

ISSN 2414-0562 (Print)

ISSN 2617-2224 (Online)

DOI: [https://doi.org/10.32689/2617-2224-2019-4\(19\)](https://doi.org/10.32689/2617-2224-2019-4(19))

NGO "UKRAINIAN ASSEMBLY
OF DOCTORS OF SCIENCE
IN PUBLIC ADMINISTRATION"

INTERREGIONAL ACADEMY
OF PERSONNEL MANAGEMENT



PUBLIC MANAGEMENT ПУБЛІЧНЕ УРЯДУВАННЯ

№ 4 (19) – вересень 2019

*Збірник підготовлений у науковому партнерстві
з Українською Технологічною Академією*



Українська
Технологічна Академія



IIAS
International Institute
of Administrative Sciences



Київ
ДП "Видавничий дім "Персонал"
2019

Редакція

Головний редактор
Романенко Євген Олександрович,
доктор наук з державного управління,
професор, академік Української Технологічної
Академії, Міжнародної Кадрової Академії
та Академії наук публічного управління,
заслужений юрист України
Заступник головного редактора
Жукова Ірина Віталіївна,
кандидат наук з державного управління, доцент

Публічне урядування
Свідоцтво KB 21596-11496 P

Видається з листопада 2015 року
Періодичність: 1 раз на квартал + 1 на рік
Друкується за рішенням Вченої ради
Міжрегіональної Академії управління персоналом
(Протокол № 5 від 29.05.2019)

Видання є таким, що реферується в міжнародних
та вітчизняних наукометричних базах:
Index Copernicus, РИНЦ, ResearchBib, CiteFactor,
Turkish Education Index, Eurasian Scientific Journal
Index, Polish Scholarly Bibliography, Electronic
Journals Library, КиберЛенинка, Scientific Indexing
Services, Cosmos Impact Factor, Google Scholar,
“Україніка наукова”, “Джерело”.
Збірник “Публічне урядування”

внесено до Списку друкованих періодичних
видань, що включаються до Переліку наукових
фахових видань України, яким присвоєно катего-
рію “Б”. (Наказ Міністерства освіти і науки
України від 07.11.2018 № 1218)

Відповідальність за зміст, достовірність фактів,
цитат, цифр несуть автори матеріалів. Редакція
залишає за собою право на незначне редагування
і скорочення (зі збереженням авторського стилю та
головних висновків). Редакція не завжди поділяє
думки авторів та не несе відповідальність за надану
ними інформацію. Матеріали подано
в авторській редакції.

Передрук — тільки з дозволу редакції.

Адреса редакційної колегії: Андріївський узвіз,
буд. 11, оф. 68, м. Київ, Україна, 04070
E-mail: Assembly2015@ukr.net
www.vadnd.org.ua

Адреса видавництва:
ПрАТ “ВНЗ “МАУП”
вул. Фрометівська, 2,
Київ, Україна, 03039



Українська
Технологічна Академія



IIAS
International Institute
of Administrative Sciences



NISPAcee
THE NETWORK OF INSTITUTES AND
SCHOOLS OF PUBLIC ADMINISTRATION
IN CENTRAL AND EASTERN EUROPE

Editorial

Editorial in Chief
Yevgen Oleksandrovych Romanenko,
Doctor of sciences in Public Administration, Professor,
Academician of the Ukrainian Technological Academy,
International Personnel Academy and Academy
of Sciences of Public Administration, Honored Lawyer
of Ukraine
Deputy Editor
Iryna Vitaliivna Zhukova,
PhD in Public Administration, assistant professor

Public management
Certificate KB 21596-11496 P

Published from november 2015
Pereodicity: 4 times on a year + one
Published by the decision of Academic council of
Interregional Academy of Personnel Management
(Protocol № 5 from May 29, 2019)

Collection is included to the international and
domestic scientometrics databases Index Copernicus
International, ResearchBib, CiteFactor, Turkish Edu-
cation Index, Eurasian Scientific Journal Index, Polish
Scholarly Bibliography, Electronic Journals Library,
РИНЦ, КиберЛенинка, Scientific Indexing Services,
Google Scholar, Cosmos Impact Factor, “Україніка
наукова”, “Джерело”.

The collection “Public management” is included
in the List of printed periodicals, which are included
in the List of scientific professional editions
of Ukraine, which have been assigned the category “B”.
(Ministry of Education and Science of Ukraine
dated November 7, 2018, № 1218)

The authors are responsible for the content,
accuracy of the facts, quotes, numbers. The editors
reserves the right for a little change and reduction
(with preservation of the author's style and main
conclusions). Editors can not share the world
views of the authors and are not responsible for the
information provided. Materials filed in the author's
edition.

Reprinting — with the editorial's permission strictly.

