

**Михайличенко К. М.**

кандидат економічних наук, завідувач сектору промислової та транспортної політики, Національний інститут стратегічних досліджень, Київ, Україна
kateryna.mykh@gmail.com

Щодо ключових положень законопроекту «Про внутрішній водний транспорт» в контексті реформування економіки України

Анотація. У статті досліджено положення майбутнього Закону України «Про внутрішній водний транспорт», які є найбільш дискусійними в колі експертів та представників бізнесу, але є визначальними для відновлення судноплавства внутрішніми водними шляхами України. Надано практичні рекомендації щодо доцільності їх включення до законопроекту з урахуванням світового досвіду, завдань реформування економіки України та вирішення проблем галузі

Ключові слова: внутрішній водний транспорт; інституційна модель управління; дерегуляція; розширення джерел фінансування інфраструктури.

Kateryna Mykhailychenko

PhD (Economics), National Institute for Strategic Studies, Kyiv, Ukraine
7-a Pyrogova Street, Kyiv, 01030, Ukraine

Key provisions of the bill «On inland waterway transport» in the context of economic reforms of Ukraine

Abstract. In Ukraine, as elsewhere in the world, the demand for inland waterway transport is growing due to business request on economical logistics solutions for cargo delivery and social benefits as a reduction of energy consumption and harmful emissions. The purpose of the article is to study the provisions of the future Law of Ukraine «On inland waterway transport», relating to building an effective system of governance on internal water transport and formation of state regulation and distribution system functions and powers between them, which should ensure the reduction of regulatory pressure and the monopoly of the state in the economy; formation of the optimal model of water transport infrastructure funding; their analysis in terms of solving actual problems of the sector; their conformity to the reforms in the area of deregulation, decentralization, demonopolization of the economy; the EU policy towards the development of IWT; scientific substantiation of proposals for the inclusion of these provisions to the bill.

The article offers recommendations for the choice of institutional management models concerning inland waterways in Ukraine, formation of state regulation and a system of distribution functions and powers between them, which should ensure the reduction of regulatory pressure and the state monopoly in the economy, improving the management of the public sector. It has been proved that under the current economic conditions the optimal funding model of the inland waterways infrastructure should include various sources of funding, such as private funding to provide current maintenance of inland waterways and their reconstruction. It is grounded to transfer the responsibilities for funding of maintenance and reconstruction of the gateways to energy companies (owners of hydropower plants) as an introduction of the fee for using the inland waterway infrastructure by ship owners and cargo owners.

The results of research will contribute to solving the problem of revival shipping by inland waterways in Ukraine; they can also be applied in finalizing the draft law of Ukraine «On inland waterway transport».

Keywords: inland waterway transport; institutional management model; deregulation; expanding sources of infrastructure funding

JEL Classification: R40; R42; R49

Михайличенко Е. Н.

кандидат экономических наук, заведующая сектором промышленной и транспортной политики, Национальный институт стратегических исследований, Киев, Украина

О ключевых положениях законопроекта «О внутреннем водном транспорте» в контексте реформирования экономики Украины

Аннотация. В статье исследованы положения будущего Закона Украины «О внутреннем водном транспорте», которые являются наиболее дискуссионными в кругу экспертов и представителей бизнеса, но в то же время являются определяющими для восстановления судоходства по внутренним водным путям Украины. Даны практические рекомендации относительно целесообразности их включения в законопроект с учетом мирового опыта, задач реформирования экономики Украины и решения проблем отрасли.

Ключевые слова: внутренний водный транспорт; институциональная модель управления; дерегулирование; расширение источников финансирования инфраструктуры.

1. Постановка проблеми. Відродження судноплавства внутрішніми водними шляхами (ВВШ), залучення інвестицій та підвищення конкурентоспроможності внутрішнього водного транспорту (ВВТ) є невід'ємною частиною пакету реформ, що реалізуються у транспортному секторі економіки України. Основні напрями та завдання реформування та розвитку ВВТ знайшли відображення у Стратегії сталого розвитку «Україна-2020», схваленої Указом Президента України від 12.01.2015 р. №5/2015; Плані заходів з виконання Програми діяльності Кабінету Міністрів України та Стратегії сталого розвитку «Україна-2020» у 2015 році, затвердженому розпоряд-

женням Кабінету Міністрів України від 04.03.2015 р. №213-р; Угоді про Коаліцію депутатських фракцій «Європейська Україна» у Верховній Раді України восьмого скликання. Зазначеними документами, зокрема, передбачено розроблення та прийняття у 2015 р. Закону України «Про внутрішній водний транспорт» – спеціального галузевого закону, що визначить правові, економічні та організаційні засади діяльності внутрішнього водного транспорту в Україні.

