

УДК 342.951:656.6

DOI <https://doi.org/10.24144/2307-3322.2021.63.39>

## ПРАВОВЕ ВРЕГУЛЮВАННЯ У СФЕРІ ВНУТРІШНЬОГО ВОДНОГО СУДНОПЛАВСТВА УКРАЇНИ

**Пайда Ю.Ю.,**

*доктор юридичних наук, доцент,*

*проректор з навчально-наукової роботи*

*Приватного ЗВО «Кам'янець-Подільський податковий інститут»*

*e-mail: vovo4ka23@ukr.net*

*ORCID ID: 0000-0002-6424-6419*

### **Пайда Ю.Ю., Правове врегулювання у сфері внутрішнього водного судноплавства України**

Створення правових стимулів у галузі судноплавства є передумовою покращення економічного добробуту суспільства і, як наслідок, пріоритетним напрямом внутрішньої політики України. Необхідність здійснення більш ефективного контролю і нагляду в галузі судноплавства, забезпечення вищого рівня безпеки, виявлення, припинення й усунення порушень законності, зумовлює пильну увагу до цієї проблеми як з боку держави, так і уповноважених нею органів загалом. Отже, розвиток внутрішніх водних шляхів України потребує вдосконалення та розвитку судноплавства і відповідної інфраструктури. У статті розглянуто нормативно-правову базу з питань судноплавства внутрішніми водними шляхами України, визначено поняття організації діяльності водного транспорту. Окреслено структуровану систему органів управління водним транспортом України зорієнтовану на визначені суспільним інтересом цілі, з допомогою як правових так і матеріальних засобів, а також вона забезпечує досягнення бажаного результату, кінцевої мети стосовно безпечного і економічно результативного функціонування водотранспортної галузі. У статті детально розглянуто нормативно-правову базу з питань судноплавства внутрішніми водними шляхами України, визначено поняття організації діяльності водного транспорту. Досліджено модифікований, у зв'язку із переходом до ринкових відносин, удосконаленням самої структури і нормативної бази діяльності центральних органів виконавчої влади, об'єкт адміністративного регулювання.

Значну увагу автором приділено державному управлінню та регулюванню господарської діяльності на внутрішньому водному транспорті та відповідальності за порушення правил судноплавства на внутрішніх водних шляхах України. Запропоновано запроваджувати нові більш досконалі важелі і методи управління ринками транспортних послуг і безпосередньо учасниками транспортного процесу, які їх надають, тобто судноплавними компаніями.

**Ключові слова:** внутрішні водні шляхи, судноплавство, вантажні та пасажирські перевезення, державне управління.

### **Paida Y., Legal settlement in the inland water shipping of ukraine**

The creation of legal incentives in the field of shipping is a prerequisite for improving the economic well-being of society and, as a consequence, a priority of Ukrainian domestic policy. The need for more effective control and supervision in the field of shipping, ensuring a higher level of safety, detection, termination and elimination of violations of the law, requires close attention to this problem by both the state and its authorized bodies in general. So, the development of Ukraine's inland waterways requires the improvement and advancement of shipping and appropriate infrastructure. The article deals with the legal framework for navigation in inland waterways of Ukraine and it is defined the concept of organization of water transport activities. It is outlined the structured system of water transport management bodies of Ukraine which is oriented towards the goal defined by the public interest, with the help of both legal and material means, as well as it ensures the achievement of the desired result, the final goal regarding the safe and economically efficient functioning of the water transport industry. It is also discussed the legal framework for navigation in inland waterways of Ukraine in detail and defined the concept of water transport activities organization. The object of administrative regulation, modified in connection with the transition to market relations by improvement of the structure and normative base of central executive bodies activities, has been studied.

The author pays considerable attention to the state management and regulation of economic activity in inland waterway transport and responsibility for the rules violation of navigation in inland waterways of Ukraine. It is pro-

posed to introduce new more improved levers and methods of managing the transport services markets and directly the participants of the transport process providing it, that is, shipping companies.

**Keywords:** inland waterways, shipping, freight and passenger transportation, public administration.

**Вступ.** Регулювання відносин в галузі судноплавства належить до найбільш пріоритетних напрямів внутрішньої політики України, створення правових стимулів для розвитку цієї транспортної системи згідно напрямів розвитку держави, закріплених в Конституції України, є однією із головних заповуток підвищення добробуту всього суспільства та його економічного потенціалу зокрема. Тож здійсненню більш ефективного контролю і нагляду в галузі судноплавства, спрямованому на забезпечення вищого рівня безпеки, виявлення, припинення й усунення порушень законності, має приділятися належна увага як зі сторони держави, так і уповноважених нею органів в цілому.

Водночас діяльність учасників відносин в сфері водного транспорту має бути законодавчо урегульованою, адже використання водних транспортних засобів може завдати значної шкоди як життю так і здоров'ю всього населення, екології, та водному світу (тваринам й рослинам), а також тягнути за собою адміністративну і кримінальну відповідальність усіх учасників цих відносин. Крім того, нормативно-правове регулювання безпеки судноплавства, засобів річкового транспорту і маломірних суден й досі перебуває у зародковому стані.