Address of the editorial board: 11, Andriyivskyy
Descent, office 68, Kyiv, Ukraine, 04070
E-mail: Assembly2015@ukr.net
www.vadnd.org.ua

Address of the editorial:
Private Joint-Stock Company Interregional
Academy of Personnel Management
Str. Frometivska, 2, Kyiv, Ukraine, 03039

ЗМІСТ

Бабицька С. І. Сутність і специфіка сучасної державної культурної політики.....	15	Литвин Н. М. Стан територіальних громад та аналіз їхньої інвестиційної привабливості	132
Богданенко А. І. Інвестування в нерухомість великобританії під час брекзиту	26	Логвінов В. Г., Малонога С. О. Формування національної цифрової інфраструктури наукових досліджень в контексті європейських ініціатив	144
Вавренюк С. А. Підвищення ефективності державного управління розвитком системи вищої освіти України	34	Марушева О. А. Особливості нормативно-правового регулювання соціально-економічних відносин у будівництві: зарубіжний аспект	156
Гайдученко С. О. До питання реалізації народного представництва у владних структурах України	44	Качан (Мельник) Я. В. Професійне навчання та професійний розвиток як складові державної кадрової політики України	166
Гбур З. В., Крилова І. І. Вплив розвитку водопостачання на якість економічної безпеки України	57	Мороз С. А. Оцінювання якості вищої освіти студентами з китаю як підґрунтя для використання його досвіду у вдосконаленні системи управління освітянською галуззю України.....	178
Гребенюк М. В. Шляхи удосконалення законодавчого забезпечення заходів у сфері захисту державної безпеки за вектором — боротьба з організованою злочинністю	80	Онищук С. В., Книш П. В. Правові аспекти переведення державних службовців	193
Дацій Н. В. Глобальні процеси як стимул розвитку країни та прикордонних регіонів.....	94	Платонов О. І. Державні перспективи фінансової підтримки відновлення внутрішніх водних шляхів задля включення річкового транспорту в систему мультимодальних перевезень	205
Долгальова О. В., Єщенко М. Г. Соціальна складова сталого розвитку	107	Пономаренко Т. В. Структура освітньої організації як об'єкт управління	217
Кіфряк О. М. Еволюція доктринальних та нормативних підходів європейського союзу до феномену прозорості в державному управлінні.....	120		

Прав Р. Ю.	
Нормативно-правові засади формування і реалізації політики державної безпеки у інформаційній сфері.....	228
Ратинська І. С.	
Механізми стратегічного управління державними акціонерними товариствами: сутність та різновиди	242
Романенко Є. О.	
Електронне голосування — шлях до впровадження електронних механізмів прямої демократії в Україні.....	259
Сичова А. О.	
Туризм як мобільний спосіб формування горизонтальної довіри	272
Федоренко Т. А.	
Міністерство охорони здоров'я України у механізмі взаємодії з громадськістю з питань формування та реалізації державної політики у сфері медицини	285
Воронін В. М., Фіщук А. Г.	
Інструменти підвищення ефективності та результативності педагогічного лідерства в межах програми початкових класів Британії	302
Жукова І. В., Долгий О. А.	
Теоретико-методологічна та соціально-практична актуалізація ролі комунікації	311
Юзькова О. І.	
Інноваційне лідерство як форма професійної еволюції в державному управлінні.....	320

UDC: 354.1

DOI: [https://doi.org/10.32689/2617-2224-2019-4\(19\)-205-216](https://doi.org/10.32689/2617-2224-2019-4(19)-205-216)

Платонов Олег Ісаакович,

кандидат економічних наук, докторант кафедри публічного адміністрування, Міжрегіональна Академія управління персоналом, 03039, м. Київ, вул. Фрометівська, 2, тел.: (044) 264-52-54, e-mail: olegplatonov@ukr.net

ORCID: 0000-0002-3059-5389

Платонов Олег Ісаакович,

кандидат экономических наук, докторант кафедры публичного администрирования, Межрегиональная Академия управления персоналом, 03039, г. Киев, ул. Фрометовская, 2, тел. : (044) 264-52-54, e-mail: olegplatonov@ukr.net

ORCID: 0000-0002-3059-5389

Platonov Oleg Isaakovich,

candidate of economic sciences, doctoral student Department of Public Administration, Interregional Academy of Personnel Management, 03039, Kyiv, Str. Frometivska, 2, tel.: (044) 264-52-54, e-mail: olegplatonov@ukr.net