У цьому контексті вважаємо за необхідне проаналізувати деякі ключові моменти майбутнього Закону України «Про внутрішній водний транспорт», які викликають

найбільшу дискусію серед заінтересованих сторін (представників бізнесу, владних структур, державних підприємств), але є визначальними для розвитку судноплавства. За основу візьмемо текст законопроекту, підготовлений робочою групою при Мініфраструктури, оприлюднений на сайті міністерства та внесений після доопрацювання до Верховної Ради України як депутатський за №2475а від 04.08.2015. Також вважаємо за необхідне дослідити основні положення законопроекту «Про внутрішній водний транспорт» щодо їх відповідності змісту економічних реформ, що впроваджуються в Україні, зокрема у сфері децентралізації, демонополізації, розвитку ринкових відносин та підвищення ефективності функціонування державних підприємств з точки зору виконання зобов'язань, що виникли внаслідок підписання Україною Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, а також з позиції досягнення законопроектом основної мети – створення правового поля для відродження в Україні судноплавства внутрішніми водними шляхами.

2. Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретичну основу статті склали роботи вітчизняних вчених і фахівців Т. Блудової [1], О. Котлубая [2], Н. Кудрицької [3] та інших, які зробили вагомий внесок у дослідження потенціалу національної транспортної системи України. Серед зарубіжних дослідників слід виділити К. Сеччі та К. Пейжс (Carlo Secchi; Karla Peijs, 2015) [4], які сьогодні формують концепцію розвитку Транєвропейської транспортної мережі (TEN-T), в основу якої покладено принципи мультимодальності транспортних систем та розширення участі в них ВВТ. Водночас, попри наявність численних наукових праць з проблематики функціонування та розвитку транспортного сектору в цілому та окремих видів транспорту, актуальні проблеми ВВТ не знаходять достатнього висвітлення в науковій літературі навіть в умовах існування практичного запиту на їх вирішення.

3. Метою статті є дослідження положень майбутнього Закону України «Про внутрішній водний транспорт», які стосуються побудови ефективної системи управління внутрішніми водним транспортом та формування оптимальної за сучасних економічних умов моделі фінансування інфраструктури водного транспорту; їх аналіз з точки зору розв'язання актуальних проблем галузі; відповідності реформам у сфері дерегуляції, децентралізації, демонополізації економіки й основним напрямкам політики ЄС щодо розвитку ВВТ; наукове обґрунтування пропозицій щодо включення цих положень до законопроекту.

4. Основні результати дослідження. Одним з ключових елементів ефективного функціонування ВВТ є створення цілісної системи управління внутрішніми водними шляхами, в тому числі системи розподілу функцій і повноважень між відповідними учасниками державного регулювання. Нова система управління ВВТ в Україні повинна враховувати міжнародний досвід та відповідати сучасним вимогам, стандартам і завданням реформування галузі та всієї української економіки, зокрема узгоджуватись із таким її напрямком, як реформа в сфері дерегуляції та розвитку підприємництва, суть якої полягає в усуненні надлишкової зарегульованості відносин між державою та бізнесом та надмірного контролю підприємницької діяльності, зниженні регуляторного тиску держави на бізнес шляхом спрощення процедур, зменшення частоти перевірок контролюючими органами, скасування зайвих дозволів та ліцензій.

У законопроекті державному регулюванню ВВТ присвячено окремий розділ, в якому визначено мету, напрями та органи державного регулювання у сфері ВВТ. Аналізуючи даний аспект, зазначимо, що у питанні створення системи управління ВВТ і розподілу повноважень між органами державного управління частково враховано досвід країн ЄС, КНР [5], Росії. Принагідно зауважимо, що єдиної уніфікованої системи органів управління і державного регулювання ВВТ в світі, і навіть в країнах ЄС, не існує.

Повноваження щодо нормативно-правового регулювання сфери ВВТ покладено на центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері внутрішнього водного транспорту (тобто на Мініфраструктури відповідно до Положення про Міністерство інфраструктури України, затвердженого Указом Президента України від 12 травня 2011 року № 581/2011). Позитивним є відокремлення державного нагляду та контролю у сфері ВВТ, який покладається на центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері безпеки на внутрішньому водному транспорті, від функцій господарського управління в цій сфері, розмежування функцій забезпечення безпеки судноплавства і нагляду (контролю) за безпекою судноплавства. Цілком слушним є покладення на національну комісію, що здійснює державне регулювання в сфері транспорту (законопроект про її створення переданий на розгляд Кабінету Міністрів України) функцій щодо регулювання діяльності суб'єктів природних монополій у сфері ВВТ та суб'єктів господарювання, що провадять діяльність на суміжних ринках природних монополій у сфері ВВТ, а також делегування частини повноважень з питань державного регулювання ВВТ місцевим органам влади.