Питанням правового врегулювання в сфері внутрішнього водного транспорту України займалися такі вчені як О.Ф. Андрійко, І.В. Арістова, О.В. Баклан, Ю.Ю. Басов, Д. М. Бахрах, К.І. Беляков, Ю. П. Битяк, В.Т. Білоус, Г.В. Галімішина, В. М. Гаращук, С.Т. Гончарук, Т. О. Гуржій, С.М. Гусаров, С.Ф. Денисюк, М. М. Долгополов, В. В. Єгупенко, В.О. Заросила, В.В. Коваленко, В.К. Колпаков, О.А. Мартиненко, О.М. Музичук, А.А. Музика, В. В. Новиков, В.І. Осадчий, О. І. Остапенко, В. П. Петков тощо. Загалом, головна увага вчених була прикута до питань контролю і нагляду у державному управлінні, в рамках якого досліджувались: організаційно-правові засади державного контролю, адміністративний нагляд у органах внутрішніх справ та ін. Також деякі науковці розкривали питання забезпечення безпеки дорожнього руху, в той час як самі проблеми сфери судноплавства, а саме правового регулювання з питань судноплавства внутрішніми водними шляхами України й досі залишались поза увагою вітчизняних вчених.

### **1. Нормативно-правова база з питань судноплавства внутрішніми водними шляхами України**

Адміністративно-правове регулювання діяльності як морського, так і річкового транспорту можна віднести до базового регулювання, адже головні закони в даній галузі є за своєю природою адміністративно-правовими актами. Крім того адміністративно-правове регулювання опосередковує управлінські відносини між юридичними особами, що знаходяться в підпорядкуванні одне одному. А керівний орган в даному випадку здійснює публічне адміністрування.

Питання судноплавства внутрішніми водними шляхами України регулюється законами, кодексами, статутами, постановами, положеннями про транспорт в загальному і деякі його види [1-8].

Організаційно-правові, економічні засади діяльності транспорту визначаються Законами України «Про транспорт», «Про морські порти України», Кодексом торговельного мореплавства, Водним кодексом України та рядом інших нормативно-правових актів.

Також функціонування водного транспорту визначається, окрім актів спеціального законодавства, й деякими нормами актів загального характеру, наприклад Цивільним, Господарським, Бюджетним, Податковим, Земельним кодексом України, Законами України «Про охорону навколишнього природного середовища», «Про концесію» та ін.

Деяку позицію в складі цих правових актів займають і програмні документи. І до цих документів варто віднести Національну транспортну стратегію країни на період до 2030 року.

Ресурсний потенціал річкового транспорту України складається із: внутрішніх водних шляхів, які складаються із судноплавних річок, водосховищ, гідротехнічних споруд і других технічних об'єктів; системи навігації та контролю щодо дотримання умов безпеки судноплавства; річкового флоту різних категорій: пасажирського, вантажного, технічного і спеціалізованого; річкових портів (портопунктів) і судноремонтних заводів (ремонтних баз флоту); іншої річкової інфраструктури [9].

Річки, озера, водосховища, канали, другі водойми, а також внутрішні морські води і територіальне море є внутрішніми водними шляхами загального користування, за винятком випадків, коли відповідно до законодавства України їх використання з цією метою повністю чи частково заборонено. Перелік внутрішніх водних шляхів, віднесених до категорії судноплавних, затверджується Кабінетом Міністрів України [10].

Державна служба морського та річкового транспорту України (Морська адміністрація), виступає центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується та координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури [11].

Морська адміністрація здійснює власні повноваження безпосередньо і через створені територіальні органи: Чорноморсько-Азовське міжрегіональне управління, Чорноморське міжрегіональне управління, Верхньодніпровське міжрегіональне управління, Нижньодніпровське міжрегіональне управління та Подільсько-Карпатське міжрегіональне управління [12].

Інспекція із питань підготовки й дипломування моряків державна організація, яка, належить до сфери управління Державної служби морського та річкового транспорту України [13].

Також із переходом до ринкових відносин, удосконаленням самої структури і нормативної бази діяльності центральних органів виконавчої влади модифіковано й об'єкт адміністративного регулювання. Так, місією Міністерства інфраструктури є формування й реалізація державної політики в усіх галузях транспорту, в тому числі морського та річкового, забезпечення безпеки руху, навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, торговельного мореплавства тощо. У рамках даної місії розроблено Національну транспортну стратегію України на період до 2030 року, яка визначила пріоритети розвитку цієї галузі та виступає головним документом, що урегулює розвиток транспортної сфери України [14]. Інша частина підзаконних документів, які стосуються транспортної галузі, має відповідати положенням цього документу.

Деякі повноваження в галузі управління об'єктами водного транспорту делеговані суб'єктам господарювання (державним підприємствам), що входять до морського транспортного комплексу – багатофункціональної структури, що задовольняє потреби національної економіки в транспортному забезпеченні.

Наприклад, Державне підприємство «Адміністрація морських портів України» (АМПУ) є державним унітарним підприємством та діє як державне комерційне підприємство, утворене Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 4.03.2013 №133-р «Про погодження пропозиції щодо реорганізації державних підприємств морського транспорту» згідно Закону України «Про морські порти України».

Так, АМПУ входить в сферу управління Міністерства інфраструктури України та забезпечує функціонування морських портів, утримання й використання об'єктів портової інфраструктури державної форми власності, виконання другого покладеного на нього завдання безпосередньо та через свої філії, які створюються у кожному морському порту (адміністрація морського порту) [15]. Водночас АМПУ працює для держави та бізнесу, охоплюючи щодня увесь спектр завдань в порту й на морі – від вдосконалення законодавчої бази до забезпечення транспортування вантажів та безпеки мореплавства [16].