ORCID: 0000-0002-3059-5389



ДЕРЖАВНІ ПЕРСПЕКТИВИ ФІНАНСОВОЇ ПІДТРИМКИ ВІДНОВЛЕННЯ ВНУТРІШНІХ ВОДНИХ ШЛЯХІВ ЗАДЛЯ ВКЛЮЧЕННЯ РІЧКОВОГО ТРАНСПОРТУ В СИСТЕМУ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Анотація. Констатовано, що система мультимодальних перевезень належить до стратегічних галузей національної економіки та є ваговою складовою інфраструктурного потенціалу України. Наголошено, що Україна, маючи розгалужене річкове покриття, донині займає аутсайдерські позиції серед європейських країн із найменшою часткою перевезень річками. Доведено, що розвиток мультимодальних перевезень в Україні потребує на першочергове вирішення низки внутрішніх проблем, зокрема, вдосконалення існуючої та розробки нової законодавчої бази з питань фінансового забезпечення відновлення внутрішніх водних шляхів задля включення річкового транспорту до системи мультимодальних перевезень. Наголошено на прогалинах Проекту Закону України “Про внутрішній водний транспорт” від

09.07.2018 р. за № 2475а-д та інших нормативно-правових актів з питань регулювання мультимодальних перевезень. Обґрунтовано доцільність внесення змін та доповнень до податкового та бюджетного законодавства України, а також до супроводжуючих їх нормативно-правових актів у частині оподаткування акцизним податком палива для заправки річкових суден. Розглянуто внесені зміни до Закону України “Про джерела фінансування дорожнього господарства України” щодо удосконалення механізму фінансування дорожньої галузі” від 17.11.2016 р. за № 1762-VIII, як яскравий приклад пошуку альтернативних джерел фінансового забезпечення відновлення внутрішніх водних шляхів. Запропоновано варіанти альтернативного фінансового забезпечення відновлення внутрішніх водних шляхів задля інтеграції внутрішнього водного транспорту до системи транс’європейської транспортної мережі TEN-T та включення річкового транспорту до системи мультимодальних перевезень.

Ключові слова: внутрішній водний транспорт, внутрішні водні шляхи, мультимодальні перевезення вантажів.

ГОСУДАРСТВЕННЫЕ ПЕРСПЕКТИВЫ ФИНАНСОВОЙ ПОДДЕРЖКИ ВОССТАНОВЛЕНИЯ ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ РАДИ ВКЛЮЧЕНИЯ РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА В СИСТЕМУ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Аннотация. Констатируется, что система мультимодальных перевозок принадлежит к стратегическим отраслям национальной экономики и является весомой составляющей инфраструктурного потенциала Украины. Отмечено, что Украина, имея разветвленное речное покрытие, до сих пор занимает аутсайдерские позиции среди европейских стран с наименьшей долей перевозок реками. Доказано, что развитие мультимодальных перевозок в Украине требует решения ряда внутренних проблем, в частности, совершенствования существующей и разработки новой законодательной базы по вопросам обеспечения восстановления внутренних водных путей для включения речного транспорта в систему мультимодальных перевозок. Отмечено недоработки проекта Закона Украины “О внутреннем водном транспорте” от 09.07.2018 г. № 2475а-д и других нормативно-правовых актов по вопросам регулирования мультимодальных перевозок. Обоснована целесообразность внесения изменений и дополнений в налоговое и бюджетное законодательство Украины, а также в сопровождающие их нормативно-правовые акты в части налогообложения акцизным налогом топлива для заправки речных судов. Рассмотрены возможности внесения изменений в Закон Украины “Об источниках финансирования дорожного хозяйства Украины” относительно совершенствования механизма финансирования дорожной отрасли” от 17.11.2016 г. № 1762-VIII как яркий пример поиска альтернативных источников финансового обеспечения восстановления внутренних водных путей. Предложены варианты альтернативного финансового обеспечения восстановления внутренних водных путей для интеграции внутреннего водного транспорта в

систему транс'європейської транспортної мережі TEN-T і включення річного транспорту в систему мультимодальних перевезень.

Ключевые слова: внутрішній водний транспорт, внутрішні водні шляхи, мультимодальні перевезення вантажів.

STATE FINANCIAL SUPPORT PROSPECTS FOR INLAND WATERWAYS UPGRADING TO INCLUDE THE RIVER TRANSPORT IN A MULTIMODAL TRANSPORT SYSTEM

Abstract. The article states that the system of multimodal transport belongs to the strategic sectors of the national economy and is a significant component of the Ukraine's infrastructure capacities. It is stressed that Ukraine, having an extensive river network, had occupied outsider positions among the European countries with the smallest share of river transport. It is proved that the development of multimodal transport in Ukraine requires the priority solution of a number of internal problems, in particular, improvement of the existing and development of a new legislative framework on financial support for the upgrading of inland waterways in order to include river transport in the system of multimodal transport. The gaps of the Draft Law of Ukraine "On Inland Water Transport" as of 07.09.2018 № 2475a-d and other regulatory legal acts on regulation of multimodal transport were identified. The need to amend the tax and budget laws of Ukraine, as well as the relevant government regulations on the excise taxation for refueling of river boats, is substantiated. The amendments to the Law of Ukraine "On the Sources of Financing of Road Sector of Ukraine" concerning improvement of the mechanism for financing of the road sector as of 17.11.2016 № 1762-VIII are considered as a vivid example of finding alternative sources of financial support for the inland waterways upgrading. The Article offers various options for the alternative financial support for the inland waterways upgrading for the integration of inland water transport into the system of the Trans-European Transport Network (TEN-T) and the inclusion of river transport into the system of multimodal transport.

