

УДК 351.813.1
JEL H13

Білоусова С.В.¹³

*д.е.н., професор, Міжнародний університет бізнесу і права
(Херсон, Україна)*

<http://orcid.org/0000-0003-4034-5946>

Аніщенко О.В.¹⁴

*аспірант, Міжнародний університет бізнесу і права
(Херсон, Україна)*

СИСТЕМА ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ РІЧКОВОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

У статті розглянуто систему державного управління річкового транспорту України. Проведено аналіз сучасного стану та перспектив розвитку річкового транспорту. Дана характеристика основним елементам та індексам системи управління.

Ключові слова: річковий транспорт, промисловість, галузь, державне управління, законодавче регулювання, автоматизовані системи, порти.

Белоусова С.В.

*д.э.н., профессор, Международный университет бизнеса и права
(Херсон, Украина)*

Анищенко О.В.

*аспирант, Международный университет бизнеса и права
(Херсон, Украина)*

СИСТЕМА ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ

В статье рассмотрена система государственного управления речного транспорта Украины. Проведен анализ современного состояния и перспектив развития речного транспорта. Дана характеристика основным элементам и индексам системы управления.

Ключевые слова: речной транспорт, промышленность, отрасль, государственное управление, законодательное регулирование, автоматизированные системы, порты.

Bilousova S.

*Doctor of Economics, Professor, International University of Business
and Law (Kherson, Ukraine)*

Anishchenko O.

*Postgraduate Student, International University of Business
and Law (Kherson, Ukraine)*

¹³ Білоусова Світлана Валентинівна, д.е.н., професор, професор кафедри менеджменту, Міжнародний університет бізнесу і права (Херсон, Україна)

¹⁴ Аніщенко Ольга Вікторівна, аспірант кафедри менеджменту, Міжнародний університет бізнесу і права (Херсон, Україна)

THE SYSTEM OF PUBLIC MANAGEMENT OF RIVER TRANSPORT OF UKRAINE

The article deals with the system of state management of river transport of Ukraine. The analysis of the current state and prospects of river transport development is carried out. This is a description of the main elements and indexes of the management system.

Key words: river transport, industry, branch, state administration, legislative regulation, automated systems, ports.

Актуальність проблеми. Нові виклики ставлять перед Україною завдання максимально ефективного державного управління економікою. Одним із об'єктів, які потребують уваги в цьому питанні, є система річкового транспорту України.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питаннями державного регулювання у сфері річкового транспорту займалися такі вчені, як Горошко К.О., Підлісний П.П, Горбань А.В., Волик А.М., Скичко Ю.І., Михайловська В.М.

Постановка завдання. Метою дослідження є розвиток теоретичних і практичних засад та розробка практичних рекомендацій у системі перевезень річкового транспорту України.

Результати дослідження. Нині в Україні досить незначні обсяги пасажирських і вантажних перевезень річковим транспортом, але насправді дані перевезення є найрентабельніші. Це відбувається за рахунок міжнародних шляхів та сполучень у напрямку держав південно-східної та центральної Європи з використанням українських річок (Дніпро, Дунай), а також басейну Чорного моря. Але порівнянно із західними країнами, вітчизняний річковий транспорт функціонує значно нижче та набагато менш ефективно.

Річковий транспорт – це одна з важливих галузей народного господарства нашої держави. Своєю діяльністю річковий разом із залізничним та іншим транспортом забезпечує високий рівень виробництва та обороту промислової і сільськогосподарської продукції. Крім цього, задовольняється потреба громадян України у вільному водному пересуванні.

Законодавче регулювання річкового транспорту здійснюється ЗУ «Про транспорт» та іншими нормативними актами (напр. Кодекс торговельного мореплавства).

До складу річкового транспорту, згідно із ЗУ «Про транспорт», входять річково-транспортні підприємства, що здійснюють перевезення вантажів і пасажирів, судна, пристані та порти, судноремонтні та суднобудівні заводи, підприємства шляхового господарства, ремонтно-експлуатаційні бази, а також торговельні, промислові, постачальницькі та будівельні підприємства, підприємства зв'язку, навчальні заклади, проектні, конструкторські організації і підприємства, оздоровчі заклади, спорту, фізичної культури, суспільної культури, а також інші організації й установи, які забезпечують функціонування річкового транспорту.

