

І.О. ДАНИЛОВА

*Ірина Олександрівна Данилова, старший викладач Навчально-наукового морського гуманітарного інституту Одеського національного морського університету**

ORCID: 0000-0002-3174-477X

ЩОДО ОКРЕМИХ ПРОБЛЕМ ФУНКЦІОНУВАННЯ ТА ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Постановка проблеми. Транспорт є однією із найважливіших галузей суспільного виробництва і покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва у перевезеннях. Розвиток і удосконалення транспорту здійснюється відповідно до державних цільових програм з урахуванням його пріоритету та на основі досягнень науково-технічного прогресу і забезпечується державою¹.

За рівнем суспільної значущості транспорт посідає одне з провідних місць у системі суспільних відносин, забезпечуючи матеріальну складову комунікативної системи суспільства. Транспортном користуються практично все населення й усі суб'єкти господарювання. Як інфраструктурна галузь народного господарства транспорт поєднує окремі регіони держави в єдиний політичний та економічний простір. З огляду на протяжність території України та її геополітичне значення можна зазначити, що саме транспорт фізично формує Україну як єдину державу. Наша країна займає дуже вигідне геополітичне становище. Її територією проходять євразійські міжнародні транспортні коридори, рівень перевезень якими з кожним роком все зростає. Тому транспортна галузь в нашій державі й сьогодні продовжує розвиватися високими темпами. Але цей процес потребує ефективного правового регулювання транспортної діяльності, прийняття нових нормативно-правових актів, що мають відповідати нормам міжнародних конвенцій та угод щодо діяльності транспорту, а також підготовки висококваліфікованих юристів – фахівців з транспортного права².

Особливе положення водного транспорту в господарському житті держави вимагає спеціального регулювання економічних, організаційних й правових основ діяльності морегосподарського комплексу, визначення його місця і ролі в економіці й соціальній сфері. Стратегічні напрями, цілі та завдання, що були визначені, зокрема, 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 належним чином. Тому жорстка конкуренція на міжнародних ринках, сучасні інтеграційні процеси, а також економічні реалії визначають необхідність чіткого розуміння завдань щодо розвитку, реформування та підвищення ефективності роботи системи морського транспорту і морських портів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Важливі питання досліджуваної проблеми розглядалися в багатьох працях вітчизняних учених, зокрема, Л.О. Гришиної, А.В. Гуренко, М.С. Євсік, П.М. Карась, І.М. Манаєнко, І.В. Просняник, Л.М. Філіпішиної, М.Л. Шелухіна, Е.В. Щеникова та ін.

Формулювання мети статті. Виходячи з цих міркувань, мета даної статті полягає в тому, щоб запропонувати та напрацювати основні завдання розвитку морегосподарського комплексу України в умовах сьогодення.

Виклад основного матеріалу. Згідно зі ст. 24 Закону України «Про транспорт» до складу морського транспорту входять підприємства морського транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, судна, судноремонтні заводи, морські шляхи сполучення, а також підприємства зв'язку, промислові, торговельні, будівельні і постачальницькі підприємства, навчальні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури, науково-дослідні, проектно-конструкторські організації та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу морського транспорту.

Згідно зі ст. 27 Закону України «Про транспорт» 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, навчальні 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.

Якщо міжнародним договором, укладеним Україною, встановлено інші правила, ніж ті, що містяться у законодавстві України про транспорт, то застосовуються правила відповідного міжнародного договору.

Особливе становище водного транспорту в господарському житті держави вимагає спеціального регулювання економічних, організаційних і правових основ діяльності морегосподарського комплексу, визначення його місця і ролі в економіці й соціальній сфері. Жорстка конкуренція на міжнародних ринках, сучасні інтеграційні процеси, а також економічні реалії визначають необхідність чіткого розуміння завдань щодо розвитку, реформування та підвищення ефективності роботи системи морського транспорту та морських портів.

Важливим кроком становлення й подальшого розвитку України як морської держави стала «Морська доктрина України на період до 2035 року»³ (далі – Морська доктрина), що набула чинності 18 грудня 2018 р. та яка покликана сприяти підвищенню ефективності використання усіх різновидів ресурсів моря й успішній реалізації державної морської політики.

Слід зауважити, що нині реалії функціонування морегосподарського комплексу України свідчать про його невідповідність зростаючим потребам у певних видах діяльності морської галузі, вимогам європейських стандартів якості надання транспортних послуг, що підтверджується наступними тенденціями:

1. Флот налічує загалом 1337 одиниць, серед яких: морський – 274 од., річковий – 1034 од., пасажирський – 29 од. Слід відмітити ще й спеціалізований флот, який використовується для виконання спеціалізованих операцій та включає контейнеровози, пороми, рефрижератори, лісовози, судна для перевезення важкогабаритних вантажів. Проте потенціал флоту використовується неефективно, оскільки понад 85 % суден перевищили нормативний термін служби і майже половина з них мають вік більше 20 років.