Відносно підтримки глибин, ДП «Укрводшлях» в межах Наказу Міністерства транспорту та зв'язку України «Про затвердження Положення про навігаційне забезпечення судноплавства на внутрішніх водних шляхах України», виконувало дані заходи, проте враховуючи відсутність, в повному обсязі, фінансування із державного бюджету Міністром інфраструктури України прийнято рішення стосовно трансформації нормативно-правових актів і функціоналу державних підприємств водно-транспортного комплексу.

Тому було розроблено цілий ряд заходів, що передбачили передачу деяких функцій від ДП «Укрводшлях» до ДП «АМПУ», як до підприємства, що володіє практичним досвідом проведення днопоглиблювальних робіт і управляє морськими каналами, що з'єднуються із річками України. Згідно цих змін, починаючи із 2018 року, ДП «АМПУ» забезпечує: надійний зв'язок із суднами, що перебувають на підходах та у зоні дії РІС; своєчасне інформування судовласників стосовно змін в роботі навігаційного обладнання, зміщення із власних місць ЗНО, розкладу роботи мостів в зоні дії РІС і метеоінформацію; проведення промірних, тральних, днопоглиблювальних і дноочисних робіт на внутрішніх судноплавних шляхах; безпечне лоцманське проведення суден на внутрішніх судноплавних шляхах.

Інше – Державне підприємство «Адміністрація річкових портів України» утворене із метою: управління портовим збором у річкових портах України; надання послуг із перевезення пасажирів і вантажів річковим транспортом, буксирних і маневрових робіт; робіт пов'язаних із навантаженням та розвантаженням суден; інструментального обстеження берегових об'єктів річкових портів; водолазного обстеження гідротехнічних споруд річкових портів; паспортизації берегових об'єктів; розробки нормативної документації стосовно експлуатації берегового об'єкту річкових портів; контролю за експлуатацією, ремонтом й модернізацією річкового флоту України; раціонального використання земельного фонду в відведених межах тощо [10].

В цілому річкова інформаційна служба України на сайті Адміністрації морських портів України подає перелік річкових портів із необхідними реєстраційними та технічними характеристиками [17].

На відміну від морських портів, які володіють більш доступною і зрозумілою законодавчою базою, що регулює їх діяльність, правове забезпечення організації діяльності вже річкових портів національним законодавством не зовсім конкретизовано.

Як зазначав директор Delta International Services Г. Тасліцький, отримана їх юридичною компанією офіційна відповідь на запит від Державного підприємства «Адміністрація річкових портів», в якому, зокрема, зазначено, що «у сфері річкового транспорту наявна правова невизначеність, насамперед, в чинному зако-

нодавстві України не визначено таке поняття як «річковий порт» (на відміну від поняття «морський порт»), також нема поняття території і акваторії річкового порту. Й інші питання, що пов'язані із експлуатацією річкових портових гідротехнічних споруд, управлінням річковими портами, теж залишаються законодавчо не урегульованими» [18].

Тож указуючи на досить важливу роль сучасного водного транспорту слід відмітити, що морські і річкові порти є складовою частиною всієї транспортної системи, головна мета яких забезпечення перевезення вантажів і пасажирів. Тож порти як об'єкти транспортної інфраструктури займають значне місце в галузі управління морським та річковим транспортом, а тому є об'єктами де утворюються ці суспільні відносини, що теж вимагають використання механізму адміністративного регулювання.

Державне підприємство «Класифікаційне товариство Регістр судноплавства України» здійснює функції із технічного (класифікаційного та конвенційного) нагляду (огляду) суден незалежно від форм власності і відомчої належності, розробки та затвердження правил й технічних вимог стосовно забезпечення виконання умов безпеки плавання суден, охорони життя й здоров'я пасажирів, суднових екіпажів, збереження вантажів, які перевозяться, екологічної безпеки суден; погодження проектно-технічної документації та технічного огляду суден при будівництві, переобладнанні, модернізації й ремонті, суднових механізмів, обладнання, пристроїв, холодильних установок та ін.; погодження проектів стандартів, технічних умов, керівних документів й других документів; експертизи технічного стану суден, оцінки їх вартості; оцінки відповідності персоналу водного транспорту; технічного нагляду за станом гідротехнічної споруди та за промірними роботами на акваторіях, прохідних каналах та судноплавних шляхах водотранспортного комплексу України, промисловою безпекою небезпечних виробничих об'єктів; підготовки та сертифікації персоналу у системі Регістру судноплавства України; проведення дефектизації суднових конструкцій тощо [19].

На нашу думку, структуризована система органів, що координують діяльність водного транспорту, сьогодні не володіє цілісним утворенням, що й призводить до неузгодженості в управлінні і спричиняє труднощі в правозастосовній діяльності.

Наприклад, наведемо інформацію про колізійну ситуацію стосовно призначення капітанів портів. Так, як зазначалося на сайті «Порти України», станом на 18 лютого 2019 р. в морських портах офіційно працювало по два капітана. Один – від Адміністрації морських портів України (АМПУ), а другий – від Державної служби морського й річкового транспорту України (Морська адміністрація). Тож конфлікт виник внаслідок бажання Морської адміністрації і Мінінфраструктури самостійно впливати на призначення й звільнення капітанів портів.

В Морський палаті України зауважували, що слід на законодавчому рівні більш чітко розділити функції забезпечення та функції нагляду. А під функцію нагляду мають перейти окремі функції капітанів портів, тобто, видача дипломів, паспортів моряків тощо [20].

