СХВАЛЕНО  
розпорядженням Кабінету Міністрів України  
від \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ № \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

**СТРАТЕГІЯ**  
**розвитку внутрішнього водного транспорту України на період до 2031 року**

**Проблеми внутрішніх водних шляхів та внутрішнього водного транспорту України, що потребують розв'язання**

Перевезення внутрішнім водним транспортом (далі – ВВТ) розглядаються Урядом України як вид транспорту, який необхідно розвивати для підтримки української економіки шляхом збільшення кількості транспортних та логістичних альтернатив з метою створення більш ефективної та стійкої логістичної системи. ВВТ має хороший потенціал для зниження логістичних витрат, витрат палива, викидів у повітря, заторів, шуму та аварійних подій. Розвиток річкового транспорту, що забезпечує «зелені» перевезення, може мати значний позитивний вплив також на соціальний розвиток та навколишнє природнє середовище України.

Розвиток внутрішнього водного руху повністю відповідає умовам Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, ратифікованої Законом України від 16 вересня 2014 р. № 1678-VII, яка, серед іншого, передбачає співробітництво в галузі управління транспортом та розвиток інфраструктури, зокрема, покращення транспортної мережі та модернізацію інфраструктури (стаття 368); розвиток галузевих стратегій на основі національної транспортної політики (зокрема нормативні вимоги щодо модернізації технічного обладнання і транспортних парків для дотримання найвищих міжнародних стандартів) щодо річкового транспорту (стаття 369); зближення національних технічних регламентів, стандартів та процедур оцінки відповідності з європейськими (стаття 56).

Розвиток внутрішнього водного транспорту визначено одним із пріоритетів Національної транспортної стратегії України до 2030 року, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 року № 430, та Національної економічної стратегії на період до 2030 року, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 03 березня 2021 року № 179. Наприкінці 2020 року прийнято Закон України «Про внутрішній водний транспорт», який визначає правові, економічні та організаційні засади функціонування внутрішнього водного транспорту і спрямований на створення сприятливих умов для його розвитку, задоволення потреб громадян у доступних, якісних та безпечних перевезеннях.

Стратегія розвитку внутрішнього водного транспорту України, розроблена на виконання Закону України «Про внутрішній водний транспорт», є основою для планування розвитку ВВТ України, для впровадження загальнодержавної політики реформ та застосування принципів доброго врядування, включаючи розвиток інституційної спроможності та електронного врядування, боротьби з корупцією та прозорості.

Відновлення належного функціонування ВВТ вимагає ефективних та технологічно вдосконалених внутрішніх водних шляхів та навігаційних засобів на річках, створення багатофункціональних портових хабів, допоміжної інфраструктури, а також наявності сучасного, енергоефективного та екологічного «зеленого» вантажного флоту.

Ефективне використання внутрішніх водних шляхів України (далі – ВВШ) потребує розв'язання таких основних проблем:

недосконала, застаріла, відсутня та нерозвинута публічна інфраструктура (в т.ч. шлюзи, навігація, габаритно-судовий хід), яка не забезпечує ефективну логістику, в тому числі повноцінну участь ВВТ в мультимодальних транспортних ланцюгах;

відсутня достатня приватна інфраструктура (термінальні комплекси, мультимодальні логістичні центри тощо);

старіння та дефіцит сучасного вантажного та технічного флоту, який би відповідав екологічним та технічним європейським стандартам;

недосконала системна кадрова політика та брак кваліфікованого персоналу на ВВТ, зокрема його старіння та відсутність соціальної зацікавленості у молодих спеціалістів;

брак фінансових ресурсів при потребі у значних інвестиціях в інфраструктуру та безпеку судноплавства;

надлишкове бюрократичне навантаження не створює привабливого інвестиційного клімату;

відсутність протягом довгого часу базового Закону про ВВТ та, відповідно, відсутність чіткої системи управління та обслуговування ВВШ, стійкого надійного механізму належного фінансування розвитку ВВШ;

неконкурентні умови роботи у порівнянні з іншими видами транспорту, надмірне фінансове, зокрема податкове, навантаження;

відсутність чіткого розподілу відповідальності за утримання та розвиток ВВШ, дублювання функцій між органами виконавчої влади з питань безпеки судноплавства, недостатність взаємодії між органами виконавчої влади.

**Аналіз поточного стану справ та тенденції розвитку внутрішнього водного транспорту в Україні**

Річкове судноплавство стає все більш актуальним і затребуваним в Україні. ВВТ вже в найближчій перспективі повинен скласти серйозну конкуренцію залізничному та автомобільному транспорту, значно підтримати транспортні потреби промисловості та сільського господарства.

