

КОЧЕРЄВ О. С.,

аспірант кафедри конституційного та
адміністративного права
(Державний університет
інфраструктури та технологій)

УДК 342.951: 656.7.08 (042.3)

DOI <https://doi.org/10.32842/2078-3736/2021.6.25>

ІСТОРИЧНІ АСПЕКТИ ТА СУЧАСНИЙ СТАН РІЧКОВОГО СУДНОПЛАВСТВА В УКРАЇНІ

У науковій статті проаналізовано історичні аспекти та сучасний стан річкового судноплавства в Україні. На підстав аналізу процесу розвитку річкового судноплавства визначено етапи розвитку даної галузі.

Розвиток населених територій у багатьох країнах світу століттями йшов уздовж берегів річок і озер, які були природними транспортними коридорами. Із часом додатковим чинником, що підвищує значущість внутрішніх водних комунікацій, стало тяжіння до річок промисловості, яка потребувала води для виробничих потреб і енергії для приведення в дію механізмів. Однак в ХІХ–ХХ століттях розвиток залізниць, а пізніше – автомобільного транспорту, різко знизив значущість внутрішніх водних шляхів. Динамічний розвиток виробництва і торгівлі, різке розширення меж ринків збуту і зростання вимог до якості транспортного забезпечення логістики привели до того, що основні вантажопотоки не збіглися з напрямками річок, а багато вантажів перевозилися іншими видами транспорту.

В історії розвитку річкового і морського транспорту можна виділити сім етапів. Першим етапом розвитку є період за часів Київської Русі до ХІІІ століття (1237–1240 роки). Другий охоплює період із ХІІІ століття (вторгнення монгольських військ на території руських князівств). Третій етап розвитку водного транспорту України пов'язаний зі становленням Козацької держави. Четвертий етап, започаткований Переяславською угодою 1654 року, тривав із ХVІІ століття до 1917 року. Це етап перебування України у складі Московського царства. П'ятий етап (радянський період) починається в 1917 році і триває до проголошення незалежності України (24 серпня 1991 року). Важливим моментом цього етапу є період українського відродження з 1917 по 1924 роки, пов'язаний із поширенням в армії та флоті українського національного руху та створенням Української Центральної Ради, що були прямими здобутками демократичних змін у російському суспільстві, Лютневої революції 1917 року. Шостий етап розпочався з набуттям Україною своєї незалежності та тривав до 2014 року. Сьомий етап починається у 2014 році і триває понині. Він пов'язаний з агресією Росії, зокрема анексією Криму, неправомірними діями в Азовському регіоні та Керченській протоці.

Ключові слова: органи управління, морський транспорт, річковий транспорт, державна політика, судноплавство, морське право.

Kocherev A. S. Historical aspects and current state of river navigation in Ukraine

This scientific article analyzes the historical aspects and current state of river navigation in Ukraine. Based on the analysis of the process of river shipping development, the stages of development of this industry are determined.



The development of populated areas in many countries around the world for centuries went along the banks of rivers and lakes, which were natural transport corridors. Over time, an additional factor that increased the importance of inland waterways was the attraction to rivers of industry, which needed water for production needs and energy to power the mechanisms. However, in the XIX and XX centuries. development of railways, and later – road transport, sharply reduced the importance of communications on inland waterways. The dynamic development of production and trade, the sharp expansion of markets and the growing demands on the quality of transport logistics have led to the fact that the main freight flows ceased to coincide with the directions of rivers, and many goods switched to other modes of transport.

