

УДК 343.97:556.51(477)

DOI:10.32366/2523-4269-2018-64-3-108-113



**Лень Валентин Валентинович,**

кандидат юридичних наук, доцент

(Національний технічний університет «Дніпровська політехніка», м. Дніпро)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1382-3335>

**Кубрак Руслан Миколайович,**

кандидат юридичних наук

(Дніпровський центр підвищення кваліфікації персоналу Державної кримінально-виконавчої служби України, м. Дніпро)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9912-098X>



## МОРСЬКА ТА РІЧКОВА ГАЛУЗЬ В УКРАЇНІ: КОРУПЦІЙНІ ДІЯННЯ, СТАН, ТЕНДЕНЦІЇ

У науковій статті запропоновано аналіз стану справ у морській та річковій галузі України. Вивчено такі аспекти: історія розвитку інфраструктури; зарубіжний досвід; підготовка кадрів, перш за все, нижчої і середньої ланки; стан правил безпеки експлуатації плавзасобів, судноплавства та плавкладу; державний контроль і нагляд, виробничий травматизм, аварійність; інвестиції та тенденції, перспективи. На жаль, ці аспекти пов'язані з корупційною складовою, що є основним тягарем, який не дає можливості поступово розвиватися галузі. Наведено основні причини, умови та обставини такого негативного стану. Пропонуються шляхи виходу з глибокої багаторічної кризи.

**Ключові слова:** корупція; морська і річкова галузь; інфраструктура; експлуатація; контроль; правила безпеки.

**Метою статті** є аналіз корупційної складової у морській і річній галузі держави, її стан, вивчення причин, умов і обставин, що призвели до цього становища.

**Виклад матеріалу.** Історично склалося, що Україна є морською державою, і це велика геополітична перевага над багатьма країнами світу. У нас є гарні транзитні перспективи.

Українська держава має унікальне розташування, зокрема вихід у Чорне та Азовське моря (велика їх акваторія, відповідна прилегла територія, певні острови є нашою власністю). Слід визнати, на теперішній час, у зв'язку з анексією Автономної Республіки Крим, зазначені вище можливості значно зменшилися. Не виключаємо, що і міст, який збудований росіянами через Керченську протоку від Таманського півострова до анексованого Кримського півострова, завжди може бути інструментом для впливу на українську владу, тобто певною перепорою щодо виходу / входу в Азовське та навіть Чорне моря. Ймовірно, будуть певні обмеження з судноплавства. На сьогодні Україна вже понесла багатомільйонні збитки. Таке становище справ ми передбачали ще у 2013 р.

В Україні існує розгалужена річкова, переважно, природна мережа, а це річки Дніпро (найбільша в Європі), Дунай, Дністер та інші. Є декілька рукотворних водосховищ [1, с. 278–279].

Річка Дунай є міжнародною і протікає по територіях десятих країн Європи (Німеччини, Австрії, Словаччини, Угорщини, Хорватії, Сербії, Болгарії, Румунії, України, Молдови) і відповідно має вдале водне сполучення та вихід, як і р. Дніпро, у Чорне море. На

жаль, можливості річки Дунай, що має міжнародне сполучення, використовуються далеко не в повній мірі. Причин цьому багато, основні з них: слабка логістика, певна відсутність бажання працювати за європейськими стандартами, відсутність професіоналізму у деяких чиновників високого рангу, політична нестабільність, недостатня кількість транспортних засобів та, безумовно, вражаючих масштабів, корупційна складова в усіх її проявах.

Приблизно така ж ситуація і з експлуатацією (використанням) річки Дніпро, про що мова буде йти далі.

Разом з тим необхідно зазначити, що інфраструктура, розташована на прибережних територіях, а також пов'язана з морським і річковим транспортом (перевезенням, експлуатацією, ремонтом, обслуговуванням тощо) дісталась від СРСР. Можливо для часів СРСР цього вистачало. Радянський Союз мав багато територій з виходом і в інші моря й океани, і відповідно у нього була інша стратегія, необхідність, і можливості розвитку морської та річкової інфраструктури.