Крім того національне законодавство, що направлене на регулювання рибного господарства, зумовило віднесення до системи управління водним транспортом водночас й органи, які здійснюють управління даною галуззю. Насамперед це стосується Закону України «Про рибне господарство, промислове рибальство й охорону водних біоресурсів», в якому у ст. 46 зазначено, що у галузі рибного господарства діють морські рибні порти, портопункти й другі місця базування суден флоту рибної промисловості [21]. Тож вивчення Положення про Міністерство аграрної політики і продовольства України, що визначає повноваження даного органу публічної влади у регулюванні й діяльності суб'єктів рибного господарства, навело нас на думку, що флот рибного господарства складається із суден флоту рибного господарства [22].

Тож, Міністерство аграрної політики і продовольства України, а також Державне агентство рибного господарства України (Держрибагентство) відносяться до суб'єктів, які входять до системи органів управління водним транспортом України.

А Держрибагентство виступає центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується та координується Кабінетом Міністрів України через Міністра аграрної політики й продовольства та який реалізує державну політику в галузі рибного господарства й рибної промисловості, охорони, використання та відтворення водних біоресурсів, регулювання рибальства, безпеки мореплавства суден флоту рибного господарства [23].

Крім того, до списку нормотворчих актів слід віднести і Міжнародну морська організація (англ. International Maritime Organization, IMO) – це міжнародна міжурядова організація, що є спеціалізованою установою у системі ООН. Сама діяльність IMO спрямована на скасування дискримінаційних дій, які зачіпають міжнародне торговельне судноплавство, а також прийняття норм (стандартів) по забезпеченню безпеки на морі й запобіганню забрудненню із суден доквілля, насамперед, морського, та вирішення юридичного питання, пов'язаного з міжнародним судноплавством. Водночас IMO сприяє полегшенню взаємодії урядів



держав із технічних питань для досягнення найвищих стандартів у сфері безпеки та запобігання забрудненню; приймає й вдосконалює обов'язкові до виконання й рекомендаційні міжнародні конвенції, кодекси, резолюції, протоколи, циркуляри та рекомендації [24].

Також подаючи характеристики суб'єктів, що задіяні в організації діяльності водного транспорту, ми не можемо оминати й судновласників, широкі управлінські повноваження яких закріплені як в законодавстві України, так і в міжнародному праві, тобто в морських звичаях.

Так, судновласники являють собою досить численний корпус суб'єктів управління водотранспортної галузі. Згідно ст. 20 КТМ України судновласником виступає юридична чи фізична особа, що експлуатує судно від свого імені, незалежно від того, чи є вона власником судна, чи використовує на других законних підставах [25].

Отже, зазначена нами структурована система органів управління водним транспортом України зорієнтована на визначені суспільним інтересом цілі, з допомогою як правових так і матеріальних засобів, а також забезпечує досягнення бажаного результату, кінцевої мети стосовно безпечного і економічно результативно функціонування водотранспортної галузі.

## **2. Державне управління та регулювання господарської діяльності на внутрішньому водному транспорті**

Державне регулювання господарської діяльності на внутрішньому водному транспорті здійснюється: Верховною Радою України; Кабінетом Міністрів України; Міністерством транспорту і зв'язку України; місцевими державними адміністраціями.

Головні функції державного регулювання діяльності водного транспорту полягають в: формуванні ринку послуг; контролі за виконанням законодавства стосовно водного транспорту; нормативно-правовому регулюванні із питань водного транспорту; ліцензуванні діяльності перевізників; стандартизації і сертифікації; організації та контролі водних перевезень; тарифній, інноваційній та інвестиційній політиці; державному замовленні на соціально значущі послуги водного транспорту загального користування; захисту прав споживачів послуг водного транспорту [5, с. 72].

Департамент державної політики в сфері морського та річкового транспорту Міністерства інфраструктури виступає головним органом державного регулювання річкового транспорту в Україні. Так, основними учасниками перевезень на Дніпрі є: 1) «Укррічфлот» – це основний річковий перевізник та власник портів, що пропонує досить широкий асортимент послуг в сфері перевезень внутрішніми водними шляхами України. Окрім цього, у власності компанії є суднобудівні і судноремонтні підприємства; 2) «Укрводшлях» (державне підприємство водних шляхів) здійснює діяльність із розвитку державних внутрішніх водних шляхів, та створення належних умов для безпечного судноплавства. А функції, що пов'язані із здійсненням транспортної, технічної й екологічної політики під час експлуатації водних шляхів і судноплавних шлюзів України покладені державою на це підприємство; 3) Річкова інформаційна служба (РІС) України обслуговує басейни Дніпра від Кізомис до Вишгорода і Дунайську ділянку водних шляхів. Ця організація є філією ДП «Дельта-лоцман», що входить до складу ДП «Адміністрація морських портів України» (АМПУ)), утворена наказом Міністерства інфраструктури України від 25.02.2011 № 7 «Про комплекс заходів щодо створення річкової інформаційної служби на внутрішніх водних шляхах України». Так, РІС працює із 2012 року, і головними його завданнями є: сприяння підвищенню рівня безпеки судноплавства, ефективності здійснення перевезень внутрішніми водними шляхами та захисту навколишнього середовища, поліпшення взаємодії із другими видами транспорту шляхом надання судноводіїв і усім авторизованим користувачам офіційного WEB-сайту РІС, інформації у режимі реального часу щодо судноплавства, стану судноплавних внутрішніх водних шляхів (ВВШ) України і фактори, що впливають на умови навігації у зоні дії РІС на річках Дніпро і Дунай.

