

Річковий транспорт України: економіко-правова характеристика*Дубинський Олег Юрійович¹*

Опубліковано	Секція	УДК
30.11.2023	Право	342:354(477)

DOI: <https://doi.org/10.5281/zenodo.10432256>

Ліцензовано за умовами Creative Commons BY 4.0 International license

Анотація. Стаття присвячена дослідженню питання, пов'язаного з правовою регламентацією діяльності внутрішнього водного транспорту України як одного з елементів цілісної транспортної системи держави, що відіграє важливу соціально-економічну роль. Водночас, звернуто увагу на те, що вказаний вид транспорту, по суті, є доволі новою та перспективною складовою транспортної галузі за умови її планомірного розвитку. Акцентовано на тому, що внутрішній водний транспорт, зокрема річковий транспорт, має значний потенціал, зумовлений його більшою економічністю та екологічністю.

Водночас, варто наголосити на деяких аспектах, які потребують нагального вирішення для подальшого розвитку цього виду транспорту. Передусім, це стосується чіткого та однозначного правового регулювання питань, пов'язаних з ціноутворенням, тарифними сітками та зборами за перевезення вантажів. Окремого врегулювання потребує діяльність щодо формування належної матеріальної бази (судна, морські та річкові порти), утримання в належному стані водних шляхів тощо. Натомість, особливої уваги потребують питання екології, що доволі часто стають причиною обміління річок, замулення дна та ін.

З огляду на те, що нині вказані питання набули надзвичайної гостроти, подальшого наукового пошуку потребують окремі аспекти законодавчого регулювання, зокрема, пов'язаного з фінансовим забезпеченням транспортної сфери загалом, та окремих її видів, а також створення належного правового підґрунтя для залучення інвестицій у розбудову внутрішнього водного транспорту. Вочевидь, з метою динамічних зрушень, які сприятимуть розвитку не лише окремого виду, але й усієї транспортної сфери нагальним питанням є налагодження дієвого державного контролю за дотриманням чинного законодавства, що регламентує діяльність усіх структурних елементів галузі.

Ключові слова: транспорт, транспортна система, види транспорту, внутрішній водний транспорт, морський транспорт, річковий транспорт, державний контроль, адміністративно-правове регулювання.

**River transport of Ukraine:
economic and legal characteristics**

Abstract. The article is devoted to the study of the issue related to the legal regulation of the inland water transport of Ukraine as one of the elements of the integral transport system of the state, which plays an important socio-economic role. At the same time, attention was drawn

¹ проректор з науково-педагогічної роботи, економічних, юридичних та соціальних питань Національного університету кораблебудування імені адмірала Макарова, доктор юридичних наук, професор

to the fact that this type of transport is, in fact, a fairly new and promising component of the transport industry, subject to its planned development. It is emphasized that inland water transport, in particular river transport, has a significant potential due to its greater economy and environmental friendliness.

At the same time, it is worth emphasizing some aspects that require an urgent solution for the further development of this type of transport. First of all, this concerns clear and unambiguous legal regulation of issues related to pricing, tariff grids and charges for cargo transportation. Activities related to the formation of the appropriate material base (vessels, sea and river ports), maintenance of waterways, etc., require separate regulation. On the other hand, special attention needs to be paid to ecological issues, which quite often become the cause of shallowing of rivers, siltation of the bottom, etc.

In view of the fact that these issues have become extremely acute, further scientific research is required for certain aspects of legislative regulation, in particular, related to the financial support of the transport sector in general and its specific types, as well as the creation of an appropriate legal basis for attracting investment in development inland water transport. Obviously, with the aim of dynamic changes that will contribute to the development not only of a particular type, but also of the entire transport sector, an urgent issue is the establishment of effective state control over compliance with current legislation that regulates the activity of all structural elements of the industry.

Key words: transport, transport system, types of transport, inland water transport, sea transport, river transport, state control, administrative and legal regulation.

Вступ

Постановка проблеми. Економіка нашої держави, перебуваючи у доволі складних обставинах, потребує постійної уваги до питань економічності, оскільки саме такий підхід до функціонування тих чи інших елементів економіки здатний вивести її на вищий рівень розвитку. За нинішніх складних умов воєнного стану не лише обороноздатність, що є пріоритетом номер один, але й окремі галузі економіки повинні перебувати у полі зору держави, адже їхнє належне функціонування є підґрунтям економічного розвитку, а отже, у свою чергу, посиленням оборонної міцності держави.

