

DOI: <https://doi.org/10.18524/2411-2054.2022.47.265283>
УДК 342.95:656.62(477)

А. Ю. Кулієв, канд. юрид. наук, доцент, завідувач кафедри
Одеський національний морський університет
Кафедра морського права
вул. Мечникова, 34, Одеса, 65029, Україна
e-mail: kuliiev@ukr.net
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8767-8794>

В. В. Гаверський, канд. юрид. наук, доцент
Національний університет «Одеська юридична академія»
Кафедра морського та митного права
вул. Академічна, 2, Одеса, 65009, Україна
e-mail: vitaliigaverskyi@gmail.com
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6229-1275>

ПИТАННЯ РОЗВИТКУ РІЧКОВОГО ТРАНСПОРТУ У ПРОГРАМНИХ ДОКУМЕНТАХ ДОВГОСТРОКОВОГО ПЛАНУВАННЯ

У статті визначено шляхи оновлення програмного правового забезпечення розбудови внутрішнього водного (річкового) транспорту в Україні. Констатовано значний потенціал річкової мобільності для екологізації транспортних сполучень. Актуальність теми дослідження обумовлено розробкою нормативного базису внутрішнього водного транспорту в Україні та формування кращих практик його адміністрування і поступового входження до системи європейських річкових комунікацій. Завданням статті є вироблення пропозицій щодо удосконалення норм програмних документів у сфері внутрішнього водного транспорту в умовах триваючого збройного конфлікту та отримання Україною статусу партнера-учасника в Ініціативі трьох морів і кандидата у члени Європейського Союзу. Використання методів формально-юридичного аналізу та синтезу, наукового прогнозування, спостереження та порівняння дозволило авторам виробити пропозиції з удосконалення правового регулювання розвитку річкового транспорту в нормах документів довгострокового планування розвитку галузі. Відзначено, що ці документи відповідають загальним засадам європейського законодавства та екологічній політиці, що активно впроваджується у транспортній галузі Європейського Союзу. Запропоновано більшу конкретизацію норм щодо митного режиму траншшипменту на внутрішньому водному транспорті та участі України у регіональних (європейських) інфраструктурних проектах.

Ключові слова: внутрішній водний транспорт, річкове право, судноплавство, публічне адміністрування, фідерний флот, траншшипмент, Тримор'я.

Постановка проблеми. Національну транспортну стратегію України [1] (далі – Стратегія) схвалено чотири роки тому. Питання розвитку річкового (внутрішнього водного) транспорту посідають у її нормах одне з провідних місць, проте також констатується низький рівень та нагальна необхідність комплексного інноваційного розвитку і модернізації комплексу транспортних послуг та

водного транспортного господарства держави у цілому. Зокрема наголошується на: важливості поступової лібералізації системи перевезень внутрішніми водними шляхами; необхідності переорієнтації вантажопотоків на внутрішній водний транспорт та оновленні тарифної політики; поліпшенні портової та термінальної інфраструктури, гідротехнічних споруд, будівництві річкових суден та відродженні річкового флоту; важливості поступової лібералізації системи перевезень внутрішніми водними шляхами тощо. Про внутрішній водний транспорт згадано також в інших програмних документах водної транспортної галузі України – Морській доктрині [2] та Стратегії розвитку морських портів [3]. У них задекларовано подальший розвиток річкових сполучень та річкового транспорту, відповідної інфраструктури та захист інвестицій.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблематика розробки та удосконалення правового регулювання судноплавства внутрішніми водними шляхами, організації його кращого виконання та вироблення оптимальних практик адміністрування нечасто порушується вітчизняними науковцями. Проведені дослідження присвячено окремим аспектам імплементації європейських стандартів управління діяльністю на ріках в українське законодавство, визначення окремих базових ідей його оновлення (С. Кузнецов та В. Слатвінська, Г. Мошак), а також проблематиці міжнародно-правового регулювання навігаційного використання міжнародних рік (Є. Самойленко). Інші розробки мають переважно економічне, господарське спрямування (К. Затулко, І. Москвіченко, А. Партола, І. Садловська та інші). Новітній етап формування правового підґрунтя розвитку річкового транспорту в Україні практично не досліджено, не проаналізовано загальні засади державної політики у цій сфері, а також програмні документи транспортної галузі на предмет якості сформованого у них базису майбутньої розбудови річкової мобільності як всередині України, так й при її сполученні з європейською системою річкових комунікацій.