2. Морські порти є однією з найважливіших з'єднувальних ланок національної транспортної та виробничої інфраструктури з європейською та світовою. Портова сфера включає 13 континентальних морських портів, має 262 млн тонн пропускної здатності на рік, у ній працює понад 25 000 працівників⁴.

Але застарілі основні виробничі фонди більшості портів, незадовільний стан припортової інфраструктури зумовили послаблення конкурентних позицій морських портів України на міжнародному та регіональному ринку портових послуг, зокрема стосовно глобальних транзитних вантажопотоків за напрямками «Європа – Азія».

3. Маючи досить широкі можливості, на перший погляд, промисловий флот, який охоплює морське рибне господарство (Азовське, Чорне моря), озерне господарство (Полісся, нижня течія Дунаю), ставкове господарство (зарибнений ставковий фонд 75000 га до 30 тис. тонн щорічного улову), мав би стати джерелом забезпечення вітчизняної економіки сировиною, а населення – продуктами харчування, відтворення природних ресурсів. Проте відсутність обігових коштів для оновлення і модернізації морально та фізично спрацьованого флоту рибної промисловості, низький рівень державної підтримки рибного господарства та інвестиційної привабливості вітчизняного флоту рибної промисловості зумовили занепад у сфері рибного господарства, незадовільний стан продовольчої безпеки держави і погіршення балансу споживання основних продуктів харчування населенням держави.

4. У діяльності морегосподарського комплексу беруть участь судноплавні компанії ПАТ «Українське Дунайське пароплавство» (пасажирський, річковий, морський флот, начальні центри, бази технічного обслуговування та ремонту), АСК «Укррічфлот», ТОВ «Судноплавна компанія «Укрферрі»», ТОВ «Нібулон» (торговий флот) та ін. Але відсутність стратегій розвитку національної вантажної бази (балкерів, танкерів, газозовів та інших типів суден різного тоннажу), непривабливість для внутрішніх і зовнішніх інвестицій інфраструктури вітчизняного флоту є перешкодами функціонування морської індустрії⁵.

Досліджуючи тенденції функціонування вітчизняної сфери морської діяльності, слід зазначити, що під тиском загальних несприятливих економічних умов Україна втрачає лідерство в обслуговуванні експортно-імпортних морських вантажопотоків, а внаслідок високого рівня зношеності виробничого потенціалу морського транспорту прискорюється зниження конкурентоспроможності підприємств морського транспорту. Крім того, серед негативних тенденцій сучасного морегосподарського комплексу відмічається низький рівень інноваційної діяльності, обмеженість здійснення науково-дослідних та дослідно-конструкторських робіт у розбудові морської галузі, посилення проблем у соціальній сфері діяльності підприємств морської індустрії (забезпечення робочими місцями, достатній рівень оплати праці, дієва система стимулювання працівників морської галузі тощо)⁶.

Слід зазначити, що в 2017 р. Адміністрація морських портів України як наглядач приєдналася до Європейської організації морських портів (ESPO), яка об'єднує портові адміністрації країн Європейського Союзу (Бельгії, Болгарії, Великобританії, Данії, Кіпру, Фінляндії, Франції, Німеччини, Греції, Ірландії, Італії, Латвії, Литви, Мальти, Нідерландів, Норвегії, Польщі, Португалії, Румунії, Словенії, Іспанії, Швеції, Хорватії та Естонії). Така співпраця забезпечується законодавчою базою, основною складовою частиною якої є Угода про асоціацію між Україною та Європейським Союзом (2015 р.), яка запроваджує умови посилення економічних та торговельних відносин, що ведуть до поступової інтеграції України до внутрішнього ринку ЄС.

Маючи статус члена-спостерігача та на основі підписаної угоди про Асоціацію з ЄС зони єдиної торгівлі, Україна має можливість не тільки доступу до передових європейських практик розвитку портів, просування українських терміналів на зовнішньому ринку, а й представляти національні інтереси щодо залучення коштів у інвестиційні проекти в українських портах, розвитку державно-приватного партнерства та обміну досвідом у реформуванні морської галузі загалом. Але поряд із цим інтеграція України до ЄС неможлива без побудови розвинутої власної економічної системи з метою підвищення національної конкурентоспроможності, розвитку внутрішнього і зовнішнього ринків товарів та послуг, залучення інвестицій у науково-інноваційну діяльність⁷.

