

Партола А. І.
*аспірант кафедри бізнес-логістики
та транспортних технологій
Київського державного університету
інфраструктури та технологій*

Partol A. I.
*Assistant Professor
Kyiv State University
Infrastructure and Technology (DUIT)*

ДЕРЖАВНА ПОЛІТИКА В ГАЛУЗІ РІЧКОВОГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ STATE POLICY IN THE FIELD OF RIVER WATER TRANSPORT OF UKRAINE

Анотація. У статті проаналізовано основні питання державної політики в галузі річкового водного транспорту України. Стан справ морської і річкової галузі, невдала спроба її реформування, недоліки кадрової політики, доведення портової інфраструктури стратегічного призначення (причали, акваторії, підхідні канали, тощо) у низці портів до занепаду та повільне виконання, а переважно невиконання Закону України «Про морські порти України» сьогодні потребує прийняття негайних невідкладних заходів.

Ключові слова: річковий транспорт, сучасний стан, законопроекти, держана політика, умови, заходи.

Постановка проблеми. Відновлення повноцінного судноплавства на Дніпрі неодноразово озвучувалося як одне із основних завдань Міністерства інфраструктури, що передбачає за 5 років в п'ятеро збільшити обсяги вантажоперевезень.

Сьогодні ключовою ініціативою влади є прийняття Закону «Про внутрішній водний транспорт і поглиблення дна Дніпра». Міністерство із трьох запропонованих законопроектів відпрацювало один – № 2475а, який пройшов всі узгодження та знаходиться на розгляді ВР з грудня 2015 року. До порядку денного досі не включений [1; 2].

Ключові положення закону:

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

Представники бізнесу (агрокорпорації, пасажирські лінії, малий і спортивний флот, інші компанії) висловлюються проти такої версії закону.

Вони пропонують, щоб річкові перевезення фінансувалися за рахунок акцизного збору на паливо (як у США). Інші, додаткові збори – камінь спотикання у баченні Мінінфраструктури та бізнесу [3; 4].

При цьому бізнес зацікавлений, щоб сплачений «водниками» акциз на паливо спрямовувався винятково на розвиток річок. Натомість міністерство пропонує всі кошти з акцизу на паливо – для будь-яких видів перевезень – спрямовувати в єдиний дорожній фонд.

З великою ймовірністю річкові акцизи будуть спрямовані на розвиток автомагістралей та залізниць – прямих конкурентів внутрішнього водного транспорту.

Також у проекті закону нечітко прописані повноваження і функції майбутнього ДП «Адміністрація внутрішніх водних шляхів України».

Більшість річкових шлюзів України сьогодні працюють на межі граничного терміну експлуатації. До при-

йняття закону ремонт шлюзів мав здійснюватися за рахунок шлюзового збору.

За проектом нового закону утримання, ремонт, реконструкція та охорона судноплавних шлюзів покладається на Адміністрацію внутрішніх водних шляхів України і здійснюється коштом власників гідроелектростанцій Дніпровського каскаду та малих ГЕС на інших річках.

Сьогодні власником усіх ГЕС Дніпровського каскаду є державна компанія ПАТ «Укргідроенерго». Натомість власниками малих ГЕС є низка приватних компаній.

За розрахунками Мінінфраструктури, якщо приватні ГЕС платитимуть за утримання шлюзів – вартість електроенергії для споживачів подорожає на 1,6 коп. за 1 кВт [5–6].

Активну позицію щодо нового Закону «Про внутрішній водний транспорт» мають великі агротрейдери, які активно відстоюють своє бачення розвитку водного транспорту. Це основна група перевізників, оскільки вздовж річок знаходяться основні сховища/елеватори виробників та зернотрейдерів. Ключова їхня вимога – єдиний річковий збір без додаткових платежів.

Ще одна суперечність у підходах держави і бізнесу – обов'язкове лоцманське проведення. Пропозиція агрокорпорацій – залишити його лише на небезпечних для судноплавства ділянках дніпровських перекатів до закінчення днопоглиблювальних робіт.

Критичним моментом представники бізнесу називають переадресування коштів з лоцманського збору на баланс ДП «Укрводшлях», котре має підтримувати річкові маршрути у судноплавному стані.

Вперше за 20 років увага Міністерства інфраструктури України спрямована на приведення річкових шляхів у стан, придатний для повноцінного функціонування.