Порти Дніпра розташовані на внутрішніх водних шляхах міжнародного значення, категорії «Е». І саме вони знаходяться у вузлах зосередження як промислового так і аграрного потенціалу України.

Також, судноплавні компанії виступають частиною сфери послуг та на відміну від промислових підприємств, що виробляють продукцію, підприємства водного транспорту надають транспортні послуги, для яких не притаманні загальноприйняті методи управління. А тому в умовах невизначеності та складності існуючої економічної ситуації та із врахуванням впливу зовнішнього середовища виникає потреба в пошуку потенційних й удосконаленні існуючих методів управління діяльністю таких сервісних організацій, як судноплавні компанії.

Наразі на ринку транспортних послуг діяльність вітчизняних судноплавних компаній супроводжується постійною конкуренцією, що підсилюється недостатнім володінням інформацією про ринок транспортних послуг і вивченням ситуації стосовно маркетингових позицій, що займають судноплавні компанії.

Організація судноплавства – дуже важлива складова частина транспортної системи України, без якої стійке функціонування господарської діяльності було б неможливим, що потребує впровадження сучасних наукових підходів в організації функціонування водного транспорту в державі.

Загалом в транспортній системі України досить важливе значення мають всі її складові, однак при перевезенні вантажів великих обсягів на значні відстані найбільш рентабельним є використання водного транспорту, який, об'єднуючи такі потужні ланки, як морський і річковий транспорт, являє собою комплексну галузь, призначену задовольняти потреби населення та суспільного виробництва у перевезеннях.

Досить ефективно використання можливостей водогосподарського комплексу є значним важелем стабілізації і розвитку економіки України. Велика конкуренція на міжнародному ринку, сучасні інтеграційні процеси, а також економічні реалії і визначають необхідність більш чіткішого розуміння завдань стосовно розвитку, реформування і підвищення ефективності роботи системи річкового транспорту.

На сьогодні в Україні існує портовий комплекс, що налічує 13 морських портів, які здатні переправити до 230 млн. т вантажів на рік. А третину наявних потужностей становлять державні стивідорні компанії, зношування основних фондів яких сягає 80%. Так, наприклад, в 2018 р. державними стивідорними компаніями оброблено 53,5% загального обсягу вантажопереробки в морських портах України [16].

Водночас інноваційний розвиток цієї галузі впливає і на зростання головних показників його діяльності. Так, аналіз демонструє, що в 2016–2018 рр. відбулось значне скорочення кількості рухомого складу річкового і відповідно зростання чисельності суден морського транспорту (за даними сайту Державної служби статистики). І це показало ще й обстеження технічного стану самих суден, яке раз на три роки проводить Державна інспекція України із безпеки на морському й річковому транспорті (Укрморречінспекція) та Державне рибне господарство України, що виявило, як в статистичні дані рухомого складу річкового транспорту було включено судна, вже непридатні для експлуатації.

Також динаміка показника допоміжних транспортних послуг морських, річкових портів і причалів з обробки вантажів (за даними сайту Державної служби статистики) свідчить, що а 2014 р. відбулося падіння обсягів переробки вантажів у морських і річкових портах, що було пов'язано із воєнними діями на сході країни, анексією Криму і напруженістю ситуації у районі Азовського моря. В 2015–2017 рр. показники переробки вантажів морськими портами скоротились внаслідок того, що Україною було втрачено п'ять морських портів – Севастополь, Керч, Феодосію, Євпаторію, Ялту.

Як відомо, динаміка обсягів перевезення вантажів водним транспортом України на протязі останніх років демонструє тенденцію до падіння (за даними сайту Державної служби статистики). Тож варто зазначити, що Україна має проблеми для транзиту вантажів водним транспортом через певну невідповідність економічним і технічним вимогам морських портів, а також внутрішніх водних шляхів, судноремонту, повнокомплектного суднобудування. Водночас на протязі останніх років Міністерство інфраструктури України проводить роботу стосовно реформування всієї системи управління і модернізації як морських так і річкових портів, та приведення їхнього стану у відповідність до європейських вимог в цілому.

Отож, обсяг переробки вантажів в морських портах України за 2018 р. склав 132,6 млн т, що на 0,6% більше, аніж за 2017 р. І за даний період перероблено 98,5 млн. т експортних вантажів (74,2% загального обсягу), 20,4 млн т – імпортних (15,3%), 11,8 млн. т – транзитних (8,9%) та 1,8 млн. т – вантажів внутрішнього сполучення (1,3%).

В порівнянні із 2017 р. переробка вантажів внутрішнього сполучення зменшилась практично в 3,0 рази, експортних – на 2,0%, а переробка імпортних вантажів зросла – на 27,8%, транзитних вантажів – на 14,3% [16].

Також обсяг експорту послуг морського транспорту України в 2017 р. склав 661,6 млн дол. США, імпорту – 141,2 млн дол. США, і відповідно експорт послуг річкового транспорту України склав 29,9 млн дол. США, імпорту – 0,4 млн дол. США.

Розглядаючи динаміку капітальних інвестицій в підприємства водного транспорту України в 2011–2018 рр. за даними сайту Державної служби статистики відзначимо, що спостерігалось зростання капітальних інвестицій в водний транспорт на 1,6% в порівнянні із 2017 р.

