

ХОЗЯЙСТВЕННОЕ ПРАВО И ПРОЦЕСС

УДК 346.7

ЩОДО ПОНЯТТЯ ТА ВИДІВ ГОСПОДАРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ НА ВНУТРІШНЬОМУ ВОДНОМУ ТРАНСПОРТІ

Катерина ЗАТУЛКО,
аспірант юридичного факультету
Київського національного університету імені Тараса Шевченка

АНОТАЦІЯ

У статті розглядається історичний розвиток господарської діяльності на внутрішньому водному транспорті та її правового регулювання з часів її зародження на території теперішньої України до наших часів. Через такий історико-правовий огляд автор доводить велике значення господарської діяльності на внутрішньому водному транспорті для системи транспортно-забезпечення України та розвитку економіки країни загалом. Крізь призму загальнотеоретичних та законодавчих визначень господарської діяльності автором виводиться власне визначення господарської діяльності на внутрішньому водному транспорті. Автором також виділено основні види господарської діяльності на внутрішньому водному транспорті.

Ключові слова: господарська діяльність на внутрішньому водному транспорті, внутрішній водний транспорт, види господарської діяльності на внутрішньому водному транспорті.

CONCERNING THE CONCEPT AND TYPES OF ECONOMIC ACTIVITY IN INLAND WATERWAY TRANSPORT

Kateryna ZATULKO,
Postgraduate Student of the Faculty of Law
of Taras Shevchenko National University of Kyiv

SUMMARY

The article deals with the historical development of economic activity on inland waterway transport and its legal regulation from the time of its appearance on the territory of present-day Ukraine to our times. Due to such historical and legal review, the author demonstrates the importance of economic activity on inland waterway transport for the Ukraine's transport system and for the development of the whole economy of the country. Through the prism of general theoretical and legislative definitions of economic activity, the author deduces the actual definition of economic activity on inland waterway transport. The author also highlighted the main types of economic activity on inland waterway transport.

Key words: economic activity on inland waterway transport, inland waterway transport, types of economic activity on inland waterway transport.

Постановка проблеми. В останні роки, коли підписанням Угоди про асоціацію між Україною, з одного боку, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншого боку, на Україну покладено зобов'язання щодо імплементації положень європейського законодавства в частині регулювання господарської діяльності на внутрішньому водному транспорті, постало логічне питання про значення господарської діяльності на внутрішньому водному транспорті для України. Базовим, на наш погляд, для вирішення більш спеціалізованих питань у регулюванні господарської діяльності на внутрішньому водному транспорті є питання визначення поняття господарської діяльності на внутрішньому водному транспорті та виділення її основних видів.

Метою і задачею статті є визначення ролі господарської діяльності на внутрішньому водному транспорті в економіці та історії України, визначення поняття господарської діяльності на внутрішньому водному транспорті та виділення основних її видів.

Виклад основного матеріалу. Господарська діяльність на внутрішньому водному транспорті вже протягом

більш ніж тисячі років відіграє ключову роль у забезпеченні життя та розвитку суспільства. На території України факт існування господарської діяльності на внутрішньому водному транспорті зафіксовано ще в добу Античності (VII – V ст. до н. е.).

Саме в цей час на півдні території сучасної України на берегах моря та в гирлі Дніпра засновувалися міста-порти. При них діяли порти, які справляли мито за право стоянки та користування портовими спорудами. Портам не виділялись окремі акваторії, оскільки на той момент ще не існувало понять внутрішніх вод та територіального моря [1, с. 134]. Бурхливо розвивалась господарська діяльність на Дніпрі і Чорному морі значною мірою завдяки тому, що саме через них пролягав «шлях із варяг до греків» [2, с. 153].

Етап розвитку господарської діяльності на внутрішньому водному транспорті не оминула і доба Київської Русі. З історичних пам'яток права того часу [3, с. 48, 70–71, 118, 223–248] зрозуміло, що водні об'єкти у той час знаходилися у загальному користуванні, але належали князю як уособленню влади та держави. На березі річок і вели-

ких озер будувалися пристані та виділялися смуги для проходу худоби. За користування водами та причальними спорудами князь та окремі землеволодільці стягували мито, яке було аналогом сучасного причального збору та річкового збору. Розвитку набуло і суднобудування: заради забезпечення воєнних цілей та цілей господарювання (сплавляння річками лісу, інших товарів) будувалися невеликі парусні кораблі та човни [1, с. 131].

