

О. В. КИРИЛЛОВА

доктор технічних наук, професор,
завідувач кафедри експлуатації портів і технології вантажних робіт
Одеський національний морський університет
ORCID: 0000-0002-3414-7364

Р. І. ГНІДОЙ

аспірант кафедри експлуатації портів і технології вантажних робіт
Одеський національний морський університет
ORCID: 0009-0001-9477-3076

ВНУТРІШНІЙ ВОДНИЙ ТРАНСПОРТ УКРАЇНИ: ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ В КОНТЕКСТІ ЄВРОПЕЙСЬКОЇ ІНТЕГРАЦІЇ ТА ПРАВОВИХ РЕФОРМ

У статті досліджено перспективи розвитку внутрішнього водного транспорту (ВВТ) України в контексті євроінтеграції та гармонізації законодавства з європейськими стандартами. Проаналізовано сучасний стан національної правової бази та її відповідність міжнародним нормам, зокрема, директивам ЄС щодо транспорту та екологічної стійкості. Особливу увагу приділено викликам, що виникли внаслідок військових дій, та необхідності модернізації інфраструктури та системи фінансування ВВТ. Висвітлено потенціал реформ у сфері ВВТ, зокрема щодо екологічної відповідальності, що є важливим для зменшення впливу транспорту на навколишнє середовище, державної підтримки як ключового фактора стабільного розвитку інфраструктури, а також залучення приватних інвестицій, необхідних для модернізації та фінансового забезпечення галузі.

У статті підкреслено актуальність євроінтеграційного процесу в Україні, який корелюється із сучасними тенденціями розвитку транспорту та необхідністю його інтеграції до європейської транспортної мережі. Розглянуто законодавчі ініціативи, що базуються на нових підходах та змінах у національному правовому полі, висвітлюють перспективи розвитку ВВТ України в контексті європейських директив. Продемонстровано важливість гармонізації українського законодавства з європейськими нормами.

У статті проаналізовано чинний Закон України «Про внутрішній водний транспорт» з позиції економічних, правових, організаційних перспектив. Здійснено порівняння цього документу з подібними європейськими законодавчими актами. Зроблено висновки про те, що відсутність актуального відносно європейських аналогів законодавства є стримуючим фактором для розвитку внутрішнього водного транспорту України.

У статті наголошено, що невизначеність правового статусу річкових портів, терміналів, земель річкового транспорту та гідротехнічних споруд, непрозорі та не завжди обґрунтовані застосування норм морського права до річкового транспорту, відсутність чіткого регулювання прав та обов'язків перевізників, а також взаємодії між господарюючими суб'єктами та державою, включаючи стосунки між портами й вантажовласниками, знижує інвестиційну привабливість річкового транспорту й гальмує розвиток ринку річкових перевезень.

У статті зазначено, що зв'язок між пріоритетами євроінтеграційного курсу України у сфері ВВТ та основними напрямками політики Європейського Союзу щодо розвитку водного транспорту має бути чітко відображеним у законодавчих ініціативах. Це передбачає ретельне врахування директив ЄС у сфері водного транспорту, які необхідно імплементувати в українське національне законодавство відповідно до Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом.

У статті підкреслено, що якнайшвидше доопрацювання Закону України «Про внутрішній водний транспорт» дозволить значно підвищити ефективність функціонування системи ВВТ України, створить передумови її інтеграції до європейської мережі транспортних комунікацій та позитивно вплине на екологічну ситуацію.

Ключові слова: внутрішній водний транспорт, річкове судноплавство, інфраструктура, інвестиції, безпека, екологія, охорона навколишнього середовища, Європейське законодавство, гармонізація законодавства.

O. V. KIRILLOVA

Doctor of Technical Sciences, Professor,
Head of the Department of Ports Operation and Cargo Operations Technology
Odesa National Maritime University
ORCID: 0000-0002-3414-7364

R. I. HNIDOI

Postgraduate Student at the Department of Ports Operation
and Cargo Handling Technology
Odesa National Maritime University
ORCID: 0009-0001-9477-3076

INLAND WATERWAY TRANSPORT OF UKRAINE: DEVELOPMENT PROSPECTS IN THE CONTEXT OF OF EUROPEAN INTEGRATION AND LEGAL REFORMS

The article examines the prospects for the development of inland waterway transport (IWT) in Ukraine in the context of European integration and harmonisation of legislation with European standards. The current state of the national legal framework and its compliance with international norms, in particular, EU directives on transport and environmental sustainability, are analysed. Particular attention is paid to the challenges posed by military operations and the need to modernise the infrastructure and financing system of the military-industrial complex. The potential of reforms in the field of IWT is highlighted, in particular in terms of environmental responsibility, which is important for reducing the environmental impact of transport, state support as a key factor in the sustainable development of infrastructure, and attracting private investment necessary for the modernisation and financial support of the industry.

The article emphasises the relevance of the European integration process in Ukraine, which correlates with current trends in transport development and the need for its integration into the European transport network. The author considers legislative initiatives based on new approaches and changes in the national legal field, which highlight the prospects for the development of the Ukrainian IWT in the context of European directives. The importance of harmonising Ukrainian legislation with European norms is demonstrated.