У контексті зазначеного вище наукову зацікавленість викликає питання розвитку внутрішнього водного транспорту України, як складової цілісної транспортної системи держави та виду транспорту загального користування.

Стан дослідження проблеми. Проблематика, яка пропонується для розгляду у цій статті спирається на праці таких відомих вчених як: В. Б. Авер'янов, О. Ф. Андрійко, Г. В. Атаманчук, О. В. Белякова, Ю. П. Битяк, В. М. Гаращук, Є. М. Гелеверя, В. К. Гіжевський, К. О. Горошко, Н. М. Гуржій, Т. О. Гуржій, С. С. Єсімов, С. В. Ківалов, М. В. Ковалів, Т. О. Коломоєць, В. К. Колпаков, Д. В. Кондратенко, В. Л. Ортинський, О. І. Остапенко, А. О. Собакар, Д. В. Солоха, Н. М. Тимченко, О. Б. Черномаз, В. О. Шамрай, Ф. П. Шульженко, Н. В. Якименко та ін.

Мета статті полягає в економіко-правовій характеристиці внутрішнього водного транспорту України.

Результати

Передусім варто зауважити, що в нинішніх умовах потужним важелем впливу на економіко-господарський розвиток, інструментом формування певних геополітичних векторів стратегічного розвитку у глобальному масштабі є формування ефективної інфраструктури регіонального рівня, що формує й визначає їх конкурентоспроможність в довгостроковій перспективі.

Внутрішні транспортні шляхи здавна були основним показником економічного потенціалу держав, міжнародні транспортні коридори стають ключовим чинником

світової політики. З цієї причини транспортна політика того або іншого суб'єкта міжнародних відносин є предметом пильного вивчення як найважливішого елемента стратегії його розвитку [1, с. 116]. Безумовно, що вироблення ефективної транспортної політики України сьогодні також є надзвичайно важливим завданням держави, адже від цього, по суті, залежить багато складових економіки. Так, і в науковому, і прикладному аспектах актуальним є економіко-правовий аналіз функціонування внутрішнього водного транспорту України, зокрема його виду – річкового транспорту.

Необхідно звернути увагу на те, що «правові, економічні та організаційні засади функціонування внутрішнього водного транспорту» визначаються Законом України «Про внутрішній водний транспорт», який був прийнятий 3 грудня 2020 року, який «спрямований на створення сприятливих умов для його розвитку, задоволення потреб громадян у доступних, якісних та безпечних перевезеннях» [2].

Відтак, вказаний вище Закон визначив, що внутрішній водний транспорт – це «вид транспорту, до якого належать судна, суб'єкти господарювання, що здійснюють та забезпечують перевезення переважно внутрішніми водними шляхами вантажів, пасажирів, багажу і пошти, використовуються для рибогосподарської діяльності, надають інші послуги з використанням суден внутрішнього плавання, забезпечують судноплавство на внутрішніх водних шляхах, утримують об'єкти інфраструктури внутрішніх водних шляхів, здійснюють навігаційно-гідрографічне забезпечення судноплавства» [2].

Розділ III вказаного вище Закону визначає загальні засади функціонування та розвитку внутрішнього водного транспорту. Так, ст. 6 цього Закону передбачає, що «функціонування та розвиток внутрішнього водного транспорту здійснюється за принципами:

- 1) забезпечення балансу інтересів держави, інвесторів, органів місцевого самоврядування, споживачів транспортних послуг, суб'єктів господарювання у сфері внутрішнього водного транспорту незалежно від форми власності;
- 2) забезпечення рівності прав усіх суб'єктів господарювання шляхом створення конкурентного середовища серед суб'єктів, що виробляють однакову продукцію (товари, роботи, послуги) на внутрішньому водному транспорті;
- 3) розмежування адміністративних, господарських функцій та функцій державного нагляду і контролю;
- 4) забезпечення захисту інтересів держави, інвесторів та збереження у державній власності стратегічних об'єктів інфраструктури внутрішнього водного транспорту;
- 5) пріоритетності підтримки і створення умов для розвитку інвестування у сфері внутрішнього водного транспорту з боку приватних національних, іноземних інвесторів та міжнародних організацій;
- 6) пріоритетності сталого комплексного розвитку, нарощування потенціалу та забезпечення конкурентоспроможності внутрішнього водного транспорту з іншими видами транспорту;
- 7) пріоритетності забезпечення безпеки судноплавства, життя і здоров'я людини, охорони об'єктів інфраструктури внутрішнього водного транспорту;
- 8) пріоритетності запобігання забрудненню навколишнього природного середовища з суден, дотримання вимог щодо використання та охорони водних об'єктів;
- 9) підвищення доступності та якості послуг внутрішнього водного транспорту для вантажовідправників і пасажирів;
- 10) забезпечення виконання зобов'язань за міжнародними договорами України у сфері судноплавства, уніфікація законодавства з європейськими та світовими стандартами у цій сфері» [2].

Характеризуючи внутрішній водний транспорт переважна більшість науковців визначають переваги цього виду транспорту та найчастіше вказують на його економічність. Так, на думку Н. В. Шандової, стратегічними перевагами внутрішнього водного транспорту є:

- низька собівартість перевезень масових вантажів на далекі й середні відстані;
- відносно низькі витрати на створення й утримання колії (капітальні вкладення на 1 км шляху на ріках в 3–5 рази менші, чим на залізницях, і в 6 раз менші, чим на автомобільні шляхи);
- високий рівень енергозбереження (залізничний локомотив споживає в 8 раз, а важковантажний автотранспортний засіб в 26 раз більше енергії, чим річкове транспортне судно розраховуючи на один т-км);
- значні резерви пропускної здатності внутрішніх водних шляхів при обмежених можливостях розвитку мережі залізничних і автомобільних шляхів, у тому числі під'їзних колій до портів;
- високий рівень безпеки (ушкодження внаслідок аварій на річковому транспорті відбуваються в 178 раз рідше, чим через аварії важковантажних транспортних засобів, і в 13 раз рідше, чим під час аварій на залізниці);
- екологічність (зовнішні екологічні витрати в 5 раз нижче в порівнянні з автотранспортом і в 1,2 рази – із залізничним) [3, с. 210].

Водночас, вчена наголошує, що важливими факторами, що надають істотний вплив на функціонування внутрішнього водного транспорту в результаті процесів глобалізації стали:

- вихід на перший план критеріїв вартості, часу і якості доставки товарів при визначенні способу транспортування й виду транспорту в рамках зовнішньоторговельних операцій;
- перемикання вантажо- і пасажиропотоків на альтернативні види транспорту, у першу чергу, автомобільний, внаслідок процесів автомобілізації й підвищення економічності автотранспортних засобів;
- відхід держав від прямого фінансування розвитку транспортної інфраструктури до моделей державно-приватного партнерства;
- зміна характеру вантажопотоків, ріст у структурі перевезень частки вантажів з високим ступенем обробки, контейнеризація вантажопотоків;
- активний розвиток посередницьких форм бізнесу, у першу чергу, логістики й транспортно-експедиторських послуг [3, с. 210].

Аналізуючи сучасний стан функціонування підприємств водного транспорту України та світу, Н. М. Тимченко, О. Ю. Кузьменко та В. С. Кузьменко, підкреслюють, що водний транспорт у світі є лідером за обсягами вантажних перевезень та забезпечує найнижчу їх собівартість. Процес сучасного світового суспільного відтворення неможливий без обміну матеріальними й нематеріальними благами між континентами та країнами, саме тому розвинена система водного транспорту в країні забезпечує їй високий потенціал розвитку торговельних відносин. Будь-яка країна, що має прямий вихід до моря, будує та розвиває порти, створює довкола них логістичну систему та інтегрується у світовий транспортний простір. Однак водний транспорт включає ще й річкові шляхи, які є як елементом загальної системи, так і потужним складником внутрішньоконтинентальних мереж. Тому потенціал водного транспорту України, котрий охоплює як річкові суднохідні шляхи, так і морську акваторію, важко переоцінити. Геопросторове розташування нашої країни робить її центром багатьох транспортних коридорів та транзитних шляхів, а комбінація розвиненої системи доріг, залізничних шляхів, трубопровідного транспорту та морських коридорів і портів може зробити Україну логістичним центром Євразійського континенту [4, с. 73-74].