У Литовсько-польську добу продовжило діяти загальне правило, перенесене із часів Київської Русі, коли власником всіх земель, у тому числі і зайнятих водними об'єктами, був Великий князь Литовський. Він розпоряджався землями на свій розсуд, зокрема надавав їх у володіння своїм підданам, які могли збирати на свій розсуд мито за користування третіми особами такими об'єктами. Найбільш ж міста Волині та Галичини отримали магдебурзьке право, за яким їм надавалися права на поземельну власність всередині та зовні міста, що мало наслідком заснування у таких містах власних річкових портів [4, с. 22; 99, с. 6]. Видання Статутів Великого Князівства Литовського у 1529, 1566, 1588 рр., по суті, нічого не змінило у вже наявних порядках, а лише закріпило їх. При цьому деякі норми містять обмеження прав землеволодільців на користь третіх осіб [5, с. 6].

Період існування Російської імперії для розвитку господарської діяльності на внутрішньому водному транспорті ознаменувався прийняттям у 1649 р. першого закону про забезпечення вільного проходу внутрішніми водними шляхами. Ще одним визначним моментом для господарської діяльності на внутрішніх шляхах було створення у 1798 р. Петром I Департаменту водних сполучень при Сенаті. Створення такого органу ознаменувало початок існування спеціальних органів управління та регулювання господарської діяльності на внутрішньому водному транспорті. Певним чином ознаменувався для розвитку господарської діяльності на внутрішньому водному транспорті і 1810 р., в якому на найбільш відповідальних ділянках водних шляхів почали створюватися нові виборчі установи – «судові розправи», що очолювалися купцями, які взяли під контроль судноплавство на цій ділянці річки [6, с. 25]. У першій половині XIX ст. почалося удосконалення шляхового господарства: поява шлюзів та каналів, днопоглиблення; побудова суднобудівних верфей [6, с. 27]. Функціонування та розвиток водних шляхів фінансувалися здебільшого коштом суднохідних зборів [6, с. 20].

Революція 1917 р. знаменувала початок радянського етапу розвитку господарської діяльності на внутрішньому водному транспорті. У жовтні 1917 р. приймається Декрет про землю, за яким землі портів та гідротехнічних об'єктів закріплюються за певними органами управління, які передавали ці землі у користування підпорядкованим їм юридичним особам [1, с. 136]. У листопаді 1917 р. прийнято ВЦІК «Положення про робітничий контроль», за яким при конторах та агентствах судноплавних підприємств створювалися «ділові ради» – органи робітничого контролю, які здійснювали перевірку господарських операцій судноплавних підприємств, правильності грошових операцій та візували грошові вимоги [7, с. 6]. 24 січня 1918 р. Рада народних комісарів приймає Декрет про націоналізацію флоту: всі суднохідні підприємства та акціонерні товариства, річкові судна, що слугували для перевезення пасажирів та вантажів, було оголошено загальнонаціональною неподільною власністю [7, с. 7]. До кінця 30-х рр. прийнято низку важливих рішень щодо правового регулювання перевезень: затверджено Статут внутрішнього водного транспорту СРСР від 24 жовтня 1930 р., систему єдиних тарифів та правила перевезень; впроваджено диспетчерську

систему керівництва флотом, маршрутизацію перевезень та графік руху флоту [8, с. 143].