Недоліками запропонованої системи управління ВВТ вважаємо наступні:

- *наділення центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері ВВТ, широким спектром регуляторних повноважень, що не відповідає напряму державної політики щодо зменшення регуляторного тиску держави на суб'єкти господарювання: (право погоджувати будівництво гідротехнічних споруд річкових водних шляхів (крім причальних споруд та їхніх операційних акваторій), встановлювати гарантовані габарити суднового ходу на річкових водних шляхах за поданням Адміністрації внутрішніх водних шляхів (далі – АВВШ), затверджувати графік розведення підйомних ферм мостів на річкових водних шляхах тощо);*
- *не в повному обсязі визначення повноважень центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері безпеки на ВВТ, зокрема із законопроекту не випливає, що на цей орган покладається контроль за дотриманням законодавства в сфері ВВТ в цілому, а не тільки за дотриманням вимог законодавства з питань безпеки судноплавства та запобігання забрудненню навколишнього природного середовища із суден; не відображено функцію контролю за станом судноплавних гідротехнічних споруд; чітко не виписана територіальна структура даного органу влади;*
- *функції місцевих органів влади стосовно державного регулювання сфері ВВТ окреслені поверхово й не відображають завдання, які ставить держава у сфері децентралізації влади та передачі частини повноважень у сфері державного управління на місця. Система функціонування річкового транспорту потребує встановлення чітко визначених договірних, земельних, податкових, майнових, деяких інших правових відносин суб'єктів господарювання та державного управління у сфері річкового транспорту з місцевими органами влади і органами місцевого самоврядування. Натомість у законопроекті на них покладаються лише функції, пов'язані із регулюванням малих суден та їх обслуговуванням;*
- *створення Адміністрації внутрішніх водних шляхів України у вигляді, як це передбачено законопроектом, певною мірою суперечить напряму реформування економіки шляхом зменшення монополізму держави в сфері економіки, підвищення ефективності управління державним сектором економіки шляхом розділення господарських і управлінських функцій, скасування зайвих регуляторних норм. Законопроектом передбачається, що діяльність АВВШ зосереджуватиметься на запровадженні ефективного й безпечно використанні річкових водних шляхів і стратегічних об'єктів інфра-*

структури для судноплавства, утриманні річкових водних шляхів та стратегічних об'єктів інфраструктури, підтриманні експлуатаційних характеристик внутрішніх водних шляхів. Проте, виходячи з аналізу послуг, що закріплюються за АВВШ, підприємство виконуватиме як господарські, так і суто адміністративні функції. При цьому чітко не ідентифіковано правовий статус АВВШ та її структуру. На наш погляд, АВВШ відповідно до Господарського кодексу України є державним підприємством, що діє на основі державної власності.

Питання щодо управління державним майном у сфері ВВТ не знайшли відображення у законопроекті. Вибір організаційно-правової форми АВВШ передбачає обов'язкове вирішення питань, пов'язаних з майновим комплексом підприємства, зокрема перерозподілом державної власності, що перебуває в управлінні ДП «Укрводшлях», ДП «Адміністрація річкових портів», ДП «Дельта-лоцман». Передача активів має супроводжуватись звільненням від зайвих, непрофільних та збиткових активів, які потрібно списати або продати для того, щоб нова юридична особа витрачала ресурси не на власне утримання, а на основну діяльність - підтримку в безпечному стані ВВШ, виконання днопоглиблювальних робіт тощо.

Утворення АВВШ шляхів фактично означатиме утворення ще одного державного монополіста, якому належатиме виключне право надання таких послуг, як навігаційно-гідрографічне забезпечення на річкових водних шляхах, забезпечення функціонування річкової інформаційної служби, утримання та використання стратегічних об'єктів внутрішнього водного транспорту тощо. АВВШ виступатиме в ролі єдиного замовника на здійснення днопоглиблювальних робіт на всій протяжності ВВШ України, за виключенням робіт у межах власної операційної акваторії порту.