Довгі роки річковий водний транспорт завдяки низькій собівартості перевезень і наявності природних водних шляхів утримував майже монопольне становище та був одним із оптимальних і затребуваних видів транспорту, який сприяв взаємодії процесу виробництва продукції та її обігу, а також забезпечував можливість транспортування продукції по внутрішніх водних широтах. На підтвердження цього можна навести публікацію П. І. Підлісного, у якій розкрито переваги перевезення вантажів та пасажирів ПАТ «Судноплавна компанія «Укррічфлот», що відрізняється надійністю у наданні послуг, високою якістю перевезень та наявністю нового флоту [2, с. 21].

Варто відмітити, що у сучасних умовах внутрішні вантажні річкові перевезення, насамперед це стосується р. Дніпро, виконуються в невеликих обсягах за винятком перевезень по р. Дунай. Відомі українські річкові судноплавні компанії (Публічне акціонерне товариство (ПАТ) «Судноплавна компанія «Укррічфлот», Приватне акціонерне товариство (ПрАТ) «Українське Дунайське пароплавство») завдяки появі суден змішаного плавання «ріка – море» пріоритети власного розвитку перенесли на морські перевезення. В результаті річкові судноплавні компанії освоїли морські райони плавання, а річкова частина їхньої діяльності невелика та здебільшого виконується по р. Дунай. Однак, усі перевезення, виконані даними компаніями, статистичні органи України відносять до річкових [26]. На необхідність державного стимулювання розвитку судноплавства в Україні неодноразово звертали увагу відомі в цій галузі вітчизняні вчені, серед яких С. М. Боняр, О. М. Котлубай, Н. Т. Примачов.

Перевезення вантажів водним транспортом в Україні забезпечують близько 260 судноплавних компаній, із яких п'ять державних, більш як 10 – акціонерні або приватні, а також всі інші операторські судноплавні компанії, діяльність яких ґрунтується на менеджменті орендованого флоту [27, с. 11].

Інші судноплавні компанії відрізняються або невеликою кількістю одиниць малотоннажного флоту, або виконують допоміжні роботи, паромні перевезення та роботи по обслуговуванню морегосподарського комплексу України.

Так, підприємства водного транспорту України у цілому здійснюють власну діяльність на світовому ринку, а на внутрішньому ринку працюють здебільшого річкові судна чи судна типу «ріка – море», які теж збільшують частку перевезень у закордонному плаванні.

А перевезення зовнішньоторговельних вантажів можуть провадитись або в цілому у міжнародному сполученні, або послідовно у внутрішньому (каботажному) та міжнародному (закордонному) сполученнях. Внутрішні зовнішньоторговельні перевезення здійснюються вкрай рідко та зазвичай з кон'юнктурних міркувань вантажовласників (наприклад, в тих випадках, коли зовнішньоторговельний транспортний тариф вищий, аніж тариф для перевезень вантажів в межах однієї країни). Проте і в даних випадках в межах країни відправлення внутрішнє перевезення завершується та починається міжнародне.

Крім того, самостійною сферою застосування водного транспорту залишається транспортування експортних, імпорتنих та транзитних вантажів судами змішаного плавання («ріка – море») без перевалки у гирлових портах. Транспортування вантажів судами «ріка – море» відрізняється відсутністю операцій перевантаження та зберігання вантажів в портах, що сприяє більш кращому збереженню продукції та скороченню самого часу доставки вантажів. Тож перелічені переваги суден змішаного плавання сприяли тому, що, не зважаючи на загальне падіння обсягів вантажних перевезень водним транспортом, обсяги міжнародних перевезень на цих суднах збільшились.

Збільшення перевезення вантажів в закордонному сполученні відбулось зокрема за рахунок використання флоту у міжнавігаційний період, а також різкого зростання перевезень вантажів між іноземними портами і зменшенням баластних пробігів суден.

Також перевезення транзитних вантажів територією України стало досить важливим джерелом експорту транспортних послуг, під яким розуміють надання можливості національними транспортними і другими підприємствами іноземному вантажовласнику чи перевізнику фрахтувати транспортні засоби і за відповідну винагороду за використання послуг морських і річкових портів.

Проте варто звернути увагу і на причини, які негативно впливають на транзитні перевезення вантажів в Україні. Головні із них пов'язані з невідповідністю якості системи контролю на кордоні із кількістю та вартістю податків і зборів, які збираються, низьким рівнем інформаційного обслуговування, завищеною вартістю послуг, які надаються на митній території контрольними та другими службами, несприятливими умовами в процесі оформлення транзитних перевезень, та відсутністю їхнього законодавчого регулювання.

В цілому перевезення транзитних вантажів в Україні здебільшого здійснюється іноземними судноплавними компаніями, що збільшує збори за обробку тоннажу у національних портах, проте зменшує надходження фрахтової виручки від національних судовласників.

Судноплавна компанія безпосередньо керує роботою транспортного флоту та обслуговуючих підрозділів, що перебувають в її розпорядженні. А діяльність підприємств водного транспорту досить тісно пов'язана із роботою як морських так і річкових портів й суднобудівних та судноремонтних заводів, які мають безпосередній вплив на систему обліку діяльності судноплавних компаній.