Keywords: inland water transport, inland waterways, multimodal transport of goods.

Постановка проблеми. Перевезення вантажів внутрішнім водним транспортом (далі – ВВТ) у світі є одним з найдешевших та найбільш екологічних видів вантажоперевезень, проте Україна, маючи розгалужене річкове покриття, нині займає аутсайдерські позиції серед європейських країн із найменшою часткою перевезень річками – менше 1

%. Причиною тому першочергово слід визначити відсутність дієвого механізму фінансового забезпечення відновлення внутрішніх водних шляхів (далі – ВВШ), що призвело до скорочення шляхів судноплавства практично вдвічі – з 4 тис. км в 1992 р. до 2,1 тис. км в 2017 р. та до скорочення водних шляхів із гарантованими глибинами – з 3,1 тис. км

до 1,2 тис. км відповідно. Тож, багато важливих ділянок великих рік та більшість малих річок України сьогодні непридатні для судноплавства через недостатні глибини [1].

Існує стурбованість і щодо річкових шлюзів, більшість з яких працює на межі граничного терміну експлуатації. Такий стан ВВШ обумовлений хронічним (більше ніж 20 років) недофінансуванням. А отже, говорити про включення річкового транспорту в систему мультимодальних перевезень без вирішення питань фінансового забезпечення відновлення ВВШ та забезпечення належного технічного стану гідротехнічних та інженерних споруд об'єктів водного транспорту (шлюзів) вважаємо марно.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми включення річкового транспорту в систему мультимодальних перевезень широко обговорюються в науковому та бізнес-середовищах, зокрема, в роботах таких дослідників, як О. Гончарук, А. Жариков, Я. Дубневич, Ю. Махова, М. Махайличенко та ін. Проте, незважаючи на суттєві наукові доробки з організації мультимодальних перевезень, до тепер відкритими і невирішеними залишаються питання з фінансового забезпечення відновлення ВВШ та забезпечення належного технічного стану гідротехнічних та інженерних споруд об'єктів водного транспорту (шлюзів), вирішення яких є вкрай необхідним задля забезпечення збалансованості транспортних систем та подальшого розвитку мультимодальних перевезень.

Метою статті є пошук інноваційних рішень фінансового забезпечен-

ня відновлення внутрішніх водних шляхів та забезпечення належного технічного стану гідротехнічних й інженерних споруд об'єктів водного транспорту (шлюзів) задля включення річкового транспорту України в систему мультимодальних перевезень.

Виклад основного матеріалу. Ратифікація Європейської угоди про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення зобов'язала Україну взяти на себе низку зобов'язань щодо розвитку внутрішнього водного транспорту, зокрема, щодо розробки у співробітництві з ЄС стратегії розвитку річкового транспорту на основі національної транспортної політики, входження українських ділянок річок Дніпро і Дунай в систему транс'європейської транспортної мережі TEN-T; включення річкового транспорту в систему мультимодальних перевезень та мережу пріоритетних транспортних маршрутів, імплементації до національного законодавства норм європейського права в галузі внутрішнього водного транспорту [2]. Підґрунтям дотримання взятих Україною зобов'язань мало стати прийняття Проекту Закону України "Про внутрішній водний транспорт", який мав першочергово вирішити питання пошуку альтернативних джерел фінансування розвитку внутрішніх водних шляхів і безпеки судноплавства, утримання шлюзів та їх реконструкції.

Однак законопроект, починаючи з 2015 р. до тепер перебуває на доопрацюванні, тож, перелічені питання залишаються остаточно не вирішені. А отже, і надалі, фінансування

розвитку ВВШ, поглиблення dna річок та утримання річкових шлюзів передбачається коштами бюджету. Але ж, за існуючого десятиліттями бюджетного дефіциту, в перспективі слід очікувати лише на ускладнення ситуації.

Одним з яскравих прикладів пошуку альтернативних джерел фінансового забезпечення відновлення ВВШ є прийняття Закону України “Про внесення змін до Бюджетного кодексу України щодо удосконалення механізму фінансового забезпечення дорожньої галузі” від 17.11.2016 р. №1763-VIII (далі — Закон №1763-VIII) [3] та внесених змін до Закону України “Про джерела фінансування дорожнього господарства України” щодо удосконалення механізму фінансування дорожньої галузі” від 17.11.2016 р. №1762-VIII [4], згідно з якими для фінансування робіт, пов’язаних з будівництвом, реконструкцією, ремонтом і утриманням автомобільних доріг загального користування у складі спеціального фонду Державного бюджету створено Державний дорожній фонд (далі — ДДФ).

