15. URL: <http://inlawalmanac.mgu.od.ua/v15/6.pdf>.
19. Голосніченко І. П. Адміністративний процес: навч. посібник. Київ: ГАН, 2003. 256 с.

20. Гончарук С. Т., Нашинець-Наумова А. Ю. Механізм адміністративно-правового регулювання діяльності корпорацій в Україні. *Юридичний вісник. Повітряне і космічне право*. 2011. № 2. С. 37–40.
21. Горбулін В. П., Качинський А. Б. Засади національної безпеки України. Київ: Інтертехнологія, 2009. 272 с.
22. Гуславський В. С. Співробітництво у правоохоронній сфері: Україна та Співдружність незалежних держав: монографія; за заг. ред. О. М. Бандурки. Харків: Нац. ун-т внутр. справ, 2005. 364 с.
23. 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.
24. Державна служба морського і річкового транспорту (Морська адміністрація) – офіційний сайт. URL: <https://marad.gov.ua/ua>.
25. Державна служба статистики України – офіційний сайт. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
26. Державне підприємство «Адміністрація річкових портів». URL: <http://www.arport.com.ua/index.php/pro-nas>.
27. Деркач Е. М. Господарсько-правові основи функціонування та розвитку внутрішнього водного транспорту. *Актуальні проблеми держави і права*. 2020. № 85. С. 69–76.
28. Деркач Е. М. Щодо концептуальних засад кодифікації транспортного законодавства України. *Підприємництво, господарство і право*. 2017. № 7. С. 31–35.
29. Дослідження тенденцій економічного розвитку підприємств внутрішнього водного транспорту України та країн ЄС / А. І. Партола. Державний університет інфраструктури і технологій. *Вісник ОНУ імені І. І. Мечникова*. 2018. Т. 23. Вип. 3 (68). С. 122–129.
30. Дубинський О. Ю. Специфіка державного контролю за додержанням законодавства на морському та річковому транспорті. *Науковий*

вісник публічного та приватного права. 2018. Випуск 4. Том 1. URL: www.nvpppp.in.ua/vip/2018/4/tom_1/35.pdf.

31. Деркач Е. Деякі питання правового регулювання транспортно експедиторської діяльності. *Правничий часопис Донецького університету*. 2007. № 2. С. 69–73.

32. Електронна енциклопедія – Wikipedia URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/Річковий_транспорт.

33. Європейський досвід забезпечення розвитку річкових судноплавних компаній / О. М. Тимошук, К. О. Горошко. *Проблеми економіки*. 2015. № 4. С. 73–78.

34. Заблодська І. В., Бузько І. Р., Зеленко О. О., Хорошилова І. О. Інфраструктурне забезпечення розвитку транспортної системи регіону: монографія. Сєверодонецьк: СНУ ім. В. Даля, 2016. 193 с. URL: <http://www.iepd.kiev.ua/wp-content/uploads/2014/03/maket.pdf>.

35. Закон про внутрішні водні шляхи потрібен ринку і державію. Владислав Криклій. URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/zakon-pro-vnutrishni-vodni-shlyahi-potriben-rinku-i-derzhavi-vladislav-kriklij>.

36. Іванова К. Німеччина інвестує в річкові баржі, щоб замінити вантажні автомобілі. URL: <https://gmk.center/ua/news/nimechchina-investuie-v-richkovi-barzhi-shhob-zaminiti-vantazhni-avtomobili/>.

37. Іваськевич Д. О. Адміністрація річкових портів: основні функції та повноваження. *Грані права: XXI століття*: матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції. У 2-х т. Т. 1 / за ред. Г. О. Ульянової; уклад.: Ю. Д. Батан, М. В. Сиротко та ін. (м. Одеса, 19 травня 2018 р.). Одеса: Видавничий дім «Гельветика», 2018. С. 138–141.

38. Інспекція з питань підготовки та дипломування моряків – офіційний сайт. URL: <https://new.itcs.org.ua/ua/sistema-diplomuvannya>.