Поглиблення дна Дніпра планувалося ще на літо 2015 року, однак через затримку з оформленням документів роботи перенесли на рік.

Щоб прискорити старт робіт, у 2015 році компанія «Нібулон» витратила близько 8 млн. грн. на створення проекту днопоглиблення, безкоштовно передавши документацію держпідприємству «Укрводшлях».



Рис. 1. Днопоглинання Дніпра та Південного Бугу



Рис. 1. Довгострокова стратегія розвитку 2010-2030 рр.

У разі успішної реалізації проекту довести максимальну осадку до 4 метрів (критично необхідна глибина – 3,65 м) можна за три-чотири місяці.

Поглиблення дна буде виконано на ділянці суднового ходу річки Дніпро від Горішніх Плавнів (Полтавщина) до Кам'янського (Дніпропетровщина).

Також «Нібулон» зараз проводить днопоглиблення Південного Бугу за власний рахунок [7].

У перспективі поглибити Дніпро можна й вище міста Києва – заради відновлення вантажоперевезень із Білоруссю.

Ключовою умовою розвитку галузі є також розвиток кораблебудування в Україні. У транспортних політиках і програмах не враховані або недостатньо враховані принципи сталого розвитку згідно з РКЗК ООН і Київським протоколом до РКЗК, а також із міжнародними рішеннями.

нями щодо сталого розвитку, такими як «Порядок денний на XXI століття» (Ріо-де-Жанейро, 1992), Декларація Тисячоліття ООН (2000), Йоганнесбурзька декларація та План реалізації рішень Всесвітнього саміту ООН зі сталого розвитку (Йоганнесбург, 2002 рік), «Майбутнє, якого ми прагнемо» (Ріо-де-Жанейро, 2012) [8–10].

Функціями Міністерства інфраструктури України практично не врахована (крім задекларованого в підпункті 4.1.31 Положення про Мінінфраструктури) необхідність переходу до моделі сталого розвитку транспортної галузі згідно з РКЗК ООН і Кіотським протоколом до РКЗК, а також до вищезазначених міжнародних рішень щодо сталого розвитку.

Транспортною стратегією України на період до 2020 року та Галузевою програмою підвищення енергоефективності у сферах транспорту та зв'язку на 2010–2014 роки частково врахована необхідність запровадження заходів із обмеження та/або скорочення викидів парникових газів у транспортній галузі (обсяги викидів парникових газів корелюють з обсягами споживання моторних палив).

Транспортною політикою ЄС передбачається прискорений розвиток екологічно дружніх видів транспорту – залізничного, водного, електричного. Податковим кодексом України не передбачене стимулювання розвитку перевезень залізничним і водними видами транспорту та оновлення рухомого складу цих видів транспорту.

Податковим кодексом України не передбачено стимулювання виробництва, ввезення та використання транспортних засобів, обладнаних гібридними силовими установками та/або електродвигунами (електромобілів, електромотоциклів, електроскутерів, електровелосипедів, електрочовнів тощо).

Національним планом дій із охорони навколишнього середовища не визначені завдання для залізничного, автомобільного, водного видів транспорту [11; 12].

Адміністративний кодекс України передбачає незначні суми штрафів за забруднення навколишнього природного середовища від діяльності транспорту.

Населення не інформоване та не підготовлене до сприйняття проблем захисту довкілля навколо об'єктів транспорту, зокрема стосовно зонування території, здійснення моніторингу та реалізації відповідних заходів захисту в межах зон несприятливого впливу чинників забруднення довкілля. У навчальних програмах, програмах професійної підготовки та підвищення кваліфікації працівників транспорту не висвітлюються питання охорони навколишнього середовища, зобов'язань України щодо виконання Конвенцій Ріо.

Пропонують до реалізації нижченаведені напрями проведення реформи – реалізації положень Закону України «Про морські порти України» (надалі – Закон), а саме [13–15]:

1. Привести затверджену розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 р. № 548-р «Стратегію розвитку морських портів на період до 2038 року» у відповідність до ст. 7 Закону, яка б включала короткострокові (на п'ять років), середньострокові (на 10 років) та довгострокові (на 25 років) плани розвитку.

2. Утворити Державну службу морського і річкового транспорту України як центральний орган виконавчої влади, що передбачено Планом пріоритетних дій Уряду на 2016 рік, затвердженим розпорядженням Кабінету Міністрів України від 27.05.2016 р. № 418-р.