Україна, підписавши Угоду про асоціацію з ЄС, взяла на себе низку зобов'язань щодо розвитку ВВТ, зокрема щодо розробки у співробітництві з ЄС стратегії розвитку річкового транспорту на основі національної транспортної політики, включення річкового транспорту в систему мультимодальних перевезень та мережу пріоритетних транспортних маршрутів, імплементації до національного законодавства норм європейського права в галузі внутрішнього водного транспорту. Зокрема, Угодою передбачена імплементація Україною директив ЄС у сфері ВВТ з питань функціонування ринку перевезень (Директива Ради № 96/75/ЄС); доступу до професії (Директива Ради № 87/540/ЄЕС), безпеки перевезень (Директива № 2006/87/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 12.12.2006 р., встановлює технічні вимоги до суден на внутрішніх водних шляхах); надання річкових інформаційних послуг (Директива 2005/44/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 7.09.2005 р.); гармонізації умов отримання національних свідоцтв капітанів (Директива Ради № 96/50/ЄС) тощо.

Аналізуючи даний аспект, необхідно відмітити наявність у законопроекті важливої і беззаперечно прогресивної норми, що узгоджується з положеннями Угоди про Асоціацію з ЄС – визначення на законодавчому рівні, що основою для планування розвитку внутрішнього водного транспорту є Стратегія розвитку внутрішнього водного транспорту, яка включатиме короткострокові, середньострокові та довгострокові плани розвитку і розроблятиметься центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері ВВТ. Проте, внаслідок недостатнього врахування положень вищезазначених Директив ЄС, у законопроекті не знайшли належного відображення пріоритети та взаємозв'язок євроінтеграційного курсу України з основними напрямками політики ЄС щодо розвитку ВВТ, визначеними у затвердженій у 2013 р. програмі NAIADES II (2014-2020 рр.):

- розбудова якісної інфраструктури ВВТ завдяки посиленню зв'язків ВВТ з іншими видами транспорту, інтеграції ВВТ до мультимодальних логістичних мереж,

- включенню до Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T);

- удосконалення екологічних характеристик ВВТ через встановлення нижчих лімітів на викиди забруднюючих речовин, сприяння переходу ВВТ на використання альтернативних видів палива;
- підвищення професійного рівня та кваліфікації робітників ВВТ, поліпшення умов праці завдяки впровадженню інноваційних технологій;
- створення єдиного простору ВВТ завдяки уніфікації стандартів країн ЄС з урахуванням положень Лісабонського договору, зокрема, щодо технічних вимог до суден, професійної кваліфікації персоналу, перегляду існуючого розподілу повноважень в управлінні та усуненню дублювання функцій.

Законопроект передбачає запровадження річкового збору, який стягуватиметься із судновласників за використання ними річкових водних шляхів для перевезення вантажів та пасажирів і замінить більшість існуючих сьогодні зборів і платежів на річці. За рахунок збору здійснюватиметься утримання річкових водних шляхів, будівництво, реконструкція, модернізація та ремонт стратегічних об'єктів інфраструктури (за винятком судноплавних гідротехнічних споруд), роботи з підтримання гарантованих габаритів суднового ходу на річкових водних шляхах, а також фінансування діяльності АВВШ. Ставки річкового збору встановлюватимуться Національною комісією, що здійснює державне регулювання в сфері транспорту, порядок справляння та використання збору – центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізацію державної політики у сфері внутрішнього водного транспорту. Справляється збір буде АВВШ.

Слід зазначити, що існуюча нині в Україні система фінансування інфраструктури ВВШ не виправдовує себе, коштів на її відновлення катастрофічно не вистачає. Зношеність основних фондів ВВТ України за даними Держстату дорівнює 75,4 % й обумовлена вона хронічним (протягом понад 20 річного періоду) недофінансуванням державою. Бюджетна програма «Підтримка експлуатаційно-безпечного стану судноплавних шлюзів, внутрішніх водних шляхів» забезпечує лише близько 21% нормативних витрат і взагалі не передбачає необхідних капітальних витрат; практично не ведуться роботи з підтримання габаритів водних шляхів; немає коштів на необхідні обсяги робіт з технічної і технологічної модернізації гідротехнічних споруд, впровадження сучасних інформаційних технологій забезпечення безпеки судноплавства.