У перші роки Другої світової війни річковий транспорт зазнав значних втрат: майже втрачено флот, зруйновано більшість річних вокзалів, портів та гідротехнічних споруд (причальних ліній, шлюзів та каналів, у тому числі найбільший із них – Дніпро-Бузький канал) [9, с. 56]. Але вже 21 серпня 1943 р. Раднарком СРСР ухвалив постанову «Про невідкладні заходи з відновлення господарства в районах, звільнених від німецьких окупантів», в якому одним із заходів відновлення господарства УРСР було відродження внутрішнього водного господарства, для чого було прийнято рішення про заснування військово-відновлювальних управлінь та їхніх підрозділів: військово-відновлювальних та аварійно-суднопідіймальних загонів [10, с. 56]. Також створено оперативну групу Центрального військово-відновлювального управління при Народному комісаріаті річного флоту СРСР у Дніпровському басейні, на яку покладено всі повноваження з керівництва роботами з відновлення транспортних засобів, шляхів, причально-портового господарства та зв'язку у Дніпровському басейні. І вже до кінця 1945 р. відновлено майже половину флоту [11, с. 6–7] причальних споруд, 30% річних вокзалів та портів, здано в експлуатацію Дніпро-Бузький канал і шлюзові системи на Дніпрі, майже 70% річок очищено від затоплених кораблів [12, с. 22]. Післявоєнні роки ознаменувалися стрімким розвитком господарської діяльності на внутрішньому водному транспорті. Подальшому їх розвитку сприяло прийняття у 1955 р. Статуту внутрішнього водного транспорту СРСР. Роком найбільшого розквіту господарських відносин на внутрішньому водному транспорті України вважається 1988 р., в якому внутрішнім водним транспортом УРСР перевезено 62,6 млн т [13, с. 58].

Після цього почалася епоха занепаду господарської діяльності на внутрішньому водному транспорті України. З моменту прийняття Статуту внутрішнього водного транспорту СРСР у 1955 р. не було прийнято жодного законодавчого акта, який регулював би господарську діяльність на внутрішньому водному транспорті та повною мірою відповідав сучасним умовам господарювання.

Як ми побачили з цього короткого історико-правового огляду, внутрішній водний транспорт завжди займав суттєве значення у системі транспортного забезпечення України та розвитку її економіки загалом. Нині одним із нагальних питань розвитку економіки України постало питання відновлення різних видів господарської діяльності на внутрішніх водних шляхах, що викликає потребу у визначенні такого поняття, як «господарська діяльність на внутрішньому водному транспорті».

На мою думку, системне доктринальне визначення господарської діяльності на внутрішньому водному транспорті можливе через застосування теорії господарського права щодо визначення господарської діяльності. Також важливе значення для наукового визначення цього поняття матимуть визначення, що наводяться у нормативних актах.

Ст. 3 Господарського кодексу України надає визначення господарській діяльності: це діяльність суб'єктів господарювання у сфері суспільного виробництва, спрямована на виготовлення та реалізацію продукції, виконання робіт чи надання послуг вартісного характеру, що мають цінову визначеність [14].

Податковий кодекс України у п. 14.1.36 ст. 14 також містить визначення господарської діяльності, відповідно до якого це – діяльність особи, що пов'язана з виробництвом (виготовленням) та/або реалізацією товарів, виконанням робіт, наданням послуг, яка спрямована на отримання доходу і проводиться такою особою самостійно та/або через свої відокремлені підрозділи, а також через

будь-яку іншу особу, що діє на користь першої особи, зокрема, за договорами комісії, доручення та агентськими договорами. [15]

Поняття господарської діяльності також міститься у таких нормативно-правових актах: Закон України «Про зовнішньоекономічну діяльність», Наказ Державного комітету України з питань технічного регулювання та споживчої політики від 28 травня 2004 р. № 97 «Про затвердження національних стандартів України, державних класифікаторів України, національних змін до міждержавних стандартів, внесення зміни до наказу Держспоживстандарту України від 31 березня 2004 р. № 59 та скасування нормативних документів».

На думку О.М. Вінник, під господарською діяльністю розуміє суспільно-корисну діяльність суб'єктів господарювання щодо виробництва продукції, виконання робіт, надання послуг із метою їх реалізації за плату (як товару), що ґрунтується на поєднанні приватних і публічних інтересів, здійснюється професійно та зазнає значного регулювання з метою соціального спрямування економіки [16, с. 13].