Україна має понад 6 000 км потенційно судноплавних водних шляхів, з яких найдовшими річками є Дніпро (1 013 км) та його притоки - Десна (605,5 км) та Прип'ять (62,5 км). Українська частина річки Дунай має протяжність 170 км, судноплавна частина Південного Буга складає 199 км. Ці три річки є основними судноплавними артеріями України.

За останні роки ВВШ України за показником гарантованих глибин неповністю відповідають вимогам щодо безпеки судноплавства. Регулярне водне сполучення з Республікою Білорусь у верхній течії річки Дніпро та річки Прип’ять було утруднене, рух по річці Десна практично припинився, що пов’язано з обмілінням згаданих річок в цьому районі.

На річці Дніпро знаходяться шість послідовних водосховищ: Каховське, Дніпровське, Кам'янське, Кременчуцьке, Канівське і Київське, і, відповідно, шість судноплавних шлюзів, робота яких має вирішальне значення для річкових перевезень Дніпром.

Глибини суднового ходу на річці Дніпро: від м. Херсон до Київської ГЕС - 3,65 м (з відповідною глибиною в шлюзах), від Київської ГЕС до гирла річки Прип’ять - 2,65 м; на річці Південний Буг – від 1,9 до 2,1 м (від м. Миколаїв до м. Вознесенськ). Ширина суднового ходу на Дніпрі до гирла Прип’яті - 80 м. Для підтримання безпечних габаритів суднового ходу проводиться поточне ремонтне черпання.

На Дніпрі є обмеження за висотою через розташування мостів, частина з яких – розвідні. Найнижчий нерозвідний міст – 12,5 м від нормального підпірного рівня води.

Навігаційний період на Дніпрі в середньому складає 10 місяців на рік, але з 2022 року, з набранням чинності Закону України «Про внутрішній водний транспорт», планується цілорічна навігація з урахуванням погодних умов та закриття окремих шлюзів на час капітального ремонту.

В останні роки в Україні відбувається сталий розвиток ВВШ, які після розпаду СРСР тривалий час були у занепаді. В 2014 році обсяг вантажних перевезень склав 4,3 млн т, а в 2019 році ВВШ перевезено 11,79 млн т вантажів. Вантажообіг за 2019 рік зріс на 19,1 % у порівнянні з 2018 роком. Основі види вантажів, що перевозились ВВШ в 2019 році: зернові вантажі 4,9 млн т (+54,3%), металопродукція 1,7 млн т (+32,9%), нафтопродукти 37,4 тис т (-45,9%), будматеріали та інші вантажі склали 5,2 млн т (-4%). Ситуація з річковими перевезеннями в 2020 році, який є кризовим для економіки України через COVID-19, загалом суттєво не змінилась, але відбулись зміни в структурі перевезень: перевезено 11,23 млн т вантажів, з них зернові вантажі 3,53 млн т (- 27,3%), металопродукція 1,83 млн т (+6,97%), нафтопродукти 43,6 тис т (+ 16,36%), будматеріали та інші вантажі склали 5,84 млн т (+12,42%). Зменшення перевезень зернових є наслідком, зокрема, нетипових погодних умов та падіння обсягів зібраних аграріями в 2020 році зернових культур. Натомість стабільний ріст транспортування нафтопродуктів, металопродукції та будматеріалів дає підстави сподіватись на стабільну позитивну тенденцію перевезень Дніпром цих видів продукції і в наступні роки. Це підтверджується і позитивною динамікою вантажних перевезень Дніпром за І півріччя 2021 року: спостерігається збільшення показника на 56,4 % в порівнянні з аналогічним періодом 2020 року.

Пасажирські перевезення Дніпром мали динаміку різкого зростання в 2016-2018 роках (максимальний річний показник склав 322,3 тис. осіб), після чого відбулось зниження кількості користувачів пасажирським водним транспортом, зокрема через пандемію.

Основними напрямками перевезень ВВШ є експорт та внутрішні перевезення, на які припадає більше 90% всього обсягу. Значний потенціал є у перевезенні мінеральних добрив та контейнерів. Більш детальний аналіз вантажної бази за напрямки ускладнений відсутністю офіційної статистики в розрізі напрямків та обсягів перевезень (цей недолік можливо виправити шляхом модернізації та змін у роботі Річкової інформаційної служби (далі – РІС), у відповідності до Директиви Європейського Парламенту і Ради 2005/44/ЄС від 07.09.2005 про гармонізовані річкові інформаційні служби (РІС) на внутрішніх водних шляхах Співтовариства.