У зв'язку з цим **метою даної статті** є означення можливих шляхів розвитку правового забезпечення розвитку річкового транспорту відповідно до засад програмних документів довгострокового планування у транспортній галузі на особливий період та під час повоєнної відбудови держави, а також повноправного членства України в Ініціативі трьох морів та ЄС.

Виклад основного матеріалу. Зважаючи на пріоритетність розвитку внутрішнього водного транспорту, його майже втрачену останніми роками працездатність та поступовий занепад, наприкінці 2020 року в Україні було нарешті прийнято Закон України «Про внутрішній водний транспорт» [4] (далі – Закон). Він є відправним пунктом модернізації галузевого (річкового) законодавства України та відкриває нові можливості до розбудови системи внутрішніх водних сполучень. На виконання норм цього Закону Міністерством інфраструктури України розроблено проект Стратегії розвитку внутрішнього водного транспорту до 2031 року та план заходів з її впровадження [5; 6]. Таким чином, було зроблено перші кроки у побудові цілковито оновленої (зокрема й з урахуванням Угоди про асоціацію України та ЄС 2014 р. [7]) системи нового законодавства України у сфері річкових перевезень. Вона обґрунтовано розпочалася з розробки та прийняття концептуальних актів і поступово отримує подальший розвиток у впровадженні їх положень. Крім того, до системи базових принципів формування політики у сфері розвитку внутрішніх водних сполучень належать норми більш ранніх Морської доктрини та Стратегії розвитку морських портів. У цих документах питання річкових комунікацій не є основними,

а розглядаються під кутом зору морського напрямку транспортної політики України, завдяки чому об'єктивно простежується необхідність забезпечення комплексного підходу до вирішення завдань морських та річкових ланцюгів постачань, майбутнього нормопроектування та впровадження кращих практик їх роботи.

Відомо, що річкова транспортна підгалузь довгий час в Україні не отримувала необхідної нормотворчої та адміністративної «уваги» як на загальнодержавному рівні, так й на місцевому. Більших й законодавчих, й організаційних зусиль було зосереджено на морському транспорті та відповідній портовій інфраструктурі, побудові системи їх публічного адміністрування. Перспективи та можливості річкового транспорту не розглядалися, або майже не розглядалися, проте потенціал таких перевезень та їх значення не варто применшувати. Відомо, що ріки, як й моря та океани, часто ставали визначним фактором розвитку прибережних держав, а можливість управління ріками та судноплаством ними було предметом домовленостей між державами і судновласниками, що ставали фактично орендарями цих водних комунікацій і забезпечували безпеку, розчищення, стягували річкові збори та встановлювали тарифи на портові послуги. Особливо це було характерним для європейського регіону, де й зараз річкове суднопластво розвивається значно краще за Україну та складає вагомий частку комплексу транспортних послуг. Існуючий значний рівень внутрішнього водного транспорту у загальному об'ємі вантажних перевезень у низці європейських країн, наприклад, Нідерландах (42,7%), Румунії (28,1%) або Болгарії (31,8%), а також зростаюче використання цього виду транспорту у межах міської логістики деяких з найбільш густонаселених міст ЄС наочно свідчать про великий – за наявності відповідних умов – потенціал цього сектору [8, р. 2-3].

Як обґрунтовано відзначається у літературі, об'єктивними перевагами внутрішнього водного транспорту є його порівняно невелика вартість, можливість застосування практично для будь-яких категорій і габаритів вантажів та конкурентоспроможність порівняно з іншими видами перевезень, стосовно яких в Європі діють жорсткіші екологічні та технічні вимоги [9, с. 595]. Нещодавно у рамках екологічної ініціативи European Green Deal [10] Європейська комісія ухвалила пропозиції щодо модернізації транспортної системи країн-членів ЄС, суть яких полягає у максимальному переключенні пасажирських та вантажних перевезень на залізничний транспорт та внутрішні водні колії. Завдяки цьому планується зменшити шкідливі викиди від усіх видів транспорту на 90%. У 2021 р. в ЄС було розроблено документ «Стимулювання розвитку європейського внутрішнього водного транспорту, що відповідає вимогам майбутнього (НАЯДИ III): план дій у сфері внутрішнього водного транспорту на період 2021-2027 років» [8]. Його спрямовано на переорієнтацію більших об'ємів вантажних перевезень на внутрішні водні шляхи, перехід до внутрішнього водного транспорту з нульовим рівнем викидів, запровадження «розумного» внутрішнього водного транспорту та створення більш привабливих і стабільних робочих місць. Дійсно, внутрішній водний транспорт – один з найбільш екологічних та схильних до модернізації сфер для подальшого розвитку. Він є тією «вдячною» галуззю, що за умов підтримування уваги до неї на відносно незначному (але постійному) рівні здатна вирішувати комунікаційні завдання з перевезень великої кількості та номенклатури вантажів, а також ставати, як у випадку України в умовах широкомасштабної російської агресії, єдиним шляхом подолання кризи водних