В.С. Мілаш не виводить власного визначення господарської діяльності, але зазначає, що вона характеризується такими ознаками: 1) провадиться у галузі суспільного виробництва; 2) змістом є виробництво суспільних благ, що мають визначену ціну та споживчу вартість, та реалізація цих благ у товарній формі на грошовий чи інший еквівалент; 3) здійснюється специфічними суб'єктами – суб'єктами господарювання; 4) спрямовані на задоволення як публічних, так і приватних інтересів [17, с. 56].

Постанова Пленуму Верховного Суду України від 25 квітня 2003 р. № 3 «Про практику застосування судами законодавства про відповідальність за окремі злочини у сфері господарської діяльності» виводить визначення господарської діяльності: це діяльність фізичних і юридичних осіб, пов'язана з виробництвом чи реалізацією продукції (товарів), виконанням робіт чи наданням послуг із метою одержання прибутку (комерційна господарська діяльність) або без такої мети (некомерційна господарська діяльність) [18].

Ст. 27 Закону України «Про транспорт» встановлює, що до складу річкового транспорту входять підприємства річкового транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, порти і пристані, судна, суднобудівні та 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 та інші підприємства, установи і організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу річкового транспорту [19].

У Секції Н Класифікатору видів економічної діяльності на водному транспорті присвячено цілий розділ № 50. До цього розділу включаються перевезення пасажирів або вантажів водним транспортом, діяльність екскурсійних, туристичних і прогулянкових катерів, поромів та буксирування човнів тощо. Вирішальним фактором для розмежування є тип плавзасоби, а не відстань між сушею та водою. Розділ перевезень водним транспортом поділяється на чотири групи: 50.1. пасажирський морський транспорт, 50.2. вантажний морський транспорт, 50.3 пасажирський річковий транспорт, 50.4 вантажний річковий транспорт [20].

До класу вантажного річкового транспорту належать вантажні перевезення річками, каналами, озерами та іншими внутрішніми водами, у т.ч. усередині гаваней і морських портів та надання в оренду суден з екіпажем для вантажних перевезень у внутрішніх водах [20].

Пасажирський річковий транспорт включає пасажирські перевезення річками, каналами, озерами та іншими внутрішніми водами, у т.ч. усередині гаваней і морських портів, надання в оренду прогулянкових катерів з екіпажем для перевезень внутрішніми водами [20].

Пасажирський морський транспорт включає пасажирські рейсові та нерейсові перевезення морським транспортом: експлуатація катерів і пароплавів у туристичних цілях (із метою проведення екскурсій, круїзів або огляду визначних пам'яток), експлуатація поромів, прогулянкових катерів тощо та надання в оренду прогулянкових човнів з екіпажем для перевезень морем і прибережними водами (наприклад рибних круїзів) [20].

Групи діяльності морського транспорту 50.1 (пасажирського) та 50.2 (морського) включають перевезення суднами, сконструйованими для морських і прибережних перевезень. Також сюди належать пасажирські перевезення по акваторії великих озер тощо за умови використання транспортних засобів саме цього типу [20].

На нашу думку, такий поділ є нелогічним, адже перевезення до великих озер, що не з'єднані з морем, належать, за класифікатором, до морських перевезень, можливі лише з використанням річки, тому в звітах суб'єкти господарювання змушені будуть зазначати обидва види діяльності. Треба внести зміни до КВЕД та поділити види перевезень на перевезення внутрішнім водним транспортом та морські перевезення. Лише за таких умов кожен із видів буде представлений належним чином з огляду на свою специфіку.