Державне управління річковим транспортом здійснюється галузевим органом державного управління — Міністерством транспорту та зв'язку України та спеціальним урядовим органом — Державним департаментом морського і річкового транспорту, який діє у складі Міністерства транспорту та зв'язку та підпорядковується йому.

Департамент морського і річкового транспорту створено Постановою Кабінету Міністрів України 30 березня 2000 р. на базі Державної адміністрації морського і річкового транспорту, яка ліквідована. Державний департамент морського і річкового транспорту діє на підставі Положення, яке затверджене Постановою Кабінету Міністрів України від 30 березня 2000 р. №584.

Згідно з Положенням основними завданнями Укрморрічфлоту є:

- участь у межах компетенції в реалізації державної політики в галузі морського і річкового транспорту;
- забезпечення розвитку морського і річкового транспорту з метою задоволення потреб населення і суспільного виробництва в морських і річкових перевезеннях;

- здійснення державного контролю за дотриманням суб'єктами господарювання, що виконують перевезення пасажирів і вантажів морським і річковим транспортом, вимог нормативно-правових актів, стандартів і правил, які регулюють перевезення пасажирів і вантажів морським і річковим транспортом;
- дотримання вимог законодавства щодо гарантування безпеки судноплавства.

Для реалізації покладених на нього завдань департамент здійснює різні функції, а саме: забезпечує проведення єдиної економічної, тарифної, соціальної, науково-технічної та інвестиційної політики в галузі морського і річкового транспорту, здійснює державний нагляд у морських торговельних і річкових портах, територіальних водах України законодавства про судноплавство, а також вимоги міжнародних договорів України всіма морськими і річковими суднами незалежно від форми власності, галузевої належності та прапора держави, під яким плаває судно, тощо.

Інший складник системи управління — спеціалізовані установи та підприємства, зокрема, завдання навігаційно-гідрографічного забезпечення плавання торговельних, риболовних, спеціальних та інших річкових суден на внутрішніх водних шляхах здійснюється державним підприємством «Укрводшлях», що підпорядковано Державному департаменту морського і річкового транспорту.

Місцеві органи державної влади мають у галузі річкового транспорту компетенцію, яка визначається Законом України «Про місцеві державні адміністрації».

Місцеві державні адміністрації в межах, визначених Конституцією і законами України, здійснюють на відповідних територіях державне управління завдяки здійсненню контролю за дотриманням правил транспортного обслуговування, дотриманням громадського порядку, правил технічної експлуатації транспорту, залученням під час ліквідації надзвичайних ситуацій необхідних транспортних засобів і послуг.

Органи місцевого самоврядування, у свою чергу, відповідно до Закону України «Про місцеве самоврядування» у галузі річкового транспорту встановлюють у порядку і межах, визначених законодавством, тарифи щодо оплати транспортних послуг, які надаються підприємствами та організаціями комунальної власності відповідної територіальної громади, погоджують в установленому порядку ці питання з підприємствами, установами та організаціями, які не належать до комунальної власності, затверджують маршрути і графіки руху місцевого пасажирського транспорту незалежно від форм власності; здійснюють відповідно до законодавства контроль за належною експлуатацією та організацією обслуговування населення підприємствами транспорту.

Основним господарюючим суб'єктом у сфері річкового транспорту є пароплавства (ВАТ «Українське Дунайське пароплавство», Азовське морське пароплавство) та інші перевізники різних форм власності, які отримали у встановленому порядку ліцензію на надання послуг із перевезення пасажирів і вантажів морським, річковим транспортом.

Пароплавства мають особливий правовий статус — статус національних перевізників, отриманий відповідно до Постанови Кабінету Міністрів України від 21 червня 2001 р. №668, яким затверджено «Положення про порядок надання морським і річковим судноплавним компаніям статусу національного перевізника». Статус національного перевізника передбачає обов'язкове виконання державних замовлень і зобов'язань, які впливають із міжнародних договорів України.