39. Інформація про водний транспорт України. URL: <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-vodniy-transport-ukraini.html>.

40. Історія українського козацтва: нариси: у 2 т. / відп. ред. В. А. Смолій. Київ: Видавничий дім «Києво-Могилянська академія», 2006. Т. 1. 800 с.
41. Клепікова О. В. Правова організація транспортної системи України: монографія. Київ: Видавництво Ліра-К, 2019. 444 с.
42. Ключєва Є. М. Вдосконалення адміністративно-правового забезпечення ресурсного потенціалу водного транспорту України (теоретико-методологічні засади): дис. ... док. юрид. наук: 12.00.07 / МАУП. Київ, 2018. 465 с.
43. Ключєва Є., Бойко В. Актуальні проблеми регулювання діяльності внутрішнього водного транспорту. *Підприємництво, господарство і право*. 2016. № 11. С. 9–12.
44. Коба В. Г., Гладка І. В. Стан ринку перевезень водним транспортом України та шляхи його стабілізації. URL: www.irbis-nbuv.gov.ua.
45. Коба В. Г., Коба О. В., Боняр С. М. Розвиток ринку перевезень водним транспортом України в умовах економічної кризи. URL: www.nbuv.gov.ua.
46. Кодекс торговельного мореплавства України: Закон України від 23 травня 1995 року № 176/95-ВР. *Офіційний веб-портал Верховної Ради України*. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80>.
47. Кодекс України про адміністративні правопорушення. URL: www.rada.gov.ua.
48. Конституція України: прийнята п'ятою сесією Верховної Ради України 28 червня 1996 року. *Відомості Верховної Ради України*. 1996. № 30.
49. Кривенко Н. В. Визначення принципів побудови адаптивної комплексної системи управління засобами водного транспорту. *Водний транспорт*. 2013. Вип. 2. С. 237–239.
50. Крупчан О. Д. Публічно-правове та приватноправове регулювання підприємництва в Україні. *Бюлетень Міністерства юстиції України*. 2014. № 3. С. 27–32.

51. Кулько А. В. Перспективи вдосконалення сучасних договірних механізмів регламентації співробітництва держав із судноплавного використання основних міжнародних рік Європи: значення для України. *Наукові записки Інституту законодавства Верховної Ради України*. 2013. № 5. С. 148–153.
52. Левківський С. С., Падун М. М. Раціональне використання і охорона водних ресурсів. Київ: Либідь, 2006. 280 с.
53. Ліпкан В. А. Національна безпека і національні інтереси України. Київ: КНТ, 2006. 68 с. (Серія «Національна і міжнародна безпека»).
54. Манільські поправки до додатка до Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти (ПДНВ) 1978 року. URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/896_052.
55. Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_053#Text
56. Мельник О. В. Внутрішній водний транспорт у світовій системі перевезень. *Водний транспорт*. 2015. Вип. 2. С. 141–147.
57. Михайличенко К. М. Щодо ключових положень законопроекту «Про внутрішній водний транспорт» в контексті реформування економіки України. *Економічний часопис – XXI*. 2015. № 9–10. С. 36–40.
58. Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України – офіційний сайт. URL: <http://mtu.gov.ua>.
59. Москаленко Д. Чому Україні потрібен потужний флот на Дунаї. URL: <https://www.epravda.com.ua/columns/2022/07/13/689133/>.
60. Муравйов В. І. Європейське право: право Європейського союзу: підручник: у трьох кн. / за заг. ред. В. І. Муравйова. Кн. перша: Інституційне право Європейського союзу. Київ: Ін Юре, 2015. 312 с.
61. На шляху інтеграції України до ЄС / Інформаційний бюлетень з євроінтеграційних питань. Кабінет Міністрів України. 2013. № 4.

62. Наказ Міністерства інфраструктури України Про затвердження Стратегічного плану розвитку державного підприємства «Адміністрація річкових портів» на 2019–2023 роки та Інвестиційного плану державного підприємства «Адміністрація річкових портів» на 2019–2021 роки. URL: tu.gov.ua/files/Dok_NORMATUVKA/995.pdf.