сполучень. Адже під час блокування українських морських портів та в умовах мінної небезпеки морських перевезень саме дунайські порти стали «вікном» для експорту українських зернових. За час війни Дунай з другорядного логістичного експортного напрямку перетворився для українського агросектору на основний [11], а порти, що сполучають річковий та морський напрямки роботи, отримали значного поштовху до розвитку, значно актуалізували й засвідчили важливість та необхідність більшої уваги до галузі внутрішніх водних сполучень. Особливо показовим стало збільшення у 2,4 – 5 разів (порівняно з аналогічним періодом минулого року) вантажообігу через українські порти на річці Дунай за 6 місяців 2022 року [12].

Необхідно констатувати, що в Україні система внутрішніх водних сполучень має усі необхідні передумови до розвитку, як в особливий період, так й після його завершення. На теперішній час Міністерством інфраструктури України визначено такі можливості внутрішнього водного транспорту: наявність 3 судноплавних рік, дві з яких належать до ТОП-5 найбільших рік Європи; 16 річкових портів та терміналів; 60 млн т пропускної здатності на рік. Загальна довжина судноплавних рік України, які використовуються як водні шляхи, становить 2 241 км, з яких Дніпро є найважливішою воднотранспортною магістраллю [13]. Повний перелік внутрішніх водних шляхів, віднесених до категорії судноплавних, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 9 лютого 2022 р. № 136 [14], але не усіх було включено до Стратегії розвитку внутрішнього водного транспорту до 2031 року. Зокрема, на початку 2022 р. було ініційовано включення до неї р. Дністер. Це сприятиме відновленню пасажирського та вантажного судноплавства, здійсненню протипаводкових, берегоукріплювальних заходів та робіт із захисту територій від підтоплення. Басейн р. Дністер знаходиться у трьох країнах: Польщі, Україні та Молдові [15], що може стати частиною розбудови річкової мобільності між країнами та зменшити навантаження на автомобільні шляхи.

Розроблена в Україні Стратегія розвитку внутрішнього водного транспорту до 2031 року враховує дві основні сучасні тенденції – екологізацію транспорту та розумну мобільність, і відповідає усім чинним стандартам ЄС у сфері функціонування річкового транспорту. Нею передбачено впровадження інноваційних енергоефективних та екологічних технологій на внутрішніх водних шляхах, а також забезпечення відповідності річкового флоту до екологічних стандартів ЄС. Очікується, що Стратегія сприятиме оновленню флоту та річкової інфраструктури, а також зменшить до нуля їхній вплив на навколишнє середовище [16]. А за підрахунками Міністерства інфраструктури, новий Закон про внутрішній водний транспорт, що набув чинності з 1 січня 2022 р. дозволить збільшити вантажопотік до 30 млн на рік та створити економічний ефект для держави обсягом близько 13-16 млрд грн щорічно [17]. Але в умовах очікування прибутковості галузі необхідно враховувати, що на теперішній час є досить актуальним питання вжиття оперативних заходів для податкового стимулювання річкових перевезень, будівництва та омолодження флоту і супутньої інфраструктури, субсидування розвитку логістики та гарантування необхідних глибин на ріках, створення нових робочих місць та забезпечення безпеки перевезень вантажів і людських життів відповідно до міжнародних стандартів. Дійсно, переваги внутрішнього водного транспорту складно переоцінити, але він має, зокрема в Україні, ряд проблем правового, управлінського та фінансового характеру, які необхідно вирішувати одразу після припинення активних бойових дій та під час повосної відбудови і майбутнього членства України в ЄС.