Основний матеріальний складник річкового транспорту — річкове судно. Річкове судно — це самохідна чи несамохідна плавуча споруда, призначена для пересування по внутрішніх водних шляхах (річках, озерах, каналах). Правове регулювання статусу річкового судна здійснюється Статутом внутрішнього водного транспорту, Кодексом торговельного мореплавства України та спеціальним законодавством.

Окремий вид річкового судна — річкове судно «річка-море» — судно змішаного типу, призначене для судноплавства по внутрішніх водних шляхах (річках, озерах, каналах) з правом виходу в море. Судно «річка-море» має особливий статус і зазнає правового регулювання морського і річкового права у зв'язку з характером використання судна на морських і внутрішніх водних шляхах.

Реєстрація та облік торговельних суден України здійснюється Головною державною інспекцією України з безпеки судноплавства (Держфлотінспекція України) під загальним керівництвом і контролем Інспекції Головного державного реєстратора флоту, яка входить до сфери управління Мінтрансу.

Реєстрація судна в Україні означає внесення відомостей про нього до реєстраційного документа — Суднової книги України, що ведеться за встановленою формою.

Зареєстрованому в Суднової книзі України судну присвоюється реєстраційний номер з літерою К (наприклад, 14-К). У разі виключення судна із Суднової книги України його номер для реєстрації нового судна не використовується. Після державної реєстрації у п'ятиденний термін з моменту прийняття заяви судновласникові видаються такі суднові документи:

а) судновий білет, зразок якого затверджується Мінтрансом;

б) довідка про зареєстровані іпотеки за наявності звернення про це судновласника, заставодавця або заставодержателя.

У разі виникнення змін, що викликають необхідність виправлення відомостей, внесених до Суднової книги України, орган державної реєстрації судна за місцем його реєстрації видає нові документи та вносить відповідні зміни до Суднової книги України.

Виключення судна із Суднової книги України здійснюється через, припинення записів про його реєстрацію і вилучення суднових реєстраційних документів. Виключення може бути постійним (загибель і т.д.) або тимчасовим (передача в користування іноземній особі).

Судно набуває права плавання під Державним прапором України після його реєстрації у Суднової книзі України та після одержання суднового білета.

Правовий статус екіпажу та капітана визначено Статутом внутрішнього водного транспорту, затвердженим Постановою Ради Міністрів СРСР від 15 жовтня 1955 р. №1801 з урахуванням наступних змін і доповнень.

Екіпаж самохідних суден складається із капітана, інших старших осіб суднового екіпажу і суднової команди. Встановлено спеціальні умови, яким повинні задовольняти особи, які допускаються до управління суднами і судновими механізмами.

Управління суднами і судновими екіпажами повинна здійснювати спеціально призначена особа (капітан), відповідальна за безпеку судноплавства і запобігання забрудненню із суден.

Капітан судна керує судном, управляє судноводінням і застосовує необхідні заходи для забезпечення безпеки плавання, дотримання порядку на судні, охорони життя і здоров'я людей, які перебувають, на судні, і збереження судна й вантажу. Усі розпорядження капітана, у межах його повноважень, повинні беззаперечно виконуватись усіма особами екіпажу судна, а також пасажирами й іншими особами, які перебувають на судні. Капітан при потребі має право відсторонити від виконання обов'язків осіб суднового екіпажу. Капітан є органом дізнання (ст. 101 КПК), і якщо на судні хто-небудь вчинить злочин, капітан зобов'язаний ужити заходів, щоб не дати особі, що вчинила злочин, ухилитися від відповідальності, скласти акт про подію та передати особу належній владі в найближчому порту (пристані).