Говорячи про поняття господарської діяльності на внутрішньому водному транспорті, треба зазначити, що законодавець під час складання проекту Закону № 2475а-д від 09.07.2018 р. допустився хиби у трактуванні внутрішнього водного транспорту. Відповідно до п. 10 ч. 1 ст. 1 Проекту внутрішній водний транспорт – «вид транспорту, до якого належать судна, суб'єкти господарювання, що здійснюють та забезпечують перевезення переважно річковими водними шляхами вантажів, пасажирів, багажу і пошти, надають інші послуги з використанням суден внутрішнього плавання, забезпечують судноплавство річковими водними шляхами, утримують об'єкти інфраструктури внутрішніх водних шляхів, здійснюють навігаційно-гідрографічне забезпечення судноплавства» [21]. Постає питання, чому у цьому визначенні поняття фігурує лише діяльність на річках, адже відповідно до п. 9 ст. 1 внутрішні водні шляхи загального користування – річки, озера, водосховища, канали, інші водойми, а також внутрішні морські води та територіальне море, за винятком випадків, коли відповідно до законодавства України їх використання з цією метою повністю чи частково заборонене [21]. А відповідно до п. 50 згадуваної статті річкові водні шляхи – це лише частина внутрішніх водних шляхів загального користування (крім внутрішніх морських вод та територіального моря), що належить в установленому порядку до категорії судноплавних [21]. Також, на нашу думку, недоцільним у разі визначення внутрішнього водного транспорту є використання терміна «внутрішні водні шляхи загального користування», адже за умов сьогодення така діяльність провадиться на водоймах, що перебувають і у приватній власності. Отже, з метою запобігання неправильного розуміння системи внутрішнього водного транспорту треба внести відповідні зміни до п. 10 ч. 1 ст. 1.

Група 52.2 КВЕД – це допоміжна діяльність у сфері транспорту, сюди включається 52.22 клас – допоміжне обслуговування водного транспорту, тобто діяльність, пов'язана з перевезенням пасажирів, тварин або вантажів водним транспортом:

- діяльність таких терміналів, як гавані, порти, причали тощо;

- експлуатація шлюзів тощо;
- навігація, лоцманське проведення суден, їх швартування до причалу тощо;
- навантаження та розвантаження суден за допомогою ліхтерів, рятування суден;
- діяльність маяків [20].

Також до групи допоміжної діяльності КВЕДом включається клас 52.24 – транспортне оброблення вантажів, тобто навантаження та розвантаження вантажів або багажу пасажирів незалежно від виду транспорту, що використовують задля перевезення та навантаження, у т.ч. закріплення, вантажу та розвантаження суден (стивідорні роботи) [20]. На нашу думку, ці види діяльності також мали бути включені до видів господарської діяльності на внутрішньому водному транспорті.

Отже, видами господарської діяльності на внутрішньому водному транспорті за предметом діяльності є:

- перевезення вантажів та пасажирів;
- лоцманська діяльність та навігація;
- стивідорна діяльність;
- діяльність портів/терміналів/причалів;
- експлуатація шлюзів.

Відповідно до КВЕДу видами господарської діяльності на внутрішньому водному транспорті є:

- перевезення пасажирів;
- перевезення вантажів;
- допоміжна діяльність.

За критерієм перетину кордону видами господарської діяльності на внутрішньому водному транспорті є:

- транскордонна діяльність,
- внутрішньодержавна діяльність.

Висновки. Господарська діяльність на внутрішньому водному транспорті протягом більш ніж двох тисяч років відіграла значну роль в економічному розвитку української держави. Ми також доходимо висновку, що господарська діяльність на внутрішньому водному транспорті – це суспільно корисна діяльність суб'єктів господарювання на внутрішньому водному транспорті, яка включає забезпечення перевезень внутрішніми водними шляхами вантажів, пасажирів, багажу і пошти, а також надання інших видів транспортних послуг (як-то діяльність портів/терміналів/причалів, навантаження/розвантаження, лоцманське проведення, навігація тощо).

У вищевказаному визначенні нами навмисно не використано термін «внутрішні водні шляхи загального користування». Нами зроблено висновок про недоцільність його застосування, оскільки господарська діяльність на внутрішньому водному транспорті за умов сьогодення може провадитися на водоймах, що перебувають як у державній, так і у приватній власності.

