НАУКОВЕ ЖИТТЯ

Хачатуров Е. Б., к.т.н., с.н.с., проректор з науково-педагогічної, адміністративної роботи та розвитку Національного Університету Кораблебудування ім. адмірала Макарова;
Нікіша Д. О., к.ю.н, завідувач лабораторії кафедри морського та митного права НУ «ОЮА»

Перспективи створення сумісного комунального пароплавства

26 лютого 2014 року в Національному університеті кораблебудування іменні адмірала Макарова, керуючись розділом XI «Місцеве самоврядування» Конституції України, Законом України «Про місцеве самоврядування» та Господарським кодексом, на підставі статуту м. Миколаєва та інших нормативних актів локальної дії була проведена робоча нарада у форматі «круглого столу». Головна мета наради — обговорення перспектив створення сумісного комунального пароплавства — суб'єкта господарювання комунального сектора економіки, який задовольнятиме сумісні інтереси декількох територіальних громад.

Основними, затвердженими регламентом, доповідачами були проф. НУК ім. Адмірала Макарова Ю.М. Король із доповіддю «Проблеми розвитку суднобудування»; директор МЧП «СПАРТА» Є.Н. Гордієнко із доповіддю «Питання відродження перевезень по р. Південний Буг та прибережній зоні Чорного моря»; професор НУ «ОЮА» С.О. Кузнецов із основною доповіддю «Участь громади Миколаївської області у створенні та управлінні господарською діяльністю сумісного комунального пароплавства»

Під час вступного слова організаторів було зазначено, що приблизно у 1998 р. «de facto» припинило існування Чорноморське морське пароплавство — найбільше у колишньому СРСР підприємство морегосподарського комплексу через відсутність власних плавзасобів, які «благополучно» не повернулись у м. Одесу із попереднього закордонного рейсу, оскільки були там заарештовані, а потім продані на аукціонах за борги, що мало ЧМП перед партнерами.

Але життя у країні продовжується і у серпні 2012 р. на засіданні Кабміну Прем'єр-міністр України відзначив: «Прийшов час заявити: Україні потрібен власний великий флот — морський та річковий. Україні потрібні глибоководні порти з найкращими умовами перевалки вантажів. Ми збираємось експортувати з часом більше 20 мільйонів т зерна, отримувати щорічно до 10 мільярдів кубометрів зрідженого газу, експортувати мільйони тон мінерального добрива. У нас є унікальний транспортний потенціал Дніпра, Дунаю і Південного Бугу. Тому возити власними суднами все те, що потрібно нашим торговельним партнерам і все те, що потрібно нам — логічно та вигідно».

Відомо, що морські транспортні підприємства (пароплавства) — це підприємства, які фактично надають транспортні послуги, пов'язані з переміщенням вантажів, пасажирів та їх багажу. При цьому, торговельне мореплавство виз-

начається в Кодексі торговельного мореплавства України як діяльність, пов'язана з використанням суден не тільки для надання транспортних послуг, але і в інших господарських, наукових, культурних, учбових цілях та спорту.

На теперішній час вітчизняні бізнесмени поки що не прагнуть вкладати власні кошти у вітчизняне суднобудування та відродження українського пароплавства. За 21 рік незалежності України держава практично не виділяла коштів з бюджету на розвиток торговельного флоту країни. Тому і сьогодні не варто розраховувати на держбюджет, а варто сконцентруватись на інших варіантах відродження вітчизняного транспортного флоту. І на думку учасників робочої наради створення сумісного комунального пароплавства може бути поштовхом до відродження та подальшого розвитку торговельного флоту країни.

Також під час робочої наради був представлений, з урахування соціальної та економічної потреби Миколаївського регіону, проект технічно-економічного та правового обґрунтування створення спільного комунального пароплавства.

ПРОЕКТ:

І. Стан вантажопасажирських перевезень водним транспортом у Миколаївському регіоні.

Традиційно в Миколаївському регіоні існували водні маршрути (річкові, морські прибережні) для здійснення вантажопасажирських перевезень. При цьому, пасажирів окремо перевозили річковими «трамвайчиками» (21 шт.), суднами на підводних крилах (7 шт.), а вантажі — окремими самохідними і буксируваними баржами (близько 50 шт).

При цьому, основними маршрутами перевезень були населені пункти Миколаївської області, розташовані вздовж берегів р. Південний Буг, Дніпро-Бузького лиману (ДБА), а також річками до Очакова, Херсона та Одеси.

Усі судна належали державі (портофлот), а вартість квитків на проїзд пасажирів не відшкодовувала витрат на їх перевезення і становила у 1998 р. в середньому 1 грн. 20 коп. Тому власник суден постійно отримував державну дотацію. У разі перевезення вантажів рентабельність не перевищувала 0 ... 2,5 %.