Капітан посвідчує заповіт, приймає його на збереження (п. 2. ст. 1252 ЦКУ). Капітан складає акти у випадках народження або смерті, зникнення члена суднового екіпажу чи пасажирів при обставинах, що допускають можливість його загибелі. Такий акт підлягає поданню до органів реєстрації актів громадянського стану для одержання свідоцтва про народження чи шлюб. Капітан складає акт, а також опис майна зниклого пасажирів і передає акт і майно належній владі в найближчому порту (пристані). Акти підписуються не менш ніж

двома свідками та при потребності посвідчення смерті чи народження — лікарем або фельдшером (ст. 70 Кодексу торговельного мореплавства України).

Якщо судну загрожує неминуча загибель, капітан після вжиття всіх заходів що до порятунку пасажирів дозволяє судовому екіпажу залишити судно. Сам капітан залишає судно останнім.

Капітан, який отримав сигнал небезпеки або знайшов на водному шляху судно, пліт чи людину, яка перебуває в небезпеці, зобов'язаний надати допомогу, одночасно вживаючи всі заходи до того, щоб не наразити на небезпеку своє судно.

Важливий складник інфраструктури річкового транспорту — це порти і пристані. Порти і пристані є спеціалізованими підприємствами, які обслуговують перевізників у частині виконання комерційних і вантажних операцій. Порти та пристані мають вантажні і пасажирські причали й інші необхідні спорудження і пристрої для навантаження-вивантаження вантажів і обслуговування пасажирів. Порти і пристані здійснюють операції з прийому, навантаження, вивантаження, короткострокового збереження і видачі вантажів, з них вантажів у контейнерах, а також операції, пов'язані з перевезеннями пасажирів і багажу.

За видом здійснюваних операцій порти і пристані поділяються на пасажирські, вантажні, об'єднані (об'єднують проведення пасажирських і вантажних операцій).

Порти і пристані, відкриті для виконання операцій із пасажирських перевезень, мають вокзали для обслуговування пасажирів, прийому і видачі багажу і зберігання ручної поклажі.

Залежно від обсягу і характеру виконуваних робіт порти і пристані поділяються на розряди, установлюється спеціальний порядок виконання портами і пристанями відповідних комерційних операцій у визначені години, а при потребі — цілодобово.

Причали і склади пароплавств Державного департаменту морського і річкового транспорту є причалами і складами загального користування, якщо вони не надані у виняткове користування визначеній організації на договірних чи інших засадах.

У населених пунктах уздовж берегів судноплавних шляхів виділяються пристанські ділянки загального безкоштовного користування за погодженням з органами, що регулюють судноплавство. Ці ділянки призначаються для короткочасного причалу суден і плотів, навантаження і вивантаження вантажів.

Підприємства й організації, що систематично відправляють і одержують вантажі при перевезенні внутрішніми водними шляхами судовими відправленнями, зобов'язані мати в пунктах навантаження і розвантаження суден постійні причали з глибинами водних підходів, що гарантують безпечну постановку до причалу порожніх і навантажених суден при повному осіданні. Ці причали є причалами незагального користування. Власники причалів незагального користування зобов'язані створити умови для здійснення відповідних операцій, забезпечити безпеку (обладнати причали механізмами, влаштувати навіси, освітлення), провести всі інші заходи, передбачені Статутом внутрішнього водного транспорту та правилами.

У пунктах, не обладнаних постійними причалами, Статут зобов'язує відправників вантажу і вантажоодержувачів мати містки, виведені на глибину, достатню для безпечного навантаження-розвантаження. Відправник вантажу і вантажоодержувачі на причалах незагального користування зобов'язані також мати необхідну кількість вагових приладів.

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% від загального обсягу вантажопотоків в Україні. Це свідчить про гігантський невикористаний потенціал, адже через українську територію проходять акваторії трьох річок, які входять до п'ятірки найбільших у Європі: це Дніпро, Дунай і Південний Буг. Крім того, після десятиліть забуття й занепаду річковий транспорт та його інфраструктура перебувають у тяжкому стані.

Яскравою ілюстрацією втрачених для України можливостей є Нідерланди, де частка річкових перевезень нині становить 50% від їхнього загального обсягу в межах країни. Головні річкові водні артерії Нідерландів — Шельда і Маас — навіть не входять до переліку великих європейських річок, але нідерландці змогли не тільки ефективно використати те, що мають, а й вивести на найкращий європейський рівень.