Оскільки сьогодні держава не в змозі не тільки фінансувати високовартісні транспортні проекти щодо модернізації ВВШ, але навіть підтримувати їх у придатному для безпечного судноплавства стані, єдиним реальним виходом є часткове приватне фінансування як поточного утримання ВВШ, так і відновлювальних робіт. *Розширення джерел фінансування утримання та розвитку стратегічних об'єктів інфраструктури внутрішніх водних шляхів за рахунок запровадження річкового збору дозволить сформувати в Україні найбільш оптимальну за сучасних економічних умов модель фінансування ВВШ, яка включатиме різні джерела фінансування, а саме:*

- кошти державного і місцевих бюджетів;
- плату за використання річкової інфраструктури – річковий збір;
- доходи від платних робіт і послуг, наданих АВВШ;
- участь інших суб'єктів господарювання (власників гідроелектростанцій шляхом включення витрат на утримання судноплавних шлюзів до складу валових витрат гідроенергетичних компаній);
- інші не заборонені законодавством джерела.

У Росії відповідно до КВВТ РФ фінансування федеральних водних шляхів здійснюється виключно за рахунок федерального бюджету за нормативним підходом. У США фінансування робіт з утримання ВВШ здійснюється з федерального бюджету за рахунок акцизу на паливо, а відновлювальні роботи ведуться за участю приватних

компаній. Цікавим є досвід КНР, де ВВШ утримуються з центрального бюджету і бюджетів провінцій, які наповнюються за рахунок різних видів зборів, одержуваних від користувачів ВВШ, а також від допоміжного доходу, у тому числі від продажу гідроелектроенергії. Для фінансування будівництва об'єктів ВВШ створено спеціальний фонд – IWT Construction Fund, джерелами наповнення якого у тому числі виступають додаткова плата при купівлі автомобіля, податки на будівництво портів, пасажирські та вантажні збори з користувачів ВВТ тощо [6].

У Європі утримання ВВШ здійснюється за рахунок коштів федерального бюджету з додатковим залученням коштів регіонів і приватних компаній (Німеччина, Австрія, Великобританія, Франція) [7]. Вже з десятків років на рівні міністрів транспорту країн ЄС обговорюється можливість запровадження плати за використання інфраструктури. Міністри дійшли згоди, що політика в області внутрішнього судноплавства повинна базуватися на ринкових принципах, сприяти підприємству та готовності всіх учасників ринку брати на себе більшу економічну відповідальність, і що справляння плати за користування інфраструктурою ВВШ може стати для цього сектора корисним інструментом, зокрема може полегшити пошук фінансових джерел, альтернативних урядовим схемами фінансування розвитку інфраструктури.

Запровадження єдиного річкового збору замість цілої низки різних зборів є позитивним з точки зору спрощення процедури оформлення необхідних платежів та зборів для учасників процесу перевезень із використанням системи ВВШ. Проте переваги для судновласника від зменшення адміністративного навантаження можуть бути знівельовані можливим високим рівнем річкового збору, який відповідно включатиметься трейдерами (більшість з яких, до речі, є експортерами зерна, металопродукції, продуктів хімічної промисловості) у вартість товару, що не дозволять українським експортерам конкурувати на світовому ринку. Тому при визначенні розміру річкового збору необхідно проаналізувати його вплив на економічну конкурентоспроможність водних шляхів порівняно з автомобільними та залізничними. Враховуючи, що основні витрати під час транспортування річкою – це витрати на паливо, то як альтернативний варіант, можна разом із запровадженням річкового збору запропонувати відміну плати акцизу на паливо для буксирів. Крім того, потребує ґрунтовного аналізу, як вплине відміна усіх інших зборів, що мають цільовий характер, на тих суб'єктів господарювання, які за рахунок цих зборів забезпечують утримання та експлуатацію акваторій або інших об'єктів інфраструктури. Отже, до законопроекту необхідно докласти ґрунтовне фінансово-економічне обґрунтування запровадження річкового збору.

Зараз широко обговорюється норма законопроекту, згідно з якою плата із суден за проходження шлюзів не стягується, а утримання, ремонт, реконструкція та охорона судноплавних гідротехнічних споруд та водних підходів до них покладається на Адміністрацію внутрішніх водних шляхів України за рахунок власників гідроелектростанцій Дніпровського каскаду.

