

Фердман Г.П.

Науково-дослідний центр Збройних сил України «Державний океанаріум»
Інституту Військово-Морських сил
Національного університету «Одеська морська академія»

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ НА ВОДНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ: ДЕРЖАВНО-УПРАВЛІНСЬКИЙ АСПЕКТ

Однією із складових частин єдиної транспортної системи України є водний транспорт, який, об'єднуючи такі потужні ланки, як морський і річковий транспорт, являє собою комплексну галузь, яка призначена задовольняти потреби населення та суспільного виробництва у перевезеннях (водою).

Актуальність статті зумовлена потенціалом водного транспорту, попитом на перевезення внутрішніми водними шляхами, показниками аварійності, травматизму і загибелі людей та значенням транспортної безпеки на водному транспорті, що вимагає підвищення її рівня.

Аналіз останніх досліджень і публікацій доводить, що, незважаючи на значний обсяг наукових досліджень в області транспортної безпеки на водному транспорті, окремі питання в зазначеній сфері потребують подальшого обговорення та вдосконалення.

Водний транспорт – це вид транспорту, який перевозить вантажі або пасажирів водними шляхами сполучення, як природним (океани, моря, річки, озера), так і штучним (канали, водосховища). Основним транспортним засобом є судно. Водному транспорту притаманні певні властивості, які мають прояв через основні категорії водного транспорту, наділені певним юридичним статусом. Водний транспорт складається з двох окремих елементів: морського та річкового транспорту.

Стаття присвячена короткому висвітленню потенціалу водного транспорту серед провідних країн світу, попиту на перевезення водним транспортом, значення транспортної безпеки на водному транспорті, історичного екскурсу в морські походи київських князів, стану морського та річкового транспорту, організаційно-правової основи державного управління транспортом взагалі та організаційно-правової основи державного управління транспортною безпекою на водному транспорті зокрема.

З урахуванням вищезазначеного зроблено відповідні висновки про незадовільний стан транспортної безпеки на водному транспорті, державного управління у сфері безпеки водного транспорту, самостійного забезпечення безпеки на водному транспорті, відсутності загального керівництва транспортною безпекою України та взаємодії водного транспорту з іншими видами транспорту.

Ключові слова: національна безпека, транспортна безпека, державне управління, водний транспорт, морський транспорт, річковий транспорт.

Постановка проблеми. Однією із складових частин єдиної транспортної системи України є водний транспорт, який, об'єднуючи такі потужні ланки, як морський і річковий транспорт, являє собою комплексну галузь, яка призначена задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях (водою).

Галузь має один із найпотужніших потенціалів серед провідних країн світу:

- 38 державних підприємств з оборотом близько 10 млрд грн на рік;
- 5000 галузевих суб'єктів господарювання;
- 100 000 моряків-громадян України;
- 1 робоче місце в галузі стимулює створення 4–5 робочих місць в суміжних галузях.

Найпотужніший потенціал:

- 13 континентальних морських портів;
- 262 млн тонн пропускної здатності на рік;
- 25 000 працівників.

Можливості:

- 3 судноплавних річки, дві з яких входять до ТОП-5 найбільших річок Європи;
- 16 річкових портів та терміналів;
- 60 млн тонн пропускної здатності на рік [1].

В Україні, як і в усьому світі, нині зростає попит на перевезення внутрішнім водним транспортом. Вантажовласники, насамперед металовиробники і зернотрейдери в умовах економічної нестабільності, зростання цін на паливо, збільшення випадків перебоїв у роботі залізничного

та автомобільного транспорту через конфлікт на сході країни намагаються скоротити транспортні витрати та покращити логістику перевезень.

Отже, постає завдання перенести значну частину вантажопотоку на річку, оскільки річковий транспорт має низку переваг перед іншими видами вантажоперевезень, насамперед це економічність. Звертаємо увагу, що, маючи 5 л умовного палива або 1 т умовного вантажу, його можна перевезти річковим транспортом на 500 км, залізницею – на 333 км, автомобільним транспортом – лише на 100 км.

