

РОМАНЧУК
Світлана Валеріївна
romanchuksvitlana1@gmail.com

УДК 342.951:656.62

РОЗВИТОК РІЧКОВИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ DEVELOPMENT OF RIVER PORTS OF UKRAINE

асистент, Київський національний
університет імені Тараса Шевченка

DOI: [https://doi.org/10.37634/efp.2020.12\(1\).7](https://doi.org/10.37634/efp.2020.12(1).7)

ROMANCHUK Svitlana Valeriivna – assistant, Taras Shevchenko National University of Kyiv

На сьогодні великий потенціал України у сфері перевезень водним транспортом залишається нереалізованим. На вирішення цієї ситуації значною мірою спрямований прийнятий Закон України «Про внутрішній водний транспорт». Цей закон врегулює значну кількість питань, які накопичилися в галузі річкових перевезень та підітовхує галузь до активного розвитку найближчим часом. У процесі дослідження автор робить спробу проаналізувати певні його положення та їх вплив на подальший розвиток галузі, а також віднаходить окремі складові ефективного розвитку річкових портів в Україні.

* * *

На сегодня большой потенциал Украины в сфере перевозок водным транспортом остается нереализованным. На решение этой ситуации в значительной степени направлен принятый Закон Украины «О внутреннем водном транспорте». Этот закон регулирует значительное количество вопросов, которые накопились в отрасли речных перевозок и подталкивает отрасль к активному развитию в ближайшее время. В ходе исследования автор делает попытку проанализировать отдельные его положения и их влияние на дальнейшее развитие отрасли, а также находит отдельные составляющие эффективного развития речных портов в Украине.

* * *

Ukraine has a high navigable potential of rivers. At the same time, in Ukraine only about 0.5 % of goods are transported by river transport. The current situation of research in the scientific field in most cases is based on the study of the statistical basis for the use of ports in transportation, transshipment volumes, but scientists do not pay attention to the place of ports as a center of river transport infrastructure and transport development in general. An important step for Ukraine for the development of river ports should be the entry into force of the Law of Ukraine "On Inland Water Transport". This law will address a significant number of issues that have accumulated in the field of river transport and encourages the industry to actively develop soon. In our opinion, the state's efforts to obtain direct revenues from water transport operations, rather than indirect revenues through savings from reducing the load on road infrastructure, accelerating the flow of funds from businesses, payment of wages to river workers, indicates an underestimation of economic industry potential. In the context of decentralization, the transfer of the method of generating revenues to the indirect ones allowed to significantly support the united territorial communities in their search for opportunities to attract investors in their territory and the development of existing ports. International experience in port management shows that among the many sources of financing, modernization and renovation of port infrastructure, the concession is the most attractive tool for raising funds. There is another negative point of distorted statistics: the lack of accurate data contributes to the development of the shadow business on the river. The most striking example here is illegal sand mining, which significantly reduces tax payments, and not only state but also local budgets suffer from this. Shadow "developers", in particular, do not pay rent, VAT, income tax, single social contribution. They also "manage" without paying land rent and the cost of environmental measures, including not compensating for losses to fisheries. If in Ukraine the accounting and control of cargo handling in river terminals was carried out, it would always be possible to stop such activity. However, the adopted law is a lesson for our Ukrainian realities. Only equal relations between business and the state will stimulate both the growth of transshipment in ports, the development of new areas of logistics, and, in general, the development of the country's economy.

Ключові слова: річкові порти, внутрішній водний транспорт, перевезення вантажів, перевезення пасажирів, інфраструктура річкового транспорту

Ключевые слова: речные порты, внутренний водный транспорт, перевозки грузов, перевозки пассажиров, инфраструктура речного транспорта

Keywords: river ports, inland water transport, cargo transportation, passenger transportation, river transport infrastructure

ВСТУП

Україна має досить високий судноплавний потенціал річок. Проте в Україні річковим транспортом перевозяться тільки близько 0,5 % товарів. На відміну від європейських країн, річкові перевезення в нашій є дорогим видом транспорту. Поряд із витратами на саме перевезення, виникає ціла низка питань стосовно самих портів. Саме дослідження та формування подальшого розвитку портової галузі стане значним внеском у формування ефективного річкового транс-

порту в Україні.

Окремі аспекти організаційно-правового механізму створення та функціонування річкових портів України та зарубіжжя розглядаються в наукових роботах С. Знатнова, Г. Тасліцького, Є. Ключової, В. Бойко, О. Стеця та деяких інших, проте розгляд існуючих законопроектів у сфері внутрішнього водного транспорту та дослідження їх норм про організаційно-правову форму створення та функціонування річкових портів в Україні в них відсутні, що визначило мету цього дослід-

дження.