Потенціал перевезень «ріка-море» пов'язаний і з розташуванням в гирлі Дніпра та Південного Бугу глибоководних морських портів – Херсон та Миколаїв, з виходом у Чорне море, які мають стати ключовими логістичними хабами між морем і рікою.

За даними експертних аналітичних досліджень в сфері вантажних перевезень (Центр Транспортних Стратегій - Укррічфлот[[1]](#footnote-1), COWI[[2]](#footnote-2)), потенційна вантажна база 12 областей, з території яких вантажі потенційно можуть перевозитись річкою Дніпро, при умові загального зростання економіки країни, складає біля 60 млн т з потенційним збільшенням до 80 млн т до 2030 року (за умови переорієнтації перевезень з автодоріг на ВВТ, активізації міжнародної торгівлі та залученні нових вантажів на ВВТ шляхом лібералізації перевезень, що концептуально закладено в Законі України від 03 грудня 2020 року № 1054 «Про внутрішній водний транспорт»). При цьому, враховуючи, що економіка України тяжіє до експорту, потенційно Дніпром за умови модернізації шлюзів перевезення вантажів ВВТ може досягти позначки 45 млн т на рік (30 млн т експорт та 15 млн т імпорт).

В Україні працює більше 60-тирічкових портів та терміналів, що займаються обробкою вантажів. Існує концентрація основних річкових портів (м. Київ, м. Херсон, м. Запоріжжя, м. Дніпро, м. Нікополь, м. Миколаїв, а також м. Черкаси), терміналів та судноремонтних баз (у м. Херсон, м. Запоріжжя, м. Миколаїв), які належать різним приватним промисловим і агропромисловим компаніям, які стають активними гравцями на ринку послуг річкового транспорту. В Київському, Миколаївському та Херсонському річкових портах знаходяться міжнародні пункти пропуску через державний кордон.

За даними державного підприємства «Класифікаційне товариство Регістр судноплавства України», в країні зареєстровано більше 1 000 плавзасобів внутрішнього плавання та змішаного плавання, що придатні для роботи на ВВШ, проте більшість цього флоту є застарілим (середній вік більше 30 років). Обмежена кількість одиниць сучасного флоту є одним із ускладнень подальшого розвитку. Перевезення вантажів здійснюється баржо-буксирними зчіпками або судами типу «ріка-море».

Головними інфраструктурними «вузькими місцями» на річці Дніпро, які стримують інтенсивне використання потенціалу для судноплавства і переорієнтації вантажопотоку з автодоріг на ВВТ, є судноплавні шлюзи, а саме – їх технічний фізично і морально застарілий стан. На річці Дніпро функціонує 6 шлюзів, які забезпечують судноплавство. Відповідно до «Звіту про оцінку інженерних споруд на річці Дніпро», що був проведений Інженерним корпусом армії США у 2016 році, стану інфраструктури системи річки Дніпро була надана загальна оцінка, як така, що має високий ризик експлуатаційних збоїв (поточний стан з високим ризиком виходу з ладу), що було і в подальшому підтверджено результатами технічного аудиту. Відмова інженерних споруд спричиняє навігаційне закриття річкової системи та може призвести до техногенної катастрофи.

Через фактичну пропускну здатність судноплавних шлюзів в піковий (зерновий) сезон утворюються черги перед шлюзами (особливо – на 3-х нижніх: Каховському, Запорізькому, Середньодніпровському), що негативно впливає на річкову логістику (простої на шлюзі можуть доходити до 10 годин). Наразі шлюзи не пропускають двобаржеві каравани через загрозу одномоментного руйнування технологічного гідромеханічного обладнання та технологічних металоконструкцій шлюзів, суттєвого пошкодження гідротехнічних конструкцій.

**Мета та основні цілі Стратегії**

Основною метою Стратегії розвитку внутрішнього водного транспорту України є створення конкурентоспроможного, безпечного і привабливого для бізнесу внутрішнього водного транспорту та інфраструктури ВВШ, що задовольняє потреби ринку вантажоперевезень.