Саме тому за одних і тих самих умов витрат на паливо, вантаж можна транспортувати річкою у півтора раза більше, ніж залізницею. Зазначене зумовлює перспективність розвитку внутрішнього водного транспорту і потенційну можливість суттєво наростити своє представництво на ринку вантажних та пасажирських перевезень.

З точки зору суспільних переваг розвиток річкового транспорту в Україні та включення його в систему мультимодальних перевезень дасть змогу не тільки знизити енергетичні витрати та скоротити шкідливі викиди в атмосферу, але й транспортувати товари суднами типу «ріка-море» між великими промисловими центрами країни та чорноморськими портами без додаткового перевантаження. Окрім зниження навантаження на автомобільні дороги та «оздоровлення» залізниці шляхом звільнення їх від частини нерентабельних перевезень, таким чином можна сприяти реформам, що відбуваються на залізничному та автомобільному транспорті.

Усе вищезазначене можливе в разі виконання низки умов, головною з яких є транспортна безпека на водному транспорті України. Транспортна безпека є складником національної безпеки і полягає в запобіганні аваріям та інцидентам на транспорті. Така діяльність з огляду на пріоритетність прав і свобод людини здійснюється шляхом створення системи раціональної превентивної безпеки з метою максимально можливого, економічно обґрунтованого зменшення ймовірності виникнення транспортних аварій і мінімізації їх наслідків. Питання забезпечення транспортної безпеки на водному транспорті для України має особливе значення. Насамперед, це можна пов'язати з розмірами території та геополітичним розташуванням нашої країни, політичним і соціально-економічним курсами, спрямованими на подальше зміцнення суверенітету. Однак на тлі зростаючих показників аварійності, травматизму, збитків, зносу технічних засобів вихід україн-

ської транспортної галузі на шлях сталого розвитку із забезпеченням комплексної безпеки вельми ускладнений [2, с. 6].

Проблеми транспортної безпеки за останні роки стали гострішими, оскільки транспорт фактично перетворився на одну з найризикованіших сфер життєдіяльності, в якій, на жаль, регулярно гинуть люди. Так, протягом 2019 р. на морському і річковому транспорті України, у тому числі з маломірними (малими) суднами, сталося 30 аварійних подій, в яких 10 осіб загинуло, 10 осіб зникло безвісти та 16 осіб отримали травм.

Таким чином, загалом аварійних подій, що відбулися протягом 2019 р.: морський транспорт – 11 аварійних подій (37%), в яких загинули 3 особи, 9 осіб зникло безвісти та 7 осіб отримали травми (у 2018 р. – на морському транспорті відбулися 3 аварійні події, без загиблих, зниклих безвісти та травмованих); річковий транспорт – 10 аварійних подій (33%) без загиблих та зниклих безвісти, але 1 особа була травмована (у 2018 р. – на річковому транспорті відбулося 8 аварійних подій, без загиблих та травмованих, але 1 особа зникла безвісти); маломірні (малі) судна – 9 аварійних подій (30%) під час яких 7 осіб загинуло, 1 особа зникла безвісти та 8 осіб було травмовано (у 2018 р. – з маломірними суднами відбулося 2 аварійні події, під час яких 1 особа загинула та 6 осіб були травмовані) [3].