The article analyses the current Law of Ukraine 'On Inland Waterway Transport' from the standpoint of economic, legal and organisational perspectives. A comparison of this document with similar European legislative acts is made. It is concluded that the absence of legislation that is up-to-date in relation to European analogues is a constraint to the development of inland waterway transport in Ukraine.

The article emphasises that the uncertainty of the legal status of river ports, terminals, river transport lands and hydraulic structures, non-transparent and not always justified application of maritime law to river transport, lack of clear regulation of the rights and obligations of carriers, as well as interaction between economic entities and the State, including relations between ports and cargo owners, reduces the investment attractiveness of river transport and hinders the development of the river transport market.

The article notes that the link between the priorities of Ukraine's European integration course in the field of inland waterway transport and the main directions of the EU's policy on the development of water transport should be clearly reflected in legislative initiatives. This implies a careful consideration of EU directives in the field of water transport, which should be implemented in Ukrainian national legislation in accordance with the Association Agreement between Ukraine and the European Union.

The article emphasises that the speedy finalisation of the Law of Ukraine 'On Inland Water Transport' will significantly improve the efficiency of the Ukrainian inland water transport system, create the prerequisites for its integration into the European transport communications network and have a positive impact on the environmental situation.

Key words: inland waterway transport, river navigation, infrastructure, investments, safety, ecology, environmental protection, European legislation, harmonisation of legislation.

Постановка проблеми

Для підтримки надійної, ефективної та безпечної роботи транспортної системи України в умовах повномасштабного вторгнення агресора, а також для зміцнення національної економіки, держава та бізнес активізували розвиток та підтримку нових перспективних систем доставки вантажів. Так, унаслідок військових дій значно змінились водні маршрути перевезень вантажів та роботи суден, набуває поширення ідея застосування внутрішнього водного транспорту (ВВТ).

Внутрішні водні шляхи України, що складаються з мережі річок та каналів загальною протяжністю понад 4000 кілометрів, створюють гарні умови для розвитку внутрішньої водної інфраструктури та нових маршрутів доставки вантажів. Це особливо актуально в рамках європейської стратегії сталого розвитку транспорту та зниження викидів парникових газів, пріоритетом якої є переорієнтація перевезень вантажів з автомобільного на морський та внутрішній водний транспорт. Цей процес керується кількома ключовими ініціативами та документами, які визначають політику Європейського Союзу (ЄС) у цій сфері:

– Європейська зелена угода (European Green Deal) [1], що прийнята у 2019 р., ставить перед собою мету зробити економіку ЄС кліматично нейтральною до 2050 р. Одне із ключових завдань цього документу – зменшення викидів від транспорту, що передбачає стимулювання більш стійких транспортних рішень, таких як морські та внутрішні водні перевезення. Політика декарбонізації транспорту згідно з Європейською зеленою угодою визначає курс на зниження частки автомобільних перевезень і збільшення ролі екологічно чистих видів транспорту;

– Транс'європейська транспортна мережа TEN-T (Trans-European Transport Network, TEN-T) [2] – комплексна мережа транспортних шляхів сполучення, яка покликана покращити зв'язок між європейськими країнами та оптимізувати транспортні потоки. Стратегія включає розвиток портів і водних шляхів, а також сприяння мультимодальним та інтермодальним перевезенням для зниження залежності від автомобільного транспорту;

– Стратегія стійкої та розумної мобільності (Sustainable and Smart Mobility Strategy) [3], яка ухвалена у 2020 р., спрямована на підтримку переходу до екологічно чистого транспорту в Європі. Вона передбачає стимулювання

морського та річкового транспорту через інноваційні підходи, включаючи розвиток технологій цифровізації портів (Smart Ports) [4, 5] та посилення інтермодальних рішень [6];

– Морські магістралі (Motorways of the Sea – MoS) [7] – ініціатива ЄС, яка спрямована на інтеграцію морського транспорту в єдину європейську транспортну мережу та орієнтована на заміну автомобільних перевезень водними маршрутами, зокрема вздовж морських прибережних зон та внутрішніх водних шляхів;

– інші Європейські конвенції та міжнародні угоди. Наприклад, Базельська конвенція про міжнародні перевезення відходів та Паризька угода з клімату, які вимагають скорочення викидів і сприяють сталому розвитку транспорту, зокрема водного.

Таким чином, ЄС активно працює над переорієнтацією вантажних потоків з автомобільного транспорту на більш екологічні альтернативи через розробку та реалізацію стратегій, планів, інвестиційних проєктів і програм розвитку морського і внутрішнього водного транспорту.

Отже, розвиток ВВТ України є одним із ключових напрямків, що створює передумови для інтеграції національної транспортної системи в транс'європейську мережу транспортних комунікацій і матиме вагомий вплив на економіку, суспільство та екологію.

Орієнтуючись на вище сказане, збільшується і роль правового забезпечення роботи ВВТ України, а також необхідність гармонізації відповідного українського законодавства з європейськими стандартами.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

За останні кілька років наукова спільнота України неодноразово звертала увагу на ситуацію щодо ефективності роботи внутрішнього водного транспорту (ВВТ) України та законодавчої бази його функціонування.

Дослідження в цій сфері проводили такі вчені, як Крейденко В. [8], Церковна А.В. [9], Рахімі А.М. [9], Михайличенко К.М. [10], Мошак Г.Г. [11] та інші.