Сьогоднішній стан дослідження в науковій галузі у більшості випадків спирається на вивчення статистичної бази застосування самих портів у перевезення, обсягів перевалки, проте науковці не звертають увагу на місце портів як центру інфраструктури річкового транспорту та точки розвитку транспорту загалом.

МАТЕРІАЛИ ТА МЕТОДИ

Емпіричною основою дослідження є нормативно-правові документи, що регулюють процеси діяльності, а особливо прийнятий проєкт закону, статистична інформація, матеріали моніторингу ЗМК, а також особисті спостереження.

Методологічною основою дослідження є сукупність як загальнонаукових, так і спеціальних методів наукового пізнання, емпіричного й теоретичного рівнів дослідження, які застосовувались на різних етапах, а саме: методи індукції, дедукції, абстрагування, узагальнення, аналізу й синтезу – у теоретичному узагальненні й формулюванні мети, завдань, висновків, а також: у разі виявлення особливостей, проблем, суперечностей розвитку річкових портів; логіко-структурного аналізу – під час систематизації положень прийнятого закону; формально-правовий метод – у формулюванні подальших кроків удосконалення організаційно-правового та фінансового забезпечення

розвитку річкових портів з урахуванням прийнятого проєкту закону.

ПОСТАНОВКА ЗАВДАННЯ

Мета дослідження полягає в науково-теоретичному обґрунтуванні подальших кроків розвитку річкових портів в Україні на тлі прийняття відповідного проєкту закону, а також розробці практичних рекомендацій для подальшого удосконалення галузі в умовах децентралізації влади в Україні з урахуванням позитивного закордонного досвіду.

РЕЗУЛЬТАТИ

У 2019 р. кількість суден «річка-море» в Україні склало 139 одиниць, включаючи 18 самохідних суден загальною вантажопідйомністю 29 757, 76 несамохідних суден загальною вантажопідйомністю 116 484 та 25 буксирів і штовхачів [1]. Україна використовує нижній Дунай спільно з Румунією та Молдовою. Слід зазначити, що річно-морські порти Ізмаїл та Рені є портами розвантаження й завантаження для морських суден.

Попри вищезазначене, в Україні річковим транспортом перевозиться тільки близько 0,5 % товарів. Тоді як у країнах ЄС цей показник доходить до 16,3 % у Болгарії, 12,3 % у Німеччині; за середнього відсотку у країнах ЄС у 6,7 % (рис. 1).

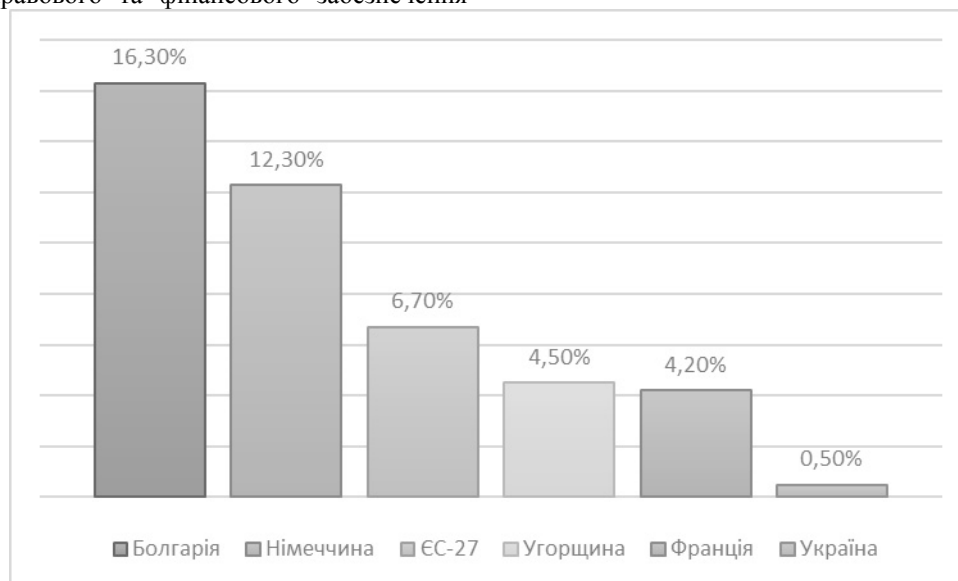


Рис. 1. Питома вага річкових вантажоперевезень у загальному обсязі внутрішніх вантажоперевезень у деяких країнах ЄС, 2019 р. [2]

В Україні, на відміну від європейських країн, річкові перевезення є дорогим видом транспорту. Така ситуація зумовлена тим, що у загальну вартість перевезень, крім прямих матеріальних і експлуатаційних витрат, входить цілий ряд обов'язкових платежів і зборів: за розведення мостів, шлюзування, лоцманське проведення, а також канальний збір, корабельний і портові збори, плата за водокористування, різні одноразові дозволи. У результаті транспортування річковим транспортом обходиться дорожче, ніж перевезення залізницею або автотранспортом. За таких умов рентабельно перевозити, в основному, навалювальний вантаж: металобрухт, руду, пісок та іншу сировину.

