

УДК 338.47

С.М. Боняр,

к.е.н., доцент, кафедра Перевезень і маркетингу, Київська державна академія водного транспорту імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного

## ІНОЗЕМНИЙ ДОСВІД ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ ВНУТРІШНІМ ВОДНИМ ТРАНСПОРТОМ ТА ПЕРЕВЕЗЕННЯМИ РІКА-МОРЕ

**Анотація.** У статті представлена структура Державних адміністрацій морського та річкового транспорту у Бельгії (Фландрія), Нідерландах та Франції, кожна з яких відповідає нормативній базі ЄС і є важливим чинником розвитку в країнах і морського і річкового транспорту.

Хоча правова база ЄС була перенесена до національного законодавства, кожна з цих трьох країн має своє тлумачення законодавчої бази ЄС і свою адміністративну структуру та нормативно-правову базу.

Тому, вивчення трьох різних адміністративних систем дозволить визначити основні елементи, які є спільними або подібними і які можна вважати суттєвими складовими ефективною та дієвою адміністрації для управління сектором морського та річкового транспорту, включаючи порти.

**Аннотація.** В статті представлена структура Государственных администраций морского и речного транспорта в Бельгии, Нидерландах и Франции, каждая из которых отвечает нормативной базе ЕС и является важным фактором развития в этих странах морского и речного транспорта.

Несмотря на то, что правовая база ЕС была перенесена в национальное законодательство, в каждой стране по своему трактуется законодательство ЕС, присуща своя административная структура и нормативно-правовая база.

Поэтому, изучение трех разных административных систем позволит определить основные элементы, которые можно считать весомыми составными частями эффективной и действенной администрации для управления сектором морского и речного транспорта, включая порты

**Ключові слова:** Адміністрація порту, стратегія, морський, річковий транспорт, принципи розвитку.

**Вступ.** У статті представлена структура Державних адміністрацій морського та річкового транспорту у Бельгії (Фландрія), Нідерландах та Франції, кожна з яких відповідає нормативній базі ЄС і є важливим чинником розвитку в країнах і морського і річкового транспорту.

Хоча правова база ЄС була перенесена до національного законодавства, кожна з цих трьох країн має своє тлумачення законодавчої бази ЄС і свою адміністративну структуру та нормативно-правову базу.

Тому, вивчення трьох різних адміністративних систем дозволить визначити основні елементи, які є спільними або подібними і які можна вважати суттєвими складовими ефективною та дієвою адміністрації для управління сектором морського та річкового транспорту, включаючи порти.

**Постановка завдання.** З цього приводу метою статті є узагальнення європейського досвіду управління внутрішнім водним транспортом та визначення елементів структури та методів управління які доцільно імплементувати до української практики.

**Результати.** Внутрішні водні шляхи та морський транспорт у фламандській частині Бельгії все більше інтегруються. Сектор річкового транспорту співіснує з морським сектором, щоб діяти як постачальник послуг для одних з основних воріт Європи до світу, а саме порту Антверпену (та меншого за масштабом порту Гента). Фламандська мережа річок та каналів охоплює всю територію і поєднана з мережами інших основних річок.

Всі основні ріки та канали Фландрії мають щонайменше Клас IV, а основні, такі як Zeekanaal та Albert Canal, мають Клас VI і сходяться у порту Антверпена. Через переваженість та портові збори багатьох галузей та дистрибуторських компаній, наприклад NIKE, перемістилися з внутрішньої території порту на ділянки вздовж Каналу Альберта та Зеєканалу, які забезпечують чудове сполучення Класу VI з портом Антверпену. Сполучення Класу VI з'єднує також порт через Канал Альберта з Рейном та портом Роттердаму.

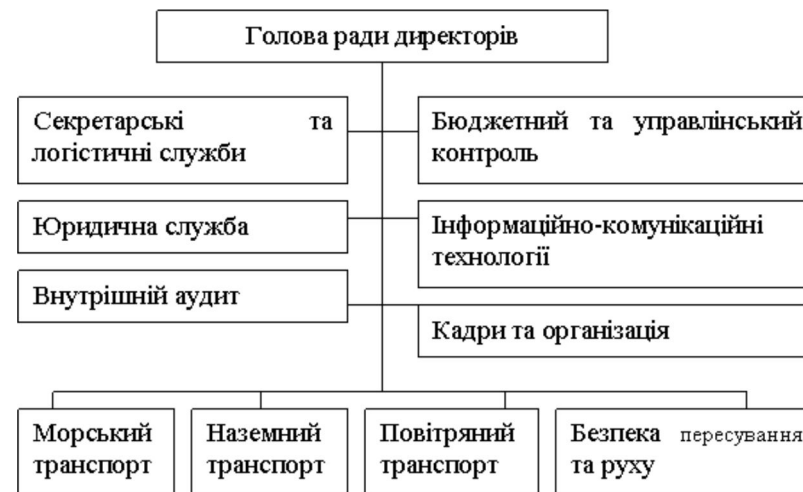
Ця тенденція була особливо важливою для розвитку контейнерних перевезень цими водними шляхами, які зросли кардинально за останні 10 років, з 59 000 ДФЕ у 1997 до понад 500 000 ДФЕ у 2005 (Рисунок 2-2). Але зростання річкового транспорту у регіоні Фландрії не пов'язане лише із зростанням контейнерних перевезень, це можна спостерігати як загальну тенденцію зростання річкових перевезень з приблизно 53 млн. тон за рік в 1997 р. до понад 70 млн. тон у 2008, причому ця цифра залишається незмінною з 2005 р.