З початком воєнних дій доля поставила новий виклик транспортній системі України та всім її громадянам. За цих обставин роль правового забезпечення роботи внутрішнього водного транспорту значно зросла. Це потребує проведення аналізу чинного українського законодавства в сфері регулювання роботи ВВТ з метою розробки пропозицій щодо його поступової адаптації до європейських стандартів та правових ініціатив.

Формулювання мети дослідження

Мета статті полягає в комплексному аналізі розвитку національного законодавства України у сфері внутрішнього водного транспорту, з акцентом на економічні, правові та організаційні аспекти. Дослідження також має на меті виявлення розбіжностей між національними та міжнародними правовими нормами, що регулюють цю сферу, а також розробку рекомендацій щодо гармонізації відповідного законодавства. Це дозволить підвищити ефективність національної транспортної системи, забезпечити її конкурентоспроможність та сприяти сталому розвитку галузі, враховуючи екологічні та соціальні вимоги.

Викладення основного матеріалу дослідження

Внутрішній водний транспорт (ВВТ) відіграє важливу роль у забезпеченні економічного розвитку будь-якої країни. Проте до прийняття Закону України «Про внутрішній водний транспорт» [12] ця сфера в нашій країні була абсолютно нерегульованою [8]. ВВТ мав досить негативний імідж, а річками перевозилось менше ніж 1 % всіх вантажів. Цей вид транспорту розглядався як пережиток минулих днів, який залишився у спадок від Радянського Союзу, і який досі складається зі старих суден, що мають високий рівень забруднювальних викидів та повільно перевозить недорогі вантажі. Тобто, річковий транспорт в Україні знаходиться фактично у занепаді. Портова інфраструктура українських річок також не відповідає сучасним вимогам. Більшість портів розташовані в центральних районах міст, що спричиняє руйнування міських доріг вантажівками, які прямують для завантаження/розвантаження у ці порти [8].

Прийняття у 2021 р. Закону України «Про внутрішній водний транспорт» [12] (далі – «Закону») стало важливим кроком для регулювання його роботи та передумовою інтеграції національної транспортної системи у транс'європейську мережу транспортних комунікацій. З прийняттям цього Закону з'явилися перспективи розвитку ВВТ і виведення його на сучасний рівень. Закон визначає правові, економічні та організаційні основи функціонування внутрішнього водного транспорту, а також взаємовідносини між суб'єктами, які беруть участь у цій сфері. Закон [12] складається з кількох розділів, які охоплюють широкий спектр питань, серед яких ключовими є наступні:

– Державне управління. Закон встановлює державне управління у сфері внутрішнього водного транспорту та визначає чітку структуру органів, що відповідають за регулювання внутрішнього водного транспорту, включаючи Міністерство інфраструктури України, яке координує діяльність у цій сфері.

– Експлуатація водних шляхів. Закон визначає правила експлуатації внутрішніх водних шляхів, їх класифікацію на судноплавні та несудноплавні, а також окреслює вимоги до їх використання.

– Правила судноплавства. Закон встановлює вимоги до суден, капітанів та інших учасників процесу, що забезпечують безпечне судноплавство.

– Безпека та охорона навколишнього середовища. Закон передбачає заходи щодо забезпечення безпеки судноплавства та охорони навколишнього середовища від негативного впливу внутрішнього водного транспорту.

– Митне регулювання. Закон окремо визначає питання митного та прикордонного регулювання для суден, які перетинають державний кордон України, що забезпечує контроль за переміщенням через кордон.

Незважаючи на позитивні аспекти Закону [12], питання щодо його ефективності та відповідності сучасним міжнародним стандартам залишаються актуальними. Для кращого розуміння того, як Закон [12] співвідноситься з міжнародною практикою, розглянемо кілька прикладів законодавства та міжнародних актів інших країн, що можуть слугувати орієнтиром для вдосконалення національної нормативної бази:

1) У США функціонування внутрішнього водного транспорту регулюється низкою федеральних законів, зокрема Законом США про внутрішні водні шляхи (Inland Waterways Act). Цей документ встановлює детальні правила використання водних шляхів, екологічної відповідальності та фінансування інфраструктурних проєктів. Американське законодавство також має чітку структуру фінансової підтримки та модернізації інфраструктури, що може слугувати прикладом для України.

2) В країнах ЄС регулювання внутрішнього водного транспорту базується на директивах та регламентах, які встановлюють єдині стандарти для всіх країн-членів. Наприклад, Директива 2006/87/ЄС визначає технічні вимоги до суден, що працюють на внутрішніх водних шляхах ЄС. Порівняно з Законом України «Про внутрішній водний транспорт» [12], європейське законодавство детальніше регулює технічні аспекти та екологічні стандарти. Закони країн, що входять до складу ЄС, зокрема, таких країн, як Німеччина та Нідерланди, приділяють значну увагу екологічним вимогам до суден та їх експлуатації на внутрішніх водних шляхах. В ЄС запроваджені суворі норми щодо викидів токсичних речовин суднами, управління відходами, мінімізації забруднення води тощо.

