

гуманітарного університету. Сер.: Юриспруденція. 2019 № 39 – С. 162-165 (<https://vestnik-pravo.mgu.od.ua/archive/juspradenc39/39.pdf>)

3. Збірка статей «5 років діалогу і 25 років медіації в Україні: від протистояння до порозуміння» [редактори-укладачі: А. Гусєв, К. Гусєва, Г. Похмелкіна. За заг. ред. І. Терещенко] – К.: ВАІТЕ, 2019. – 340 с.: іл. – Англ., рос., укр.

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-266-1-33>

АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ ТА ПЕРСПЕКТИВ РОЗВИТКУ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Баранов Сергій Олексійович

*кандидат юридичних наук, доцент,
професор кафедри адміністративного права
та адміністративного процесу
Одеський університет внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Українська держава займає вигідне географічне становище, вона розташована на торгівельних шляхах із Європи до Азії і має для сприятливі умови забезпечення транзитного перевезення вантажів та пасажирів, а також володіє потужним транспортним потенціалом, який забезпечується різними видами транспорту.

Серед яких, на наш погляд найбільшими можливостями перспективного розвитку має водний транспорт. Цьому сприяє наявність виходу території держави до Чорного та Азовського морів, які практично не замерзають і з'єднуються з Середземним морем через протоку Босфор. Україна також володіє широкою мережею найважливіших внутрішніх водних шляхів міжнародного значення, яку складають річки Дунай, Дніпро, Десна, Дністер, Південний Буг тощо.

В наукових та нормативних джерелах з адміністративного та транспортного законодавства для характеристики господарчої діяльності з перевезень водними засобами паралельно застосовуються поняття «морський транспорт», «річковий транспорт», «водний транспорт». Таким чином, поняття «водний транспорт», об'єднує два різновиди – морський та річковий транспорт. Слід надати коротку економічну характеристику цим важливим складовим господарського комплексу України.

Морський транспортний комплекс є багатофункціональною структурою, що задовольняє потреби національної економіки у транспортному забезпеченні.

На сьогодні портова система України налічує 18 морських портів, 13 з яких знаходяться на континентальній території України, і 8 портів – на тимчасово окупованій території АР Крим та українського Приазов'я. Загальна потужність континентальних портів та терміналів становить 313,3 млн. т.

Основними перевагами морської портової галузі України є: високий експортний потенціал вантажів чорних металів, вугілля, залізрудного концентрату та зернових; наявність потужностей з обробки вантажів; вигідне розташування морських портів для забезпечення транзитних вантажопотоків; наявність нормативно-правової бази щодо можливості залучення приватних інвестицій; наявність висококваліфікованих спеціалістів портової галузі.

Морський транспорт України володіє одним з найпотужніших потенціалів серед провідних країн світу в ньому функціонують: 38 державних підприємств з оборотом близько 10 млрд. грн. на рік, 5000 галузевих суб'єктів господарювання, 100 000 моряків-громадян України, одне робоче місце в галузі стимулює створення 4-5 робочих місць в суміжних галузях [1].

Річкове судноплавство стає все більш актуальним і затребуваним в Україні. Внутрішній водний транспорт вже в найближчій перспективі може відновити втрачені позиції і скласти серйозну конкуренцію залізничному та автомобільному транспорту [2].

Перевезення внутрішніми водними шляхами розглядаються Урядом України як вид транспорту, який необхідно розвивати для підтримки української економіки через збільшення кількості транспортних та логістичних альтернатив. Розвиток річкового транспорту, що забезпечує «зелені» перевезення, може мати значний вплив також на соціальний розвиток та навколишнє середовище України.

За даними експертних аналітичних досліджень в сфері вантажних перевезень, потенційна вантажна база 12 областей, з території яких вантажі потенційно можуть перевозитись річкою Дніпро, при умові загального зростання економіки країни, складає біля 60 млн. т зі зростанням до 80 млн. т до 2030 року (за умови переорієнтації перевезень з автодоріг на ВВТ, активізації міжнародної торгівлі та залученні нових вантажів на внутрішньому водному транспорті (далі – ВВТ) шляхом лібералізації перевезень) [2].