Внутрішні перевезення з порту Антверпену є важливим фактором зростання руху внутрішніми водними шляхами у Фландрії.

Значення ВВТ для Антверпенського порту не зменшується, якраз навпаки. При 65 000 річкових транспортних суден, які заходять у порт, очевидно, що «Досі найбільша кількість тоннажу вантажів перевозиться в Антверпен баржами. У 2006 р. у порт зайшло 65 541 барж загальною місткістю 105,5 млн. куб м. Всього у 2006 р. за рахунок внутрішнього судноплавства було перевезено 85,7 млн. тон (37,96 тон доставлених і 47,74 тонни відправлених вантажів). Третина від цього припадає на перевезення Рейном. Продовжується зростання контейнерних перевезень баржами, і у 2006 р. обсяг контейнерів, перевезених баржами, склав 2,4 млн. ДФЕ. Антверпен пов'язаний регулярними контейнерними лініями з 40 пунктами призначення у Бельгії, Нідерландах, Північній Франції та у басейнах Рейну і Дунаю. Добрих 33% всіх контейнерних перевезень Антверпена сьогодні виконуються баржами».

Адміністративна структура, яка дозволяє керувати сектором морського та річкового транспорту, є типовою бельгійською урядовою структурою, яка включає національний уряд та регіональні уряди з високим рівнем автономії.

На загальнодержавному рівні транспортом керує Федеральна адміністрація з питань пересування та транспорту ("Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer"), яку схематично представлено на рисунку 1.



Джерело: Федеральна адміністрація пересування та транспорту

**Рис. 1 Структура Бельгійської Федеральної Адміністрації для пересування та транспорту**

Завдання Федеральної адміністрації – розробляти та впроваджувати скоординовану федеральну політику пересування, обслуговуючи населення та економіку з урахуванням потреб екології та суспільства, маючи на меті інтеграцію різних видів перевезень морем, суходолом та авіа. Зокрема на рівні Європейського Союзу, вона представляє різні регіони Бельгії, які не мають статусу правового представництва на законодавчому рівні ЄС.

Повноваження Федеральної адміністрації щодо внутрішніх водних шляхів зосереджено у рамках «Управління наземного транспорту». Вони включають створення законодавчої та нормативної бази для стимулювання зростання сектору. На практиці, регуляторна роль реалізується через видання ліцензій та дозволів, а також дипломів та сертифікатів про професію.

Федеральна адміністрація також керує бельгійськими (фламандськими) портами через Управління морського транспорту, яке поділяється на 4 департаменти: 1. Експлуатація та безпека портів; 2. Правові та юридичні питання; 3. Безпека та екологія; та 4. Контроль руху на морі. На практиці функціонування Морського управління подібне до одного з Департаментів внутрішніх водних шляхів, а саме ведення адміністративних та нормативних справ в європейському та міжнародному контексті, питання безпеки, зокрема видача дозволів, ліцензій, сертифікатів, дипломів та інших документів.

Безпосереднє управління портами та морськими і річковими перевезення було переведено на федеральний рівень і підпорядковане Міністерству фламандської громади, а саме Міністерству пересування та громадських робіт Фландрії (Mobiliteit en Openbare Werken) та його Департаменту водного транспорту (Vervoer te Water). Департамент керує морськими фарватерами, водними шляхами, узбережними територіями та наглядає за функціонуванням морських портів через різні незалежні або напівнезалежні адміністративні суб'єкти.