Отже, забезпечення належного рівня транспортної безпеки України є одним з основних завдань сучасної держави. Усвідомлюючи значення водного транспорту для України, необхідно приділяти значну увагу саме транспортній безпеці, яка зостається на низькому рівні.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Важливе значення для дослідження проблеми транспортної безпеки та державного управління транспортними системами мають наукові праці В.Ф. Андрєсюка, Л.М. Артюшина, А.С. Гальчинського, Б. Гурне, Ж. Зітера, О.С. Ігнатенка, В.В. Лісничого, О.М. Ложачевської, Г.І. Міщенко, В.Ф. Опришка, М.В. Онищука, І.М. Пахомова, Ю.Є. Пашенка, В.Й. Развадовського, В.М. Рижих, А.Г. Савченка, А.І. Семенченка, В.А. Скуратівського, Д.А. Тимохи, А.М. Ткаченко, В.В. Юрчишина і багатьох інших. Водночас окремі питання в цій сфері потребують подальшого обговорення та вдосконалення.

Постановка завдання. Саме тому мета статті полягає в короткому розгляді потенціалу водного транспорту серед провідних країн світу, попиту на перевезення водним транспортом, значення

транспортної безпеки на водному транспорті, історичного екскурсу в морські походи київських князів, стану морського та річкового транспорту, організаційно-правової основи державного управління транспортом взагалі та організаційно-правової основи державного управління транспортною безпекою на водному транспорті зокрема. З урахуванням вищезазначеного варто зробити відповідні висновки.

Виклад основного матеріалу дослідження. Уже в IV–VI ст. Чорне море було судноплавним. Київська Русь (X–XIII ст.) мала стабільні зв'язки з Візантією. Відомі морські походи київських князів на Константинополь. Після перемоги над Туреччиною у 80-х рр. XVIII ст. і переходу до Російської імперії Північного Причорномор'я Приазов'я тут виникають порти: Херсон (1778), Севастополь (1788), Одеса (1794). У Миколаєві та Севастополі створено суднобудівні підприємства.

Водний транспорт – це вид транспорту, який перевозить вантажі або пасажирів водними шляхами сполучення, як природним (океани, моря, річки, озера), так і штучним (канали, водосховища). Основним транспортним засобом є судно. Водному транспорту притаманні певні властивості, які мають прояв через основні категорії водного транспорту, наділені певним юридичним статусом. Водний транспорт складається з двох окремих елементів: морського та річкового транспорту.

Морський транспортний комплекс є багатофункціональною структурою, що задовольняє потреби національної економіки в транспортному забезпеченні. Морські порти є складовою частиною транспортної і виробничої інфраструктури держави з огляду на їх розташування на напрямках міжнародних транспортних коридорів. Від ефективності функціонування морських портів, рівня їх технологічного та технічного оснащення, відповідності системи управління та розвитку інфраструктури сучасним міжнародним вимогам залежить конкурентоспроможність вітчизняного транспортного комплексу на світовому ринку. Через порти Чорного й Азовського морів здійснюються зовнішньоекономічні зв'язки країни. Основними експортними вантажами є кам'яне вугілля, залізна руда, кокс, чорні метали, ліс, цукор, хімічні продукти тощо, імпортованими – машини, устаткування, мінерально-сировинні ресурси та ін.

Довжина річкових судноплавних експлуатованих шляхів на всіх українських етнографічних землях доходить до 6200 км, у тому числі 200 км каналів. В Україні довжина всіх річок протяж-

ністю 10 км і більше дорівнює 90 400 км, судноплавних водних шляхів – 4800 км (у тому числі штучних, близько 1000 км), на 4000 км сплав можливий. Довжина судноплавних річок для транспорту використовується на території України: по Дніпру – 1205 км (по його притоках: Десні – 520 і Прип'яті 60), по Дунаю – 160, Бугу – 155, по інших так званих малих річках – 2700 км. За межами України Кубань судноплавна уздовж 300 км, Прип'ять – 500 км [4]. Дніпро є найважливішою водотранспортною магістраллю. Басейн Дніпра займає близько 65% річкового простору України. Для річкового транспорту підходить обслуговування вантажопотоків, для яких важлива не швидкість, а ритмічність доставки: це зерно, пісок, метал, добрива, руда тощо. Саме тому за нинішніх умов економічно обґрунтованим в Україні є перевезення річковим транспортом до 25 млн т вантажів (що у 3–4 рази більше, ніж нині). Крім того, річка Дніпро закрита для вільного проходження суден під іноземним прапором без відповідного одноразового дозволу, а також для роботи іноземного флоту між портами України (каботаж) без дозволу на каботажні перевезення.