63. Наказ МОЗ України від 19 листопада 1996 року № 347 «Про затвердження Правил визначення придатності за станом здоров'я осіб для роботи на суднах», Наказ МОЗ України № 711 від 30.11.2006 р. «Правила визначення придатності особи для роботи на судні за станом здоров'я». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0108-97#Text>.

64. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text>.

65. Національна транспортна стратегія має запропонувати комплексний розвиток всіх видів транспорту до 2030 року, – Володимир Омелян. Сайт Міністерства інфраструктури України. URL: <http://www.mtu.gov.ua/news/27967.html>.

66. Новікова А. М. SWOT-аналіз і аналіз прогалин (GAP-аналіз) політик, програм, планів і законодавчих актів у галузі транспорту та транспортної політики та підготовка рекомендацій щодо їх удосконалення відповідно до положень Конвенцій Ріо. Херсон: ФОП Грінь Д. С., 2016. 142 с.

67. Основні міжнародні договори і конвенції, що регулюють питання транспортної логістики при водних перевезеннях. URL: https://stud.com.ua/22480/logistika/osnovni_mizhnarodni_dogovori_konventsii_regulyuyut_pitannya_transportnoyi_logistiki_vodnih_perevezennyah.

68. Офіційний вебпортал парламенту України. URL: <https://www.rada.gov.ua/news/Novyny/200367.html>.

69. Офіційний портал державних закупівель ПРОЗОРО. URL: <https://prozorro.gov.ua/tender/search/?edrpou=41933856>.

70. Офіційний сайт ПрАТ «Київський річковий порт». URL: <https://krp.com.ua/about/%D1%96nfrastruktura-%D1%96-portoflot/>.
71. Офіційний сайт ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство». URL: <http://udp.one/ua/poslugi/richkovij-flot>.
72. Офіційний сайт товариства з обмеженою відповідальністю сільськогосподарського підприємства «Нібулон». URL: <http://www.nibulon.com/>.
73. Офіційний сайт філії Державного підприємства «Адміністрація морських портів України» «Днопоглиблювальний флот». URL: <http://www.uspa.gov.ua/sar/?lang=ua>.
74. Павлюк С. І., Самолевський Я. О. Потенціал річкового транспорту України: стан та перспективи розвитку. *Modern Economics*. 2020. № 20. С. 192–198. DOI: [https://doi.org/10.31521/modecon.V20\(2020\)-31](https://doi.org/10.31521/modecon.V20(2020)-31).
75. Пайда Ю. Ю. Правове врегулювання у сфері внутрішнього водного судноплавства України. *Науковий вісник Ужгородського Національного Університету*. 2021. Серія Право. Випуск 63. С. 219–228.
76. Пенькова К. Внутрішні водні шляхи ЄС. URL: <https://infocenter.rada.gov.ua/uploads/documents/29303.pdf>.
77. Питання Державного департаменту морського і річкового транспорту. Постанова КМУ від 29 лютого 1996 р. № 260. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/KP960260?an=29>.
78. План заходів з реалізації Стратегії розвитку внутрішнього водного транспорту України до 2031 року. URL: <https://mtu.gov.ua/news/32856.html>.
79. По Дніпру, по Бугу: проблеми і перспективи розвитку водного транспорту, аналітична стаття. URL: <https://agravery.com/uk/posts/show/po-dnpru-po-bugu-problemi-i-perspektivi-rozvitku-vodnogo-transportu>.
80. Положення про Департамент реформування та функціонування морського та річкового транспорту: Наказ Міністерства інфраструктури України від 26.10.2016 року. URL: <http://mtu.gov.ua/>.

81. Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті: Постанова Кабінету Міністрів України від 11.02.2015 року. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/103-2015-%D0%BF>.

82. Портал: Stud.com.ua Управління транспортними системами. Транспортне забезпечення логістики. URL: https://stud.com.ua/23469/logistika/vnutrishniy_vodniy_transport.