Джерелами формування ДДФ визначено: акцизний податок з вироблених в Україні та ввезених на митну територію України пального і транспортних засобів, ввізне мито на нафтопродукти і транспортні засоби та шини до них (у 2018 р. — 50 %, у 2019 р. — 75%, з 2020 р. — 100 %) та ін. Переважна частина коштів ДДФ, а саме 95 % передбачається спрямовувати на розвиток мережі та утримання автомобільних доріг загального користування (державного значення — 60 %, місцевого значення — 35 %) та виконання боргових зобов’язань за запозиченнями, залученими державою на розвиток мережі автомобільних доріг загального користування, 5 % — на фінансове забезпечення заходів із забезпечення безпеки дорожнього руху відповідно до державних програм [5].

Таким чином, фінансування робіт, пов’язаних з будівництвом, реконструкцією, ремонтом і утриманням автомобільних доріг загального користування нині здійснюється за рахунок надходжень акцизного податку на пальне.

Перші враження щодо прийняття Закону №1763-VIII досить схвальні, оскільки урядом зроблено ніби позитивні зрушення у вирішенні питань розвитку мультимодальних перевезень, проте при детальному вивченні внесених змін до ПКУ в частині оподаткування акцизним податком пального, маємо можливість переконатися наскільки ВВТ потерпає внаслідок зазначених змін, а саме внаслідок:

Перші враження щодо прийняття Закону №1763-VIII досить схвальні, оскільки урядом зроблено ніби позитивні зрушення у вирішенні питань розвитку мультимодальних перевезень, проте при детальному вивченні внесених змін до ПКУ в частині оподаткування акцизним податком пального, маємо можливість переконатися наскільки ВВТ потерпає внаслідок зазначених змін, а саме внаслідок:

- високої частки акцизів у собівартості вантажо- та пасажирських перевезень ВВШ;
- відсутності можливості цільового спрямування річкового акцизу на відновлення ВВШ;
- розширення джерел фінансування розвитку конкурентів ВВТ, зокрема, автомобільного транспорту;
- відсутності збалансованості вантажопотоків різними видами транспорту.

Тож, переконані, що акцизи на пальне, реалізоване на заправку річкових та морських суден, мають спрямовуватись на відновлення ВВШ та розвиток ВВТ, а отже, і на

активізацію його участі у мультимодальних перевезеннях. Проте Міністерство інфраструктури України не підтримало такої пропозиції, а отже ВВТ потерпає від внесених змін до Закону №1762-VIII.

Повернемось до розгляду довгоочікуваного Проекту Закону “Про внутрішній водний транспорт”. Нині на розгляд парламенту окрім, основного законопроекту, подано ряд його альтернативних варіантів, а саме:

- законопроект № 2475а від 04.08.2015 р. (доопрацьований) як основний [6];

- законопроект № 2475а-3 від 16.06.2017 р. (доопрацьований), як альтернативний [7];

- законопроект № 2475а-4 від 07.03.2018 р., поданий на розгляд як альтернативний, включений до порядку денного засідання ВРУ 2679-VIII від 07.02.2019 р. [8];

- законопроект № 2475а-д від 09.07.2018 р., поданий на розгляд як альтернативний, включений до порядку денного засідання ВРУ 2679-VIII від 07.02.2019 р. [9].

Останній проект № 2475а-д враховував певні норми проєктів № 2475а-3 та №2475а-4. Зокрема, в ньому: виключено положення стосовно справляння річкового збору; передбачено здійснення каботажних перевезень суднами під Українським прапором та заборони доступу на внутрішні водні шляхи суден, що плавають під прапором держави-агресора, визначено ряд податкових преференцій для вантажоперевізників ВВТ тощо. Проте, як на нашу думку, реалізація перелічених заходів, а ніяк не вирішать питання фінансового забезпечення відновлення ВВШ [2].

Відкритим залишається і питання фінансування забезпечення належного технічного стану гідротехнічних та інженерних споруд об'єктів водного транспорту (шлюзів). Нині у підпорядкованості ДП “Укрводшлях” знаходиться шість судноплавних шлюзів, рівень зносу яких коливається від 43,5 % (Канівський шлюз) до 70,6 % (Каховський шлюз). На кожному з шести шлюзів налічується близько 20 об'єктів з оцінкою технічного стану як “непридатний до нормальної експлуатації” або “аварійний”. Окрім того, з 1992 р. трикамерний шлюз Запорізького РГС цілком виведено з експлуатації для докорінної реконструкції, роботи по здійсненню якої з причини відсутності фінансування припинені ще у 2004 р. Вартість реконструкції в цінах 1997 р. становила 26,9 млн грн. За інформацією ДП “Укрводшлях”, після проведеної у 2016 р. актуалізації проектно-кошторисної документації вартість залишку робіт становить 184,9 млн грн, тобто більше майже в 7 разів [5].