Організаційно-правову основу державного управління транспортом становить система органів державної влади і місцевого самоврядування, наділених управлінською компетенцією щодо транспорту України. У цій системі виділяються три рівні органів управління

1. Органи державної транспортної політики, до яких належать:

- законодавчий орган – Верховна Рада України;
- вищий виконавчий орган – Кабінет Міністрів України.

2. Органи регіональної транспортної політики:

- місцеві державні адміністрації;
- органи місцевого самоврядування.

3. Органи оперативного державного управління на транспорті:

– галузевий орган – Міністерство транспорту та зв'язку України;

- органи управління підгалуззями транспорту;
- спеціалізовані органи державного управління на транспорті.

Наприклад, Державна служба морського та річкового транспорту України, яку було утворено згідно з Постановою Кабінету Міністрів України № 1095 від 6 вересня 2017 р. та затверджено «Положення про Державну службу морського та річкового транспорту України» (із змінами) (Морська адміністрація). Морська адміністрація є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується

Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури і який реалізує державну політику у сферах морського та річкового транспорту, торговельного мореплавства, судноплавства на внутрішніх водних шляхах, навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства, а також у сфері безпеки на морському та річковому транспорті (крім сфери безпеки мореплавства суден флоту рибної промисловості) [5].

Морська адміністрація здійснює свої повноваження безпосередньо та через утворені в установленому порядку територіальні органи. Одним з основних завдань Морської адміністрації є здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на морському та річковому транспорті, торговельним мореплавством, судноплавством на внутрішніх водних шляхах, навігаційно-гідрографічним забезпеченням мореплавства (крім суден флоту рибної промисловості) [6].

Морська адміністрація відповідно до покладених на неї основних завдань із питань забезпечення безпеки на водному транспорті:

- забезпечує здійснення державного нагляду (контролю) за торговельним мореплавством, судноплавством на внутрішніх водних шляхах, навігаційно-гідрографічним забезпеченням мореплавства, за безпекою на морському та річковому транспорті (крім суден флоту рибної промисловості);

- здійснює контроль за виконанням міжнародних договорів України з безпеки судноплавства та запобігання забрудненню навколишнього природного середовища із суден, що плавають під Державним Прапором України (контроль держави прапора), незалежно від форми власності (крім суден флоту рибної промисловості);

- здійснює контроль і нагляд за дотриманням правил користування засобами морського та річкового транспорту, охорони порядку і безпеки руху на морському та річковому транспорті, утримання та експлуатації баз (споруд) для стоянки маломірних (малих) суден, а також за дотриманням правил щодо забезпечення безпеки експлуатації річкових суден на внутрішніх водних шляхах і щодо забезпечення збереження вантажів на морському та річковому транспорті;

- здійснює контроль за впровадженням та функціонуванням систем управління безпекою судноплавства на морському та річковому транспорті (крім суден флоту рибної промисловості);

- бере участь у межах повноважень, передбачених законом, у здійсненні заходів, пов'язаних із запобіганням, виявленням і припиненням терористичної діяльності на морському та річковому

транспорті, встановлює відповідно до Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 р. та Міжнародного кодексу з охорони суден і портових засобів рівень охорони для українських суден, морських портів і терміналів, доводить про це суднам, морським портам і терміналам в установленому порядку [6].