83. Порти України. URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D0%BE%D1%80%D1%96%D1%8F:%D0%9F%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%B8_%D0%A3%D0%BA%D1%80%D0%B0%D1%97%D0%BD%D0%B8.

84. Постанова Кабінету Міністрів України від 11 лютого 2015 р. № 103 «Про затвердження Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті». *Офіційний веб-портал Верховної Ради України*. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/103-2015-%D0%BF>.

85. Постанова Кабінету Міністрів України від 23 грудня 2015 р. № 1186 «Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом». URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1186-2015-%D0%BF>.

86. Постанова Кабінету Міністрів України від 28 березня 2011 р. № 346 «Про ліквідацію урядових органів». Офіційний веб-портал Верховної Ради України. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/346-2011-%D0%BF>.

87. Постанова Кабінету Міністрів України від 6 вересня 2017 р. № 1095 «Про утворення Державної служби морського та річкового транспорту України». URL: <http://zakonO.rada.gov.ua/laws/show/1095-2017-%D0%BF>.

88. Постанова КМУ від 12.06.1996 № 640 «Про затвердження переліку внутрішніх водних шляхів, що належать до категорії судноплавних» зі змінами Постанови КМУ від 30 вересня 2020 р. № 909. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/909-2020-%D0%BF#Text>.

89. Постанова КМУ від 26 вересня 1997 року № 1069 «Про затвердження Порядку ведення Державного суднового реєстру України і Суднової книги України». URL: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/KP971069.html.

90. Постанова КМУ від 6 вересня 2017 р. № 1095 «Положення про Державну службу морського та річкового транспорту України». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1095-2017-%D0%BF#Text>.

91. Пояснювальна записка до проекту Закону України від 16.01.2020 № 1182-1-д, «Про внутрішній водний транспорт». URL: <https://ips.ligazakon.net/document/GI01231A>.

92. Пояснювальна записка до фінансового плану ДП «Адміністрація річкових портів» на 2017 рік. URL: <http://mtu.gov.ua/>.

93. Павлюк С. М. Правове регулювання перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні: дис. ... д-ра філос. за спец. 081 «Право». Вінниця, 2020. 193 с.

94. Право Європейського Союзу: підручник / за ред. О. К. Вишнякова. Одеса: Фенікс, 2013. 883 с.

95. Про внесення змін до Інструкції про огляд суден, які здійснюють плавання (експлуатуються) на внутрішніх водних шляхах України: наказ Міністерства інфраструктури України від 22.12.2015 № 549. URL: <https://законодавство.com/mininfrastrukturi-ukrajini/nakaz-vid-22122015-549-pro-vnesennya-zmin348901.html>.

96. Про внесення змін до нормативно-правових актів Міністерства транспорту та зв'язку України та Міністерства інфраструктури України. Наказ № 201 от 06.04.2021, Про внесення змін до нормативно-правових актів Міністерства транспорту та зв'язку України та Міністерства інфраструктури України. URL: www.ligazakon.ua.

97. Про внутрішній водний транспорт: Закон України від 03.12.2020 р. *Офіційний вісник України*. 2021. № 4. Ст. 201.

98. Про затвердження статуту Державного підприємства водних шляхів «УКРВОДШЛЯХ»: Наказ Міністерства інфраструктури України від 12.06.2008 року № 710. URL: <http://ukrvodshliak.org.ua/wp-content/uploads/2017/01/statut.pdf>.

99. Про порядок офіційного оприлюднення нормативно-правових актів та набрання ними чинності: Указ Президента України від 10 червня 1997 р. № 503/97. *Урядовий кур'єр*. 1997. № 107–108.

100. Про приєднання України до Європейської угоди про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення (УМВШ): Указ Президента України від 28 вересня 2009 року. *Офіційний вісник України*. 2009. № 75. Ст. 2549.

101. Про приєднання України до Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року. *Відомості Верховної Ради України*. 1996. № 50. Ст. 284.

102. Про створення Державного підприємства «Адміністрація річкових портів»: Наказ Міністерства транспорту і зв'язку від 22.10.2004 року № 942. URL: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/FIN10874.html.