3. Провести у першому півріччі 2017 року реформування Державного підприємства «Адміністрація морських портів України» (надалі – ДП «АМПУ») та привести його

структуру і функції у відповідність до ст. 4 Закону, розмежувавши адміністративні функції щодо забезпечення безпеки мореплавства та нагляду (контролю) за безпекою мореплавства і господарської (комерційної) діяльності, відповідно змінивши структуру ДП «АМПУ» та скоротивши чисельність працівників.

4. Затвердити механізми для скорочення термінів початку реалізації інвестиційних проектів (на цей час ця процедура забюрократизована і становить більше року, в результаті чого інвестори відмовляються від реалізації проектів в Україні) та реалізації положень статей 5, 7, 23, 24, 25, 26, 27 Закону. Вирішити питання відведення території, акваторії морських портів, компенсації інвестицій інвесторам.

Як приклад, можна навести ситуацію, що склалася в Чорноморському морському торговельному порту в 2015 році навколо підписання міжнародним інвестором – компанією «Суфле» (одним із найбільших виробників солоду в Європі і світі) меморандуму між портом і компанією про інвестиції в інфраструктуру порту в сумі близько 50 млн. дол. США за участі Міністра інфраструктури України і Міністра аграрної політики України, від якого компанія зрештою відмовилася через неможливість його реалізації. А компанія «Кернел» вже півтора року не може завершити оформлення питання про внесення інвестицій в інфраструктуру Чорноморського морського торговельного порту та зазнає колосальних збитків.

5. Підвищити відповідальність органу виконавчої влади за ефективність використання основних фондів підлеглих підприємств. Протягом більш ніж п'яти років не працює готель «Одеса» в Одеському морському торговельному порту, в аналогічному стані санаторій-профілакторій «Чайка» Чорноморського морського торговельного порту, зруйнована за вказаними роки база відпочинку цього порту «Райдужна», інші об'єкти соціальної сфери в портах. Незважаючи на численні пропозиції портів щодо вирішення долі цих об'єктів вартістю сотні мільйонів гривень, рішення не приймається протягом декількох років.

6. Докорінних змін потребує кадрова політика на морському і річковому транспорті. З тринадцяти директорів морських торговельних портів тільки троє мають підписані контракти, усі інші виконують обов'язки, а у чотирьох керівників у повному обсязі пройдено процедуру конкурсного призначення, але протягом близько півроку контракти не підписані. Така ситуація продовжується майже від трьох до восьми місяців з директорами таких портів, як Бердянськ, Миколаїв, СК «Ольвія», Маріуполь.

7. Скасувати в бюджеті 2017 року норматив відрахувань 75% прибутку, тому що в сукупності з податком на прибуток 90% прибутку перераховуються до бюджету, що залишає державні порти без коштів на розвиток, що фактично приведе до неможливості розвитку морських портів як стратегічних об'єктів державного значення. При цьому не враховується, що портові збори, лівова частка яких відраховується в бюджет, маю цільовий характер

8. Прийняти постанову Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до п. 5 «Порядку списання об'єктів державної власності» шляхом збільшення до 500 тис. грн. значення первинної вартості основних засобів, які можуть бути списані за рішенням керівника підприємства (адже в результаті невчасного списання порти зазнають значних збитків).

9. Внести зміни до встановлених обсягів чистого прибутку на рівні 250 млн. грн. підприємствам, фінансові плани яких затверджує Кабінет Міністрів України. Скасувати обмеження підприємствам можливостей здійснення розвитку за рахунок капітальних інвестицій за відсут-

ності затверджених фінансових планів (Постанова КМУ від 03.10.2012 р. № 819). Вважаємо за необхідне внести зауваження і зміни до процедури затвердження фінансових планів, а саме уточнити порядок складання і затвердження річних фінансових планів шляхом [14–16]:

– визначення правових наслідків порушення органами управління строків затвердження (погодження) фінансових планів;

– закріплення обов'язків органів управління в наданні методичної та практичної допомоги під час підготовки фінансових планів;

– конкретизації підстав і умов повернення органами управління проектів фінансових планів на доопрацювання.