В Європі під час перевезення товарів водним транс-

портом судновласники не платять до бюджету, а буксирний флот не обкладається акцизом. Там давно зрозуміли, що тільки розвиваючи річковий транспорт можна зняти навантаження з автомагістралей і, тим самим, заощадити на ремонті доріг.

Вагомим кроком для України для розвитку річкових портів має стати набрання чинності Закону України «Про внутрішній водний транспорт» [3], який на момент написання статті вже прийнято Верховною Радою України, але не підписаний її Головою.

Цей закон врегулює значну кількість питань, які накопичилися у галузі річкових перевезень та підштовхує галузь до активного розвитку найближчим часом.

За оцінками міністра інфраструктури прийнятий

закон дозволить збільшити вантажообіг річковим транспортом до 30 млн т на рік, економічний ефект для держави досягне 13–16 млрд грн в рік [4].

За підрахунками попереднього уряду Гончарука, реформа внутрішнього водного транспорту й залізниці здатна забезпечити прискорення зростання ВВП України на 3 % щорічно.

У Кабміні також пропонували відмовитися від річкового й інших зборів, щоб стимулювати розвиток цієї галузі. Проте саме цього не відбулося у поточному законі. Тож на практиці будуть залишатися портові збори, які стягуються за послуги портів та за факт проходження суднами тими чи іншими об'єктами інфраструктури, як портів, так й інших – мости, шлюзи, канали тощо. Саме це положення є найбільш дискусійним та повертає нас у радянські часи, коли дохід держави міг бути неспівставно великим порівняно з доходом самих портів. На нашу думку, намагання держави отримувати прямі доходи від здійснення операцій у водному транспорті, а не опосередковані доходи через економію від зменшення навантаження на дорожню інфраструктуру, прискорення обігу коштів у суб'єктів господарювання, виплати заробітних плат працівника галузі річкового транспорту, вказує на недооцінку економічного потенціалу галузі. В умовах децентралізації перенесення способу отримання доходів галузі на опосередковані, дозволило б суттєво підтримати об'єднані територіальні громади в їх пошуку можливостей залучення інвесторів на їх території та розвитку вже діючих портів.

Саме підхід до розвитку портів на основі концесій,

який передбачає передачу у концесію існуючої інфраструктури приватним установам, підштовхнув би місцеві органи влади до пошуку можливостей розвитку вже наявних портів та виникнення нових.

Так, вже у Херсонській області здійснено передачу у концесію Херсонського морського торговельного порту, що дозволило залучити на його реновацію 18 млн грн [5]. Приватно-державне партнерство, яке відбулося на цьому порті вказує на потенціал саме такого способи розвитку сучасних портів.

Міжнародний досвід господарювання портів показує, що серед багатьох джерел фінансування, модернізації та оновлення об'єктів портової інфраструктури, концесія є найбільш привабливим інструментом залучення коштів. Концесія передбачає реалізацію суспільно важливих проєктів, водночас приватне управління предметом концесії є строковим (від 3 до 50 років).

Так, майно держстивідора в порту Ольвія передається в концесію строком на 35 років, а в порту Херсон – на 30 років. За такої умови воно залишається у державній власності та після завершення терміну дії концесійних договорів передається державі з усіма об'єктами, побудованими або модернізованими інвестором за період його роботи [6].

На рис. 1. наведені місця, де розташовані порти, переважно морські, які можуть стати першими площадками співпраці приватного капіталу та державного майна. Фактично від цих портів може початися суттєвий розвиток інфраструктури річкових портів вглиб країни.



Рис. 1. Місця портів вздовж Чорного та Азовського морів [6]

На жаль, законодавець виключно одним словом згадує концесію у законі. Інвестування, на думку законодавця, у сфері внутрішнього водного транспорту здійснюється на основі договорів концесії, оренди, про спільну діяльність, інших видів інвестиційних договорів відповідно до законодавства України.