103. Про транзит вантажів: Закон України від 20.10.1999 р. *Відомості Верховної Ради України*. 1999. № 51. Ст. 446.

104. «Про транспорт»: Закон України від 10 листопада 1994 року № 232/94-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1994. № 51.

105. Про затвердження переліку внутрішніх річкових водіїв внутрішніх водних шляхів, віднесених до категорії судноплавних: постанова Кабінету Міністрів України від 9.02.2022 р. No 136. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/136-2022-п/print>.

106. Проект Державної програми розвитку внутрішнього водного транспорту на 2013–2021 роки. URL: <http://www.kmu.gov.ua/>.

107. Проект Закону про внутрішній водний транспорт: реєстраційний № 1182-1-д від 17 січня 2020 року. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/672>.

108. Прокопенко В. В. Поняття та правова основа діяльності водного транспорту України: митний аспект. *Lex Portus*. 2018. № 2. С. 169–179.
109. Публічний звіт голови Державної служби України з безпеки на транспорті Михайла Ноняка за 2017 рік. URL: <http://dsbt.gov.ua/storinka/publicchnyy-zvit-golovy-derzhavnoyi-sluzhby-ukrayiny-z-bezpeky-na-transporti-myhayla-O>.
110. Рада планує збільшити штрафи за порушення в галузі внутрішнього водного транспорту. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3012454-rada-planue-zbilsiti-strafi-za-porusenna-v-galuzi-vnutrisnogo-vodnogo-transportu.html>.
111. Рада ухвалила законопроект про внутрішній водний транспорт. URL: <https://agropolit.com/news/18861-rada-uhvalila-zakonoproekt-pro-vnutrishniy-vodniy-transport>.
112. Реформи в галузі водного транспорту. URL: <https://mtu.gov.ua/content/reforma-v-galuzi-vodnogo-transportu.html>.
113. Різак М. Яким має бути закон про внутрішній водний транспорт. URL: www.nibulon.com.
114. Річковий транспорт в Україні – стан та перспективи. URL: <https://ukr.segodnya.ua>.
115. Річковий транспорт України: вийдемо на воду чи сядемо на міліну? URL: <https://zn.ua/ukr/promyshliennost/richkoviy-transport-ukrayini-viydemo-na-vodu-chi-syademo-na-milinu-.html>.
116. Річку Дністер закликають включити до Стратегії розвитку внутрішнього водного транспорту України. URL: <https://cutt.ly/LZeObYX>.
117. Робота портів у воєнний стан. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-presshall/3515636-robota-portiv-u-voennij-stan.html>.
118. Розвиток річкового транспорту у контексті реалізації євроінтеграційних планів України». Аналітична записка. URL: <http://www.niss.gov.ua/articles/1763/>.

119. Розвиток річкових портів допоможе розширити експортні можливості для української продукції. Прем'єр-міністр. URL: <https://cutt.ly/1ZeOkLb>.
120. Романчук С. В. Річковий транспорт як інструмент розвитку системи логістики в Україні. *Бізнесінформ*. 2020. № 11. URL: https://www.business-inform.net/export_pdf/business-inform-2020-11_0-pages-158_164.pdf.
121. Савка Б. Р. Теоретичні засади формування та розвитку логістичної інфраструктури регіону. *Економічні науки. Сер. Економічна теорія та економічна історія*. 2012. Вип. 9 (36). С. 275–295.
122. Садловська І. П. Стратегічне управління національною транспортною інфраструктурою: монографія. Київ: П. П. «Сердюк В. Л.», 2011. 355 с.
123. Сергійчик В. О. Наслідки введення в дію манільських поправок до міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року (конвенції STCW) для моряків України. *Lex Portus*. 2017. № 2. С. 198–209.
124. Собакарь А. О. Забезпечення безпеки судноплавства на морському та річковому транспорті засобами державного контролю. *Часопис Академії адвокатури України*. 2011. № 3 (12). С. 24–30.
125. Спрощено систему підготовки і дипломування моряків, – Владислав Криклій. URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/sproshcheno-sistemu-pidgotovki-i-diplomuvannya-moryakiv-vladislav-kriklij>.
126. Стале судноплавство в Україні альтернативні судноплавні шляхи в українській дельті Дунаю. URL: http://d2ouvy59p0dg6k.cloudfront.net/downloads/sustainable_navigation_on_the_danube__study_summary_.pdf.
127. Стаття на сайті УКРІНФОРМ. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3019072-ukraina-dotrimuetsa-vsih-vimog-miznarodnoi-konvencii-pro-pidgotovku-morakiv-kriklij.html>.