Аналізуючи сучасний стан перевезення вантажів і пасажирів різними видами транспорту в Україні, слід підкреслити актуальність і важливість розвитку морської галузі, оскільки її потенціал не задіяний на повну потужність, що характеризується постійним скороченням частки морського і 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 вантажообороту морського транспорту у перевезенні вантажів зменшилася майже на третину (33 %), водного транспорту – майже на половину (55 %)⁸.

Таким чином, 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.⁹, Стратегічним планом розвитку морського та річкового транспорту на період до 2020 р.¹⁰ не були досягнуті належним чином, враховуючи сучасний стан та проблеми функціонування галузі. Адже сучасний стан і тенденції функціонування морегосподарського комплексу України свідчать про зниження конкурентоспроможності підприємств морської галузі з причин стагнації виробничих потужностей та втрати частки транспортного ринку, скорочення потенційних можливостей розвитку галузі внаслідок загострення кризових явищ та відсутності програм комплексної підтримки морської індустрії.

Тому 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 судових 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.

А основними завданнями в галузі морського транспорту відповідно:

- підвищення конкурентоспроможності портової галузі шляхом: підвищення 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; забезпечення створення рівних і конкурентних умов для провадження господарської діяльності та отримання послуг у морському порту; узгодженості дій щодо завантаженості та наросування перевантажувальних потужностей в морських портах; забезпечення технологічного розвитку портової галузі та підготовки спеціалістів портової галузі шляхом: впровадження сучасних технологій виконання навантажувально-розвантажувальних робіт; удосконалення навчальної бази для підготовки спеціалістів портової галузі;
- створення мережі кластерів шляхом: визначення переліку морських портів і типів кластерів; розширення переліку послуг, що надаються в морських портах; залучення приватних інвестицій для розвитку морських 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 морських 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 морських портів для обслуговування великих суден типу «Кепсайз» біля причалу;
- 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 морських 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 морських портів для обслуговування нових технологічних комплексів;
- підтримка навчальних закладів з підготовки спеціалістів портової галузі;
- підвищення рівня охорони праці;
- забезпечення належних санітарно-побутових умов праці в морських 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 морських портів у відповідність з міжнародними.

Висновки. Отже, підсумовуючи, серед основних завдань розвитку морегосподарського комплексу України загалом слід визначити: створення сприятливих нормативних, фінансових і податкових умов для розвитку морської галузі; створення умов для ринкового саморегулювання морської галузі, ліквідація або перепрофілювання частини підприємств суднобудування і судноремонту, які не можуть витримати ринкової конкуренції; залучення інвестицій для розвитку морських 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 морських портів у відповідність з міжнародними, впровадження стандартів ЄС щодо роботи з небезпечними вантажами.

¹ Про транспорт: Закон України від 10.11.1994 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text>

² Шелухін М.Л. Транспортне право України. Академічний курс : підручник / за ред. М.Л. Шелухіна. Київ: Ін Юре. 2008. 896 с.

³ Морська доктрина України на період до 2035 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-%D0%BF#Text>

⁴ Транспорт і зв'язок України 2017. *Державна служба статистики України*. 2018. 168 с.

⁵ Гришина Л.О., Карась П.М., Філіпішина Л.М. Тенденції, проблеми та перспективи розвитку морегосподарського комплексу України в умовах євроінтеграції. *Науковий вісник УНУ*. 2019. Вип. 24. Ч. 1. С. 131–135.

⁶ Гуренко А.В., Щеникова Е.В., Євсік М.С. Дослідження сучасного потенціалу морегосподарського комплексу України. *Вісник Приазовського технічного університету*. 2017. Вип. 33. С. 218–224.

⁷ Манаєнко І.М., Просяник І.В. Особливості зовнішньоекономічної діяльності вітчизняних підприємств в умовах євроінтеграції. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2018. Вип. 18. Ч. 3. С. 11–14 (Серія «Економіка»).

⁸ Гришина Л.О., Карась П.М., Філіпішина Л.М. Тенденції, проблеми та перспективи розвитку морегосподарського комплексу України в умовах євроінтеграції. *Науковий вісник УНУ*. 2019. Вип. 24. Ч. 1. С. 131–135.

⁹ Транспортною стратегією України на період до 2020 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80#Text>

¹⁰ Стратегічний план розвитку морського та річкового транспорту на період до 2020 року. URL: <https://mtu.gov.ua/content/zadachi-ministerstva-v-ramkah-galuzi-morskogo-transportu.html>

Резюме

Данилова І.О. Щодо окремих проблем функціонування та правового регулювання діяльності водного транспорту України.