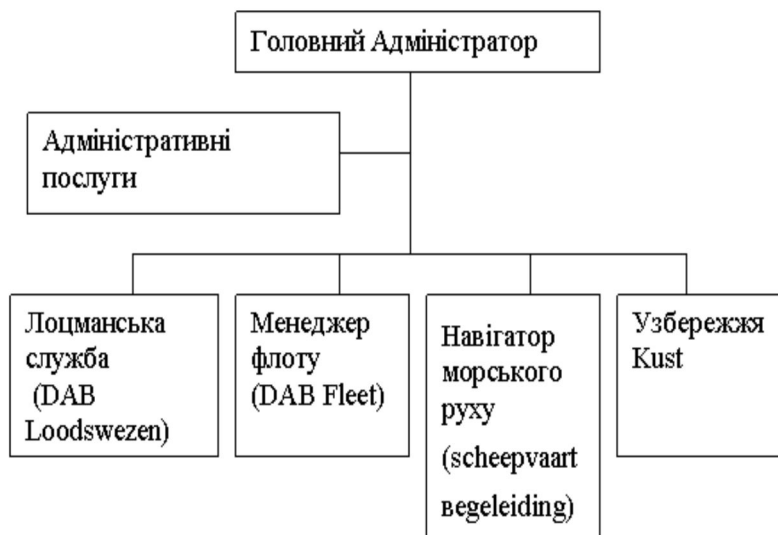
Ріки Фландрії управляються двома державними компаніями. De Scheepvaart nv відповідає за експлуатацію Канала Альберта, сполучення з Рейном та Маасом та інші менші річки на півночі та сходів Фландрії. Waterwegen en Zeekanaal NV керує та експлуатує судноплавні водні шляхи на заході та в центрі Фландрії, зокрема надзвичайно важливий Зеєканаал, який сполучає Антверпенський порт з Брюсселем.

Функціональна відповідальність обох державних компаній охоплює всі можливі дії, пов'язані з системою внутрішніх водних шляхів та узбережних земель, включаючи, але не обмежуючись транспортом та логістикою, спортом та відпочинком, (міськими) ландшафтними роботами, захистом довкілля та природи, виробництвом енергії та зрошенням тощо. Повноваження двох адміністрацій не обмежуються лише річками, каналами, мостами й шлюзами та об'єктами водних шляхів, але поширюються на всю прилеглу інфраструктуру і, щонайважливіше, землю вздовж річок та каналів. Останнє особливо цікаво, тому що це дозволяє двом компаніям доповнювати надходження від класичної річкової діяльності доходами, які дає експлуатація рекреаційних, промислових та логістичних зон, розташованих вздовж водних шляхів.

З 1 квітня 2006 р. морським рухом в регіоні Фландрії керує Агенція морських перевезень та Узбережжя (“Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust – MDK”), яке є агенцією, підпорядкованою Міністерству пересування та громадських робіт (“Mobiliteit en Openbare Werken”). Воно відповідає за:

- Ефективний та безпечний морський рух в/з фламандських портів
- Повне управління береговою лінією, а саме
- Захист від штормів
- Управління пляжами та дюнами
- Управління інфраструктурою узбережних пристаней та риболовецьких портів
- Гідрографічні та гідрометричні послуги для Фландрії

Структура Агенції представлена на Рисунку 2.



Джерело: Агенція з морських послуг та узбережжя DAB Vloot управляє флотом Фландрії як суб'єкт фламандського уряду

Рис.2 Структура Агенції морських послуг та узбережжя

Під егідою Агенції з морських послуг та узбережжя 1 січня 2001 було створено лоцманську службу (DAB Loodswezen) як урядову агенцію з високим рівнем автономії, призначену головним чином для розвитку лоцманських послуг як високоефективної та діючої компанії з прозорою структурою витрат та тарифів з метою досягнення максимального поєднання з іншими гравцями на ринку з широкою фінансовою та розрахунковою автономією. В організації працює приблизно 560 працівників, більшість з яких діють на борту 50 суден, які є власністю компанії. Флот складається з лоцманських суден, гідрографічних суден, суден навігаційного контролю, поліцейських, митних та рибінспекторських суден, рятувальних суден, судна для морського досліджень, буксирів, поромів тощо.

Агенція відповідає також за Навігацію морського руху, головним завданням якої є забезпечення безпечного та оптимального судноплавства з і до портів у Фландрії та Зеландії (Нідерландах) шляхом спостереження та спрямування руху візуально, по радіо та електронними засобами з моменту перетину ними франко-бельгійського кордону. Ця система спостереження називається VTS / CPC (служба руху суден) і не повинна порівнюватися з лоцманською службою, оскільки «лоцман керує судном, а CPC керує простором». В якості елемента цієї послуги Агенція керує також Центром координації рятування на морі (ЦКРМ) в Остенді, який є контактним та координаційним центром у випадку нещасного випадку на морі.

Фламандські порти знаходяться в управлінні/ під контролем фламандського уряду з 1 січня 1989 р., його повноваження включають інфраструктуру, водні шляхи, а також рятувальні та лоцманські служби. Нормативна база для функціонування морських портів була впроваджено 2 березня 1999 із прийняттям Указу про регулювання та управління морськими портами, відомого як Указ про порти ('Decreet houdende het beleid en beheer van de zeehavens' - Havendecreet).