Вимушені визнати, що корупція в Україні існує в більшості галузей господарства, органах державного управління, самоврядування тощо. На жаль, вона є і в структурах зазначеної вище галузі (морському, річковому транспорті, органах управління, портах, причалах, іншій водній інфраструктурі).

Україна все ще експлуатує радянське надбання. Стратегічно значного, принципово нового на сьогодні не побудовано, довгострокової програми розвитку немає. Наше завдання – визначити з'ясувати причини цього. Проте слід визнати, що це грандіозні загальнодержавні перспективи. Спочатку необхідно розробити довгострокову програму розвитку і будівництва національної, передусім річкової, інфраструктури та залучити серйозні, насамперед іноземні інвестиції розвинутих країн світу. Відповідно, необхідно створити чесний, сприятливий і прозорий інвестиційний клімат в Україні. Велика річка Дніпро насправді фактично не експлуатується. Її можливості використовуються вкрай обмежено й то впродовж невеликого проміжку часу на рік. Порти, причали, пірси на ній (як і на багатьох річках) переважно занедбані.

В Україні багато відносно невеликих річок, які раніше були суднохідні для маломірних суден. Наприклад, річка Конка у Запорізькій області. Таких негативних прикладів багато в державі. На сьогодні такі річки повністю замулені або забруднені на окремих ділянках. Безумовно, їхнє очищення вимагає великих капіталовкладень, але через певний час затрати повернуться. Річковий, морський транспорт є екологічно вигідним. Великі обсяги розгалужених, у першу чергу, річкових, перевезень дозволять зробити значно дешевшим вантажопотік. З'явиться багато нових робочих місць у прибережних районах держави, а по суті – по всій Україні, підготовка нових кадрів тощо. Паралельно буде відбуватися розвиток переробної промисловості. Це й необмежені можливості туристичного, розважального бізнесу.

Але слід зазначити, що, наприклад, у таких країнах, як Бельгія, Голландія, де є річки і вихід до моря, розвиток річкової та морської інфраструктури розвинений значно краще, ніж у нас. У цих країнах вміло експлуатується буквально кожен метр прибережної території та річкової і морської акваторії. Це відбувається не сезонно, а, враховуючи більш м'який клімат, протягом усього року. При цьому зберігається і розвивається навколишній рослинний ландшафт і тваринний світ. Побудовано безліч каналів різноманітного призначення. Їхня мережа вкрай розгалужена.

Слід визнати, що українські річкові, морські акваторії експлуатуються далеко не повною мірою, навіть у сезони навігації. А це, відповідно, питання зайнятості населення, інвестицій, прибутку, здешевлення перевезень тощо.

Україні з часів СРСР дісталось потужне суднобудівне і судноремонтне господарство з відповідним високопрофесійним людським потенціалом (конструкторами, інженерами, робітниками), а також з науковими установами і закладами, де конструювали, розробляли судна, проводили дослідження з цих питань та вчили, готували фахівців за різними категоріями та спеціальностями.

Більшість з того втрачено, а те, що залишилося, на жаль, продовжує скорочуватися і закриватися. Закрито багато навчальних закладів різного рівня акредитації, які готували спеціалістів для водної галузі (механіків, портових робітників, інших). Безумовно, це стоєть у першу чергу, закладів I та II рівнів акредитації. Визнаємо, що підготовка спеціалістів нижчого та середнього рівнів для галузі зруйнована, і її необхідно відроджувати.

Достатньо назвати лише суднобудівні підприємства в Миколаєві (два), Києві та Феодосії (на сьогодні останнє підприємство залишилося в анексованому Криму), які на теперішній час мають поодинокі, переважно іноземні, замовлення.

Підприємства для українських судновласників своєї держави фактично не будуються.