Таким положенням законодавець закладає колізію, до вирішення якої слід підійти ще до набрання чинності Закону України «Про внутрішній водний транспорт» [3]. Згідно з прийнятим законом «річковий порт – суб'єкт господарювання будь-якої форми власності, що на законних підставах використовує

об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту для стоянки та обслуговування на внутрішніх водних шляхах суден, обслуговування пасажирів, проведення вантажних операцій, а також інших пов'язаних із цим видів господарської діяльності» [3].

У пп. 58 п. 1 ст. 1 із визначенням річкового порту може йти в розріз п. 2 ст. 10 із визначення на основі яких договорів здійснюється інвестування у розвиток внутрішнього водного транспорту. Однозначне визначення того, що порт – це суб'єкт господарювання будь-якої форми власності зупиняє процес передачі діючих об'єктів портової інфраструктури до керуючої

компанії на підставі договорів концесії, оренди, на основі договорів про спільну діяльність, в межах якої суб'єкти беруть участь майном, та інших інвестиційних договорів. Фактично законодавець вимагає всі діючі порти та всі порти, що будуть утворюватися, формувати у вигляді єдиної юридичної особи, що не завжди може відповідати особливостям попередньої діяльності порту та утворювати зайві адміністративні обмеження для виникнення нових об'єктів. Договори же спільної діяльності, інвестування та концесії вільно можна бути застосовувати для всіх інших об'єктів (судна, перевалка, канали тощо).

Однозначно важливою віхою є запровадження подання відповідної інформації про річкові перевезення. Згідно з Директивою 2005/44/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 07.09.2005 р. про гармонізовані річкові інформаційні служби (PIC) на внутрішніх водних шляхах Співтовариства [7] у країнах має бути запроваджено уніфіковане інформування про здійснювані перевезення. Так, річкова інформаційна служба – служба, що надає гармонізовані інформаційні послуги для безпечного та ефективного функціонування внутрішнього водного транспорту [3]. Також закон визначає обсяг та процедуру подання всієї інформації стосовно здійснюваних рейсів, що значною мірою є складовою частиною забезпечення безпеки на водному транспорті та дотримання правил перевезень як вантажів, так і пасажирів.

Також шляхом забезпечення безпеки перевезень та формування прозорих умов ведення діяльності в галузі внутрішніх водних перевезень є формування Реєстру об'єктів інфраструктури внутрішнього водного транспорту, який дозволить оприлюднювати необхідну інформацію про юридичний стан та умови функціонування всіх портів в Україні.

Також кожний річковий порт (термінал) розробляє, видає й оприлюднює на своєму веб-сайті інформацію стосовно режиму входження суден та вимог до здійснення операцій на території порту. Обов'язкове оприлюднення цієї інформації завчасно знімає проблеми у підготовці маршрутів перевезень та погоджень умов перевезення вантажів та пасажирів.

Загалом законодавець очікує, що подальший розвиток галузі буде відбуватися на основі Стратегії розвитку внутрішнього водного транспорту України, яка буде розроблятися центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері внутрішнього водного транспорту, та затверджуватися Кабінетом Міністрів України. З одного боку, добра справа подальшого вдосконалення галузі, проте сам закон же мав би бути побудований на такій стратегії та враховувати її подальші кроки. Водночас відсутність строків перегляду такої стратегії може призвести до формального відношення урядових установ до оновлення стратегії, в результаті чого ефективність її буде низькою.

На наш погляд, прийнятий закон до дати набрання чинності з 01.01.2022 р. може бути відкоригований із врахуванням внесених пропозицій, що дозволить не тільки пришвидшити розвиток галузі, але й не допустити у нормативне поле віднайдені нами колізії.

Проте прийнятий закон є уроком для наших українських реалій. Тільки рівноправні відносини бізнесу

й держави будуть стимулювати як зростання обсягів перевалки в портах, розвиток нових напрямів логістики, так і загалом розвиток економіки країни.

У розвитку галузі є ще одна проблема, яку не вирішує ні закон, ні поточні дії органів влади – відсутність даних з перевалки вантажів в українських річкових терміналах. По-перше, галузь має недостатньо повне розуміння того, з якими вантажами їй доводиться працювати. А отже, їй важко оцінювати свої перспективи, будувати плани і прораховувати можливість їх реалізації. Це також може збивати з пантелику й західних партнерів у рамках тієї ж транспортної мережі TEN-T, які не звикли працювати в таких умовах. Їх невпевненість стосовно співпраці з українськими компаніями може стримати надходження інвестицій у галузь.