128. Статут державного підприємства «Адміністрація морських портів України». Офіційний веб-сайт Адміністрації морських портів України. URL: <http://www.uspa.gov.ua/images/statut.pdf>.

129. Статут державного підприємства «Класифікаційне товариство Регістр судноплавства України». Офіційний веб-сайт державного підприємства «Класифікаційне товариство Регістр судноплавства України». URL: <http://www.shipregister.ua/regulations.html>.

130. Стець О. М. Публічне (державне) адміністрування у сфері морського та річкового транспорту в Україні. *Lex Portus*. 2019. № 1 (15). URL: https://lexportus.net.ua/vipusk-1-2019/stets_o_m_publichne_derzhavne_administruvannia_u_sferi_morskoho_ta_richkovoho_transportu_v_ukraini.pdf.

131. Стець О. М. Річкові порти України: перспективи оновлення правового забезпечення діяльності. *Lex Portus*. 2017. № 3 (5). С. 112–122.

132. Стратегічний план розвитку річного транспорту до 2020 року: Затв. Наказ Міністерства інфраструктури України 18.12.2015 р. № 43. URL: <https://mtu.gov.ua/documents/446.html>.

133. Стратегія розвитку внутрішнього водного транспорту України на період до 2031 року. URL: <https://mtu.gov.ua/news/33077.html>.

134. Тасліцький Г. Законодавча невизначеність річкових портів. *Юридична газета online*. 16 вересня 2015. URL: <http://yur-gazeta.com/publications/practice/morskepravo/zakonodavcha-neviznachenist-richkovih-portiv.html>.

135. Тимощук О. М., Кучерук Г. Ю., Мельник О. В. Логістична стратегія розвитку річкових портів України: монографія. Київ: ІПРЕЕД НАН України, 2015. 208 с.

136. Транспорт і зв'язок України – 2014 / Статистичний збірник. Київ: Держкомстат України, 2014. С. 40–41.

137. Транспорт і шляхи сполучень: конспект лекцій. URL: <http://ea.donntu.edu.ua:8080/bitstream/123456789/27408/2/ТиПС>.

138. Транспортна складова угоди про асоціацію: стан виконання і перспективи. URL: https://www.civic-synergy.org.ua/wp-content/uploads/2020/03/Web_Dopovid_Transportna_2020.pdf.

139. Угода між Урядом України та Урядом Федеративної Республіки Німеччина про судноплавство на внутрішніх водних шляхах від 14.07.1992 р. *Зібрання чинних міжнародних договорів України*. 2004. № 4. Книга 1. С. 826.

140. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, 2014. *Офіційний вісник України*. 2014. № 75. Ст. 369.

141. Укррічфлот – офіційний сайт. URL: <http://ukrrichflot.ua/ua/>.

142. Урядовий портал. Єдиний портал органів виконавчої влади України. URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/uryad-zrobiv-pershij-krok-do-sproshchennya-sistemi-pidgotovki-ta-diplomuvannya-moryakiv-vladislav-kriklij>.

143. Хільчевський В. К., Забокрицька М. Р., Кравчинський Р. Л., Чунар'ов О. В. Основні засади управління якістю водних ресурсів та їхня охорона: навч. посібник / за ред. В. К. Хільчевського. Київ: ВПЦ «Київський університет», 2015. 172 с.