Крім того, в ЄС існують розвинені механізми державної підтримки для стимулювання використання внутрішнього водного транспорту як екологічно чистого виду транспорту, включаючи субсидії на модернізацію флоту та підтримку інфраструктури. У зв'язку з цим, Закон України «Про внутрішній водний транспорт» [12] містить загальні положення щодо охорони довкілля, але не має детально прописаних механізмів контролю та інструментів санкцій за порушення екологічних стандартів. Це створює екологічні ризики та стає перешкодою для гармонізації національного законодавства з європейськими стандартами [13].

Щодо державної підтримки ВВТ та стимулювання його розвитку, Закон України «Про внутрішній водний транспорт» [12] взагалі не передбачає таких механізмів або програм. Через відсутність достатнього рівня фінансової підтримки уряд змушений був екстрено надати субсидії на відновлення інфраструктури та запобігання негативним явищам на ринку судноплавства в Україні внаслідок пошкодження під час війни [14]. Крім того, Закон України «Про внутрішній водний транспорт» [12] не створює привабливих умов для залучення приватних інвесторів через надмірне бюрократичне навантаження і брак фінансування на розвиток водної інфраструктури [15].

3) Європейські країни мають конкретні та досить суворі вимоги щодо безпеки на внутрішньому водному транспорті. Вони охоплюють як технічні стандарти суден, так і вимоги до навчання та сертифікації екіпажу. У свою чергу, Закон України «Про внутрішній водний транспорт» [12] лише частково імплементує ці вимоги, що може призвести до виникнення небезпечних ситуацій та завдання збитків внаслідок недостатньої кваліфікації працівників галузі [16].

Законодавства окремих країн ЄС, зокрема Німеччини та Нідерландів, належним чином адаптовано до європейських норм і стандартів у сфері правового регулювання внутрішнього водного транспорту, але з урахуванням національних особливостей:

– законодавства Німеччини щодо внутрішнього водного транспорту є одним із найрозвиненіших у ЄС. Відповідний Федеральний Закон про судноплавство на внутрішніх водних шляхах (Binnenschiffahrtsgesetz – BinSchG) регулює всі аспекти, від технічних вимог до суден до питань екологічного захисту. Особлива увага приділяється питанням безпеки та інтеграції з іншими видами транспорту. Діяльність внутрішнього водного транспорту в Німеччині регулюється чіткими нормами (які включають зобов'язання судовласників, такі як використання сучасних екологічно безпечних суден, детальні вимоги до навчання персоналу) та вдається до кроків з цифрового розвитку сектору [17]. Порівняльний аналіз поняття «внутрішній водний шлях» у праві Німеччини та України показує наявність недостатньо обґрунтованих відмінностей, котрі негативно впливають на право внутрішнього судноплавства [11]. Зазначені дефініції впливають на визначення меж правового регулювання і, як наслідок, на частку перевезень, здійснюваних окремими видами транспорту. Обсяг поняття «внутрішній водний шлях» впливає на межу внутрішнього і морського судноплавства та відповідних частин права, а також на набір засобів юридичної техніки [11];

– Голландське законодавство передбачає значну роль держави у підтримці внутрішніх водних шляхів та розвитку їхньої інфраструктури. Особлива увага приділяється проєктам з модернізації каналів, шлюзів та мостів для підтримки безпеки та збереження економічного потенціалу водного транспорту. Важливу роль також відіграють інвестиції в розширення інфраструктури для збільшення пропускної здатності водних шляхів. Уряд Нідерландів активно заохочує приватні компанії вкладати кошти у модернізацію флоту та надає перевагу стартапам, що пропонують екологічно чисті рішення [18]. Таким чином, в Нідерландах законодавство передбачає чіткий розподіл обов'язків між державними органами та приватними операторами щодо утримання водних шляхів, шлюзів,

портів тощо. Закон України «Про внутрішній водний транспорт» [12] не визначає чіткої відповідальності за розвиток і модернізацію інфраструктури, а також механізмів фінансування, що створює проблеми для її ефективного розвитку. Слід зазначити, що система фінансування інфраструктури ВВТ, яка існує нині в Україні, не виправдовує себе, оскільки коштів на відновлення та розвиток відповідних інфраструктурних об'єктів катастрофічно не вистачає. Застарілість основних фондів ВВТ України, за даними Держстату, дорівнює 75,4 %, і обумовлена вона хронічним (протягом понад 20-річного періоду) недофінансуванням з боку держави [10]. Бюджетна програма «Підтримка експлуатаційно безпечного стану судноплавних шлюзів, внутрішніх водних шляхів» забезпечує лише близько 21 % нормативних витрат і взагалі не передбачає необхідних капітальних витрат; практично не ведуться роботи з підтримання габаритів водних шляхів; немає коштів на необхідні обсяги робіт з технічної і технологічної модернізації гідротехнічних споруд, впровадження сучасних інформаційних технологій забезпечення безпеки судноплавства [10].

Загалом, як демонструє проведений вище порівняльний аналіз, ключові недоліки Закону України «Про внутрішній водний транспорт» [12] полягають у відсутності чіткої системи фінансування, слабкому залученні інвестицій та недостатньому впровадженні екологічних вимог і стандартів безпеки. Це робить його менш ефективним у порівнянні з європейськими аналогами.