Після здобуття нашою країною незалежності, плавзасоби незабаром перейшли у власність приватних бізнесменів і річковий пасажирський транспорт в Миколаївському регіоні припинив існування. У пошуках прибуткової роботи майже весь морський транспорт було перебазовано до південних берегів Криму або перебудовано під сучасні потреби, як, наприклад, прогулянкові яхти для забезпечених людей України і не тільки. Вантажні ж перевезення здійснювались новими власниками, яких одиниці і вони працювали на себе, не звертаючи уваги на інтереси і потреби територіальної громади.

ІІ . Пріоритетні ініціативи та тенденції створення спільного комунального пароплавства.

У серпні 2012 р. на засіданні Кабміну Прем'єр-міністр України відзначив: «Прийшов час заявити, Україні потрібен власний великий флот — морський і річковий. Україні потрібні глибоководні порти з найкращими умовами перевалки вантажів. Ми збираємося експортувати з часом понад 20 мільйонів тонн зерна, отримувати щорічно до 10 мільярдів кубометрів зрідженого газу, експортувати мільйони тонн мінеральних добрив. У нас є унікальний транспортний потенціал

Дніпра, Дунаю і Південного Бугу. Тому возити власними суднами все те, що потрібно нашим торговим партнерам і все те, що потрібно нам — логічно і вигідно».

Нині вітчизняні бізнесмени поки що не прагнуть вкладати власні кошти у вітчизняне суднобудування та відроджувати українські пароплавства. За 21 рік незалежності України, держава практично не виділяла коштів з бюджету на розвиток торгового флоту країни. Тому і сьогодні не варто розраховувати на держбюджет, а варто сконцентруватися на пошуку і розробці інших варіантів і заходів відродження вітчизняного транспортного флоту. Для досягнення позитивного результату добре було б заручитися підтримкою вантажовласників, операторів, виробників, перевізників, судновласників та депутатського корпусу, організувати необхідне правове та інформаційне супроводження, щоб суспільство зрозуміло значення відродження національного транспортного флоту для економіки країни.

Враховуючи вищенаведене, пропонується розширити рамки безпосередньої участі членів територіальної громади Миколаївського регіону (фізичних та юридичних осіб) у здійсненні місцевого самоврядування у напрямку створення комунальних підприємств-пароплавств. Для цього передбачається залучення органів місцевого самоврядування, членів територіальної громади та підприємств, розташованих на території громади, до участі у формуванні статутного капіталу і управлінні спільним комунальним пароплавством. Мова йде про створення спільного комунального підприємства, суб'єкта господарювання комунального сектора економіки (не державного і не приватного). Наголошуємо, що це питання місцевого значення — право територіальної громади, закріплене Розділом XI «Місцеве самоврядування» Конституції України. При цьому, необхідно розрізняти організаційно-правову форму підприємства (комунальне), способи формування статутного капіталу і методи управління його господарською діяльністю. Також слід і усвідомлювати, що впровадження в практику правозастосування зазначених вище правовідносин суб'єктів господарювання в даному напрямку діяльності здійснюється вперше.

Матеріальну та фінансову основи реалізації передбачуваного заходу складуть статутний капітал, кошти засновників, інвестиції, залучені кошти членів територіальної громади, підприємств, організацій, установ громади, органів місцевого самоврядування та інші кошти, не заборонені чинним законодавством. В даному випадку також дозволяється користуватися державним фондом регіонального розвитку.

III . Мета і завдання створюваного пароплавства.

Створення такого роду спільного комунального пароплавства відповідає економічним і соціальним інтересам територіальних громад Миколаївського регіону. Його створення слід оцінювати як здійснення місцевого самоврядування — реалізацію права територіальних громад самостійно вирішувати питання місцевого значення, в тому числі і питання формування його матеріальної і фінансової основи.

Головна мета: створення спільного комунального пароплавства —суб'єкта господарювання комунального сектора економіки, яке задовольняє загальні спільні інтереси кількох територіальних громад — Миколаївської, Одеської, Херсонської та АРК.

Спільне комунальне пароплавство створюється з метою сприяння соціально-економічному розвитку Південного регіону України і появі комерційних ініціатив, для професійно-технічного навчання та вирішення проблем зайнятості населення.

Діяльність спільного комунального пароплавства охоплюватиме вантажні, вантажопасажирські перевезення по річкам П.Буг, Дніпро, Дунай і ДБА, вантажні перевезення в Чорноморсько-Азовському басейні та з майбутнім подальшим розвитком.

Буде реалізована програма навчання молодих спеціалістів: механіків, електромеханіків, штурманів – випускників вищих навчальних закладів країни, та їх подальше працевлаштування.