144. Шанс на відродження річкового транспорту в Україні: які стимули галузі дає новий закон. URL: <https://www.unian.ua/economics/transport/shans-na-vidrozhennya-richkovogo-transportu-v-ukrajini-yaki-stimuli-galuzi-daye-noviy-zakon-novini-ukrajina-11246231.html>.

145. Шахов А. В., Россомаха О. І., Россомаха О. А. Річковий транспорт в Україні. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*. 2019. № 3 (68). С. 5–12.

146. Шкідченко О. В. Правове регулювання розвитку Транс-європейських транспортних мереж. *Актуальні проблеми міжнародних відносин: збірник наукових праць*. 2002. Вип. 31 (Ч. II). С. 143–147.

147. Щипцов О. Річці потрібен єдиний «керівник» – закон! Аналітична стаття. URL: https://cfts.org.ua/blogs/richtsi_potriben_ediniy_kerivnik.

148. Ювілейна 100 сесія Комітету з безпеки мореплавства Міжнародної морської організації. Офіційний веб-сайт державного підприємства «Класифікаційне товариство Регістр судноплавства України». URL: <http://www.shipregister.ua/imo.html>.

149. Як працює морська і річкова галузь в умовах війни: у Мінінфраструктури повідомили деталі. URL: <https://www.unian.ua/economics/transport/yak-pracyuye-morska-i-richkova-galuz-v-umovah-viyni-u-mininfrastrukturi-povidomili-detali-novini-ukrajina-11753356.html>.

150. Association Agreement between the European Union and its Member States, of the one part, and Ukraine, of the other part, 2014. URL: <https://cutt.ly/CZeOwF0>.

151. Boosting future-proof European inland waterway transport (NAIADES III): Inland Waterway Transport Action Plan for 2021–2027. URL: <https://cutt.ly/dZeOuZu>.

152. CETS. European Treaty Series. No. 163 (Revised), 03.V.1996. URL: <https://rm.coe.int/168007cf93>.

153. Council Regulation (EC) No 718/1999 of 29 March 1999 on a Community-fleet capacity policy to promote inland waterway transport. URL: <http://eur-lex.europa.eu/legalcontent/EN/TXT/?uri=celex:31999R0718>.

154. Directive 2002/59/EC establishing a Community vessel traffic monitoring and information system and repealing Council Directive 93/75/EEC 2002 (European Parliament, the Council). URL: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2002:208:0010:0027:EN:PDF>.

155. European Commission, Key issues on the implementation of TEN-T priority projects, Informal Transport Council, 6.5.2008. URL: www.unece.org/fileadmin/.../doc/.../ECE-TRANS-WP5-2009-04r.doc.
156. European Green Deal. URL: <https://cutt.ly/1ZeOdzn>.
157. Germany announces major investment in inland waterways. URL: <https://www.theconstructionindex.co.uk/news/view/germany-plans-major-investment-in-inland-waterways>.
158. ITF, Investment in transport infrastructure 1995–2007: Summary of aggregate trends, OECD, Paris. 2009. URL: www.unece.org/fileadmin/.../doc/.../ECE-TRANS-WP5-2009-04r.doc.
159. Lyfar V. V. Development of transport logistics in the regional system of commodity flows service. *Marketing and management of innovation*. 2017. Issue 4. P. 176–187.
160. Multimodal Transport: The Feasibility of an International Legal Instrument. Report by the UNCTAD secretariat. Geneva, 2003, – UNCTAD/SDTE/TLB/ 2003/1. URL: http://www.unctad.org/en/docs//sdtetlb20031_en.pdf.
161. NAIADES II. URL: https://ec.europa.eu/transport/modes/inland/promotion/naiades2_en.
162. Reconnecting the Region (Priority transport corridors and EIB projects in progress). *Central European Economic Review*. 1997. № 3. P. 16–17.
163. Regulation (EU) No 1315/2013 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2013 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network and repealing Decision No 661/2010/EU. URL: http://eur-lex.europa.eu/legalcontent/en/txt/?uri=uriserv:oj.l_.2013.348.01.0001.01.eng.
164. Stopford M. Maritime Economics. London: Harper Collins Academic, 1988. 255 p.
165. The 2030 Federal Transport Infrastructure Plan. URL: https://www.bmvi.de/SharedDocs/EN/Documents/G/ftip-2030.pdf?__blob=publicationFile.