Таким чином, існує очевидна необхідність адаптації Закону України [12] до європейських стандартів та кращих світових практик. Це створить сприятливе нормативно-правове середовище, підвищить ефективність національної транспортної системи та її інтеграцію в глобальний транспортний простір. Окрім цього, підписавши Угоду про асоціацію з ЄС, Україна взяла на себе зобов'язання щодо розвитку внутрішнього водного транспорту (ВВТ), включаючи розробку стратегії розвитку річкового транспорту у співпраці з ЄС, інтеграцію річкового транспорту в мультимодальні перевезення та мережу пріоритетних транспортних маршрутів, а також імплементацію норм європейського права в національне законодавство [10]. Угода передбачає імплементацію Україною директив ЄС у сфері ВВТ з таких питань [10]:

- функціонування ринку перевезень (Директива Ради № 96/75/ЄС);
- доступ до професії (Директива Ради № 87/540/ЄС);
- безпека перевезень (Директива № 2006/87/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 12.12.2006 р., встановлює технічні вимоги до суден на внутрішніх водних шляхах);
- надання річкових інформаційних послуг (Директива № 2005/44/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 07.09.2005 р.);
- гармонізація умов отримання національних свідоцтв капітанів (Директива Ради № 96/50/ЄС) тощо [10].

Крім того, українське законодавство зробило певні кроки до приведення стандартів морського та річкового транспорту у відповідність до європейських норм. Серед ключових змін – впровадження директив щодо доступу до водного транспорту, взаємного визнання професійних кваліфікацій, технічних вимог до суден, а також реєстрація суден з унікальними європейськими номерами ENI. Закон «Про внутрішній водний транспорт» та ряд відповідних нормативно-правових актів імплементують ці директиви для інтеграції з європейською системою [16].

Попри позитивні сторони Закону України «Про внутрішній водний транспорт» [12] та реальні кроки у напрямку його адаптації до стандартів ЄС, деякі питання його ефективності та відповідності сучасним міжнародним стандартам залишаються актуальними. Закон уже двічі доповнювався з урахуванням сучасних вимог, але робота над його вдосконаленням триває. Пошук нових рішень ґрунтується на кількох ключових напрямках:

1. Можливість євроінтеграції. Закон у загальному є євроінтеграційним [13], оскільки імплементує положення п'яти директив ЄС щодо технічних вимог до суден внутрішнього плавання, визнання професійних кваліфікацій у внутрішньому судноплаванні, доступу до перевезень товарів, а також гармонізації річкових інформаційних послуг. Однак цей процес потребує подальшого вдосконалення правової бази та усунення розбіжностей між українськими та європейськими нормами, особливо в аспектах безпеки судноплавства та технічного нагляду за суднами.

2. Залучення приватного капіталу та інвестицій. Закон передбачає створення структури фінансового забезпечення для розвитку інфраструктури через залучення приватних інвесторів. Завдяки цьому можливо збільшення флоту та розвитку системи річкових терміналів. Однак чинні умови можуть не задовольняти підприємців, тому актуальним буде вдосконалення механізмів інвестування у будівництво суден, терміналів та мультимодальних логістичних центрів.

3. Економічний ефект. Розвиток ВВТ може суттєво зменшити навантаження на автомобільні дороги та залізниці, що призведе до зростання загального вантажообігу по країні. Це, у свою чергу, зменшить вартість транспортних послуг та підвищить конкурентоспроможність української економіки на світових ринках.

4. Екологічний аспект. Внутрішній водний транспорт менше впливає на екологію в порівнянні з автомобільним або залізничним транспортом. Зокрема, він вважається одним із найефективніших видів транспорту з точки зору зменшення викидів CO₂ на тонну вантажу. Однак його частка в ЄС залишається стабільною, на рівні близько 6 % від загального обсягу вантажних перевезень [9]. Тому при подальшому вдосконаленні Закону важливо

враховувати екологічні стандарти, що сприятимуть мінімізації впливу на навколишнє середовище під час транспортування вантажів [9].

Таким чином, очевидно, що вдосконалення законодавства сприятиме не лише кращій інтеграції національної транспортної системи з європейською, але й розвитку інфраструктури, підвищенню екологічних стандартів та ефективному використанню водного транспорту в економіці.

На сьогодні Україна прагне вибудувати тісні взаємозв'язки з ЄС, з можливістю майбутнього входження до його складу. У 2024 р. український уряд зосередився на виконанні рекомендацій Європейської комісії для просування переговорів про членство [19]. Тому, розглядаючи можливості покращення чинної законодавчої бази щодо внутрішнього водного транспорту (ВВТ), важливо враховувати відповідні закони, що діють в ЄС. Додатково, при формуванні стратегії рекомендуємо спиратися на план заходів [20], створений Національною радою з відновлення України від наслідків війни:

– Модернізація інфраструктури. Необхідно провести поглиблення та очищення акваторій портів, відбудову шлюзів та закупівлю новішого обладнання. Ці заходи дозволять суттєво підвищити пропускну спроможність водних шляхів. Уряд ЄС готовий інвестувати в ці проекти [21], за умов наявності відповідної законодавчої бази.

– Діджиталізація процесів. Важливо впровадити річкові інформаційні системи (RIS), які вже ефективно працюють у країнах ЄС. Вони дозволяють відстежувати судна в реальному часі та автоматизувати навігаційні процеси, що покращує безпеку судноплавства та знижує витрати [22].