До тепер ремонт шлюзів мав би здійснюватись коштами бюджету. Проте внаслідок дефіциту бюджету, а отже, і відсутності фінансування, як встановлено за результатами аудиту ефективності використання бюджетних коштів та державного майна на підтримку експлуатаційно-безпечного стану судноплавних шлюзів та внутрішніх водних шляхів, проведеного Рахунковою палатою в 2017 р., протягом останніх років капітальний ремонт здійснено лише на двох шлюзах: у 2016 р. – на Кременчуцькому на суму 1323,4 тис. грн (коштами фінансової допомоги

та власними коштами), у 2017 році на Дніпродзержинському — 1271,0 тис. грн (коштами ЄС). Бюджетні кошти на цілі за КПКВК 3101210 з бюджету не виділялися [5].

За основним законопроектом “Про внутрішній водний транспорт” за № 2475а від 04.08.2015 р. (доопрацьованим), поданим на розгляд парламенту передбачається:

- утримання річкових водних шляхів коштами держбюджету, коштами річкового збору, каналного збору та ін.;
- утримання і ремонту гідротехнічних та інженерних споруд об’єктів водного транспорту (шлюзів), їх реконструкція, охорона та використання для пропуску суден коштами власників гідроелектротехнічних споруд (ГЕС) [6].

Проте погодитись з такими пропозиціями досить складно, оскільки:

- по-перше, власниками всіх ГЕС Дніпровського каскаду та малих рік є приватні гідроенергогенеруючі компанії;
- по-друге, судноплавні шлюзи є непрофільними активами гідроенерго-генеруючих компаній, оскільки вони не беруть участі у виробництві основної продукції;
- по-третє, покладання на гідроенергогенеруючі компанії обов’язків по утриманню шлюзів супроводжуватиметься негативними соціально-економічними наслідками для населення через зростання тарифів на електроенергію.

Тож, створення належного фінансового забезпечення відновлення ВВШ та забезпечення належного технічного стану гідротехнічних й інженерних споруд об’єктів вод-

ного транспорту (шлюзів), а також інтеграції ВВТ до системи транс’європейської транспортної мережі TEN-T та розвитку мультимодальних перевезень вбачаємо можливим за одним з наступних варіантів:

- перший, який передбачає внесення змін до Проекту Закону України № 2475а-д, а також бюджетного законодавства у частині фінансового забезпечення відновлення ВВШ, забезпечення належного технічного стану гідротехнічних та інженерних споруд об’єктів водного транспорту (шлюзів) та розвитку ВВТ шляхом перерозподілу акцизів на пальне між Державним дорожнім фондом та ДП “Укрводшлях” пропорційно до обсягів реалізації палива (рис. 1):

Вважаємо за потрібне наголосити, що як за даним варіантом фінансового забезпечення ВВШ, так і за наступними пропонується до уваги брати зміни, передбачені саме законопроектом № 2475а-д, оскільки на погляд переважної більшості науковців та практиків, саме він є оптимальним — тим, що врахував інтерес всіх учасників процесу: представників галузі, бізнес, користувачів послуг річкових перевезень, державу. Який дозволить гармонійно розвиватись ринку річкового транспорту — конкурентному, прозорому, доступному для кожного, хто має наміри й можливості на нього вийти, при цьому не занепасти екологію, не нашкодивши річкам. Який здатен дати державі ще один повноцінний вид транспорту, а отже, забезпечити інтеграцію внутрішнього водного транспорту до системи транс’європейської транспортної



Рис. 1. Варіант 1 фінансового забезпечення відновлення та утримання внутрішніх водних шляхів задля включення річкового транспорту в систему мультимодальних перевезень

Джерело: [авторське бачення]

мережі TEN-T та включення ВВТ до системи мультимодальних перевезень [10];

- другий варіант передбачає внесення змін до законопроекту № 2475а-д, а також бюджетного законодавства у частині фінансового забезпечення відновлення ВВШ та розвитку ВВТ завдяки спрямуванню акцизного податку на реалізоване паливе для заправки річкових і морських суден безпосередньо до ДП "Укрводшлях" та його тимчасового звільнення від сплати земельного податку, що надасть можливість акумульовані (акцизний податок) та вивільненні кошти (від сплати земельного податку) розподілити наступним чином (рис. 2):

Питання виключення з переліку об'єктів оподаткування земельним податком земельних ділянок, які використовуються ДП "Укрводшлях" для виконання функцій держави із

створення безпечних умов судноплавства на річкових шляхах загального користування варто прийняти до уваги з тієї причини, що за користування земельними ділянками протягом 2015-2016 років та за 5 місяців 2017 року ДП "Укрводшлях" сплачено земельний податок на суму 9762,2 тис. гривень. За результатами звернень ДП "Укрводшлях" до голів місцевих адміністрацій лише "Київський судноплавний шлюз" з 01.03.2017 р. звільнено від сплати земельного податку.