There are seven stages in the history of river and sea transport. The first stage of development is the period during the times of Kievan Rus to the thirteenth century. (1237–1240). The second covers the period from the thirteenth century. (invasion of Mongol troops in the n principalities). The third stage of development of water transport in Ukraine is associated with the formation of the Cossack state. The fourth stage, initiated by the Pereyaslav agreement of 1654 with the Ukrainians, lasted from the seventeenth century until 1917. This is the stage of Ukraine's membership in the Moscow Empire. The fifth stage (Soviet period) begins in 1917 before the proclamation of Ukraine's independence (August 24, 1991). An important point of this stage is the period of Ukrainian revival from 1917 to 1924, associated with the spread of the Ukrainian national movement in the army and navy and the creation of the Ukrainian Central Council, which were direct achievements of democratic change in Russian society, the February Revolution of 1917. since Ukraine gained its independence. It lasted until 2014. The seventh stage begins in 2014 and continues to this day. It is linked to Russian aggression, including the annexation of Crimea and illegal actions in the Azov region and the Kerch Strait.

Key words: *governing bodies, maritime transport, river transport, state policy, navigation, maritime law.*

Вступ. 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, почастішання перебоїв у роботі залізничного й автомобільного транспорту через конфлікт на сході країни намагаються скоротити транспортні витрати та покращити логістику перевезень. Річкове судноплавство стає дедалі більш актуальним і затребуваним в Україні. Внутрішній водний транспорт вже в найближчій перспективі може відновити втрачені позиції і скласти серйозну конкуренцію залізничному й автомобільному транспорту.

Постановка завдання. Історія та розвиток річкового судноплавства в Україні пройшли досить довгий шлях. У різні періоди розвиток даного напрямку піддавався випробуванням, що пов'язано з відсутністю нормативно-правового регулювання, нечіткістю системи суб'єктів публічного адміністрування тощо. Нині виокремимо і розкриємо етапи становлення річкового судноплавства в Україні.

Результати дослідження. Внутрішній водний транспорт – це вид транспорту, до якого належать судна, суб'єкти господарювання, що здійснюють та забезпечують перевезення переважно внутрішніми водними шляхами вантажів, пасажирів, багажу і пошти, використовуються для рибогосподарської діяльності, надають інші послуги з використанням суден внутрішнього плавання, забезпечують судноплавство на внутрішніх водних шляхах, утримують об'єкти інфраструктури внутрішніх водних шляхів, здійснюють навігаційно-гідрографічне забезпечення судноплавства [1].

Перевезення внутрішніми водними шляхами розглядаються Урядом України як вид транспорту, який необхідно розвивати для підтримки української економіки через збільшення кількості транспортних та логістичних альтернатив із метою створення більш



ефективної та стійкої логістичної системи. Розвиток річкового транспорту, що забезпечує «зелені» перевезення, може мати значний вплив також на соціальний розвиток та навколишнє середовище України [2].

У контексті зазначеного необхідно висвітлити питання історичних аспектів формування водного, зокрема річкового, транспорту, розглянути фактичний стан, а також сформулювати проблемні питання та перспективи розвитку ринку перевезень водним транспортом України.

За показниками енерговитрат водний, зокрема річковий, транспорт, у п'ятеро ефективніший за залізничний транспорт і вдсятеро – автомобільного, водночас забезпечує найнижчу собівартість вантажних перевезень у перерахунку на одну умовну тонну вантажу, що зумовлює перспективність його розвитку і потенційну можливість суттєво наростити своє представництво на ринку вантажних і пасажирських перевезень України.

Однак у нинішніх умовах, на наш погляд, потенціал річкових перевезень варто розглядати не як окремих об'єкт, а саме як елемент комплексної логістичної системи.

Історію розвитку транспорту, отже, і правового забезпечення його діяльності необхідно розглядати в тісному взаємозв'язку з розвитком людського суспільства, адже транспорт посідає важливе місце в ієрархії забезпечення людських потреб.