Морська адміністрація для виконання покладених на неї завдань має право залучати в установленому порядку до виконання окремих робіт, участі у вивченні окремих питань вчених, фахівців (за згодою), працівників центральних і місцевих органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування, підприємств, установ та організацій (за погодженням з їх керівниками). Крім того, під час виконання покладених на неї завдань взаємодіє з іншими державними органами, допоміжними органами та службами, утвореними Президентом України, тимчасовими консультативними, дорадчими та іншими допоміжними органами, утвореними Кабінетом Міністрів України, органами місцевого самоврядування, об'єднаннями громадян, громадськими спілками, профспілками та організаціями роботодавців, відповідними органами іноземних держав і міжнародних організацій, а також підприємствами, установами та організаціями.

Висновки. Таким чином, з урахуванням вищенаведеного можна зробити основні висновки.

1. Забезпечення належного рівня транспортної безпеки України є одним з основних завдань сучасної держави, її стан порівняно з розвиненими країнами світу є незадовільним, тому їй поки що приділяється недостатня увага.

2. Державне управління у сфері безпеки водного транспорту здійснює Державна служба морського та річкового транспорту України, яка є центральним органом виконавчої влади, діяльність якої спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури.

3. Водний транспорт самостійно забезпечує свою безпеку, для чого є відповідні сили, засоби та керівні документи.

4. Водночас із вищезазначеним є відсутність загального керівництва транспортною безпекою України та взаємодії водного транспорту з іншими видами транспорту у сфері транспортної безпеки, яка б була оформлена відповідними документами.

Перспективами подальших розвідок у цьому напрямі вважаємо проведення фундаментальних та прикладних наукових досліджень у сфері транспортної безпеки, як на водному, так і на інших видах транспорту.

Список літератури:

1. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України. URL: <http://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-vodniy-transport-ukraini.html>.
2. Економіка України. Київ : Преса України, 2005. С. 29–34.
3. Стан аварійності та безпеки судноплавства на водному транспорті в Україні (у тому числі і за її межами, але із українськими суднами), включаючи маломірні (малі) судна за 2019 рік з наростаючим підсумком. URL: <https://marad.gov.ua/storage/app/sites/1/public-information/analiz-avariynosti-za-2019.pdf>.
4. Річковий транспорт. *Вікіпедія*. URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/Річковий_транспорт.
5. Про утворення Державної служби морського та річкового транспорту України : Постанова Кабінету Міністрів України від 6 вересня 2017 р. № 1095. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1095-2017-п>.
6. Положення про Державну службу морського та річкового транспорту України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1095-2017-п#n15>.

Ferdman G.P. PROVIDING OF SAFETY ON WATER-CARRIAGE OF UKRAINE: STATE-ADMINISTRATIVE ASPECT

One of the components of the unified transport system of Ukraine is water transport, which, combining such powerful links as maritime and river transport, is a complex industry that is designed to meet the needs of the population and public production in transport (water).

The relevance of the article is due to the potential of water transport, the demand for inland waterway transport, indicators of accident, injury and death of people and the importance of transport safety on water transport, which requires an increase in its level.

An analysis of recent research and publications shows that, despite the considerable body of research in the field of transport safety in water transport, some issues in the field require further discussion and improvement.

Water transport is a type of transport that transports goods or passengers by water, both natural (oceans, seas, rivers, lakes) and artificial (canals, reservoirs). The main vehicle is a ship. Water transport is characterized by certain properties that are manifested through the major categories of water transport, which are endowed with a certain legal status. Water transport is made up of two separate elements: maritime and river transport.

The article is devoted to the short coverage: the potential of water transport among the leading countries of the world, the demand for water transport, the importance of transport safety on water transport, the historical excursion into maritime voyages of the Kiev princes, the state of maritime and river transport, the organizational and legal basis of public transport management in general and the legal framework for public administration of water safety in water transport in particular.

In view of the above, relevant conclusions have been drawn regarding the unsatisfactory state of transport safety on water transport, public administration in the field of water transport safety, independent provision of safety on water transport, lack of a general management of transport safety of Ukraine and interaction of water transport with other modes of transport.

Key words: *national security, transport security, public administration, water transport, maritime transport, river transport.*