Список використаної літератури:

1. Федотова О. Історичні аспекти розвитку законодавства про правовий режим земель водного транспорту України. Підприємництво, господарство і право: наук.-практ. госп.-прав. журн. 2012. № 7 (199). С. 131–136.
2. Гаценко Л.В. Ринок перевезень водним транспортом України: історичний аспект формування, сучасний стан та перспективи розвитку. Водний транспорт. Збірник наукових праць Київської державної академії водного транспорту імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного. Київ: КДАВТ, 2016. № 2 (25). С. 152–161.
3. Чистяков О.И. Российское законодательство 10-20-х веков: В 9 томах. Под ред. О.И. Чистякова. Москва, 1984. Т. 1. 432 с.
4. Ясинский М. Уставные земские грамоты Литовско-русского государства. Киев. 1889. С. 174
5. Тищик Б.Й., Вівчаренко О.А. Суспільно-політичний лад і право України у складі Литовської держави та Речі Посполитої:

Учебный посібник для студ. юрид. фак. Львівський держ. ун-т ім. І. Франка, Прикарпатський ун-т ім. В. Стефаника. Івано-Франківськ: [б.в.], 1996. 36 с.

6. Истомина Э.Г. Водный транспорт России в дореформенный период (Историко-географическое исследование). Москва: Наука, 1991. 263 с.

7. Протопопов М.И. Коммунистическая партия в борьбе за национализацию водного транспорта и усиление работы его в период иностранной интервенции и гражданской войны (1918–1920 гг.): автореф. дис. ... канд. ист. наук. 1955. 21 с.

8. Орлов Б.П. Развитие транспорта СССР. 1917–1962 гг. Москва: Издательство АН СССР, 1963. 265 с.

9. Маркова А.Н. Транспорт СССР и основные этапы его развития. АН СССР. Ин-т экономики. Проблемы советской экономики. Москва: Наука, 1977. 233 с.

10. Водный транспорт к VII съезду советов СССР. Москва: Гострансиздат, 1935. 68 с.

11. Титенко А.Н. Развитие речного транспорта Украины в послевоенный период (1945–1963 гг.): автореф. дис. ... канд. экон. наук. КИHX. Киев, 1965. 21 с.

12. Володарский Л. Возражение районов СССР, пострадавших от немецкой оккупации. Москва: Госпланиздат, 1946. 103 с.

13. Славов М.А., Підлісний П.І., Холчанський В.М., Даниленко В.А., Голікова С.В., Молдавський І.Д., Бондаренко В.М., Белов І.Р. Укріпчфлот: шляхи пошуку, реформ та перетворень. Монографія. Київ: Наукова думка, 1996. 290 с.

14. Господарський кодекс України: Закон України від 16.01.2003 р. № 436-IV / База даних «Законодавство України». Верховна Рада України. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1798-12> (дата звернення: 23.01.2019).

15. Податковий кодекс України: Закон України від 02.12.2010 р. № 2755-VI / База даних «Законодавство України». Верховна Рада України. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2755-17> (дата звернення: 23.01.2019).

16. Вінник О.М. Господарське право: навч. посіб. 2-ге видання, змінене та доповнене. Київ: Правова єдність, 2008. 766 с.

17. Мілаш В.С. Господарське право: навч. посіб. для підготовки до іспитів. 3-тє видання, змінене. Харків: Право, 2016. 332 с.

18. Про практику застосування судами законодавства про відповідальність за окремі злочини у сфері господарської діяльності: Постанова від 25 квітня 2003 р. № 3 / База даних «Законодавство України»/ Пленум Вищого спеціалізованого суду з розгляду цивільних та кримінальних справ. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/va003700-0> (дата звернення: 23.01.2019).

19. Про транспорт: Закон України від 10.11.1994 р. № 232/94-ВР / База даних «Законодавство України». Верховна Рада України. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/ru/232/94-%D0%B2%D1%80> (дата звернення: 23.01.2019).

20. Національний класифікатор видів економічної діяльності ДК 009:2010: Наказ Державного комітету України з питань технічного регулювання та споживчої політики URL: <http://kved.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 23.01.2019).

21. Про внутрішній водний транспорт: Проект Закону № 2475а-д від 09.07.2018 р. / База даних «Законодавство України». Верховна Рада України. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=64397 (дата звернення: 23.01.2019).

ІНФОРМАЦІЯ ПРО АВТОРА

Затулку Катерина Андріївна – аспірант юридичного факультету Київського національного університету імені Тараса Шевченка

INFORMATION ABOUT AUTHOR

Zatulko Kateryna Andriivna – Postgraduate Student of the Faculty of Law of Taras Shevchenko National University of Kyiv

zatulkokateryna@gmail.com