Річковий транспорт в Україні має давню історію. Згідно з Є.М. Ключовою, історія розвитку річкового і морського транспорту складається із семи етапів, а саме:

- I етап – період за часів Київської Русі до XIII ст. (1237–1240 рр.);
- II етап – XIII ст. (вторгнення монгольських військ на території руських князівств);
- III етап – пов'язаний зі становленням козацької держави;
- IV етап – започаткований Переяславською угодою 1654 р., тривав із XVII ст. до 1917 р. Це етап перебування України у складі Московського царства;
- V етап (радянський період) – з 1917 р. до проголошення незалежності України (24 серпня 1991 р.). Важливий період у цьому етапі – це період українського відродження з 1917 по 1924 рр., пов'язаний із поширенням в армії та флоті українського національного руху та створенням Української Центральної Ради, що були прямими здобутками демократичних змін у російському суспільстві, Лютневої революції 1917 р.;
- VI етап – із часу набуття Україною своєї незалежності. Він тривав до 2014 р.;
- VII етап – із 2014 р. і дотепер. Пов'язаний з агресією Росії, зокрема анексією Криму, неправомірними діями в Азовському регіоні та Керченській протоці [3].

Історія розвитку річкового і морського транспорту за часів Київської Русі до XIII ст. (1237–1240 рр.) пов'язана передусім із великим Дніпром – однією з найбільш величезних річок. У цей період наші пращури використовували Чорне море для судноплавства.

За часів Київської Русі судноплавною рікою в Києві був не лише Дніпро, але ще Либідь і Почайна. Численні дрібні річки, що були на території сучасного міста Києва і зазвичай пересихали наприкінці літа, дали назви вулицям і навіть цілим районам: Наводниця, Глубочиця, Клов, Сирець. Нині всі дрібні річки повисихали чи пішли під землю. Либідь тече в колекторі і використовується для відведення стічних вод, її підземні притоки створюють великі проблеми для будівництва метрополітену. Від Почайни залишився каскад озер на Оболоні, а в її старому гирлі, у районі річкового порту, як і колись, розміщується гавань.

Судноплавний Дніпро був свого часу найпрактичнішою південною частиною важливого шляху «із варяг у греки» («варязький шлях»), що з'єднував Скандинавію з такими розвиненими свого часу країнами, як Стародавня Греція та Візантія. Цей шлях був головним для розвитку Київської Русі, зокрема для зміцнення її торгових, культурних і релігійних зв'язків. Шлях проходив річками, судна переміщувалися сушею волоком. На півночі він починався з Варязького (Балтійське) моря і далі йшов Невою через Ладозьке озеро, його притокою р. Волхов, Ільменським озером, його притокою р. Ловать аж до першого 30-кілометрового волоку між нею і притокою Двіни р. Усв'ятою. Далі шлях продовжувався Двіною та Каспі, між якою і верхів'ям Дніпра судна перетягували сушею на відстані 80 км, і далі шлях прямував вже Дніпром до Руського (Чорного) моря. Напади кочовиків



на судна у степових районах і занепад Візантії призвели до того, що цей шлях із часом втратив своє колишнє значення [4].

Однак законодавство про транспорт загалом на території сучасної України розвивалося не поступово, а стрибкоподібно, з перервами та відновленням. Якщо в Європі з XI ст. розпочинається відродження римського права як найбільш відпрацьованого й універсального для регулювання торгово-промислового обороту, то з розпадом Київської держави розвиток права на її території призупиняється. Утворена Московська централізована держава тривалий час перебувала під впливом законодавства кочових народів – татаро-монголів. І саме це є другим етапом, який охоплює період XIII ст. (вторгнення монгольських військ на територію руських князівств).

Третій етап розвитку водного транспорту України пов'язаний зі становленням козацької держави. На цьому етапі в Русі з'явився флот. У XV–XVII ст. козаки здійснювали далекі морські походи Чорним морем, показавши себе вправними мореплавцями. У море виходили цілі козацькі ескадри (по 100 суден і більше). Тоді ж у гетьмансько-козацькій державі розпочались розвиток та зміцнення козацького торговельного та військового флоту. Запорозьке козацтво під час морських походів завдавало випереджальних ударів супротивникові, чим значною мірою послаблювало агресивні дії Османської імперії не тільки проти України, а й проти інших європейських країн. Результатом морських походів козацтва було і визволення великої кількості невільників із турецько-татарської неволі.