Досить важливою складовою транспортної інфраструктури країни є морські та річкові порти, що суттєво впливають на розвиток судноплавної діяльності України. І вдале розташування портів на напрямках міжнародних транспортних коридорів сприяє об'єднанню транспортної системи, а отже, економіки країни зі світовою та європейською транспортними системами. Тому водні транспортні порти забезпечують не

тільки процес транспортування вантажів вітчизняними підприємствами водного транспорту, а й транзитні перевезення вантажів [28].

Державний управлінський вплив в найширшому його розумінні, що здійснюється у внутрішніх водах, територіальному морі, виключній (морській) економічній зоні України підкорено дії багатьох міжнародних угод, провідною серед яких є Конвенція ООН із морського права 1982 року (Україна ратифікувала її в 1999 році). Тож закріпивши всесвітні стандарти дії юрисдикції держав в усіх видах морських просторів та їхній правовий режим, дана Конвенція «обійшла увагою» внутрішні води, де у повному обсязі, без будь-яких обмежень та застережень діє суверенітет прибережної держави, проте це не означає, що режим цих просторів жодним чином не залежить від норм міжнародних угод (згода на обов'язковість яких надано відповідними органами держави): тут діють чимало других договорів, присвячених певним сферам суспільних відносин, безпосередньо пов'язаних із морською діяльністю – охорона людського життя на морі, забезпечення безпеки мореплавства та ін.

Даний вплив має прояв в усіх видах прибережних вод, надаючи здійснюваній у них юрисдикції держав рис інституту транснаціонального права, для якого є характерним органічне поєднання національно- і міжнародно-правових норм та практично незмінний вигляд в більшості національних правових і державних управлінських систем. І завдячуючи закріпленому нормами міжнародних угод імперативному управлінському державному впливові на відносини, які виникають в акваторіях під їхньою юрисдикцією, то й остання є тут саме адміністративною, однак такою, що, на відміну від устояних поглядів на неї представників вітчизняної адміністративно-правової науки, має прояв не тільки в реакції держави на деякі порушення у галузі управління, а й в значно ширшому сенсі – щоденному державному управлінському впливові на суспільні відносини у цих акваторіях. Й це розуміння юрисдикції закладено у нормах Конвенції ООН із морського права 1982 р. і угодах, якими визначено сам режим судноплавства прісноводними комунікаціями.

Отже, контроль за виконанням правил судноплавства на внутрішніх водних шляхах України здійснюється обласною радою і у межах власної компетенції місцевими державними адміністраціями, виконавчими комітетами сільських, селищних, міських рад, підрозділами Державної прикордонної служби України, Головним управлінням ДСНС в тісній взаємодії із організаціями, установами, діяльність яких пов'язана із забезпеченням правопорядку та охорони життя на воді, територіальними підрозділами органів Національної поліції та охорони довкілля згідно вимог законодавства. Державний нагляд за безпекою плавання суден внутрішніми водними шляхами здійснює центральний орган виконавчої влади, який реалізує державну політику у сфері безпеки на транспорті.

**Висновки.** Таким чином, узагальнюючи питання нормативно-правової бази щодо судноплавства внутрішніми водними шляхами України, можна зробити висновок, що організація діяльності водного транспорту – це процес цілеспрямованого впливу суб'єкта управління на об'єкт управління, сукупністю правових та не правових способів й методів, шляхом регулювання суспільних відносин із метою просторового переміщення матеріальних предметів (вантажу), фізичних осіб (пасажирів) морськими та річковими шляхами з допомогою вже існуючих видів плавучих засобів (суден) і засобів берегової інфраструктури (портів, портових засобів, портопунктів, пристаней, спеціалізованих підприємств та ін.).

Отже, якщо розглядати державне управління не як увесь спектр проявів державної влади (законодавчу, виконавчу та судову), а як прояв тільки її виконавчої складової, то й у даному випадку здійснення функцій підзаконного правового регулювання, контролю, публічних сервісів, охорони тощо покладається саме на органи виконавчої влади держави, засвідчуючи їхню провідну роль у визначенні, підтриманні і захисті прав, інтересів та встановлених режимів прибережних вод. І останнє нині об'єктивно набуває украй важливого значення і потребує невідкладного теоретичного опрацювання із наданням пропозицій стосовно розробки відповідного правового забезпечення й відпрацювання вивіреного й відпрацьованого до дрібних деталей організаційного порядку, особливо в справі відновлення дії адміністративної юрисдикції України в Азово-Чорноморському регіоні.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. «Про затвердження переліку внутрішніх водних шляхів, що належать до категорії судноплавних: Постанова Кабміну від 12 червня 1996 р. №640. Із змінами, внесеними згідно з Постановами КМ №341 (341-2019-п) від 17.04.2019. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/640-96-п> (дата звернення: 08.04.2020).
2. Про затвердження Положення про навігаційне забезпечення судноплавства на внутрішніх водних шляхах України: наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 14.06.2007 № 498. Із змінами, внесеними згідно з



Наказами Міністерства інфраструктури № 354 від 06.08.2018. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0905-07> (дата звернення: 08.04.2020).

3. Про затвердження Правил судноплавства на внутрішніх водних шляхах України: наказ Міністерства транспорту України від 16.02.2004 № 91. Із змінами, внесеними згідно з наказами Міністерства інфраструктури № 354 (z0972-18) від 06.08.2018. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0872-04> (дата звернення: 08.04.2020).

4. Наказ Міністерства інфраструктури України «Положення про річкову інформаційну службу на внутрішніх водних шляхах України» від 25.02.2011 №7 (із змінами від 23.12.2016, № 463). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0606-11> (дата звернення: 08.04.2020).