Також робота такого роду підприємства буде на повну завантажувати виробничі потужності автотранспортних підприємств, складське та взагалі весь морегосподарський комплекс Причорноморського регіону.

IV. Передбачувані вантажі і напрямки перевезень.

З Миколаївського регіону передбачаються перевезення вантажів на експорт – металопрокату, добрива, металобрухту, вугілля, кам'яної солі, цементу, каолінової глини, зернових, борошна, цукру, рослинного масла, лікеро-горілчаної продукції – до Азербайджану, Болгарії, Грузії, Ірану, Росії, Туркменії, Туреччини.

Також передбачаються зворотні перевезення – нафтопродуктів, будматеріалів, спецтехніки, автозапчастин, овочів, фруктів та ін.

V. Напрями пасажирських перевезень.

Маршрути пасажирських перевезень передбачається розширити, у порівнянні з існуючими, за рахунок збільшення швидкості руху суден і застосування новітніх логістичних розрахунків.

Річкові маршрути будуть традиційними: Миколаїв – Н. Одеса; Вознесенськ; – В. Коренніха ; – М. Коренніха; – Дідова хата; – Василівка; – Н. Богданівка; – Сади 1, ,2, 3, 4; – Корабельний р- н та ін.

Морські прибережні маршрути передбачаються насступні: Миколаїв – Очаків; – Лузанівка; – Одеса; – Кінбурнська коса; – Херсон; – Гола пристань; – Скадовськ; – Залізний порт; – Лазурне та ін.

Також плануються маршрути за замовленнями – для збільшення обсягів пасажироперевезень планується надання населенню широкого асортименту поїздок: дні народження, весілля, туристичні напрямки, прогулянки для відпочиваючих, конференції , фестивалі, святкові гуляння, спецрейси і т. ін.

VI . Флот для вантажопасажирських перевезень.

Для підвищення рентабельності перевезень, пропонується використовувати універсальні плавзасоби:

а) пасажирські судна – катамарани, призначені для внутрішніх перевезень з міських і приміських маршрутах.

Вартість однієї години експлуатації пасажирського судна залежить від швидкості ходу, тривалості рейсу, рівня комфорту, пасажиромісткості, витрати палива та інших факторів. Орієнтовний варіант розрахунку вартості проїзду сьогодні одного пасажира такий:

- для катамарана зі швидкістю руху 25 вузлів, при пасажиромісткості судна 150 осіб та при тривалості рейсу 2 години (Миколаїв – Очаків), витраті палива

(1600 грн./год.) та враховуючи вартість інших рейсових витрат, приблизна мінімальна вартість проїзду становитиме 32 грн.;

б) вантажопасажирські перевезення — морськими прибережними маршрутами між містами з додатковим перевезенням комерційних вантажів;

в) вантажні перевезення за комерційними договорами з замовниками та власних комерційних вантажів по міжміських, міжобласних та інших маршрутах.

На першому етапі можливо використовувати флот державних підприємств, установ, організацій, приватних власників, що знаходиться у тривалому відстої і який можна модернізувати завдяки потужностям Миколаївського судноремонтного заводу.

Надалі передбачається будування суден місцевими потужностями, сприяючи завантаженню миколаївських верфей.

VII . Пропозиції Національного університету кораблебудування імені адмірала Макарова.

Керуючись розділом XI Конституції України «Місцеве самоврядування», Законом України «Про місцеве самоврядування» та Господарським кодексом, на підставі Статуту м. Миколаєва та інших нормативно-правових актів локальної дії, Університет пропонує територіальній громаді м. Миколаєва, використовуючи свої права, прийняти рішення про створення спільного комунального пароплавства. Для цього є всі необхідні правові підстави, матеріальний ресурс і певний досвід — прецедент одеської територіальної громади, яка прагне співпрацювати з іншими територіальними громадами в цьому напрямку.

Ми зобов'язані дбати про майбутнє наших дітей: «Наш флот — нашим дітям», ми в змозі відродити вітчизняне судноплавство і суднобудування: «Українське судно — на українській верфі — за українським проектом — за українські гроші», ми забезпечимо економічний розвиток морської галузі: «українці — на українських суднах — українські вантажі» і повернемо країні ім'я «Україна — морська держава».

Слід зазначити, що обговорення як вищезазначеного проекту, так і питання створення сумісного комунального пароплавства викликало чималий інтерес з боку присутніх, майже кожен висловив підтримку у намірах реалізувати дуже амбітний, але дійсно необхідний всьому Миколаївському регіону проект. Проте було вирішено, що порушене питання потребує деяких економічних та технічних доопрацювань, тому задля опрацювання зауважень було взято робочу паузу, але вже найближчим часом слід очікувати повернення до розгляду питання про створення на Миколаївщині сумісного комунального пароплавства — суб'єкта господарювання комунального сектора економіки.