Четвертий етап, започаткований Переяславською угодою 1654 р., тривав із XVII ст. до 1917 р. Це етап перебування України у складі Московського царства. Незважаючи на численні війни та смутні часи, із правлінням Петра I почав розвиватись на високому рівні військовий та торговельний флот. Цей етап характеризується розквітом водного транспорту на той час.

Зачатки централізованого управління річковим транспортом пов'язують з 1835 р. Саме тоді виникла перша пароплавна компанія на Дніпрі (перше акціонерне пароплавне суспільство). Колись належали їй два пароплави. Вони буксирували баржі з каменем для будівництва Київської фортеці і Броварського шосе.

XVIII – перша половина XIX ст. – період інтенсивного будівництва каналів у Європі з метою створення транспортних зв'язків між окремими річковими системами. У межах України в той час споруджуються канали для з'єднання басейну Дніпра з басейнами Німану, Вісли і Західної Двіни, тобто чорноморської транспортної артерії – Дніпра – з великими судноплавними річками, що впадають у Балтійське море, через їхні верхів'я (чи притоку). У 1768 р. завершено будівництво Огінського каналу, який з'єднав притоку Німану р. Шару із притокою Прип'яті Ясельдою. Споруджено також і Березинський канал, який з'єднав невеликим судноплавним каналом притоку Дніпра Березину із Західною Двіною. Перші два канали функціонували недовго. Протягну трасу Дніпровсько-Бузького каналу (приблизно від Бреста до Кобрини) на початку другої половини XIX ст. було реконструйовано. Цей канал функціонує та використовується (щоправда, обмежено) для зв'язків із Польщею [5].

Із другої половини XVIII ст. почалися регулярні морські перевезення Чорним і Азовським морями. Саме тоді на чорноморському узбережжі з'явилися порти – Херсон (1778 р.), Севастополь (1788 р.), Одеса (1794 р.). Згодом порт Херсон став головним суднобудівним центром і почав брати активну участь у зовнішньоторговельних перевезеннях. Із заснуванням Севастополя розпочав свою історію Чорноморський флот. На початку XIX ст. почав розвиватися Одеський порт, який незабаром перетворився на південні ворота в Європу й Азію.

На початку XX ст. водний транспорт стає основним видом транспорту в зовнішньоторговельних перевезеннях. За переписом, зробленим Київським округом, шляхів сполучення в 1906 р., у Дніпровському басейні налічувалося 382 самохідні та 2 226 несамохідних суден. Судна розвантажувалися переважно вручну, бо не було жодних перевантажувальних механізмів, окрім декількох плавучих зернових елеваторів.

Загалом, на думку фахівців [6; 9], транспорт дореволюційної Росії, отже, і України, ні за довжиною комунікацій, ні за їхнім технічним станом не міг забезпечити потреби еконо-



міки й оборони країни. Зокрема, за довжиною річкових шляхів Росія перевершувала будь-яку країну світу, але судноплавство здійснювалося лише на 65 тисяч км, з них 40 тисяч км мали судноплавну обстановку. Довжина каналів становила приблизно 900 км. Ріки буяли мілинами і перекатами. На головних водних шляхах – ріках Волзі та Камі – судноплавні глибини не перевищували 1,4 м. Дніпро був розсічений порогами на дві частини, судноплавства на Дону практично не було.

Внутрішній водний транспорт у Росії перебував в одному відомстві із залізничним, однак вони завжди становили дві відокремлені одна від одної системи шляхів сполучення. Не було під'їзних залізниць до річкових портів.

У дореволюційній Росії річкове портово-пристанське господарство (на відміну від морського) було суто приватним і належало або капіталістам-пароплавцям, або пароплавним суспільствам. Тому про введення адміністративно-публічної влади, створення централізованих технічно обладнаних річкових портів у той час і в тих умовах не йшлося.