5. Про внесення змін до Інструкції про огляд суден, які здійснюють плавання (експлуатуються) на внутрішніх водних шляхах України: Наказ Міністерства інфраструктури України від 22.12.2015. URL: № 549. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/mininfrastrukturi-ukrajini/nakaz-vid-22122015-549-pro-vnesennya-zmin-348901.html> (дата звернення: 08.04.2020).

6. ГОСТ 26600-98 «Знаки навигационные внутренних судоходных путей. Общие технические условия». URL: <http://www.amurvodput.ru/sites/default/files/Документи/ГОСТ%2026600-98.pdf> (дата звернення: 08.04.2020).

7. ДСТУ Б В.2.3-1-95 (ГОСТ 26775-97). Габарити підмостові судноплавних прогонів мостів на внутрішніх водних шляхах. Норми і технічні вимоги. К., 1998. URL: <http://proxima.com.ua/dbn/articles.php?clause=364> (дата звернення: 08.04.2020).

8. ДСТУ ISO 9001: Системи управління якістю. Вимоги. К., 2016. 30 с. URL: <https://khoda.gov.ua/image/catalog/files/%209001.pdf> (дата звернення: 08.04.2020).

9. Про затвердження Стратегічного плану розвитку річкового транспорту на період до 2020 року : Наказ Міністерства інфраструктури України від 18.12.2015 №543. URL: <https://mtu.gov.ua/documents/446.html> (дата звернення: 08.04.2020).

10. Водний кодекс України від 06 червня 1995 року № 213/95-ВР. Із змінами, внесеними згідно із Законами № 2059-VIII від 23.05.2017. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/213/95-вр> (дата звернення: 08.04.2020).

11. Про утворення Державної служби морського та річкового транспорту України: постанова Кабінету Міністрів України від 06.09.2017 р. № 1095. *Офіційний вісник України*. 2018. № 10. Ст. 357.

12. Про погодження утворення міжрегіональних територіальних органів Державної служби морського та річкового транспорту : Розпорядження КМУ від 04.04.2018 №213-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/en/213-2018-р> (дата звернення: 08.04.2020).

13. Про передачу державних підприємств, установ та організацій до сфери управління Державної служби морського та річкового транспорту : Розпорядження КМУ від 24.10.2018 №863-р URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/863-2018-р> (дата звернення: 08.04.2020).

14. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: Розпорядження КМУ від 30 травня 2018 р. № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/430-2018-р> (дата звернення: 08.04.2020).

15. Закон України «Про морські порти України» від 17 травня 2012 р. № 4709-VI. Із змінами, внесеними згідно із Законами № 155-IX від 03.10.2019. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/4709-17> (дата звернення: 08.04.2020).

16. Адміністрація морських портів України (АМПУ). URL: <http://www.uspa.gov.ua/pokaznikiroboti/pokazniki-roboti-2018> (дата звернення: 08.04.2020).

17. Порты. Речная информационная служба водных путей Украины. Адміністрація морських портів України. URL: <https://ukrris.com.ua/hydraulics/ports/> (дата звернення: 08.04.2020).

18. Тасліцький Г. Законодавча невизначеність річкових портів. *Юридична газета online*. 16 вересня 2015. URL: <http://jur-gazeta.com/publications/practice/morskepravo/zakonodavcha-nevznachenist-richkovih-portiv.html> (дата звернення: 08.04.2020).

19. Статут Державного підприємства «Класифікаційне товариство Регістр судноплавства України» (нова редакція) : Наказ Державної служби морського та річкового транспорту України від 06.02.2019 №60.

20. Порты Украины. URL: <https://ports.com.ua/articles/dva-kapitana-v-odnom-portu-pochemu-tak-i-u-kogo-kakie-funktsii> (дата звернення: 08.04.2020).

21. Закон України «Про рибне господарство, промислове рибальство та охорону водних біоресурсів». Із змінами, внесеними згідно із Законами № 2530-VIII від 06.09.2018 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3677-17> (дата звернення: 08.04.2020).

22. Про затвердження Положення про Міністерство аграрної політики та продовольства України : Постанова Кабінету Міністрів України від 25.11.2015 №1119. Із змінами, внесеними згідно з Постановами КМ від 27.12.2018 № 1157 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1119-2015-п> (дата звернення: 08.04.2020).

23. Про затвердження Положення про Державне агентство рибного господарства України : Постанова Кабінету Міністрів України від 30.09.2015 №895. Із змінами, внесеними згідно з Постановами КМ від 18.09.2019 № 847 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/895-2015-п> (дата звернення: 08.04.2020).

24. Конвенція про Міжнародну морську організацію 1948 року в редакції 1982 року: Конвенція; Міжнародний документ. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_219](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_219) (дата звернення: 08.04.2020).
25. Кодекс торговельного мореплавства України. Із змінами, внесеними згідно із Законами № 1798-VIII від 21.12.2016. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр> (дата звернення: 08.04.2020).
26. Транспорт і зв'язок України – 2018: Статистичний збірник / Державна служба статистики України. К., 2019. 222 с.
27. Николаева Л.Л. Принципы устойчивого развития судоходных компаний в глобальном рынке морской торговли: монография. Одесса: Феникс, 2007. 323 с.
28. Lyfar V.V. Development of transport logistics in the regional system of commodity flows service. *Marketing and management of innovation*. Issue 4. Pages 176-187.