Випереджають Україну за показниками річкових вантажоперевезень й інші європейські держави. За даними 2016 р., їх відсоток у загальній системі перевезень у Румунії сягає 20,7%, Бельгії — 20,4%, Болгарії — 15%, Німеччині — 12,6%, Хорватії — 6,4%, Угорщині — 4,1%, Австрії — 5,1%, Франції — 4,3%, Люксембурзі — 3,4%, Словаччині — 2,5%. Кожна з цих держав рівно ставиться до країн-конкуrentів у сфері міжнародних річкових перевезень.

Окрім природних ресурсів, ми маємо 12 річкових портів і наявну інфраструктуру у сфері водної логістики. Інше питання — технічний стан кожної окремої одиниці цієї інфраструктури. Нині залишилося 635 одиниць малотоннажних суден торговельного річкового флоту — лише 22% від їх кількості 1990 р. До того ж 82% від цього залишку давно технічно застаріли.

Окрема ситуація щодо шлюзів, нааперед Дніпра, які перебувають у найкритичнішому стані. Деяким з них невдовзі виповниться 70 років. Цей вік є критичним для таких споруд. Як і шлюзи, більшість портів побудовано ще за радянських часів, а структура річкових вокзалів узагалі не відповідає міжнародним стандартам, до того ж їх пропускна здатність використовується максимум на 10%.

Висновки. Аналіз сучасної ситуації дає нам розуміння основних проблем галузі: 80%-й знос об'єктів, недостатність чи повна відсутність сучасних автоматизованих систем, елеваторів, терміналів. Галузь фінансується лише з бюджету, і тільки 25% покриває плата за шлюзування. При цьому держава здатна забезпечувати лише 35% від необхідної суми, цього ледь вистачає на підтримку деяких технічних споруд.

Як бачимо, потенціал системи річкових перевезень потребує ретельного вивчення та реформування державного управління в цій сфері, для підвищення ефективності та прибутковості.

Література

1. Горошко К.О. Оцінка сучасного стану та перспективні шляхи розвитку внутрішнього водного транспорту України / К.О. Горошко // Збірник наукових праць ДЕТУТ; вип 26. – К.: ДЕТУТ, 2013. – С. 169–173. – Сер. «Економіка і управління».

2. Горбань А.В. Проблеми розвитку матеріально-технічної бази річкового транспорту в умовах гідротехнічного будівництва на Дніпрі (1950–1980 рр.) [Електронний ресурс] / А.В. Горбань. – Режим доступу: <http://takyu.ru/nuda/a-v-gorbane-problemi-rozvitku-materialno-tehnicnoyi-baziric/main.html>.

3. Волик А.М. И флот, и терминалы, и верфь / А.М. Волик // Порты Украины. – 2013. – №9. – С. 28–31.

4. Скичко Ю.И. За речной логистикой – будущее / Ю.И. Скичко // Порты Украины. – 2013. – №10. – С. 44–46.

5. Михайлова В.М. Зерно заставит Днепр работать / В.М. Михайлова // Порты Украины. – 2013. – №8. – С. 12–13

References

1. Goroshko, K. O. Estimation of the current state and prospective ways of development of inland water transport of Ukraine // Collection of scientific works DETUT; 26. – K.: DETUUT, 2013, P.169 –173. – Sir "Economics and Management".

2. Gorban, A. V. Problems of development of material and technical base of river transport in conditions of hydraulic engineering on the Dnieper (1950–1980). [Electronic resource] – Mode of

access: <http://takya.ru/nuda/a-v-gorbane-problemi-rozvitku-materialeno-tehnichnoyibaziric/main.html>.

3. Volik, A. M. The fleet, and terminals, and the shipyard // Ports of Ukraine, 2013, №9, P. 28–31.
4. Skichko, Yu. I. For river logistics – the future // Ports of Ukraine, 2013, No.10, P. 44–46.
5. Mikhailova, V. M. Grain will force the Dnieper to work // Ports of Ukraine, 2013, No.8, P. 12–13.