Більшість морського і річкового транспорту (танкери, суховантажі, пасажирські судна, криголами, буксири тощо) дісталися Україні ще з СРСР. Певна його частина після розпаду СРСР поспіхом виводилася з експлуатації, утилізувалася, замість того, щоб проводити глибоку модернізацію і ремонт, або продавалася закордон. Деякий транспорт, переважно не новий, закуплений закордоном. Транспорт часів СРСР має, у кращому випадку, більше двадцяти років експлуатації, але такий транспорт одиничний, у більшості – це тридцять і більше років експлуатації. Імовірно, на той час, коли не було відповідних коштів для реалізації зазначеного вище, це було економічно вигідно. У першій половині 90-х років, коли йшла повальна приватизація, розпродаж, накопичення первинного капіталу, почала закладатися корупційна складова тощо. Безумовно, цей лавиноподібний, багатовекторний, непростий процес супроводжувався грубим порушенням законодавства. Слід зазначити, що на той час і законодавча база не була підготовлена відповідним чином до тих подій, котрі швидко відбувалися. Певним колам у вищих ешелонах влади це було вигідно. Майже все відбувалося на корупційній основі.

На сьогодні майже весь транспорт приватний, а не державний. Більша частка інфраструктури також приватизована, і, відповідно, основна мета – прибуток, а інші, на жаль, – другорядні.

Надалі зазначимо, що структура і система державного нагляду і контролю за експлуатацією, плановими і неплановими ремонтами, обслуговуванням транспорту та аварійними засобами рятування, а також підготовкою екіпажу – послаблена і зіпсована.

Наприклад, продаж, оренда, суборенда транспорту і при цьому відповідна прийомка та здача (перевірка експлуатаційних якостей – силових агрегатів, корпусу (втомленість металу, корозія, зношеність), навігаційного, гідролокаційного, електричного обладнання, аварійних засобів рятування) не проводиться або проводиться неналежним чином.

Є випадки, коли новим власником чи орендаром судна стають особи у той час, коли транспорт знаходиться в морі (виконує певний рейс тощо), а члени екіпажу про це навіть не знають.

Важливим питанням є підготовка, перепідготовка, підвищення кваліфікації членів екіпажу (плавскладу), обслуговуючого і контролюючого берегового персоналу.

І тут панує безвідповідальність, халатність і безсистемність. Часто екіпаж формується поспіхом. Не є таємницею, що в окремих випадках, щоб потрапити на судно (до складу екіпажу), котре ходить у рейси, особливо закордон, слід давати неправомірну вигоду (хабара). Слід також відзначити, що трапляються випадки, коли відповідні служби та керівники випускають у плавання (рейс, вихід у море, річку) судно, не проводячи нагляду і контролю за експлуатаційними параметрами, аварійними засобами рятування та підготовленістю членів екіпажу [2, с. 53]. Майбутні члени екіпажу не проходять належну медичну комісію (огляд відповідного стану фізичного та психічного здоров'я), вимушені визнати, що інколи ці довідки купуються, та зовсім не розглядаються питання психологічної сумісності, що є вкрай важливим, коли необхідно виходити в рейс на тривалий час, знаходитися в обмеженому просторі, складних умовах. Часто екіпаж формується із громадян різних країн, а це, перш за все, мовний бар'єр, різний рівень підготовки, досвіду, різні ментальність, звички, поняття відповідальності та взаємовиручки тощо. Відповідні державні структури зовсім не контролюють своїх громадян (хто підписав контракт і пра-

цює на суднах (ходить в море) під прапорами інших країн, судна мають порти прописки інших держав тощо), або такі структури зовсім ліквідовані. Не володіють такою інформацією навіть Міністерство закордонних справ, правоохоронні органи та прикордонники.

Прикладом таких порушень, що призводять до трагічних наслідків, може бути випадок, який трапився з українським вантажним судном типу річка / море «Волго – Балт 199». Судно, випущене в 1976 р. (тобто йому більше 30 років), під час шторму, переломившись, затонуло в Чорному морі 4 грудня 2012 р. біля берегів Туреччини. Загинуло більшість членів екіпажу (громадян України) [3].