Є й ще один негативний момент спотвореної статистики: відсутність точних даних сприяє розвитку тіншового бізнесу на річці. Найбільш яскравим прикладом тут є нелегальний видобуток піску, який істотно знижує податкові виплати, і від цього страждають не тільки державний, а й місцеві бюджети. Тіньові «розробники», зокрема, не платять рентну плату, ПДВ, податок на прибуток, єдиний соціальний внесок. Вони також «обходяться» без оплати оренди землі та витрат на виконання природоохоронних заходів, зокрема не компенсують збитки рибному господарству. Якби в Україні вівся облік і контроль із перевалки вантажів у річкових терміналах, то завжди можна було б припинити таку діяльність.

Раніше органи статистика фіксували загальні обсяги перевалки вантажів, які доставляли український та іноземний флот. Це надавало уявлення про те, скільки перевалює експортних вантажів, імпорتنих, транзитних та внутрішнього сполучення. Статистика демонструвала те, як ці показники змінювалися порівняно з попередніми періодами, зростали вони або навпаки – скорочувалися. Завдяки статистиці можна було вивчити й номенклатуру вантажів.

Однак ось уже кілька років така інформація більше не збирається. Деякі фахівці кажуть, що це не випадково, оскільки вона може зачіпати комерційні секрети компаній, що задіяні в роботі на річкових портах. Хоча, швидше за все, це не зовсім відповідає дійсності.

До речі, в Європі, де теж із великою повагою ставляться до комерційної таємниці, статистика річкових перевалок, тим не менш, ведеться дуже ретельно й публікується відкрито. Нею можуть скористатися й підприємства галузі, і їх замовники, і потенційні інвестори.

ВИСНОВКИ

Вважаємо, що на сьогодні великий потенціал України у сфері перевезень водним транспортом залишається нереалізованим. На вирішення цієї ситуації значною мірою спрямований прийнятий Закон України «Про внутрішній водний транспорт».

На наш погляд, прийнятий закон до дати набрання чинності з 01.01.2022 р. може бути відкоригований із врахуванням внесених пропозицій у нашої роботи, що дозволить не тільки пришвидшити розвиток галузі, але й не допустити в нормативне поле віднайдені нами колізії.

Проте прийнятий закон є уроком для наших українських реалій. Тільки рівноправні відносини бізнесу й держави будуть стимулювати як зростання обсягів перевалки в портах, розвиток нових напрямків логістики, так і загалом розвиток економіки країни.

Подальші наукові дослідження мають бути зосередженні на питаннях залучення інвестицій у розвиток річкових портів та інфраструктури навколо них.

Список використаних джерел

1. Реєстр судноплавства України. URL: <http://en.shipregister.ua/index.html>.
2. EU Transport in figures, 2019. URL: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/pocketbook-2019.pdf>.
3. Про внутрішній водний транспорт: Проект Закону № 1182–1-д від 17.01.2020 р. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=67954
4. Рада прийняла закон о внутреннем водном транспорте. В чем его особенность. URL: <https://biz.liga.net/ekonomika/transport/novosti/rada-prinyala-zakon-o-vnutrennem-vodnom-transporte-v-chem-ego-osobennost>
5. Підписано перший договір концесії морського порту в Україні, – Владислав Криклій. URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/pidpisano-pershij-dogovir-koncesiyi-morskogo-portu-v-ukrayini-vladislav-kriklij>
6. Концесії в морських портах. URL: <http://investinports.com/concessions>.
7. Про гармонізовані річкові інформаційні служби (PIC) на внутрішніх водних шляхах Співтовариства: Директива Європейського Парламенту і Ради 2005/44/ЄС від 07 вересня 2005 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_001-05#Text

References

1. Register of Shipping of Ukraine. URL: <http://en.shipregister.ua/index.html>. (In Ukrainian).
2. EU Transport in figures, 2019. URL: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/pocketbook-2019.pdf>.
3. On Inland Water Transport: Draft Law № 1182–1-d of January 17, 2020 URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=67954 (In Ukrainian).
4. The Rada adopted the law on inland water transport. What is its feature. URL: <https://biz.liga.net/ekonomika/transport/novosti/rada-prinyala-zakon-o-vnutrennem-vodnom-transporte-v-chem-ego-osobennost>. (In Ukrainian).
5. The first seaport concession agreement in Ukraine was signed, – Vladyslav Kryklii. URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/pidpisano-pershij-dogovir-koncesiyi-morskogo-portu-v-ukrayini-vladislav-kriklii>. (In Ukrainian).
6. Concessions in seaports. URL: <http://investinports.com/concessions>. (In Ukrainian).
7. On harmonized river information services (RIS) on inland waterways in the Community: Directive 2005/44 / EC of the European Parliament and of the Council of 07 September 2005 URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_001-05#Text (In Ukrainian).