Відтак, науковці роблять висновок, що водний транспорт за останнє сторіччя зазнав докорінних змін та став повноцінним інструментом експансії країни на зовнішньоекономічному ринку. Динамічного зростання зазнали магістральні міжконтинентальні вантажопотоки: перевозиться нафта з Персидської затоки в Північну Америку, Японію та Західну Європу; зерно – із Мексиканської затоки до Європи; вугілля – із Південної Америки та Західної Африки до Європи, а з Австралії та Південної Азії – в Японію тощо. Найрізноманітніші товари перевозяться Атлантичним та Індійським океаном; маршрути з'єднання США, Європи та Японії насичені вантажними суднами. Зважаючи на колосальні відстані, саме великотоннажні судна захопили трансконтинентальні перевезення. А середні та дрібні судна зайняли нішу каботажних та прибережних перевезень [4, с. 74].

У контексті нашого дослідження варто звернути увагу на річковий транспорт, який є складовою внутрішнього водного транспорту. Так, розглядаючи проблеми та перспективи розвитку річкового транспорту України, Н. М. Гуржій, А. В. Городова та Т. Є. Одинець, вважають, що для забезпечення розвитку річкових перевезень необхідно прийняти низку заходів, які б підвищили конкурентоспроможність річкового транспорту, зокрема:

- розробити й прийняти галузеві транспортні стратегічні програми з метою збалансування розподілу вантажопотоків між авто, залізничним і річковим транспортом;
- ввести конкурентний підхід до тарифоутворення на залізничному транспорті;
- змінити принцип оплати зборів за проходження річковими суднами шлюзів, акваторій морських портів;
- знизити збори за прохід суден під іноземними прапорами внутрішніми водними шляхами України [5, с. 64].

Водночас, Н. О. Валявська, зауважує, що використання внутрішнього водного транспорту, в тому числі і контейнеризації, у всьому світі ні в кого не викликає сумнівів. У Європі він визнаний найбільш економічним і екологічно чистим видом транспорту. Українська практика щодо транспортування контейнерів внутрішніми водними шляхами взагалі знаходиться на початковому етапі свого розвитку. Цей економічний напрямок діяльності міг би сприяти підвищенню рівня конкурентоспроможності річкових портів України [6, с. 58].

Річковий транспорт, як і морський, має ряд переваг перед сухопутним. Зокрема, готові природні шляхи, використання течії, можливість одночасного транспортування великих вантажів і пасажирів. Утримання водних шляхів потребує набагато менших капітальних вкладень, до того ж перевезення вантажів водним транспортом обходиться дешевше [7, с. 238].

Для більшого розуміння масштабів транспортних водних артерій варто звернутись до кількісних показників, які наводить М. М. Харченко, а саме: загальна довжина судноплавних річок в Україні становить 4 400 км: один тільки Дніпро має протяжність майже 1 200 км. У нашій країні судноплавними є Дунай, Дніпро і Південний Буг – всі вони мають вихід до Чорного моря, а Дунай і Дніпро входять до п'ятірки найбільших річок Європи. Крім цього, існує приблизно тридцять річок. Однак відсутність достатнього фінансування галузі протягом останніх десятиліть призвело до скорочення довжини річкових шляхів майже в два рази, також як і до замулювання дна.

Логістика внутрішнім водним транспортом ефективніше, але вимагає великих витрат за часом і має сезонні обмеження. Уздовж річки Дніпро розташовані 13 вантажних терміналів і 10 річкових портів, а її пропускна здатність досягає 70 млн т на рік. При однаковому показнику витрачання палива, річковим транспортом можна

перевезти в 2,5 рази більше вантажу, ніж автомобільним, і на 30% більше, ніж залізницею.

За всіма іншими порівняльними характеристиками річкового транспортування вантажів також має перевагу перед наземними видами транспорту, поступаючись їм лише за термінами доставки. Наприклад, тривалість водного маршруту Очаків-Кременчук-Очаків займає 10 діб, а доставка вантажу з Кременчука до Миколаєва залізницею – всього 48 годин [8].