Також 17 жовтня 2015 р. у районі с. Затока Білгород-дністровського району Одеської області перекинувся катер «Иволга» з понад 40 рибалками на борту. Всупереч правил, катер був значно перевантажений, попередньо було виявлено й інші численні порушення. Перед виходом у море судно ніхто не перевіряв. У штормовому морі судно перевернулося, як наслідок – 19 осіб загинуло, 22 особи вдалося врятувати. Капітан одним із перших покинув катер і врятувався, а прибувши на берег, одразу втік, але невдовзі був затриманий міліцією.

Наступної доби в Україні знову сталася трагедія. Так, 18 жовтня 2015 р. на р. Дніпро, біля с. Трипілля Київської області на теплоході буксирного типу БТ 1401 пролунав вибух. Робітник, грубо порушуючи правила безпеки (норми обслуговування й експлуатації), перекачував паливо на борту за допомогою насоса, який для цього не передбачений. У результаті людина загинула, і, відповідно, нанесено матеріальні збитки.

Вже 5 травня 2017 р. на р. Дунай, а точніше, на території Угорщини, на паралельних курсах зіштовхнулися лівими бортами два українських судна – вантажний теплохід «Иркутск» із пасажирським теплоходом «Молдавия». На щастя, лише одна людина отримала легкі тілесні ушкодження, та обійшлося без значних пошкоджень суден.

Припускаємо, що і останній вказаний нами трагічний випадок свідчить про значну аварійність судна, а цьому є причини, та вони, ймовірно, з тих, які перераховуються.

Робимо припущення, що такі трагічні випадки трапляються і з причин одержання неправомірної вигоди відповідними чиновниками за дозвіл виходу в рейс (море, річку) суден, які відпрацювали передбачений їм строк експлуатації або які перебувають на ходу без ремонтів або без сучасних аварійних засобів рятування, або без сучасних видів оснащення, зокрема навігаційного (воно застаріле як фізично, так і морально), або без підготовленого екіпажу, або без дотримання відповідних правил, норм, без їх перевірки, тобто із порушенням правил безпеки тощо.

І, як результат, часто гинуть або отримують різного ступеня тяжкості тілесні ушкодження (виробничі травми) люди, та втрачаються або пошкоджуються судна, тобто відбувається аварійність різного ступеня.

Ці корупційні діяння є латентними. З багатьох джерел дізнаємося, що такі діяння зовсім не поодинокі в Україні.

**Висновки і пропозиції.** Отже, по-перше, як мінімум необхідна політична воля і бажання керівництва держави та профільного міністерства на такі масштабні перетворення. По-друге, спочатку потрібно відновити сувору систему державного нагляду і контролю (вона була досить ефективною і дієвою), а по-третє, її слід удосконалити згідно з сучасними зарубіжними зразками і досвідом. По-четверте, необхідно відновити якісну підготовку кадрів від нижчої ланки – членів екіпажу, починаючи з початкової (первинної) до фахівців у цій галузі вищого ґатунку (ми усвідомлюємо, що таких фахівців не готують за короткий проміжок часу) та наставництва. По-п'яте, відповідним державним органам, які ще залишилися в системі державного управління, слід посилити і встановити системний контроль за діяльністю наглядових і контролюючих служб, їхніх керівників, які безпосередньо проводять цю роботу за плавзасобами в Україні для забезпечення загибелі і травматизму людей, аварійності і втрати, псування матеріальних цінностей та виключення корупційних діянь. Необхідно створювати умови, які б не сприяли розвитку і функціонуванню корупції

в галузі, тобто не послаблювати протидію корупційним проявам зі сторони правоохоронних органів.

І, безумовно, вкрай важливо замінити більшість українського водного транспорту на сучасний та провести спочатку відновлення (ремонткування) того, що залишилося. Потужності для цього є. Обов'язково необхідно збільшити його кількість, перш за все, за рахунок замовлень суднобудування на вітчизняних підприємствах. Потрібно також розвивати національну інфраструктуру морської та річкової галузі, залучати іноземні інвестиції, капітал, отримувати кредити, зокрема і закордонні, на реалізацію розробленої державної довгострокової, поетапної на 3–5–10 років програми розвитку тощо. А зацікавленість вітчизняних і великих іноземних інвесторів є, навіть незважаючи на фактичну відсутність розгалуженої реклами (різноманітної інформації, ознайомлення тощо) українських, перш за все, природних можливостей та перспектив.