Протягом 2009-2013 рр. рівень фінансування експлуатаційної діяльності судноплавних шлюзів склав у середньому 33% від суми необхідних витрат, з яких 75% забезпечувалося коштами держбюджету та 25% – платою за шлюзування. У 2014 р. передбачений бюджетом обсяг державної підтримки діяльності судноплавних шлюзів склав 10,6 млн грн. при потребі у близько 140 млн грн. При цьому в видатках загального фонду державного бюджету три роки поспіль не передбачалися капітальні витрати для відновлення технічного стану технологічного обладнання та гідротехнічних конструкцій судноплавних шлюзів. У січні 2015 р. з метою покриття бюджетного недофінансування утримання судноплавних шлюзів Кабінетом Міністрів України плату за шлюзування суден на Дніпрі було збільшено на 17,1% й скасовано пільгову тарифну групу, якою користувалися вітчизняні судновлас-

ники. Як наслідок, ціна фрахту зросла, проте додаткові надходження від збільшення ставок шлюзування й відміни пільг все одно не вирішують проблему фінансового покриття не тільки реконструкції, але й поточного ремонту шлюзів – зростання доходів очікується в розмірі лише 11,3 млн грн. щорічно.

На наш погляд, *передбачена законопроектом відміна плати за шлюзування може розглядатися як позитивний крок з точки зору підвищення привабливості перевезень річкою*, оскільки шлюзи є штучною перешкодою на шляху прямування суден, а плата за шлюзування лягає додатковим фінансовим тягарем на судновласника. В Європі шлюзування на річках Рейн, Майн і Дунай у більшості випадків безкоштовне для судновласників. Не справляється плата за шлюзування в США та Росії, де судноплавні гідротехнічні споруди утримуються виключно за рахунок держави, що робить річковий транспорт більш економічно вигідним. Проте навіть ці країни відчувають гостру потребу в оновленні і реконструкції судноплавних гідротехнічних споруд, а також нестачу коштів на ці цілі. У Росії недофінансування поточного утримання інфраструктури ВВШ у 2013 р. перевищило 3,5 млрд руб. Конгрес США у 2015 р. санкціонував підвищення податку на дизельне паливо з метою фінансування будівництва та ремонту шлюзів, термін служби яких добігає 70 років замість передбачених 50, проте 9,2 млрд дол. США все одно не вистачає [8].

Натомість, згідно з практикою КНР, де на річках ведеться активне будівництво масштабних гідротехнічних об'єктів, шлюзи та гідроелектростанції складають єдиний майновий комплекс і фінансуються з адресних відрахувань від продажу електроенергії компаніями, які здійснюють її збут і виробництво [6]. Аналогічний досвід є в деяких країнах Європи. В Австрії всі шлюзи ГЕС на р. Дунай і у Німеччині шлюзи на р. Рейн фінансуються за рахунок виробленої електроенергії: плата за проходження ними не справляється. 8 шлюзів на кордоні Німеччини та Франції фінансуються Electricity de France (приватна енергетична компанія) за рахунок виробленої електроенергії.

В Україні гідроелектростанції на р. Дніпро збудовані шляхом їх повного перегородження гідротехнічною греблею, забезпечуючи необхідний для турбін натиск води. Отже основною функцією системи водосховищ та гребель на Дніпрі є функціонування системи гідроелектростанцій, які на сьогоднішній день є комерційними об'єктами у структурі ПАТ «Укргідроенерго». Для судновласників тим самим штучно створюється перешкода на внутрішніх водних шляхах. У радянські часи судноплавні шлюзи повністю належно фінансувалися за рахунок державного бюджету, але сьогодні можливості бюджету вкрай обмежені, а шлюзи вичерпали свій технологічний ресурс. Тому постала необхідність участі виробника електроенергії, який отримує прибуток від своєї діяльності в утриманні та реконструкції шлюзів на р. Дніпро.

За попередніми оцінками, оприлюдненими керівництвом Мініфраструктури, вартість 1кВт електроенергії зростає не більше ніж на 8 коп. за рахунок включення у витрати гідроенергогенеруючої компанії «шлюзової» складової. Якщо врахувати, що у 2013 р. встановлений в Україні тариф на електроенергію, що виробляється ГЕС, дорівнював 20,03 коп./кВт*год., ТЕС – 70 коп./кВт*год., АЕС – 21,74 коп./кВт*год. (АЕС з жовтня 2014 р. – 28,26 коп. за кВт*год.) [9], то після включення «шлюзової» складової вартість електроенергії, що виробляється ГЕС, приблизно зрівняється з вартістю електроенергії, що виробляється АЕС, і залишиться меншою більше ніж у два рази порівняно з вартістю електроенергії, що виробляється ТЕС. Враховуючи, що ГЕС в Україні виробляють лише 7% електроенергії (АЕС – 44%, ТЕС – 42%, ТЕЦ – 7%, альтернативні джерела – менше 1%), це не може суттєво позначитися на вартості загального тарифу на електроенергію для споживачів. Звичайно, є певні ризики, що приватні енергетичні компанії можуть скористуватися ситуацією й наполягати на значному підвищенні тарифу

на електроенергію, але запобіжником цьому має стати Національна комісія, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг.