До основних проблем водного транспорту фахівці галузі відносять: наявність недосконалої, застарілої публічної інфраструктури (у більшості випадків, це стосується портів внутрішнього водного транспорту), шлюзи,

навігація, габаритно-судовий хід, яка не забезпечує ефективну логістику, в тому числі повноцінну участь водного транспорту в мультимодальних перевезеннях; недостатність обсягів проведення днопоглиблюваних робіт (в морських портах та особливо на маршрутах внутрішнього водного транспорту); відсутність достатньої приватної інфраструктури (термінальні комплекси, мультимодальні логістичні центри тощо); високі ставки портових зборів та велика кількість суднової документації для здійснення оформлення судна в порту; старіння та дефіцит сучасного пасажирського, вантажного та технічного флоту; відсутність системної кадрової політики та брак кваліфікованого персоналу особливо на внутрішніх водних шляхах; проблеми в організації та правовому забезпеченні адміністрування у галузі водного транспорту, а саме: недосконале законодавство не забезпечує чітке регулювання, створює надлишкове бюрократичне навантаження; відсутність цілісного, системного державного управління галуззю; неконкурентні умови роботи у порівнянні з іншими видами транспорту, зокрема надмірне податкове навантаження та відсутність гарантованого бюджетного фінансування; відсутність чіткого розподілу відповідальності за утримання та розвиток внутрішніх водних шляхів, дублювання функцій між органами виконавчої влади тощо.

До цього переліку слід додати проблему внутрішнього водного транспорту, пов'язану з тим, що річки України до 2022 року були закриті для вільного проходження суден під іноземним прапором без відповідного одноразового дозволу, а також для роботи іноземного флоту між портами України (каботаж) без дозволу на каботажні перевезення. Сьогодні, це питання було вирішено шляхом внесення змін у законодавство, зі вступом в дію з 1 січня 2022 року Закону України «Про внутрішній водний транспорт», був запроваджений механізм спрощення та дерегуляції процедури заходу іноземних суден у річкові порти України [3].

В наслідок військової агресії російської федерації до перерахованих проблем додалися нові – тимчасова витрата Україною контролю над портами на Азовському узбережжі (Бердянський, Маріупольський, Скадовський порти), в наслідок проведення бойових дій припинили свою роботу Чорноморські порти – Миколаївський, Спеціалізований морський порт Ольвія, Херсонський, не функціонують належним чином порти: Білгород-Дністровський, Ізмаїльський, Одеський, Південний, Чорноморський, Усть-Дунайський.

Не сприяли здійсненню судноплавства в Азовському і Чорному морях проведення ВМФ рф військових дій, пов'язаних з обстрілом цивільних суден та постановкою морських мін на підходах до узбережжя.

Однак, завдячуючи діяльності ООН та при підтримці урядів США, ЄС та Республіки Туреччина між Україною та ООН, а також росією і ООН була укладена так звана «зернова угода», за якою частково була відновлена

робота зернових терміналів Одеського, Південного, Чорноморського портів з відвантаження на судна зернових культур для відправки його у країни Африки для усунення загрози голоду.

Для розв'язання наведених проблем, на наш погляд, Україна в особі державних органів, органів місцевого самоврядування а також представників галузевого бізнес середовища повинні здійснити наступні кроки з підвищення ефективності функціонування цієї важливої галузі економіки.

По перше, провести деокупацію тимчасово окупованих територій з розблокуванням роботи морських та річкових портів та відновлення водного сполучення під егідою України. Провести розмінування підходів до портів та усього узбережжя. Поновити дію міжнародних морських конвенцій у межах Чорноморського регіону. У цьому, розраховуємо на підтримку наших зарубіжних партнерів, ООН та усієї демократичної спільноти.