– Введення екологічних норм. Україні необхідно запровадити власні екологічні стандарти, включаючи суворі санкції за їх порушення. Це включає встановлення допустимого рівня забруднення середовища та викидів токсичних речовин суднами та підприємствами, що сприятиме зниженню рівня забруднення і поліпшенню екологічного середовища [23].

– Система фінансових стимулів. Варто розробити механізми фінансових стимулів для розвитку підприємницької діяльності, що включають заохочення до модернізації суден і залучення капіталовкладень у сферу перевезень ВВТ. Це дозволить створити повноцінну систему внутрішніх водних сполучень, здатну самостійно задовольняти потреби з ремонту та підтримання у робочому стані [24].

Крім того, враховуючи Угоду про асоціацію з ЄС, нове законодавство повинно відповідати чинним критеріям ЄС. Однією з головних цілей України є гармонізація свого законодавства з європейським, що дозволить інтегрувати внутрішній водний транспорт у загальноєвропейську транспортну систему. Це включає технічні стандарти, правила безпеки та екологічні вимоги.

Отже, для підвищення ефективності законодавства України про внутрішній водний транспорт важливо звернути увагу на гармонізацію з європейськими стандартами, з особливим акцентом на екологічні питання, безпеку та державну підтримку.

Висновки

1. В Україні все гостріше постає питання перевезення вантажів внутрішнім водним транспортом (ВВТ). В умовах військового стану, коли морська акваторія є небезпечною, а автомобільні та залізничні шляхи не здатні обробити весь вантажопотік, ВВТ має шанс стати важливим видом транспорту для бізнесу.

2. Відсутність сучасного законодавства, яке відповідає європейським аналогам, стримує розвиток ВВТ. Невизначеність правового статусу річкових портів, терміналів і земель, а також непрозорі застосування норм морського права до річкового транспорту знижують інвестиційну привабливість і гальмують ринок річкових перевезень.

3. Зв'язок між пріоритетами євроінтеграційного курсу України у сфері ВВТ і основними напрямками політики Європейського Союзу має бути чітко відображений у законодавчих ініціативах. Необхідно ретельно враховувати директиви ЄС у водному транспорті та імплементувати їх у національне законодавство згідно з Угодою про асоціацію між Україною та ЄС.

4. Якнайшвидше доопрацювання закону України про внутрішній водний транспорт дозволить суттєво підвищити ефективність річкового судноплавства, сприятиме інтеграції національної транспортної системи до європейського простору та позитивно вплине на екологічну ситуацію в країні.

Список використаної літератури

1. European Green Deal. European Commission. URL: https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal_en (дата звернення: 23.09.2024).
2. Trans-European Transport Network, TEN-T. Regulation (1315/2013/EU). URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32013R1315> (дата звернення: 23.09.2024).
3. A fundamental transport transformation: Commission presents its plan for green, smart and affordable mobility. URL: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/mobility-strategy_en (дата звернення: 23.09.2024).

4. Kyryllova O., Kyryllova V., Mahamadov O. & Romakh V. (2024). Smart port: the latest technologies and international experience in their implementation. *Transport Development*. 2(21). 62-74. DOI: <https://doi.org/10.33082/td.2024.2-21.06> (дата звернення: 23.09.2024).

5. Кириллова В.Ю., Кириллова О.В., Магамадов О.Р. (2024). Поняття «Smart Port» у контексті глобальних тенденцій інтеграції інтелектуальних транспортних та інформаційних технологій у портовій індустрії. *Науковий журнал «Вчені записки ТНУ імені В.І. Вернадського. Серія: Технічні науки»*. 35(74). 5. ISSN 2663-5941 (Print). ISSN 2663-595X (Online). URL: <http://www.tech.vernadskyyournals.in.ua/archive> (дата звернення: 23.09.2024).

6. Кириллова В.Ю., Кириллова О.В. (2024). Мультиmodalні перевезення у національному законодавстві та міжнародному контексті. *Transport Development*. 3(22). URL: <https://journals.onmu.in.ua/index.php/journal/issue/archive> (дата звернення: 23.09.2024).

7. Motorways of the Sea. URL: https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/motorways-sea_en (дата звернення: 23.09.2024).

8. Крейденко В. Переваги та недоліки нового законодавства про водний транспорт. *Економічна правда*. 8 січня 2021. URL: <https://www.epravda.com.ua/columns/2021/01/8/669805/> (дата звернення: 05.09.2024).

9. Церковна А.В., Рахімі А.М. Внутрішній водний транспорт України: проблеми та перспективи. *Ринкова економіка: сучасна теорія і практика управління*. 2023. № 21(3(52)). С. 504–528. DOI: [https://doi.org/10.18524/2413-9998.2022.3\(52\).275828](https://doi.org/10.18524/2413-9998.2022.3(52).275828) (дата звернення: 05.09.2024).

10. Михайличенко К. М. Щодо ключових положень законопроекту «Про внутрішній водний транспорт» в контексті реформування економіки України. *Economic Annals-XXI*. 2015. 9-10. С. 36-40. URL: <https://ea21journal.world/wp-content/uploads/2022/06/ea-V154-08.pdf> (дата звернення: 05.09.2024).