Цей нормативний документ є основою для державної політики щодо портів і морського транспорту і визначає шість важливих принципів

- Розширена автономія портових адміністрацій щодо управління та функціонування портів
- Спрощені та єдині експлуатаційні умови для всіх морських портів
- Підвищена гнучкість портових адміністрацій щодо управління кадрами
- Чіткі та прозорі стосунки між портовими адміністраціями та урядом Фландрії та
- Об'єктивна методологія фінансування фламандських портів.

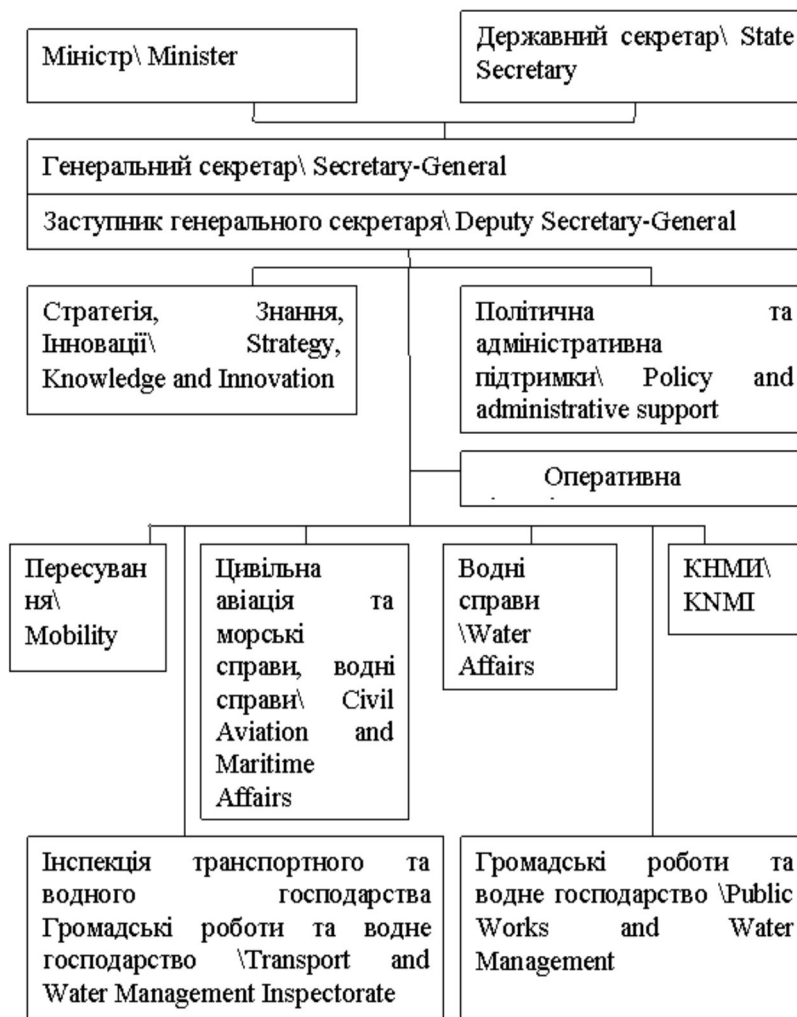
Уряд та міністр транспорту користуються консультаціями Комісії з питань фламандських портів, (Vlaamse Haven Commissie), яка включає представників всіх зацікавлених сторін у портовому секторі, за виключенням самого уряду, який має у комісії статус спостерігача.

Роль Комісії з питань фламандських портів не слід недооцінювати. Організація загалом визначається основним інструментом для продовження позитивного розвитку фламандських морських портів, створюючи, з одного боку, стабільність у соціальних стосунках на підставі «умов зайнятості», а з іншого боку – діючи посередником між адміністраціями різних портів та створюючи взаємодоповнюваність портів замість взаємної конкуренції.

Голландське міністерство транспорту, громадських робіт та водного господарства відповідає за управління транспортом, зокрема річковим та морським транспортом в Нідерландах. Міністерство складається з політичних та виконавчих департаментів, а також генеральної дирекції громадських робіт та водного господарства (Rijkswaterstaat), Інспекції з питань транспорту, громадських робіт та водного господарства (Inspectie Verkeer en Waterstaat) та Королівського Нідерландського метеорологічного інституту, (KNMI), як представлено на рисунку 3.

Міністерство складається з трьох елементів, тобто політики впровадження та перевірки. Окрім цього, міністерство має низку політичних департаментів, які забезпечують виконання своєї роботи і провідними політиками і державними службовцями і працівниками.

Щодо політики, то активну роль у розробці політики відіграють три *генеральні дирекції* у сферах *Пересування* (скорочено *DGMO*), власне цивільної авіації та морських справ (*DGLM*) та Водних справ. Щодо впровадження, Генеральна дирекція громадських робіт та водного господарства забезпечує виконання політичних рішень. І нарешті, Інспекція з транспорту та водного господарства відповідає за перевірку та контроль за компаніями та приватними особами, щоб вони відповідали правовим вимогам. Генеральна дирекція громадських робіт та водного господарства, Інспекція транспорту, громадських робіт та водного господарства та Королівський нідерландський метеорологічний інститут (KNMI) є виконавчими департаментами міністерства.