5. Висновки

1. В Україні, як і в усьому світі, зростає попит на перевезення внутрішнім водним транспортом. Вантажовласники, насамперед металовиробники та зернотрейдери, в умовах економічної кризи, зростання цін на паливо, збільшення випадків нестабільної роботи залізничного та автомобільного транспорту готові переключити значну частину вантажопотоку на ріку, враховуючи, що за показниками енерговитрат річковий транспорт упр'ятеро ефективніший залізничного транспорту й удешевлює – автомобільного та забезпечує найнижчу собівартість вантажних перевезень у перерахунку на одну умовну тону вантажу. З точки зору суспільних переваг розвиток річкового транспорту в Україні та включення його до системи мультимодальних перевезень дозволить не тільки знизити енергетичні витрати та скоротити шкідливі викиди в атмосферу, але й транспортувати товари суднами типу «ріка-море» між крупними промисловими центрами країни та чорноморськими портами без додаткового перевантаження, знизити навантаження на автошляхи та оздоровити залізницю, звільнивши їх від частини нерентабельних перевезень, і таким чином побічно сприяти реформам, що відбуваються на залізничному транспорті. Зазначене обумовлює перспективність розвитку ВВТ і потенційну можливість суттєво наростити представництво на ринку вантажних і пасажирських перевезень України.

2. Відсутність затвердженого базового закону є стримуючим фактором для розвитку судноплавства ВВТ України. Непрозоре й не завжди виправдане розповсюдження норм морського права на річковий транспорт, невизначеність правового статусу річкових портів, терміналів, земель річкового транспорту, гідротехнічних споруд, прав і обов'язків перевізників, неврегульованість правил взаємодії господарюючих суб'єктів між собою та державою, стосунків порту й вантажовласника нівелює інвестиційну привабливість річкового транспорту та стримує розвиток ринку річкових перевезень.

3. Створення цілісної системи управління ВВШ, в тому числі системи розподілу функцій і повноважень між відповідними учасниками державного регулювання, є важливим елементом ефективного функціонування ВВТ, а тому має враховувати міжнародний досвід та відповідати сучасним напрямкам й завданням реформування галузі й всієї української економіки, зокрема змісту економічних реформ у сфері децентралізації, дерегуляції, демонополізації та розвитку ринкових відносин. Вибір інституціональної моделі управління внутрішнім водним транспортом України, формування органів державного регулювання та системи розподілу функцій і повноважень між ними повинні забезпечити зменшення регуляторного тиску держави на суб'єкти господарювання, зменшення монополізму держави у сфері економіки, підвищення ефективності управління державним сектором економіки шляхом розділення господарських і управлінських функцій, скасування зайвих регуляторних норм. Закон повинен забезпечити правове врегулювання відносин суб'єктів господарювання та державного управління у сфері ВВТ з місцевими органами влади, органами місцевого самоврядування й територіальними громадами.

4. Пріоритети і взаємозв'язок євроінтеграційного курсу України у сфері внутрішнього водного транспорту з основними напрямками політики ЄС щодо розвитку ВВТ повинні знайти в законопроекті належне відображення, зокрема, шляхом максимального врахування положень Директив ЄС у сфері ВВТ, що підлягають імplementації у національне законодавство України відповідно до Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом.

5. Розширення джерел фінансування утримання та розвитку стратегічних об'єктів інфраструктури внутрішніх водних шляхів за рахунок запровадження річкового збору дозволить сформувавши в Україні найбільш оптимальну за

сучасних економічних умов модель фінансування ВВШ, яка включатиме різні джерела фінансування, зокрема передбачатиме часткове приватне фінансування як поточного утримання ВВШ, так і відновлювальних робіт. Річковий збір фактично стане платою судновласників і вантажовласників за використання ними річкової інфраструктури. Враховуючи, що інші альтернативні внутрішньому водному транспорту галузі в нашій країні мають чітко визначені джерела фінансування інфраструктури – інфраструктурна складова виділена в структурі залізничного тарифу, дорожня інфраструктура фінансується з акцизу на паливо – запровадження плати за використання інфраструктури ВВШ є паритетним кроком, який відповідає світовому досвіду.