Отже, в економічному аспекті, для річкового транспорту характерні менші витрати на технічне обслуговування. Вартість технічного обслуговування внутрішніх водних шляхів становить всього 20% від вартості обслуговування еквівалентної проїжджої частини. Ще однією перевагою є те, що внутрішній водний транспорт можна легко інтегрувати з морським. Це дозволить зменшити додаткові витрати, необхідні для передачі товарів на морські транспортні судна [9].

Висновки

Підсумовуючи викладене вище можемо констатувати, що внутрішній водний транспорт України, як складова транспорту загального користування відіграє важливе значення у цілісній транспортній системі держави і займає відповідне місце в розвитку економіки. Водночас, варто наголосити на деяких аспектах, які потребують нагального вирішення для подальшого розвитку цього виду транспорту. Передусім, це стосується чіткого та однозначного правового регулювання питань, пов'язаних з ціноутворенням, тарифними сітками та зборами за перевезення вантажів. Окремого врегулювання потребує діяльність щодо формування належної матеріальної бази (судна, морські та річкові порти), утримання в належному стані водних шляхів тощо. Натомість, особливої уваги потребують питання екології, що доволі часто стають причиною обміління річок, замулення дна та ін.

З огляду на те, що нині вказані питання набули надзвичайної гостроти, подальшого наукового пошуку потребують окремі аспекти законодавчого регулювання, зокрема, пов'язаного з фінансовим забезпеченням транспортної сфери загалом, та окремих її видів, а також створення належного правового підґрунтя для залучення інвестицій у розбудову внутрішнього водного транспорту.

Список використаних джерел

1. Солоха Д. В., Белякова О. В. Дослідження світового досвіду з організації морських транспортних перевезень й їх митного забезпечення щодо реалій України. *Підприємництво та інновації*. 2018. Вип. 6. С. 115–124.
2. Про внутрішній водний транспорт: Закон України від 3 грудня 2020 року № 1054-ІХ. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1054-20#Text>
3. Шандова Н. В. Перспективи стійкого розвитку транспортної водної системи. *Вісник ХНТУ*. 2019. № 3(70). С. 208–214.
4. Тимченко Н. М., Кузьменко О. Ю., Кузьменко В. С. Аналіз сучасного стану функціонування підприємств водного транспорту України та світу. *Причорноморські економічні студії*. 2021. Вип. 64. С. 73–78.
5. Гуржій Н. М., Городова А. В., Одинець Т. Є. Річковий транспорт України: проблеми та перспективи розвитку. *Економіка і суспільство*. 2016. Вип. 3. С. 61–65.
6. Валявська Н. О. Організаційно-економічний механізм розвитку річкових портів України. *Інвестиції: практика та досвід*. 2016. № 4. С. 58–61.
7. Палієнко Д. Відновлення та розвиток річкових пасажирських перевезень в Україні. *Глобальні та національні проблеми економіки*. 2016. Вип. 14. С. 238–242.

8. Харченко М. М. Доцільність розвитку річкового транспорту в Україні в контексті євроінтеграції. URL: <https://conf.ztu.edu.ua/wp-content/uploads/2017/09/282.pdf>
9. Сліпенко А. К., Манаєнко І. М. Розвиток річкового транспорту України в умовах світових тенденцій енергоефективності. *Актуальні проблеми економіки та управління*: зб. наук. праць молодих вчених факультету менеджменту та маркетингу КПІ імені Ігоря Сікорського (електронне видання). 2019. Вип. 13. URL: <http://ape.fmm.kpi.ua/article/view/167629>

**Порівняння витрат та доходів від виробництва зерна та соняшнику на
інноваційних засадах: аналіз ефективності**

Димитров Юрій Юрійович², Яценко Євгеній Андрійович³

Опубліковано	Секція	УДК
01.11.2023	Освіта/Педагогіка	378.14

DOI: <https://doi.org/10.5281/zenodo.8177339>

Ліцензовано за умовами Creative Commons BY 4.0 International license

² магістрант, кафедра економіки, економічний факультет, Національний університет біоресурсів і природокористування України, Україна, 03041, м. Київ, вул. Героїв Оборони, 11, <https://orcid.org/0009-0008-6965-2695>

³ магістрант, Національний університет біоресурсів і природокористування України, Україна, 03041, м. Київ, вул. Героїв Оборони, 11, <https://orcid.org/0009-0006-0263-9117>