Стаття присвячена дослідженню окремих аспектів проблематики функціонування та правового регулювання діяльності водного транспорту України, зокрема морського транспорту та річкового транспорту, в умовах сьогодення. Реалії функціонування морегосподарського комплексу України свідчать про його невідповідність зростаючим потребам у певних видах діяльності морської галузі, вимогам європейських стандартів якості надання транспортних послуг.

Серед основних завдань розвитку морегосподарського комплексу України слід визначити: створення сприятливих нормативних, фінансових і податкових умов для розвитку морської галузі; створення умов для ринкового саморегулювання морської галузі, ліквідація або перепрофілювання частини підприємств суднобудування і судноремонту, які не можуть витримати ринкової конкуренції; залучення інвестицій для розвитку морських 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 й швидкості вантажно-розвантажувальних робіт; приведення стандартів екологічної безпеки роботи морських портів у відповідність з міжнародними, впровадження стандартів ЄС щодо роботи з небезпечними вантажами.

Ключові слова: транспорт, водний транспорт, морський транспорт, річковий транспорт, морегосподарський комплекс.

Резюме

Данилова І.А. В отношении отдельных проблем функционирования и правового регулирования деятельности водного транспорта Украины.

Статья посвящена исследованию отдельных аспектов проблематики функционирования и правового регулирования деятельности водного транспорта Украины, в частности морского транспорта и речного транспорта, в современных условиях. Реальности функционирования морехозяйственного комплекса Украины свидетельствуют о его несоответствии растущим потребностям в соответствующих видах деятельности морской отрасли, требованиям европейских стандартов качества предоставления транспортных услуг. Среди основных задач развития морехозяйственного комплекса Украины следует определить: создание благоприятных нормативных, финансовых и налоговых условий для развития морской отрасли; создание условий для рыночного саморегулирования морской отрасли, ликвидация или перепрофилирование части предприятий судостроения и судоремонта, которые не могут выдержать рыночной конкуренции; привлечение инвестиций для развития морских портов и объектов их инфраструктуры, передача предприятий портовой отрасли и части объектов портовой инфраструктуры, в частности, в концессию; повышение конкурентоспособности водного транспорта на внутреннем и внешнем рынке транспортных услуг; повышение уровня использования транзитного потенциала и ускорение интеграции отечественного транспорта в европейскую транспортную систему; совершенствование системы документооборота, упрощение разрешительных процедур, уменьшение времени обработки грузов, что будет способствовать повышению эффективности, качества и скорости погрузочно-разгрузочных работ; приведение стандартов экологической безопасности работы морских портов в соответствии с международными, внедрение стандартов ЕС по работе с опасными грузами.

Ключевые слова: транспорт, водный транспорт, морской транспорт, речной транспорт, морехозяйственный комплекс.

Summary

Iryna Danilova. On certain problems of functioning and legal regulation of water transport activities of Ukraine.

The article is devoted to the study of certain aspects of the functioning and legal regulation of water transport of Ukraine, in particular maritime transport and river transport, in today's conditions. The realities of the functioning of the maritime complex of Ukraine indicate its inconsistency with the growing needs in the relevant activities of the maritime industry, the requirements of European standards of quality of transport services.

The special position of water transport in the economic life of the state requires special regulation of economic, organizational and legal bases of activity of a sea economic complex, definition of its place and a role in economy and social sphere. The strategic directions, goals and objectives set, in particular, by the Sustainable Development Strategy "Ukraine – 2020", the Transport Strategy of Ukraine until 2020, the Strategic Plan for the Development of Maritime and River Transport for the period up to 2020 were not properly achieved. Therefore, fierce competition in international markets, modern integration processes, as well as economic realities determine the need for a clear understanding of the challenges of developing, reforming and improving the efficiency of the maritime transport system and seaports.

Among the main tasks of the development of the maritime complex of Ukraine should be identified: the creation of favorable regulatory, financial and tax conditions for the development of the maritime industry; creation of conditions for market self-regulation of the maritime industry, liquidation or re-profiling of part of shipbuilding and ship repair enterprises that cannot withstand market competition; attraction of investments for development of seaports and objects of their infrastructure, transfer of the enterprises of port branch and a part of objects of port infrastructure, in particular, in concession; increasing the competitiveness of water transport in the domestic and foreign markets of transport services; increasing the level of use of transit potential and accelerating the integration of domestic transport into the European transport system; improvement of the document management system, simplification of permitting procedures, reduction of cargo handling time, which will increase the efficiency, quality and speed of loading and unloading operations; bringing the environmental safety standards of seaports in line with international ones, implementation of EU standards for handling dangerous goods.

Key words: transport, water transport, sea transport, river transport, maritime complex.