166. The Evolution of Ports in a Competitive World. World Bank: Port Reform Tool Kit (Module 2). URL: <http://www.worldbank.org/transport/ports/toolkit/mod2.pdf>.

167. The Water Act of the Netherlands. URL: <https://www.government.nl/binaries/government/documents/leaflets/2009/12/31/water-act/water-act.pdf>.

168. Uchwała Nr 79 Rady Ministrów z dnia 14 czerwca 2016 r. w sprawie przyjęcia «Założeń do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016–2020 z perspektywą do roku 2030». Dziennik Urzędowy Rzeczypospolitej Polskiej. URL: <http://isap.sejm.gov.pl/Download?id=WMP20160000711&type=2>.

169. White Paper on Transport 2011. Roadmap to a single European transport area. Towards a competitive and RESOURCE-EFFICIENT transport system. 2011. URL: https://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011_white_paper_en.

170. Założeń do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016–2020 z perspektywą do roku 2030. URL: <http://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WMP20160000711&type=2>.

ДОДАТКИ

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Статті у наукових фахових виданнях України

та наукових періодичних виданнях інших держав:

1. Кочерев О. С. Законодавче забезпечення функціонування галузі річкового судноплавства України. *Наукові записки*. Серія: Право. 2020. № 8. (Спецвипуск). С. 157–163. URL: https://www.cuspu.edu.ua/images/nauk_zapiski/pravo/8_spec_2020/157-163.pdf.
2. Кочерев О. С. Система дипломування судноводіїв у галузі морського, зокрема річкового судноплавства України. *Південноукраїнський правничий часопис*. 2021. № 3. С. 77–81.
3. Кочерев О. С. Шляхи та перспективи розвитку річкового судноплавства в Україні. *Юридичного наукового електронного журналу*. 2021. № 10. С. 209–212. URL: http://www.lsej.org.ua/10_2021/54.pdf.
4. Кочерев О. С. Історичні аспекти та сучасний стан річкового судноплавства в Україні. *Право і суспільство*. 2021. № 6. С. 173–180.
5. Кочерев О. С. Генеза становлення та розвитку діяльності органів управління у галузі річкового судноплавства в Україні. *Наукові записки*. Серія: Право. 2021. № 11. С. 107–112. URL: <https://pravo.cuspu.edu.ua/index.php/pravo/article/view/77>.
6. Kocherev O. Administrative and regulatory regulation of the functioning of river transport in ukraine and the EU. *Visegrad Journal on Human Rights*. 2021. № 2. P. 210–215.

Матеріали наукових конференцій:

7. Кочерев О. С. Імплементція досвіду ЄС в галузі річкового судноплавства. *Кібербезпека в Україні: правові та організаційні питання: науково-практична конференція* (м. Одеса, 15 листопада 2020 року). Одеса, 2020. С. 113–114.

8. Кочерев О. С. Проблемні аспекти практичної реалізації положень Закону України «Про внутрішній водний транспорт». *Кібербезпека в Україні: правові та організаційні питання*: науково-практична конференція (м. Одеса, 26 листопада 2020 року). Одеса, 2020. С. 112–114.

9. Кочерев О. С. Досвід країн ЄС в галузі внутрішнього водного транспорту та його імплементація в Україні. *Політико-правова реформа в Україні: теорія, методологія, праксеологія*: науково-практична конференція (м. Київ, 15 жовтня 2021 року). Київ: ВД «Кафедра», 2021. С. 106–110.

10. Кочерев О. С. Реформування галузі водного транспорту. *Чинники розвитку юридичних наук у ХХІ столітті*: матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (м. Дніпро, 5–6 листопада 2021 року). Дніпро: ГО «Правовий світ», 2021. С. 60–64.