І останній варіант, який передбачає внесення зміни до ст. 229 ПКУ про звільнення від оподаткування акцизним податком пального, що використовується на реалізацію (заправлення річкових суден), що дасть можливість скоротити операційні витрати та спрямувати вивільнену частину прибутку на відновлення ВВШ, забезпечення належного тех-



Рис. 2. Варіант 2 фінансового забезпечення відновлення та утримання внутрішніх водних шляхів для включення річкового транспорту в систему мультимодальних перевезень

Джерело: [авторське бачення]

нічного стану гідротехнічних та інженерних споруд об'єктів водного транспорту (шлюзів), розвитку ВВТ, а отже і мультимодальних перевезень (рис. 3):

Варто акцентувати, що до основних видів діяльності ДП «Укрводшлях» Статутом віднесено видобуток та реалізацію ґрунту у процесі днопоглиблювальних робіт і прове-



Рис. 3. Варіант 3 фінансового забезпечення відновлення та утримання внутрішніх водних шляхів для включення річкового транспорту в систему мультимодальних перевезень

Джерело: [авторське бачення]

дення наміву піску на берег. Водночас, відповідно до п. 1.3.7 Облікової політики ДП “Укрводшлях”, ґрунт, що вилучається під час проведення днопоглиблювальних робіт, які пов’язані з безпекою судноплавства на внутрішніх водних шляхах України, вважається відходами, використання яких у виробничому процесі не передбачається. Такий ґрунт активом не визнається, його аналітичний та синтетичний облік не здійснюється. Це створює передумови для зловживань з боку посадових осіб підприємства щодо незаконної реалізації ґрунту в інтересах сторонніх осіб під виглядом відходів [5]. Тож, згідно з п’ятою ст. 8 Закону України “Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні” від 16.07.1999 р. за № 996 вважаємо за необхідне до складу альтернативних джерел фінансування відновлення ВВШ та розвитку ВВТ віднести доходи від видобутку та реалізації ґрунту, отриманого у процесі виконання днопоглиблювальних робіт чи наміву піску на березі.

Запровадження будь-якого із запропонованих варіантів забезпечить виконання Україною, взятих на себе зобов’язань щодо реалізації Стратегії розвитку річкового транспорту у співробітництві з ЄС, відновлення ВВШ та розвитку ВВТ в системі мультимодальних перевезень.

Висновки і пропозиції. Внесення змін та доповнень до Проекту № 2475а-д, бюджетного та податкового законодавства, а також їх супроводжуючих нормативно-правових актів дозволить розв’язати проблеми, пов’язані з фінансовим забезпеченням відновленням ВВШ та забез-

печення належного технічного стану гідротехнічних й інженерних споруд об’єктів водного транспорту (шлюзів), а також інтеграції ВВТ до системи транс’європейської транспортної мережі TEN-T та розвитку мультимодальних перевезень.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. *Гончарук О.* Зелена книга “Вантажні перевезення внутрішніми водними шляхами”. URL: <https://www.eu4business.eu/.../zelena-knyga-vantazhni-perevezenn>
2. *Михайличенко М. М.* Розвиток річкового транспорту у контексті реалізації євроінтеграційних планів України: аналітична записка. URL: <http://www.niss.gov.ua/articles/1763/>
3. Закон України “Про внесення змін до Бюджетного кодексу України щодо удосконалення механізму фінансового забезпечення дорожньої галузі”, прийнятий 17.11.2016 р. № 1763-VIII. URL : <http://zakon.rada.gov.ua/go/1763-19>
4. Закон України “Про внесення змін до Закону України “Про джерела фінансування дорожнього господарства України” щодо удосконалення механізму фінансування дорожньої галузі”, прийнятий 17.11.2016 р. № 1762-VIII. URL : <http://zakon.rada.gov.ua/go/1762-19>
5. Звіт Рахункової палати про результати аудиту ефективності використання бюджетних коштів та державного майна на підтримку експлуатаційно-безпечного стану судноплавних шлюзів та внутрішніх водних шляхів. URL: www.ac-rada.gov.ua/doccatalog/.../Zvit_16-2_2017.pdf?