Джерело: Міністерство транспорту, громадських робіт та водного господарства

Рисунок 3 Міністерство транспорту, громадських робіт та водного господарства

На практиці різні сектори виконують такі принципові обов'язки:

1. Генеральна Дирекція цивільної авіації та морських справ (DGLM) забезпечує стабільний розвиток морських портів, авіації та судноплавства, зосереджуючись у контексті морського та річного транспорту протягом кількох наступних років на будівництві Maasvlakte 2 (Роттердамський морський контейнерний термінал) та подальшому розвитку перевірених міжнародних сполучень для морських портів, з окремим акцентом на водних шляхах та внутрішніх гаванях.

2. Генеральна дирекція громадських робіт та водного господарства (зазвичай відома як Rijkswaterstaat) – це організація впровадження Міністерства транспорту, громадських робіт та водного господарства, що забезпечує безперешкодний безпечний рух на шляхах та водних шляхах країни. Адміністрація має 9000 осіб, які працюють у 240 пунктах. Є десять регіональних служб, які контролюють впровадження політики. Кожна регіональна служба відповідає за обслуговування, управління та будівництво доріг та водних шляхів на своїй території. П'ять національних служб підтримують всю іншу організацію, надаючи науково-технічні знання для підготовки політики. Нарешті, департаменти управління проектами, які функціонують як регіональні служби та відповідають за практичне впровадження транспортної політики, створюються лише під дуже великі та довготермінові проекти, і як тільки проект завершено, департамент управління проектом розпускається.

3. Інспекція транспорту, громадських робіт та водного господарства (краще відома як Інспекція транспорту та водного господарства) контролює та підтримує безпеку транспорту на автошляхах і на воді, у повітрі і на залізницях. Вона видає дозволи та наглядає за дотриманням законодавства та нормативних документів. Спостережні функціональні обов'язки інспекції розподілені між дванадцятьма сферами спостереження: комерційний морський флот, рибальство, внутрішнє судноплавство, таксі, автобусні перевезення, вантажні перевезення (автотранспортні), аеропорти та повітряний простір, компанії технічної авіації, авіаперевізники, залізниці, трамваї та метро, та водне господарство.

Половина товарів, які прибувають або відправляють з Нідерландів, рухають морем, це складає понад 430 млн. тон на рік. Голландська морська політика організована відповідно до «морського кластеру», тобто всі компанії, які беруть участь у судноплаванні та морських справах: кораблебудування, порти, внутрішнє судноплавство, офшорна діяльність, рибальство, гавані для яхт, водний спорт тощо. Міністерство транспорту, громадських робіт та водного господарства активно захищає рівні правила для всіх судноплавних компаній та кораблевласників, забезпечуючи справедливую конкуренцію «на рівному гральному майданчику». Урядова політика на наступні роки чітко представлена у політичному документі «Відповідальне судноплавство та Життєздатний флот»[1].

Річковий транспорт розглядається повноправний елемент стратегії розвитку портів та морського транспорту, оскільки він забезпечує ефективне сполучення внутрішніх районів країни з основними морськими портами Нідерландів. В Амстердамському порту на внутрішні перевезення (як міжнародні, так і національні) баржами припадає в середньому понад 40% всього обсягу, що по суті робить внутрішні водні перевезення другим за значенням видом транспорту, залишаючи далеко позаду внутрішні перевезення залізницею, які складають лише трохи більше 3% руху вглиб країни (Дивись Рисунок А.2.6).

Як свідчить адміністрація порту, перевезення «... вантажів залізницею або водою є найбезпечнішими видами транспорту з точки зору екології. Тому Амстердамський порт заохочує використання цього типу транспорту. Зараз він підтримує ряд європейських пілотних проектів, спрямованих на заміну автодорожніх перевезень залізничним або водним».[2]

Це ж саме стосується і Роттердамського порту. Із загального обігу за 2006 р. у 378,2 млн. тон, біля 28% перевозилося до і з порту внутрішніми водними шляхами. Значення баржей у контейнерних перевезеннях краще відображає важливу роль ВВТ, на який припадає понад 1/3 внутрішніх перевезень Роттердамського

порту, як можна побачити з рисунку А.2.7.

Слід зазначити, що значення цього обсягу «спотворене» через важливу роль трубопроводів для нафтопродуктів.

Морські порти відіграють вирішальне значення у голландській економіці і тому є важливими складовими комплексної транспортної політики. Політика була розроблена у співпраці з Національною радою портів *Nationale Havenraad* (NHR) та *Overlegorganen Verkeer en Waterstaat* – консультативними органами для Міністерства транспорту, громадських робіт та водного господарства. (OVW).