Отже, цей етап розвитку водного транспорту України та його правового регулювання, що охоплює період із XIII ст. до революції 1917 р., можна схарактеризувати як незадовільний, проте такий, що заклав основу для подальшого розвитку відповідної галузі та законодавства про неї.

П'ятий етап (радянський період) розпочинається з 1917 р. і триває до проголошення незалежності України 24 серпня 1991 р. Важливий період у цьому етапі – це період українського відродження з 1917 по 1924 рр., пов'язаний із поширенням в армії та флоті українського національного руху та створенням Української Центральної Ради, що були прямими здобутками демократичних змін у російському суспільстві, Лютневої революції 1917 р. Революція ініціювала визвольні процеси у всій імперії, національні рухи стали основою для організації визвольних процесів, що стихійно виникали в армії та флоті. 29 квітня 1918 р. кораблі Чорноморського флоту перейшли під юрисдикцію Української Народної Республіки. На той час Північне Причорномор'я майже півтора сторіччя перебувало у складі Російської імперії, а в портах на території України базувався Чорноморський флот. Створене для керівництва флотом українське морське міністерство перемістилося в Одесу, що тоді фактично стала єдиним українським портом. Головним результатом діяльності міністерства стало ухвалення морських законів (т. зв. «Тимчасовий закон про флот») 1918 р., які становили юридичну законодавчу базу для утворення українського флоту. Відповідно до цих історичних законів, «Російський Чорноморський флот <...> проголошується флотом Української Народної Республіки <...>» і «Українська Народна Республіка переймає на себе всі зобов'язання російського уряду щодо Чорноморського флоту й щодо утримання флоту й портів». Згідно із цими ж законами на Український Чорноморський флот у майбутньому поширювався принцип добровільного найму на службу, також окремим параграфом Закону від 11 січня 1918 р. встановлювався перший (блакитно-жовтий) військово-морський прапор УНР.

Шостий етап – це період із часу набуття Україною своєї незалежності до 2014 р. Після розпаду СРСР в Україні у 1992 р. було утворено Міністерство транспорту України, а в його складі – державні департаменти за видами транспорту, зокрема департамент морського та річкового транспорту. Відповідно до Указу Президента України від 11 вересня 1995 р. № 826/95, у структурі Міністерства транспорту України ліквідується департамент морського і річкового транспорту й утворюється державний департамент морського і річкового транспорту України як орган державної виконавчої влади, підвідомчий Міністерству транспорту України.

10 листопада 1994 р. ухвалений Закон України «Про транспорт», який визначив правові, економічні, організаційні та соціальні основи діяльності транспорту в Україні.

У період незалежності було сформовано значний масив транспортно-законодавства. Усіх видів транспорту, зокрема і водного, стосуються закони України «Про перевезення небезпечних вантажів» від 6 квітня 2000 р., «Про транзит вантажів» від 20 жовтня 1999 р., «Про захист прав споживачів» від 12 травня 1991 р., «Про ліцензування видів господарської



діяльності» від 2 березня 2015 р., Кодекс торговельного мореплавства від 23 травня 1995 р. та інші.

З огляду на наявність виходу до морів, а також виходу судноплавних річок до морського узбережжя, Україна заявила про свої наміри стосовно інтегрування в міжнародне співтовариство щодо водного транспорту. Так, Україна підтримала Конвенцію ООН з морського права 1982 р., виходячи з норм якої можна провести класифікацію морських просторів України – ті, що в межах державних кордонів (внутрішні води; територіальні води; протоки, щодо яких є спеціальні домовленості; протоки, у яких встановлене транзитне проходження), а також ті, що перебувають за межами державних кордонів (економічна зона; замкнуті і незамкнуті моря; відкрите море; морське дно за межами національної юрисдикції) [3].

Сьомий етап починається у 2014 р. і триває дотепер. Він пов'язаний з агресією Російської Федерації. Потребують особливої уваги питання розмежування державних кордонів в умовах агресії, а також гарантування безпеки мореплавства в територіальному морі та портах [3].