10. Термінова ратифікація Україною Зведеної Конвенції про працю на морському флоті (MLC 2006), прийняття термінових заходів підготовки усіх причетних центральних органів виконавчої влади до планової перевірки України з боку Європейського морського агентства з безпеки (EMSA) в 2017 році і Міжнародної морської організації у 2018 році. У разі негативної оцінки Україна буде вилучена з «Білого переліку ММО», що призведе до серйозних економічних наслідків у зв'язку зі скороченням чисельності українських моряків на ринку праці, зменшення на сотні мільйонів доларів надходжень в Україну їхньої заробітної плати, що є прямими інвестиціями в економіку держави. Створення «Єдиного вікна» отримання документів морськими фахівцями з метою викорінення корупції.

Список використаних джерел:

1. Звернення професіоналів галузі морського і річкового транспорту України до Прем'єр-міністра України Гройсмана В.Б. <http://ukrport.org.ua/>.
2. О कोरोков А.М. Річковий транспорт України: сучасний стан та перспективи використання / А.М. О कोरोков, Р.В. Вернигора, П.С. Цупров. // <http://eadnurt.diit.edu.ua/jspui/retrieve/27701/Okorokov%20A.pdf>.
3. Емельянова Е. Ресурсный потенциал речного транспорта Украины: проблемы, задачи и меры по развитию и эффективному использованию / Е. Емельянова // Транспорт [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://transport-journal.com/komentariiobzori/resursnyiy-potentsyal-rechnoho-transportaukrayniyi-problemyi-zadachy-y-meryi-po-razvytyuyu-yeffektyvnomu-yspolzovanyuu>.
4. Міністерство інфраструктури України – офіційний сайт [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://mtu.gov.ua>.
5. Стратегічний план розвитку річного транспорту до 2020 року : Наказ Міністерства інфраструктури України 18.12.2015 р. № 43.
6. Encyclopedia Britannica: Canals and inland waterways [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://www.britannica.com/technology/canal-waterway>.
7. Розвиток річкового транспорту у контексті реалізації євроінтеграційних планів України». Аналітична записка [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/1763>.
8. Державна служба статистики України – офіційний сайт [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
9. Внутренний водный транспорт (ВВТ): проблемы и перспективы развития [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://avto.dzerghinsk.org/publ/vodnyj_transport/vnutrennij_vodnyj_transport_vvt_problemy_i_perspektivy_razvitija/5-1-0-274#.V_84C_5kjDf.
10. Укррічфлот – офіційний сайт [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://ukrrichflot.ua/ua>.
11. СПЕЦ-РЕЛИЗ: Возрождение судоходства на Днепре – проблемные вопросы на внутренних водных путях Украины [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.ukragrocom.com/index.php/ru/news/view/281>.
12. Водный транспорт – владельцы и операторы Украины [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://fleetphoto.ru/owners/?rid=3>.
13. О कोरोков А.М. Аналіз перспектив розвитку контейнерних перевезень в Україні / А.М. О कोरोков // Транспортні системи та технології перевезень. – 2015. – Вип. 10. – С. 98-105.
14. Логистические процессы и морские магистрали [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.tracesca-org.org/ru>.
15. Дем'яненко С.В. Особливості розвитку конкурентоспроможності водного транспорту України [Електронний ресурс] / С.В. Дем'яненко, О.М. Аляб'єва. – Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=5668>.
16. 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 Конвенції Ріо / А.М. Новікова – Херсон: ФОП Грінь Д.С., 2016. – 142 с.

Аннотация. В статье проанализированы основные вопросы государственной политики в области речного водного транспорта Украины. Состояние дел морской и речной отрасли, неудачная попытка ее реформирования, недостатки кадровой политики, доведение портовой инфраструктуры стратегического назначения (причалы, акватории, подходного канала и т.д.) в ряде портов в упадок и медленное выполнение, а в большинстве случаев невыполнение Закона Украины «О морских портах Украины» сегодня требует принятия немедленных неотложных мер.

Ключевые слова: речной транспорт, современное состояние, законопроекты, государственная политика, условия, меры.

Summary. The article analyzes the main issues of state policy in the field of river water transport of Ukraine. The state of affairs of the marine and river industry, the unsuccessful attempt to reform it, the shortcomings of personnel policy, the bringing of a port infrastructure of strategic use (berths, water areas, approach channels, etc.) in a number of ports into decline and slow execution, and in most cases the failure of the Law of Ukraine "About the seaports of Ukraine" today requires the adoption of immediate urgent measures.

Key words: river transport, modern state, bills, state policy, conditions, measures.