Політику у сфері портів можна узагальнити у наступному ключовому політичному баченні: *«Інновація технологій, послуг і процесів є суттєво важливою для підвищення стабільності економічної діяльності у портах. Це має своє значення, наприклад, для ефективного використання простору та взаємного розташування об'єктів, більш чистого та економного пересування в і навколо портових територій, оптимального використання інфраструктури, оптимізації процесів перевантаження та складування, це також важливо для розвитку природи та створення привабливого клімату для життя та роботи.»*[3]

### Франція

Річкові перевезення судноплавними річками Франції досягли 7,5 млрд. тон/км у 2008, що менше на 1,5% у порівнянні з попереднім роком, який сам показав спад на 5% у порівнянні з 2006. Контейнерні перевезення річками, які активно зростали починаючи з 2000 р., в середньому приблизно на 13% у 2000 – 2006 рр., впали у 2008 р. більш, ніж на 12% у порівнянні з 2007, після різкого зростання на 9,6% з 2006 р. Морські контейнери, зокрема, хоча й високо динамічні протягом попередніх років, скоротилися на понад, ніж 16%, головним чином через соціальний неспокій у французьких портах.

Соціальний неспокій мав також негативний вплив на морські перевезення. Хоча в цілому по французьким портам, загальний показник обсягу 2008 в 307 млн. тон вантажів становив 1% зростання у порівнянні з 2007, це зростання відбулося головним чином завдяки високо динамічному першому кварталу із зростанням у 5%. На обсяги протягом другого кварталу суттєво вплинули соціальні хвилювання, і результати не покращилися протягом останнього кварталу через глобальний економічний спад, який вплинув на європейські порти.

З метою підтримки сектору морського та річкового транспорту Президент Франції Н.Саркозі ініціював галузеву програму реформування та сприяння, яка включила принципову перебудову адміністративної системи, яка вважалася застарілою та занадто контрольованою. У новій адміністративній системі транспорт підпорядкований *Генеральній дирекції інфраструктури, транспорту та моря* (DGITM), Дирекції Міністерств екології, енергії, сталого розвитку та міського і сільського планування.

Дирекція поділена на чотири департаменти, а саме:

- Департамент транспортної інфраструктури (DIT),
- Департамент транспортних послуг (DST),
- Департамент морських справ (DAM), та
- Служба загального управління та стратегії.

Основні завдання DGITM:

- Інтермодальне планування транспортної інфраструктури, враховуючи цілком і повністю її прямий та опосередкований вплив на довкілля та економіку та прагнучи більшої взаємозалежності між видами транспорту, які доступні для користувачів
- Впровадження відповідного та сучасного контролю держави через державні установи та компанії, які працюють у сфері своїх повноважень
- Проведення політики морського транспорту, яка поважає біологічне розмаїття та заохочує розвиток
- Підтримання високого рівня надійності і безпеки на транспорті
- Забезпечення економічного розвитку та конкурентноздатності сектору, зокрема через використання нормативних інструментів, які забезпечують прозорість та відсутність дискримінації
- Створення та впровадження деяких з найкраще розроблених законодавчих і нормативних норм в Європі

Задачі Департаменту транспортної інфраструктури:

- Планування транспортної інфраструктури
- Великі проекти швидкісних залізничних ліній, каналів, автомагістралей, інвестиції у порти
- Політика обслуговування для національних авто- та залізничних мереж
- Організація руху на автошляхах та управління інформацією
- Керівництво концесійними контрактами на автомагістралі
- Нагляд за французькою залізничною мережею (RFF) та французькими судноплавними водними шляхами (VNF)
- Управління офісами міжрегіональних автомагістралей

Основні завдання Департаменту транспортних послуг (DST):

- Економіко-організаційна орієнтація політики портів
- Регулювання праці на наземному транспорті
- Економічне регулювання та контроль наземного і морського транспорту
- Безпека на залізницях у співпраці з EPSF (державна комісія з питань безпеки на залізницях), механічні підйомники та керовані транспортні системи разом STRMTG (технічна служба механічних підйомників та керованих транспортних систем)
- Нагляд за SNCF (Французькі національні залізниці), RATP (незалежна адміністрація транспорту Парижу) та EPSF (державна комісія з питань безпеки на залізницях)
- Підтримка міського громадського транспорту
- Нагляд за основними портами Бордо, Дюнкерк, Гавр, Ля Рошель, Марсель, Нант-Сент Назар, Париж, Руан, Страсбург та Гваделупа
- Безпека на наземному транспорті та у портах
- Спостереження за порушеннями у транспортній системі

Завдання DAM:

- Положення про морську безпеку, попередження забруднення суднами та безпека суден
- Визначення морської сигналізації
- Визначення керівних принципів морського навчання та підготовки
- Визначення нормативних положень про працю, умови праці та соціальне забезпечення моряків
- Розробка національного прапору, підтримка комерційного флоту та статистичний контроль за флотом, зареєстрованим у різних французьких реєстрах
- Положення про розважальні судна, яхтсменів та мореплавання
- Проектування та впровадження національних та міжнародних морських комп'ютерних систем
- Нагляд за ENIM (національна установа для інвалідів морського транспорту) морські комерційні коледжі та професійні морські коледжі
- Управління місцевими департаментами морських справ

Нарешті, основні завдання Служби загального управління та стратегії:

- Підготовка та виконання бюджету DGITM
- Контроль за Французькою фінансовою агенцією для транспортної інфраструктури (AFITF)

- Проведення національного проекту тарифікації на автошляхах
- Контроль бі-національних транспортних проектів в Альпах та Піренеях
- Розвиток інтелектуальних транспортних систем
- Виконання загальних досліджень у сфері наземного та морського транспорту
- Розробка технічних комп'ютерних систем, які необхідні для DGITM
- Місцеве керівництво загальними кадрами департаменту

На практиці уряд діє головним чином через регіональні служби:

- Регіональні управління та департаменти інфраструктури, обладнання та спеціалізовані морські служби, які відповідають за порти, управління узбережжям та морську сигналізацію у регіоні їхніх повноважень
- Регіональні управління та департаменти морських справ та центри морської безпеки, які охоплюють контроль за безпекою суден та судноплавства в цілому, керівництво людьми, які працюють у морі, організацію відпочинкового судноплавства, нагляд за морським рибальством та аквакультурою, а також рятування на морі
- Міністерство також використовує делегалізовані технічні служби, які включають
  - « l'observatoire des coûts de passage portuaire (O.C.P.P) » - орган нагляду за вартістю портових зборів, який оцінює та аналізує витрати на заходи до портів у Франції та порівнює їх між французькими портами та відповідними європейськими портами
  - « centre d'études techniques maritimes et fluviales (SETMEF) » - центр технічних морських та річкових досліджень, який займається вивченням та дослідженням та виконує технічні завдання стосовно морських та річкових робіт
  - « centres d'études techniques de l'équipement (CETE) », центр технічних досліджень обладнання, який пропонує технічні консультації для національних організацій, наприклад, Центру документації, досліджень та експериментів забруднення води при аваріях (CEDRE).

Міністерство має також служби морської інспекції (services d'inspection générale), де діє Бюро аварій на морі (bureau enquête accidents mer - BEA mer). Воно відповідає за технічне вивчення морських аварій. Бюро повністю незалежне у своїй діяльності.

Серед французьких портів 8 відомі як автономні порти (*ports autonomes*): Дюнкерк, Гавр, Руен, Нант, Сент Назар, Ля Рошель, Бордо, Марсель, Ля Гваделупа

Автономні порти – це державні підприємства (*établissements publics de l'Etat*), розташовані на ділянках, які належать державі та на які припадає до 80% морських вантажних перевезень. 500 портів, які лишилися, управляються місцевими органами і є головним чином рекреаційними портами (гаванями), хоча деякі мають суттєве комерційне значення для рибальства. Передача портів національного рівня, які не були децентралізовані у 1983, місцевим органам завершилася у грудні 2006.

Зіткнувшись зі значним зростанням морських перевезень та одночасним скороченням ринкової частки в Європі за останні 12 років, було ініційовано реформи портів, націлені на підвищення ефективності вищезазначених французьких автономних портів та створення для них умов для повернення втрачених ринків. Реформи не лише спрямовані на зміну визначення стратегічного завдання портів, яке акцентує інтеграцію з залізничного та річкового транспорту, а й підкреслюють модернізацію методів управління портовою інфраструктурою через зростання участі місцевих органів самоврядування в плануванні портів та їх довготерміновій стратегії.

Основною реформою плану та головною причиною соціального конфлікту є запланована реформа ролі операцій з вантажами у портах для «докерів» з одного боку, та операторів обладнання («grutiers»), з іншого. Відсутність єдиного та комплексного керівництва є основною причиною високої вартості, ненадійності послуг та низької ефективності французьких портів.

Реформа портів передбачає, на додаток до значних інвестицій, передачу приватному сектору операцій з вантажами, чим формально закінчується державне втручання у діяльність порту. Основним джерелом соціальних акцій, які порушували і продовжують порушувати роботу портів, є передбачуваний перехід працівників до приватного сектору, що сприймається працівниками як неприйнятна втрата гарантії зайнятості.

Реформа портів перетворить французькі державні порти у порти-землевласники і дозволить портовим адміністраціям зосередитися на своїй регуляторній та управлінській ролі, зокрема забезпеченні правопорядку, управління інфраструктурою, доступністю та ділянкою/ територією, зокрема їх обслуговуванням та розвитком.