6. Проект Закону України “Про внутрішній водний транспорт” від 04.08.2015 р. № 2475а. URL: w1.c1.rada.gov.ua/pls/
7. Проект Закону України “Про внутрішній водний транспорт” від 16.06.2017 р. №2475а-3. URL: w1.c1.rada.gov.ua/pls/
8. Проект Закону України “Про внутрішній водний транспорт” від 07.03.2018 р. № 2475а-4. URL: w1.c1.rada.gov.ua/pls/
9. Проект Закону України “Про внутрішній водний транспорт” від 09.07.2018 р. № 2475а-д. URL: w1.c1.rada.gov.ua/pls/
10. Дубневич Я. Сила води: чому закон про внутрішній водний транспорт слід приймати якнайшвидше. URL: <https://www.obozrevatel.com/.../silavodi-chomu-zakon-pro->

REFERENCES

1. Goncharuk O. (2017). Zelena kniga “Vantazhni perevezennya vnutrishnimi vodnimi shlyahami” [Green book “Freight traffic by inland waterways”]. *eu4business.eu*. Retrieved from <https://www.eu4business.eu/.../zelena-knyga-vantazhni-perevezenn> [in Ukrainian].
2. Mikhailichenko M. M. (2014). Rozvytok richkovoho transportu u konteksti realizatsii ievrointehratsiynykh planiv Ukrainy: analitychna zapyska [Development of river transport in the context of implementation of European integration plans of Ukraine: analytical note]. *niss.gov.ua*. Retrieved from <http://www.niss.gov.ua/articles/1763/> [in Ukrainian].
3. Zakon Ukrainy Pro vnesennia zmin do Biudzhethnoho kodeksu Ukrainy scho do udoskonalennia mekhanizmu finansovoho zabezpechennia dorozhn’oi haluzi pryjnyatyj 17.11.2016 № 1763-VIII [Law of Ukraine on amendments to the Budget Code of Ukraine on improving the mechanism of financial security of the road sector from 17.11.2016 № 1763-VIII]. (n.d.). *zakon.rada.gov.ua*. Retrieved from <http://zakon.rada.gov.ua/go/1763-19> [in Ukrainian].
4. Zakon Ukrainy Pro vnesennia zmin do Zakonu Ukrainy “Pro dzherela finansuvannia dorozhn’oho hospodarstva Ukrainy” scho do udoskonalennia mekhanizmu finansuvannia dorozhn’oi haluzi : pryjnyatyj 17.11.2016 № 1762-VIII [Law of Ukraine on amendments to the Law of Ukraine “On sources of financing of road economy of Ukraine” regarding improvement of the mechanism of financing of the road sector from 17.11.2016 № 1762-VIII]. (n.d.). *zakon.rada.gov.ua*. Retrieved from <http://zakon.rada.gov.ua/go/1762-19> [in Ukrainian].
5. Zvit Rakhunkovoi palaty pro rezul’taty audytu efektyvnosti vykorystannia biudzhethnykh koshtiv ta derzhavnogo majna na pidtrymku ekspluatatsijno-bezpechnoho stanu sudnoplavnykh shliuziv ta vnutrishnykh vodnykh shliakhiv [Report of the Accounting Chamber on the results of the audit of the efficiency of the use of budget funds and state property in support of the operational safety of navigable gateways and inland waterways]. (n.d.). *ac-rada.gov.ua*. Retrieved from https://www.ac-rada.gov.ua/doccatalog/.../Zvit_16-2_2017.pdf? [in Ukrainian].
6. Proekt Zakonu Pro vnutrishnij vodnyj transport : vid 04.08.2015 r. № 2475а [Draft Law of Ukraine on Inland Water Transport from 04.08.2015 r. №2475а]. (n.d.). *w1.c1.rada.gov.ua*. Retrieved from <http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/> [in Ukrainian].
7. Proekt Zakonu Pro vnutrishnij vodnyj transport : vid 16.06.2017 p. № 2475а-3 [Draft Law of Ukraine

- on Inland Water Transport from 16.06.2017 p. № 2475a-3]. (n.d.). *w1.c1.rada.gov.ua*. Retrieved from <http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/> [in Ukrainian].
8. Proekt Zakonu Pro vnutrishnij vodnyj transport : vid 07.03.2018 p. № 2475a-4 [Draft Law of Ukraine on Inland Water Transport from 07.03.2018 p. № 2475a-4]. (n.d.). *w1.c1.rada.gov.ua*. Retrieved from <http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/> [in Ukrainian].
9. Proekt Zakonu Pro vnutrishnij vodnyj transport : vid 09.07.2018 p. № 2475a-д [Draft Law of Ukraine on Inland Water Transport from 09.07.2018 p. № 2475a-д]. (n.d.). *w1.c1.rada.gov.ua*. Retrieved from <http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/> [in Ukrainian].
10. Dubnevich Ya. (2018). Syl'a vody: chomu zakon pro vnutrishnij vodnyj transport slid pryjmaty iaknajshvydshe [The Power of Water: why the law of inland water transport should be adopted as soon as possible]. *obozrevatel.com*. Retrieved from <https://www.obozrevatel.com/.../sila-vodichomu-zakon-pro> [in Ukrainian].