11. Мошак Г. Г., Іванова О. М. Правове регулювання внутрішніх водних шляхів в Україні та Німеччині. *Право та інновації*. 2022. № 4 (40). С. 93–99. DOI: [https://doi.org/10.37772/2518-1718-2022-4\(40\)-12](https://doi.org/10.37772/2518-1718-2022-4(40)-12) (дата звернення: 05.09.2024).

12. Про внутрішній водний транспорт : Закон України від 03.12.2020 № 1054-IX : станом на 28.05.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/1054-20#Text> (дата звернення: 05.09.2024).

13. Закон «Про внутрішній водний транспорт»: що зміниться з нового року. *Міністерство інфраструктури України (MTU)*. 30 Грудня 2021. URL: <https://mtu.gov.ua/news/33348.html> (дата звернення: 05.09.2024).

14. Міністерство інфраструктури забезпечуватиме покриття ризиків для судноплавних та залізничних перевізників. *Міністерство інфраструктури України (MTU)*. 7 Червня 2022. URL: <https://mtu.gov.ua/news/33558.html> (дата звернення: 05.09.2024).

15. (Документ) Стратегія розвитку внутрішнього водного транспорту України на період до 2031 року. *Морські бізнес-новини України*. 20.09.2021. URL: <https://maritimebusinessnews.com.ua/2021/09/20/223491/> (дата звернення: 05.09.2024).

16. Прийняття нормативно-правових актів у сферах морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства з метою адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу. *Державна служба морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України*. 09 червня 2023. URL: <https://marad.gov.ua/ua/diyalnist/mizhnarodna-diyalnist/yevrointegraciya/prijnyattya-npa-u-sferi-morskogo-ta-richkovogo-transportu> (дата звернення: 05.09.2024).

17. Schlüsselinitiativen zur ökologischen Stabilität des internen Wassertransports in Deutschland. *BMZ strategie*. 2017. 08. URL: <https://www.bmz.de/resource/blob/23546/strategiepapier404-06-2017.pdf> (date of access: 05.09.2024).

18. Inland Shipping. *Government of the Netherlands*. URL: <https://www.government.nl/topics/freight-transportation/inland-shipping> (date of access: 05.09.2024).

19. Україна 2024: шлях до ЄС, реформи й ключові пріоритети. *Ренімаційний Пакет Реформ*. 22.02.2024. URL: <https://rpr.org.ua/news/ukraina-2024-shliakh-do-yes-reformy-y-kliuchovi-priorytety/> (дата звернення: 05.09.2024).

20. Проект Плану відновлення України. Матеріали робочої групи «Відновлення та розбудова інфраструктури». *Кабінет Міністрів України*. Липень 2022. URL: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/recoveryrada/ua/restoration-and-development-of-infrastructure.pdf> (дата звернення: 05.09.2024).

21. Inland waterways. *European Commission*. URL: https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/inland-waterways_en (date of access: 05.09.2024).

22. Consolidated text: Directive 2005/44/EC of the European Parliament and of the Council of 7 September 2005 on harmonised river information services (RIS) on inland waterways in the Community. *EUR-Lex*. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2005/44/2019-07-26> (date of access: 05.09.2024).

23. Air. *European Commission*. URL: https://ec.europa.eu/environment/air/transport/non_road.html (date of access: 05.09.2024).

24. NAIADES II. *European Commission*. URL: https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/inland-waterways/promotion-inland-waterway-transport/naiades-ii_en (date of access: 05.09.2024).

