УДК 504.42.064

Валентина Цураніч
Київська державна академія водного транспорту
імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного

ПРОБЛЕМИ ІНТЕГРАЦІЇ УКРАЇНИ ДО ЄВРОПЕЙСЬКОЇ ТРАНСПОРТНОЇ МЕРЕЖІ

Україні потрібно долучатися до важливих міжнародних конвенцій, які стосуються річкового транспорту, а для цього потрібні професійні фахівці, які змогли би провести формування програми змін по покладенню відповідальності за реалізацією державної політики в галузі морського та річкового транспорту.

Ключові слова: *програма змін, інтеграція, водний транспорт, внутрішні водні шляхи.*

До внутрішніх водних шляхів України відноситься ріка Дніпро та невелика частина Дунаю. Загальна довжина Дніпра з шістьма водосховищами становить 2200 км, а для судноплавства використовується 1811 км. В Україні протікає лише коротка ділянка Дунаю у районі його дельти. Україна має 10 головних річкових портів і всі вони, за винятком одного, розташовані на Дніпрі (два дунайські порти класифікуються як морські). Усі порти є відкритими акціонерними товариствами. Річковий та річково-морський флоти належить кільком відкритим акціонерним товариствам. Більшість флоту – це застарілі судна, які перебувають у незадовільному стані.

За статистикою Дунайського судноплавства (данні Дунайської комісії) складало:

Показники	**рік**								
	1960	*1970*	*1980*	*1987*	*1990*	*2000*	*2005*	*2011*	*2012*
флот:кількість суден	3142	4296	4675	5448	5652	4626	3887	3753	3814
вантажопідйомність, тис.т	1807,5	2787,8	3699,0	4740,7	5153,6	4480,6	3802,7	3974,1	4001,7
загальна потужність, тис.кВт	230,6	452,0	672,9	824,8	886,1	912,0	739,6	8249,8	789,0
вантажооборот портів, тис.т	41732	933691	150413	146530	113036	54176	75646	49023	44142

Однак, компанії зосередили свої зусилля на інвестиціях у судна типу «ріка-море». Ремонт і модернізація значної кількості річкових суден і суден змішаного плавання («ріка-море») здійснюється на Херсонському та Запорізькому суднобудремзаводах, а також на Кілійській ремонтно-експлуатаціній базі флоту та Київській базі технічного обслуговування та ремонту флоту.

У рамках програми приватизації передбачалося охопити діяльність портів і флоту на внутрішніх водних шляхах. У результаті цих змін з боку Уряду спостерігається небажання надавати підтримку річковому транспорту, оскільки складається враження, що галузь зможе дати собі раду самостійно. Вихід вбачався у передачі усієї відповідальності приватному сектору. Однак насправді це не так. Адже стан значної частини водної інфраструктури погіршується через брак капіталовкладень.

Потрібна програма змін по покладенню відповідальності за реалізацію державної політики в галузі морського та річкового транспорту. Мета змін – це ефективне використання причалів і гідротехнічних споруд, які не підлягали приватизації, близько 170 гідротехнічних споруд у восьми регіонах. Всі фактичні вклади у розвиток річкового транспорту є мінімальними, а ефективність – низькою. Також спостерігається брак базового законодавства, покликаного регулювати діяльність річкового транспорту, а низка постанов Кабінету Міністрів України не створюють необхідні нормативно-правові бази для забезпечення і сприяння сталому розвитку галузі. Спроби запровадження цілісної нормативно-правової бази наштовхуються на постійний спротив. Тому нині ситуація залишається невизначеного, проблеми, джерелом яких є відсутність законодавства, – невирішеними. Деякі законодавчі

акти, які можна вважати (тимчасово) базовими, все ж існують. «Водний кодекс України», прийнятий як закон України, – це ще один відповідальний закон, який має особливе значення для річкового транспорту оскільки цим законом встановлюється контроль держави на водним фондом України, до складу якого входять усі води, включаючи водяні поверхні у портах. За Водним кодексом України усі води (водні об'єкти) є виключно власністю народу України і надаються тільки у користування. Потрібно буде поступово переносити основні законодавчі акти ЄС у галузі річкового транспорту, також Україні долучатися до важливих міжнародних конвенцій, які стосуються річкового транспорту.