Також особливу роль, на наше переконання, внутрішній водний транспорт буде відігравати в Ініціативі трьох морів, надання Україні статусу партнера-учасника якої відбулося в червні 2022 року [18]. Пов'язаність трьох морів – Чорного, Балтійського та Адріатичного – через систему перевезень річковим транспортом є однією з перспектив розвитку цього економічного та інфраструктурного утворення, що поєднує дванадцять країн та Україну. Система таких сполучень значно скорочує та спрощує перевезення і може якісно розширити існуючий формат Тримор'я за рахунок приєднання до нього українських чорноморських портів. При цьому, особливу увагу необхідно звернути на систему траншипменту, яка дозволяє деякі документальні спрощення при транзиті вантажів та може активно впроваджуватися саме у рамках цієї Ініціативи. Цей режим було запроваджено на початку 2010-х років відповідно до змін до Закону України «Про транзит вантажів» [19]: «на товари (крім підакцизних), що переміщуються транзитом морським і внутрішнім водним транспортом у контейнерах та під час зберігання залишаються в межах одного пункту пропуску чи зони митного контролю морського порту, вантажна митна декларація не подається». Очікування значних грошових надходжень від перевантажувальних операцій у межах цього режиму у морських портах України, на жаль, не виправдалися. Проте можливості його застосування для розвитку фідерного річкового судноплавства не варто применшувати. Одним з відомих прикладів застосування фідерних суден для перевезень порівняно невеликих, у порівнянні з океанськими контейнеровозами, партій вантажів, може слугувати практика порту приватного стивідорного оператора ТІС (Одеська обл.), який прийняв у 2019 р. перше судно щотижневого фідерного сервісу за маршрутом ТІС-Поті [20]. Цей досвід може бути застосований у річковому сегменті транспортної галузі України. При цьому, у програмних документах такий напрям розвитку перевезень внутрішнім водним транспортом не передбачений. Лише у дуже загальному вигляді у Стратегії розвитку морських портів України зазначається про «використання внутрішнього водного транспорту як альтернативного і економічно ефективного виду транспортування вантажів з/до морських портів України». І це, незважаючи на те, що потенціал річкових перевезень при доставленні вантажів углиб країни та до країн, пов'язаних Ініціативою трьох морів, має гарні шанси на зростання та може значно зменшити навантаження на автомобільний та залізничний транспорт, відповідну інфраструктуру, а звідси – сприятиме екологізації усєї системи перевезень в центральній та східноєвропейському регіоні. Крім того, програмні документи та плани їх виконання мають містити норми про участь України у регіональних інфраструктурних об'єднаннях та проектах із залученням вітчизняних та іноземних інвестицій та з відповідними спрощеннями у здійсненні супутніх формальностей. Безумовно, ці проекти мають доволі відтермінований строк окупності, проте стануть гарною інвестицією у майбутні прийдешніх поколінь та екології регіону. Як відзначають дослідники, користь таких пропозицій засвідчує європейський досвід, адже останніми десятиліттями річковий транспорт успішно вийшов на нові ринки, зокрема перевезення морських контейнерів до внутрішніх районів країни. Його проникнення на ринки континентальних генеральних вантажів і каботажних перевезень також стає новим варіантом вирішення завдань у сфері розподілу вантажів, що відповідають сучасним логістичним потребам [21, с. 74].

Висновки і пропозиції. Отже, в Україні розроблено та прийнято базові програмні документи довгострокового планування розвитку річкового

та морського транспорту, формується нормативний базис їх реалізації. Питання розвитку внутрішнього водного транспорту, порушені в їх нормах, відповідають загальним засадам європейського законодавства та екологічній політиці, що активно впроваджується у транспортній галузі ЄС. При цьому, окремі питання розбудови та поживлення річкових сполучень не отримують необхідного закріплення та, як вбачається, належать до більш загальних, вказаних у програмних документах напрямів. До них, зокрема належать питання застосування режиму траншипменту та участі у регіональних (європейських) інфраструктурних проектах, що є досить актуальним в умовах надання Україні статусу партнера-учасника в Ініціативі трьох морів та кандидата у члени ЄС.