References

1. European Green Deal. URL: https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal_en
2. Trans-European Transport Network, TEN-T. Regulation (1315/2013/EU). URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32013R1315>
3. A fundamental transport transformation: Commission presents its plan for green, smart and affordable mobility. URL: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/mobility-strategy_en
4. Kyryllova O., Kyryllova V., Mahamadov O. & Romakh V. (2024) Smart port: the latest technologies and international experience in their implementation. *Transport Development*. 2(21). 62-74. DOI: <https://doi.org/10.33082/td.2024.2-21.06> [in Ukrainian].
5. Kyryllova V.U., Kyryllova O.V. & Mahamadov O.R. (2024) Poniattia «Smart Port» u konteksti hlobalnykh tendentsii intehratsii intelektualnykh transportnykh ta informatsiinykh tekhnolohii u portovii industrii. [The concept of «Smart Port» in the context of global trends in the integration of intelligent transport and information technologies in the port industry.] *Naukovyi zhurnal «Vcheni zapysky TNU imeni V.I. Vernadskoho. Seriia: Tekhnichni nauky»*. 35(74). 5. ISSN 2663-5941 (Print). ISSN 2663-595X (Online). URL: <http://www.tech.vernadskyjournals.in.ua/archive> [in Ukrainian].
6. Kyryllova V.U. & Kyryllova O.V. (2024) Multymodalni perevezennia u natsionalnomu zakonodavstvi ta mizhnarodnomu konteksti. [Multimodal transport in national legislation and international context] *Transport Development*. 3(22). URL: <https://journals.onmu.in.ua/index.php/journal/issue/archive> [in Ukrainian].
7. Motorways of the Sea. URL: https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/motorways-sea_en
8. Kreidenko V. (2021) Perevahy ta nedoliky novogo zakonodavstva pro vodnyi transport. [Advantages and disadvantages of the new legislation on water transport] *Ekonomichna pravda*. 8 sichnia. URL: <https://www.epravda.com.ua/columns/2021/01/8/669805/> [in Ukrainian].
9. Tserkovna A. & Rahimi A. (2023) Inland water transport of Ukraine: Problems and prospects. *Market economy: modern management theory and practice*. 21. 498-522. DOI: [https://doi.org/10.18524/2413-9998.2022.3\(52\).275828](https://doi.org/10.18524/2413-9998.2022.3(52).275828)
10. Mikhailichenko K.M. (2015) Shchodo kluchovykh polozhen zakonoproektu «Pro vnutrishnii vodnyi transport» v konteksti reformuvannia ekonomiky Ukrainy. [Key provisions of the bill «On inland waterway transport» in the context of economic reforms of Ukraine]. *Economic Annals-XXI*, 9-10, p. 36-40. URL: <https://ea21journal.world/wp-content/uploads/2022/06/ea-V154-08.pdf> [in Ukrainian].
11. Moshak H.H. & Ivanova O.M. (2022) Legal status of inland waterways in Ukraine and Germany. *Pravo ta innovatsii*, 4 (40), p. 93–99. DOI: [https://doi.org/10.37772/2518-1718-2022-4\(40\)-12](https://doi.org/10.37772/2518-1718-2022-4(40)-12)
12. Pro vnutrishnii vodnyi transport: Zakon Ukrainy vid 03.12.2020 № 1054-IX: stanom na 28.05.2024. [On Inland Water Transport: Law of Ukraine dated 03.12.2020 No. 1054-IX: as of 28.05.2024] URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/1054-20#Text> [in Ukrainian].
13. Zakon «Pro vnutrishnii vodnyi transport»: shcho zminytsia z novogo roku. [The Law «On Inland Water Transport»: what will change from the new year] *Ministerstvo infrastruktury Ukrainy (MIU)*. 30 Hrudnia. URL: <https://mtu.gov.ua/news/33348.html> [in Ukrainian].
14. Ministerstvo infrastruktury zabezpechuvatyme pokryttia ryzykiv dlia sudnoplavnykh ta zaliznychnykh pereviznykiv. [The Ministry of Infrastructure will provide risk coverage for shipping and rail carriers]. *Ministerstvo infrastruktury Ukrainy (MIU)*. 7 Chervnia 2022. URL: <https://mtu.gov.ua/news/33558.html> [in Ukrainian].
15. (Dokument) Stratehiia rozvytku vnutrishnoho vodnoho transportu Ukrainy na period do 2031 roku. [(Document) Strategy for the development of inland water transport of Ukraine for the period until 2031] *Morski biznes-novyny Ukrainy*. 20.09.2021. URL: <https://maritimebusinessnews.com.ua/2021/09/20/223491/> [in Ukrainian].
16. Pryiniattia normatyvno-pravovykh aktiv u sferakh morskoho i vnutrishnoho vodnoho transportu ta sudnoplavstva z metoiu adaptatsii zakonodavstva Ukrainy do zakonodavstva Yevropeiskoho Soiuzu. [Adoption of normative legal acts in the spheres of sea and inland water transport and shipping for the purpose of adapting the legislation of Ukraine to the legislation of the European Union]. *Derzhavna sluzhba morskoho i vnutrishnoho vodnoho transportu ta sudnoplavstva Ukrainy*. 09 chervnia 2023. URL: <https://marad.gov.ua/ua/diyalnist/mizhnarodna-diyalnist/jevrointegraciya/prijnyattya-mpa-u-sferi-morskogo-ta-richkovogo-transportu> [in Ukrainian].
17. Schlüsselinitiativen zur ökologischen Stabilität des internen Wassertransports in Deutschland. *BMZ strategie*. 2017. 08. URL: <https://www.bmz.de/resource/blob/23546/strategiepapier404-06-2017.pdf>
18. Inland Shipping. *Government of the Netherlands*. URL: <https://www.government.nl/topics/freight-transportation/inland-shipment>
19. Ukraina 2024: shliakh do YeS, reformy y kluchovi priorytety. [Ukraine 2024: the path to the EU, reforms and key priorities]. *Reanimatsiyni Paket Reform*. 22.02.2024. URL: <https://rpr.org.ua/news/ukraina-2024-shliakh-do-yes-reformy-y-kluchovi-priorytety/> [in Ukrainian].
20. Proekt Planu vidnovlennia Ukrainy. Materialy robochoi hrupy «Vidnovlennia ta rozbudova infrastruktury». [Project of the Recovery Plan of Ukraine. Materials of the working group «Restoration and development of infrastructure»].

Kabinet Ministriv Ukrainy. Lypen 2022. URL: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/recoveryrada/ua/restoration-and-development-of-infrastructure.pdf> [in Ukrainian].

21. Inland waterways. European Commission. URL: https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/inland-waterways_en

22. Consolidated text: Directive 2005/44/EC of the European Parliament and of the Council of 7 September 2005 on harmonised river information services (RIS) on inland waterways in the Community. *EUR-Lex*. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2005/44/2019-07-26>

23. Air. *European Commission*. URL: https://ec.europa.eu/environment/air/transport/non_road.html

24. NAIADES II. *European Commission*. URL: https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/inland-waterways/promotion-inland-waterway-transport/naiades-ii_en