З 1980-х рр. інтерес до внутрішнього водного транспорту в розвинених країнах став знову зростати. Це зумовлено насамперед його високою екологічністю, низьким рівнем енергоспоживання, а також значними резервами пропускної здатності на наявних водних шляхах.

Основу інфраструктури внутрішнього водного транспорту становлять природні (ріки й озера, використовувані для судноплавства в їхньому природному стані) і штучні (канали, водосховища, а також ділянки річок, судноплавний режим яких підтримується за допомогою дамб, шлюзів та інших гідротехнічних споруд) водні шляхи [7].

До складу річкового транспорту входять підприємства річкового транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, порти і пристані, судна, суднобудівно-судноремонтні заводи, ремонтно-експлуатаційні бази, підприємства шляхового господарства, а також підприємства зв'язку, промислові, торговельні, будівельні та постачальницькі підприємства, навчальні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури та спорту, культури, проектно-конструкторські організації й інші підприємства, установи й організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу річкового транспорту [8].

Усього у складі річкового флоту компанії 75 самохідних суден і 245 одиниць несамохідного флоту. ПрАТ «УДП» оперує також флотом закордонних спільних підприємств, що налічує 125 одиниць несамохідного флоту. Річковий флот ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» здійснює перевезення: залізничної сировини; вугілля і коксу; зернових вантажів; металів і різних генеральних вантажів; добрив навалом і в упакованні; нафтопродуктів 3-го розряду; машин і устаткування; колісної техніки; вантажів у контейнерах; великогабаритних і великовагових вантажів [10].

Висновки. В історії розвитку річкового і морського транспорту можна виділити сім етапів: 1-й – період за часів Київської Русі до XIII ст. (1237–1240 рр.); 2-й – охоплює період із XIII ст. (вторгнення монгольських військ на території руських князівств); 3-й – пов'язаний зі становленням Козацької держави; 4-й – започаткований Переяславською угодою 1654 р., тривав із XVII ст. до 1917 р.; 5-й – радянський період, який тривав із 1917 р. до проголошення незалежності України (24 серпня 1991 р.); 6-й – від часу набуття Україною незалежності до 2014 р.; 7-й – починається у 2014 р. і триває понині.

Список використаних джерел:

1. Проект закону про внутрішній водний транспорт : реєстраційний № 1182-1-д від 17 січня 2020 р. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/672>.
2. Інформація про водний транспорт України. URL: <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-vodniy-transport-ukraini.html>.



3. Ключова Є.М. Вдосконалення адміністративно-правового забезпечення ресурсного потенціалу водного транспорту України (теоретико-методологічні засади) : дис. ... докт. юрид. наук : 12.00.07. Київ, 2018. 465 с.

4. Історія українського козацтва : нариси : у 2-х т. / відп. ред. В.А. Смолій. Київ : Видавничий дім «Києво-Могилянська академія», 2006. Т. 1. 800 с.

5. Гаценко Л.В. Ринок перевезень водним транспортом України: історичний аспект формування, сучасний стан та перспективи розвитку. *Водний транспорт*. 2016. Вип. 2. С. 152–161.

6. Транспорт і шляхи сполучень : конспект лекцій. URL: <http://ea.donntu.edu.ua:8080/bitstream/123456789/27408/2/ТиПС>.

7. Управління транспортними системами. Транспортне забезпечення логістики. *Stud.com.ua*. URL: https://stud.com.ua/23469/logistika/vnutrishniy_vodniy_transport.

8. Внутрішній водний транспорт України: проблеми і перспективи розвитку. URL: <https://provse.te.ua/2016/06/vnutrishnij-vodnyj-transport-ukrajinyproblemy-i-perspektyvy-rozvytku>.

9. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 р., схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text>.

10. Розвиток річкового транспорту в контексті реалізації євроінтеграційних планів України : аналітична записка. URL: <http://www.niss.gov.ua/articles/1763/>.