6. Внаслідок тривалого недофінансування шлюзи в Україні перетворилися на небезпечні для судноплавства об'єкти, які добігають граничного терміну служби. В умовах ринкової економіки й хронічного дефіциту держбюджету існує необхідність врахувати світовий досвід й залучити виробника електроенергії, який отримує прибуток від своєї діяльності, створюючи штучні перешкоди для суден на внутрішніх водних шляхах, до утримання та реконструкції шлюзів на р. Дніпро. Відміна плати за шлюзування є позитивним кроком з точки зору підвищення привабливості перевезень річкою.

7. Найшвидше доопрацювання та прийняття Закону України «Про внутрішній водний транспорт» дозволить створити необхідну законодавчу базу для відродження судноплавства внутрішніми водними шляхами України.

Література

1. Блудова Т. В. Транзитний потенціал України: формування та розвиток. – К.: НІПМБ, 2006. – 274 с.
2. Конкуренцеспроможність та сталий розвиток морегосподарського комплексу України / Під загальною редакцією О. М. Котлубая. – Одеса: ІПРЕЕД, 2011. – 427 с.
3. Кудрицька Н. В. Транспортно-дорожній комплекс України: сучасний стан, проблеми та шляхи розвитку: монографія / Н. В. Кудрицька. – К.: НТУ, 2010. – 338 с.
4. Secchi, C., Bodewig, K., Grosch, M., Peijs, K., Cox, P., Balazs, P., Brinkhorst, L. (2015). The work plans of the 11 European Coordinators for the TEN-T have been finalised, establishing the basis for action until 2030. / Carlo Secchi, Karla Peijs, Laurens Jan Brinkhorst and others. – Brussels, Belgium: European Commission, Directorate General for Mobility and Transport, May 2015 [Electronic resource]. – Access mode: http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/news/2015-05-28-coordinator-work-plans_en.htm
5. Reform in the inland water transport: China's experience [Electronic resource]. – Access mode: http://www.unescap.org/sites/default/files/pub_1836_ch1.pdf
6. Sustainable development of inland waterway transport in China (2009). Theme I of a World Bank Project: Comprehensive Transport System Analysis in China [Electronic resource]. – Access mode: <http://siteresources.worldbank.org/EXTPRAL/Resources/china.pdf>
7. Беляя книга по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту Европы (2011). ЕЭК ООН, ЕСЕ/TRANS/SC.3/189. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2011/sc3wp3/ECE-TRANS-SC3-189r.pdf>
8. Aging Locks, Dams in Need of Investment. [Electronic resource]. – Access mode: <http://www.agweb.com/article/aging-locks-dams-in-need-of-investment-blmg/>
9. Кілька міфів про енергетику. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.epravda.com.ua/columns/2014/12/17/513913/>

Стаття надійшла до редакції 3.11.2015

References

1. Bludova, T. V. (2006). *Transit potential of Ukraine: Formation and Development*. Kyiv: NIPMB (in Ukr.).
2. Kotlubay, O. M. (2011). *Competitiveness and sustainable development of marine economy Ukraine*. Odessa: IPMEER (in Ukr.).
3. Kudritska, N. V. (2010). *Transport and Road Complex of Ukraine: Current State, Problems and Development*. Kyiv: NTU (in Ukr.).
4. Secchi, C., Bodewig, K., Grosch, M., Peijs, K., Cox, P., Balazs, P., & Brinkhorst, L. (2015). *The work plans of the 11 European Coordinators for the TEN-T have been finalised, establishing the basis for action until 2030*. Brussels, Belgium: The information publishing European Commission, Directorate General for Mobility and Transport. Retrieved from http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/news/2015-05-28-coordinator-work-plans_en.htm
5. UNESCAP (2015). *Reform in the inland water transport: China's experience*. Retrieved from http://www.unescap.org/sites/default/files/pub_1836_ch1.pdf
6. World Bank (2009). *Sustainable development of inland waterway transport in China. Theme I of a World Bank Project: Comprehensive Transport System Analysis in China*. Retrieved from <http://siteresources.worldbank.org/EXTPRAL/Resources/china.pdf>
7. UNECE (2011). *White Paper on efficient and sustainable inland water transport in Europe*. ECE/TRANS/SC.3/189. Retrieved from <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2011/sc3wp3/ECE-TRANS-SC3-189r.pdf>
8. AGWEB (2015). *Aging Locks, Dams in Need of Investment*. Retrieved from <http://www.agweb.com/article/aging-locks-dams-in-need-of-investment-blmg/>
9. Epravda (2014). *Several myths of energy*. Retrieved from <http://www.epravda.com.ua/columns/2014/12/17/513913/> (in Ukr.)

Received 3.11.2015