Список використаної літератури

1. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 р. № 430-р. *Офіційний вісник України*. 2018. № 52. Ст. 1848.
2. Морська доктрина України на період до 2035 року, затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 07.10.2009 р. № 1307 (у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 18.12.2018 р. № 1108). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-п#Text>
3. Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року, затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 р. № 548-р (в редакції розпорядження Кабінету Міністрів України від 23 грудня 2020 р. № 1634-р). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-п#Text>
4. Про внутрішній водний транспорт: Закон України від 03.12.2020 р. *Офіційний вісник України*. 2021. № 4. Ст. 201.
5. Стратегія розвитку внутрішнього водного транспорту України на період до 2031 року. URL: <https://mtu.gov.ua/news/33077.html>
6. План заходів з реалізації Стратегії розвитку внутрішнього водного транспорту України до 2031 року. URL: <https://mtu.gov.ua/news/32856.html>
7. Association Agreement between the European Union and its Member States, of the one part, and Ukraine, of the other part, 2014. URL: <https://cutt.ly/CZeOwF0>
8. Boosting future-proof European inland waterway transport (NAIADES III): Inland Waterway Transport Action Plan for 2021–2027. URL: <https://cutt.ly/dZeOuZu>
9. Право Європейського Союзу: підручн. / за ред. О. К. Вишнякова. О.: Фенікс, 2013. 883 с.
10. European Green Deal. URL: <https://cutt.ly/1ZeOdzn>
11. Москаленко Д. Чому Україні потрібен потужний флот на Дунаї. URL: <https://www.epravda.com.ua/columns/2022/07/13/689133/>
12. Розвиток річкових портів допоможе розширити експортні можливості для української продукції, — Прем'єр-міністр. URL: <https://cutt.ly/1ZeOkLb>
13. Інформація про водний транспорт України. URL: <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-vodniy-transport-ukraini.html>
14. Про затвердження переліку внутрішніх морських вод і внутрішніх водних шляхів, віднесених до категорії судноплавних: постанова Кабінету Міністрів України від 9.02.2022 р. № 136. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/136-2022-п/print>
15. Річку Дністер закликають включити до Стратегії розвитку внутрішнього водного транспорту України. URL: <https://cutt.ly/LZeObYX>
16. Лок Э. Зеленый свет для речного транспорта Украины на пути к будущему. URL: <https://cutt.ly/5ZeOEмо>
17. В Украине вступил в силу закон «О внутреннем водном транспорте». URL: <https://cutt.ly/PZeOUd6>

18. Krzysztoszek A. Ukraine becomes 'participating partner' of Three Seas Initiative. URL: <https://cutt.ly/iZeOSpR>
19. Про транзит вантажів: Закон України від 20.10.1999 р. *Відомості Верховної Ради України*. 1999. № 51. Ст. 446.
20. В Україні вперше запустили регулярний морський трансшипмент. URL: <https://cutt.ly/eZeOHII>
21. Тимошук О. М., Горошко К. О. Європейський досвід забезпечення розвитку річкових судноплавних компаній. *Проблеми економіки*. 2015. № 4. С. 73-78.

References

1. On Approval of the National Transport Strategy of Ukraine for the period up to 2030: Order of the Cabinet of Ministers of Ukraine, of May 30, 2018, No. 430-r. Official Bulletin of Ukraine, 2018, 52, 1848 [in Ukrainian].
2. On Approval of the Maritime Doctrine of Ukraine for the period up to 2035: Resolution the Cabinet of Ministers of Ukraine, of October 7, 2009, No. 1307 (edited by Resolution the Cabinet of Ministers of Ukraine, of December 18, 2018, No. 1108). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-п#Text> [in Ukrainian].
3. On Approval of the Strategy for the Development of Seaports of Ukraine for the Period until 2038: Order of the Cabinet of Ministers of Ukraine, of July 11, 2013, No. 548-r (edited by Order of the Cabinet of Ministers of Ukraine, of December 23, 2020, No. 1634-r). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-п#Text> [in Ukrainian].
4. On inland water transport: Law of Ukraine on December, 3, 2020. The Official Bulletin of Ukraine, 2021, 4, 201 [in Ukrainian].
5. Strategy of development of inland water transport of Ukraine for the period until 2031. URL: <https://mtu.gov.ua/news/33077.html> [in Ukrainian].
6. Action plan for the implementation of the Strategy for the Development of Inland Water Transport of Ukraine until 2031. URL: <https://mtu.gov.ua/news/32856.html> [in Ukrainian].
7. Association Agreement between the European Union and its Member States, of the one part, and Ukraine, of the other part, 2014. URL: <https://cutt.ly/CZeOwF0>
8. Boosting future-proof European inland waterway transport (NAIADES III): Inland Waterway Transport Action Plan for 2021–2027. URL: <https://cutt.ly/dZeOuZu>
9. European Union Law: a textbook / O.K. Vyshnyakov (ed.). O.: Fenix, 2013, 883 [in Ukrainian].
10. European Green Deal. URL: <https://cutt.ly/1ZeOdzn>
11. Moskalenko D. Why Ukraine needs a powerful fleet on the Danube. URL: <https://www.epravda.com.ua/columns/2022/07/13/689133/> [in Ukrainian].
12. The development of river ports will help expand export opportunities for Ukrainian products, — the Prime Minister. URL: <https://cutt.ly/1ZeOkLb> [in Ukrainian].
13. General information about water transport of Ukraine. URL: <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-vodniy-transport-ukraini.html> [in Ukrainian].
14. On approval of the list of inland sea waters and inland waterways classified as navigable: Resolution the Cabinet of Ministers of Ukraine, of February 9, 2022, No. 136. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/136-2022-n/print> [in Ukrainian].
15. The Dniester River is called to be included in the Strategy for the Development of Inland Water Transport of Ukraine. URL: <https://cutt.ly/LZeObYX> [in Ukrainian].
16. Lok A. Green light for Ukrainian river transport on the way to the future. URL: <https://cutt.ly/5ZeOEemo> [in Russian].
17. The Law "On Inland Water Transport" came into force in Ukraine. URL: <https://cutt.ly/PZeOUd6> [in Russian].
18. Krzysztoszek A. Ukraine becomes 'participating partner' of Three Seas Initiative. URL: <https://cutt.ly/iZeOSpR>
19. On the transit of goods: Law of Ukraine on October, 20, 1999. Statements of the Verkhovna