У морській та річковій галузі України ми повинні поступово вийти на якісно новий, не корупційний, конкурентоспроможний, дійсно європейський рівень.

### Список використаних джерел

1. Лень В. В. Корупційні діяння щодо експлуатації морського і річкового транспорту в Україні / В. В. Лень // Транспортне право в XXI столітті : [Матеріали III Міжнародної наукової конференції, Київ, Національний авіаційний університет, 21 лютого 2013 р.]. – К. : Комп'ютерпрес. – С. 278–281.
2. Лень В. В. Питання експлуатації водного транспорту в Україні і корупційні діяння / В. В. Лень // Матеріали за 9-а міжнародна научна практична конференція, «Настоящи изследвания и развитие», 2013. – Том 10. закон. София. «Бял ГРАД-БГ» ООД . – С. 52–54.
3. [http:// news.zn.ua](http://news.zn.ua)

**Лень Валентин Валентинович,**  
кандидат юридических наук, доцент  
(Національний технічний університет «Дніпровська політехніка», г. Дніпр)  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1382-3335>

**Кубрак Руслан Миколайович,**  
кандидат юридических наук  
(Дніпровський центр підвищення кваліфікації персоналу  
Государственной уголовно- исполнительной службы Украины,  
г. Дніпр)  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9912-098X>

## МОРСКАЯ И РЕЧНАЯ ОТРАСЛЬ В УКРАИНЕ: КОРРУПЦИОННЫЕ ДЕЙСТВИЯ, СОСТОЯНИЕ, ТЕНДЕНЦИИ

*Предлагается анализ состояния дел в морской и речной отрасли Украины. Изучено историю развития инфраструктуры; показан зарубежный опыт; подготовка кадров; состояние правил безопасности эксплуатации плавсредств, судоплавания и плавсостава; государственного контроля и осмотра, производственного травматизма; инвестиций и тенденций, перспектив. Эти аспекты связаны с коррупционной составляющей, не дающей возможности развития отрасли. Приведены основные причины, условия и обстоятельства этого негативного положения.*

**Ключевые слова:** коррупция; морская и речная отрасль; инфраструктура; эксплуатация; контроль; правила безопасности.

**Len Valentin Valentinovich,**  
PhD in Law, Associate Professor  
(National Technical University «Dniprovska Polytechnic», Dnipro)  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1382-3335>

**Kubrak Ruslan Nikolaevich,**  
PhD in Law  
(Dnipro Center for Personnel Upgrading of the State Criminal Execution Service of Ukraine, Dnipro)  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9912-098X>

## **MARINE AND RIVER INDUSTRY IN UKRAINE: CORRUPTION ACTS, STATE, TRENDS**

*The article presents an analysis of the state of affairs in the marine and river industry of Ukraine. The following aspects have been studied: history of infrastructure development; foreign experience is highlighted; training of personnel, especially of the lower and middle level; it will establish safety rules for the exploitation of craft, shipping and floating crew; state control and supervision, occupational injuries; investments and trends, prospects. Unfortunately, these aspects are related to the corrupt component, which is the main burden and it does not allow the industry to develop gradually. The main reasons, conditions and circumstances of such a negative state are given. There are ways out of a deep, long-term crisis. Today unfortunately, this area is inherent in: violation of navigation, rules of operation infrastructure, accident rate, high level of occupational injuries, fatal cases. In the industry, it is extremely necessary the reform, the corresponding state phased program (3-5-10 years), and at the very least there should be political will and desire, the interest of the government and the profile ministry in large-scale transformation. We are obliged to build an investment-attractive, competitive, truly European-level industry. It is very perpetual. The work outlines ways out of a deep, long-term crisis.*

**Key words:** corruption; marine and river industry; infrastructure; operation; control; safety rules.

Надійшла до редколегії 22.06.2018