Внутрішні водні шляхи Франції управляються «Voies Navigables de France – VNF», яку було створено у 1991 р. для управління, експлуатації та розвитку понад, ніж 6700 км судноплавних маршрутів у Франції, а також 40 000 гектарів громадських територій вздовж річок та 2300 річкових об'єктів. Основні функціональні обов'язки VNF:

- Підвищення надійності та модернізація мережі
- Модернізація комерційного флоту ріка та ріка-море
- Розбудова майбутнього Каналу Сена – Північна Європа
- Допомоги у взаємо сполученні річок та обладнанні перевантаження
- Допомога з розбудовою основних портів, таких як Порт 2000 в Гаврі (Fos) та 2XL у порту Марселя
- Допомога зі створенням підприємств річкового транспорту
- Підвищення престижу професій річкового транспорту

VNF має щорічний бюджет в 289 млн. євро для управління та модернізації своєї інфраструктури, бюджет повністю фінансується за рахунок її власних прибутків, зокрема з її доходів від гідравлічних служб, оплати за комерційну та рекреаційну навігацію і від оренди земель та концесії портів. З метою підвищення своїх прибутків, зростання рівнів інвестицій в інфраструктуру та досягнення найвищого рівня фінансової незалежності, VNF активно підвищує вартість своєї річок та водної інфраструктури, зокрема змінюючи міське призначення старих ділянок портів (міське ландшафтне планування).

**Висновки.** Таким чином, на підставі вивчення іноземного досвіду можна сформулювати такі концептуальні принципи розвитку внутрішнього водного транспорту України.

1. Ефективного розвитку внутрішнього водного транспорту й модернізації внутрішніх водних шляхів можна досягти лише при новій формі державного керування ВВТ, заснованої на використанні європейського досвіду.

2. Річковий транспорт у світі переходить від свого традиційного ринку перевезення насипних вантажів на великістю відстані до спеціалізованих транспортних послуг у першу чергу в контейнерному сервісі, стимулювання чого, для України повинно стати основним напрямком його залучення до міжнародних транспортних потоків.

3. Основним завданням розвитку ВВТ є формування, орієнтованого на ринок і адаптованого до можливостей і вимог сучасного транспорту, попиту на внутрішні водні перевезення, як необхідної умови початку процесу модернізації річкового транспорту, і його інтеграцію в міжнародні мультимодальні транспортні схеми.

4. З огляду на, що річковий транспорт є в 10 разів більше енергозберігаючим і екологічно чистий, чим автомобільний і в 5 разів, чим залізничний, необхідно на законодавчому рівні встановити для нього адекватно більше низькі екологічні платежі, за умови, що зекономлені на цьому кошти будуть спрямовані на розвиток і підвищення безпеки використання рухомого складу й постійних устроїв ВВТ.

5. Прагнучи до підвищення частки комерційного внутрішнього водного транспорту в загальному обсязі перевезень і незважаючи на його екологічні й енергетичні переваги, не слід залишати без уваги можливий негативний вплив більше інтенсивного використання рік в Україні. У цьому зв'язку необхідно дотримуватися такого орієнтованого на область підходу до розвитку даної сфери діяльності, при якому комерційне використання рік і річкового транспорту буде збалансовано адекватним відтворенням водного господарства, при якому буде збережена біологічна розмаїтість басейнів рік.

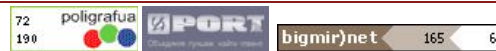
6. З огляду на міжнародні тенденції, державу не тільки буде стимулювати річкові транспортні перевезення, а також буде підтримувати інші пов'язані з ними комерційну й соціальну діяльність і ініціативи. Тому що тільки багатоцільове використання річкової інфраструктури призведе до постійного балансу між комерційними потребами й соціальними й екологічними факторами.

7. Хоча українська держава прагне до існування активної підприємницької діяльності в секторі внутрішніх водних перевезень, його першочергове завдання повинна складатися у розвитку і функціонуванні даного сектора в інтересах всіх держав Євроазіатського континенту. У цьому зв'язку повинна бути відповідним чином переглянута роль держави й забезпечений пріоритет державного регулювання відновленням і постійним розвитком внутрішнього водного транспорту із залученням приватного сектора, там і тоді, коли це доцільно для якнайшвидшого здійснення прогресивних перетворень.

#### Література:

1. Міністерство транспорту, громадських робіт та водного господарства, *Відповідальне судноплавство та Життєздатний флот: Політика у галузі морського транспорту в Нідерландах*, червень 2008
2. Амстердамський порт: Звіт з ВВТ. Див. <http://www.portofamsterdam.com/smartsite1686.dws>
3. Міністерство транспорту, громадських робіт та водного господарства Нідерландів, Генеральна дирекція цивільної авіації та морських справ, *Морські порти як Опора для Стабільності, Політичний лист про стабільні порти*; листопад 2008, стр.45 (cit).

Стаття надійшла до редакції 03.03.2010 р.



ТОВ "ДКС Центр"