- Rada of Ukraine, 1999, 51, 446. [in Ukrainian].
20. Regular sea transshipment was launched in Ukraine at first. URL: <https://cutt.ly/eZeOHII> [in Ukrainian].
 21. Tymoshchuk, O. M., Horoshko, K. O. (2015). European experience in ensuring the development of river shipping companies. *Problems of the economy*, 4, 73-78 [in Ukrainian].

Стаття надійшла 15.08.2022 р.

A. Yu. Kuliiev, Candidate of Juridical Sciences, Associate Professor,
Head of the Department
Odesa National Maritime University
the Department of Maritime Law
Mechnikov Street, 34, Odesa, 65029, Ukraine
e-mail: kuliiev@ukr.net
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8767-8794>

V. V. Gaverskyi, Candidate of Juridical Sciences, Associate Professor
National University «Odesa Law Academy»
the Department of Maritime and Customs Law
Akademichna Street, 2, Odesa, 65009, Ukraine
e-mail: vitaliigaverskyi@gmail.com
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6229-1275>

THE ISSUE ON DEVELOPMENT OF RIVER TRANSPORT IN LONG-TERM PLANNING PROGRAM DOCUMENTS

Summary

The ways of updating the program legal support for the development of inland water (river) transport in Ukraine have been defined in the article. The significant potential of river mobility has been stated for ecologization of transport services. At the same time, the issue on taking operational measures is quite urgent to stimulate carriage on inland waterways, construction and rejuvenation of the fleet and the associated infrastructure, subsidizing the development of logistics and ensuring the necessary depths on the rivers, creating new working places and ensuring the safety of transportation of cargo and human lives in accordance with the international standards. The advantages of inland water transport are difficult to overestimate, but it has, in particular in Ukraine, a number of problems that must be solved immediately after the cessation of active hostilities and during post-war reconstruction. The relevance of the research topic is due to the development of normative basis for inland water transport in Ukraine and the formation of best practices of its administration and gradual entry into the system of the European river communications. The aim of the article is to develop proposals to improve the norms of program documents in the sphere of inland water transport in the context of the ongoing armed conflict and to obtain the status of a partner-participant in the Three Seas Initiative and a candidate member of the European Union by Ukraine. The use of the methods of formal-legal analysis and synthesis, scientific forecasting, observation and comparison allowed the authors to develop proposals to improve the legal regulation of the development of river transport in the norms of long-term planning documents for the development of the industry. It has been noted that these documents correspond to the general principles of the European legislation and environmental policy, which is actively implemented in the transport industry of the European Union. It has been offered a greater concretization of norms on customs regime of transshipment on internal water transport and participation of Ukraine in regional (European) infrastructure projects.

Keywords: inland water transport, river law, shipping, public administration, feeder fleet, transshipment, Three Seas Initiative.