У подальшому, у період мирного життя, для розвитку морського та річкового транспорту необхідно суттєво оновити склад плавзасобів та відновити масові пасажирські і туристичні перевезення; більше застосовувати великовантажні судна, та наливні газозводи у перевезеннях вантажів та енергоносіїв; збільшити частку вантажів у пакетованому вигляді, контейнерах; розширити перевезення в ліхтеровозах; розвивати перевезення експортно-імпорتنних вантажів у судах типу річка – море; пом'якшити чинники сезонної нерівномірності перевезень за рахунок продовження експлуатаційного періоду та організації цілорічної навігації на окремих ділянках; розширити обсяги перевезень буксирного флоту вантажопідйомністю 3900 т і більше; оснастити порти високо-продуктивними перевантажувальними комплексами для навалочних вантажів, а також засобами малої механізації, що дасть змогу скоротити простої суден, вагонів та автомобілів під час обробки вантажів, розвивати відомчі причали, оснастити їх сучасною перевантажувальною технікою та автоматизованими системами управління.

Завершити реформування системи підготовки кадрів шляхом проведення наступних заходів: провести дерегуляцію процедури дипломування моряків; покращити систему об'єктивності оцінки кваліфікації моряків з метою запобігання потенційних корупційних явищ; забезпечити прозорість та ефективність роботи Державної кваліфікаційної комісії та Державного реєстру документів моряків України.

Провести суттєве зниження ставок портових зборів та переліків портової документації, що використовується при обслуговуванні суден при заході в морський або річковий порт. Для зниження вартості вантажно-розвантажувальних робіт з контейнерами, яке має місце особливо в річкових портах, пропонуємо до суб'єктів господарювання в портовій сфері застосовувати систему податкових преференцій та державних субвенцій, що надасть змогу знизити вартість перевантажувальних операцій. При

цьому для спрощення виконання вантажних операцій та підвищення збереженості вантажів доцільно стафірування їх в контейнери, що можливо проводити у будь-якому великому річковому порту.

З наведеного, можна зробити наступні висновки, що водний транспорт у перспективі має потенціал для свого відновлення та ефективного функціонування. Перспективи розвитку водного транспорту в Україні можуть бути досить оптимістичним завдяки реалізації норм нового Закону України «Про внутрішній водний транспорт» шляхом створення відповідного інфраструктурного та інституціонального забезпечення.

Література:

1. Інформація про водний транспорт України. URL: <https://mtu.gov.ua/content.html> (дата звернення 05.12.2022).
2. Павлюк С. І., Самолєвський Я. О. Потенціал річкового транспорту України: стан та перспективи розвитку. *Електронне наукове фахове видання з економічних наук «Modern Economics»*, №20 (2020), С.192-198.
3. Про внутрішній водний транспорт: Закон України від 03.12.2020 № 1054-ІХ. *Офіційний вісник України* від 15.01.2021р., № 4, стор. 11. стаття 201.

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-266-1-34>

МОРСЬКА БЕЗПЕКА ЯК СКЛАДОВА ЕКОНОМІЧНОЇ, ЕКОЛОГІЧНОЇ ТА ПРОДОВОЛЬЧОЇ БЕЗПЕКИ УКРАЇНИ

Дришлюк Володимир Ігорович

*кандидат юридичних наук, доцент,
завідувач кафедри трудового, земельного та господарського права
Одеський державний університет внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Конституція України визначає, що Україна є незалежною, унітарною державою, суверенітет України поширюється на всю її територію [1]. Повномасштабна військова агресія проти України, розпочата Російською Федерацією і яка триває понад 9 місяців, поставила багато складних питань, серед яких перш за все питання безпеки. Блокування морських портів України морськими силами ворожої держави завадило експорту аграрної продукції, від якої залежить продовольча безпека у всьому світі.

Ініціатива України «Grain from Ukraine» повинна стати ключом для подолання продовольчої небезпеки в країнах Африки, Сходу та в інших