Якщо розглядати вантажні перевезення, то обсяги перевезень річковим транспортом значно скоротилися (із 65 млн. тонн до 10 млн.тонн), обробка вантажів у портах становила 7 млн.тонн, тоді як їхній потенціал – 151 млн. тонн. Потім, нажаль Україну зачепила світова криза та бойові терористичні операції, що руйнівним чином позначилася на роботі внутрішніх водних шляхах. Однак, зважаючи на значне падіння обсягів перевезень, зрозуміло, що пройде кілька років, перш ніж буде досягнуто попередні рівні. В основному перевозяться насипні вантажі: пісок, залізорудна сировина, зерно, марганцева руда, а також деякі види контейнерних вантажів. На пісок припадає більше 50% вантажних перевезень. Київ залишається найбільшим портом, особливо з огляду на значні обсяги будівельних робіт, що проводяться у місті, для яких необхідний річковий пісок. З огляду на нестабільність ринку, яка спостерігається в останній час, спрогнозувати обсяги перевезень досить важко. Обсяг річкових перевезень може зрости з найнижчого рівня до близько 45 млн. тонн у 2025 році (повільне зростання). За найоптимістичнішим сценарієм, коли щороку обсяги річкових перевезень суттєво зростають кожного року, річковий транспорт може почати бурхливо розвиватися, і до 2025 року обсяги перевезень можуть навіть перевищити 100 млн. тонн. Відповідно до середніх розрахунків спостерігається і помірний оптимізм щодо зростання обсягів перевезень – понад 60 млн. тонн до 2025 року. Також слід зауважити, що річки України цінні у плані альтернативного використання. Вони є джерелом важливих додаткових надходжень, зокрема від місць відпочинку та розваг спортивних об'єктів, міських набережних, комерціалізації річкових берегів, розвитку туризму тощо. Однак для трансформації теоретичного потенціалу в конкретні результати необхідні негайні структурні реформи галузі, які б включали важливі правові, інституційні та експлуатаційні зміни. За відсутності спеціальної нормативної бази галузь залежить від правових рішень і непрямих норм, які в багатьох випадках заважають ефективній роботі та знижують ринкову ефективність. Без сумніву, нормативно-правові бази залишаються надзвичайно важливими для забезпечення регулювання ринку, який нині функціонує в правовому вакуумі.

Особливу увагу слід приділити перегляду чинного законодавства, яке стосується статусу та діяльності приватних річкових портів. Чинне законодавство не передбачає жодних спеціальних механізмів регулювання діяльності зацікавлених сторін шляхом визначення чітких функцій та ролей цих сторін. Інша проблема полягає у вирішенні питання відносин між органами державної влади та власниками приватних портів, а також тарифів та інших зборів. Вони нині регулюються низкою не дуже прозорих законів, вимагають великих витрат і надають широкі можливості для зловживань.

В рамках структурних реформ необхідно внести зміни про модернізацію річкового транспорту шляхом впровадження комерційної складової в управління річками та прилеглими до них територіями та стимулювання інновацій, а також загальна відповідальність за керування і розвиток річкового транспорту і технічне обслуговування.

Розвиток галузі річкового транспорту нестиме відповідальність і контроль приватизованих портів, безпеку та охорону, а також стабільний розвиток та ефективне управління водними шляхами і технічне обслуговування водної інфраструктури та прилеглих земель, гарантування безпеки судноплавства і здійснення управління малими річками на комерційній основі. Одним із ключових компонентів може бути ефективність нової структури, яка є комерціалізація річок і прилеглих земель.

Зрозуміло, що у процесі реалізації є схвалення документів, відповідно до створення кількох компаній з керування водними шляхами, визначення обсягів їхніх повноважень і створення бази для їхньої фінансової діяльності. Першим важливим обов'язком компаній є підвищення обсягів і вдосконалення регулярного технічного обслуговування і технічних перевірок, які виконуватимуться ефективною державною організацією, добре оснащеною сучасним обладнанням, яка щороку повинна виконувати необхідні роботи на водних шляхах, спрямовані на забезпечення гарантованих розмірів річок і річкових об'єктів. Надзвичайно важливим є проведення технічного обслуговування чинних водних шляхів, зокрема, яке не вдалося виконати в останні роки, це регулярні перевірки гідронавігаційних об'єктів та обладнання.

Список використаних джерел

1. Статистический ежегодник Дунайской комиссии, 2012. 2. Водний кодекс України, 1995р. 3. Журнал : Порты Украины, 2010-2016 гг.

Цуранич Валентина. Проблемы интеграции Украины к Европейской транспортной сети.

Украине нужно присоединяться к важным международным конвенциям, которые относятся к водному транспорту, а для этого нужны профессиональные специалисты, которые смогли бы провести формирование программы изменений по возложению ответственности за реализацию государственной политики в сфере морского и речного транспорта.

Ключевые слова: *программа изменений, интеграция, водный транспорт, внутренние водные пути.*

Tsuranich Valentyna. The problems of integration of Ukraine into the European transport network.

As part of the structural reforms necessary to amend the modernization of river transport through the introduction of commercial component in the management of the rivers and the surrounding areas, as well as stimulating innovation. Important issues to create a new high quality navigable rivers on the way Ukraine can be implemented only through the formation of a large project that would include the creation of a new shipping channel and construction of new locks, allowing to extend the average navigation period to 330 days. It is clear that the possible cost and priority over other public transport projects make the implementation of this initiative in the unlikely sense of perspective, so should be taken to prevent further degradation of existing waterways.

Over time, the need to replace almost all navigation facilities are operated for 20-40 years without preventive regular maintenance. The second criterion of safety of navigation on the waterways is the technical condition of waterworks reservoirs of the Dnieper cascade, particularly gateways, service life most of which reached or even exceeded all standards. Also there is a need replacing because their characteristics no longer correspond to the size and tonnage of modern vehicles. For temporary modernize outdated locks and for future replacement with new structures that meet the relevant technical and operational standards required financial support of the state.