З огляду на зазначену мету основними цілями (напрямками) Стратегії є:

створення модернізованої, технологічної, ефективної та гарантованої публічної інфраструктури на ВВШ (зокрема, підвищення ефективності роботи судноплавних шлюзів);

створення оптимальної логістичної системи завдяки залученню приватних інвестицій у розвиток логістичних центрів уздовж судноплавних річок;

створення достатнього, сучасного, екологічного та енергоефективного флоту, а також належним чином підготовленого та сертифікованого персоналу для роботи на ньому;

реорганізація системи державного управління, яка забезпечує стабільний розвиток внутрішнього водного транспорту та ВВШ, зокрема шляхом усунення дублювання адміністративних функцій центральних органів виконавчої влади, державних підприємств, установ та організацій відносно всіх учасників руху на ВВШ, впровадження системи управління якістю;

забезпечення ефективного менеджменту та чіткої адміністративної структури управління ВВТ, яка була б спроможна оперативно реагувати на зміни в галузі та економіки в цілому.

Для досягнення мети стратегії необхідно реалізувати наступні кроки:

забезпечити функціонування сучасної інфраструктури ВВТ, створити умови для економічно ефективної діяльності річкових портів, терміналів та підприємств річкового транспорту, для задоволення попиту на ринку вантажних та пасажирських перевезень на ВВШ;

приділити основну увагу створенню умов для ефективного функціонування публічної інфраструктури ВВШ, зокрема, ремонту й модернізації шлюзів на річці Дніпро, для забезпечення максимального навігаційного періоду та збільшення пропускної спроможності;

забезпечити поступовий перехід частки вантажів з автомобільного та залізничного транспорту на ВВТ, реалізацію проактивної програми популяризації ВВТ та розвитку ринку річкових перевезень;

створити конкурентоспроможний та ефективний ринок з чесними та відкритими умовами для забезпечення якісної роботи портових операторів, виробників, перевізників та судновласників;

підвищити безпеку судноплавства, забезпечити безпеку людського життя на ВВШ відповідно до сучасних міжнародних стандартів;

забезпечити механізми швидкого реагування на будь-які питання щодо екологічних аспектів на ВВШ, таких як негайне реагування на викиди небезпечних речовин або забруднювачів;

забезпечити створення та наповнення Державного фонду внутрішніх водних шляхів зі стабільними та достатніми джерелами фінансування, який має забезпечувати, принаймні, утримання судноплавних шлюзів та інших стратегічних інфраструктурних об’єктів, підтримання безпечних для судноплавства глибин на фарватері, безпечну навігаційну обстановку, функціонування РІС;

забезпечити функціонування в сфері управління Мінінфраструктури єдиного підприємства по обслуговуванню ВВШ, яке б мало належне стабільне фінансування та забезпечувало комплексне ефективне використання державних об’єктів стратегічної інфраструктури (шлюзове господарство, технічний (допоміжний) флот, навігаційні засоби, інструменти річкової інформаційної служби тощо), стабільну роботу шлюзів та розвиток сучасної навігації;

забезпечити створення та ефективне використання навчальної та учбово-тренажерної бази для підготовки висококваліфікованого персоналу ВВТ, яка відповідатиме європейським стандартам;

забезпечити інтеграцію основних українських судноплавних ВВШ до транс’європейських коридорів TEN-T.

В результаті реалізації Стратегії Кабінет Міністрів України очікує, що власники вантажів (виробники/оператори) заощадять понад 50 мільйонів доларів США за п'ять років при переході на річкову логістику. До того ж, це покращить конкурентоспроможність України у світовому масштабі. Для держави активізація перевезень ВВТ надасть поштовх для посилення торгово-економічних міжнародних зав’язків, перенесення частини вантажопотоків з автошляхів, що в свою чергу забезпечить значну економію коштів дорожнього фонду на ремонт доріг, збільшить надходження до бюджетів всіх рівнів у вигляді податків, активізує вітчизняне суднобудування, дасть соціальний ефект у вигляді створення нових робочих місць та справить позитивний екологічний ефект, оскільки ВВТ є одним з найменш шкідливих видів транспорту для навколишнього середовища.

**Основні завдання реалізації Стратегії**

Основними завданнями реалізації Стратегії є:

розробка рекомендацій для розвитку ~~плану~~ прибережних зон річки Дніпро та інших ВВШ, для забезпечення достатньої кількості прибережних територій (існуючих чи нових) для розвитку інтермодальних хабів. Зазначені рекомендації розробляються з урахуванням прогнозів щодо вантажопотоків, інвестування, основних напрямів та джерел фінансування, планів розвитку національної транспортної системи та генеральної схеми планування території України;

наявність та розвиток сталої та достатньої публічної інфраструктури ВВТ, зокрема ефективного шлюзового господарства на річці Дніпро та інших стратегічних об’єктів інфраструктури ВВТ з підтриманням гарантованих габаритів суднового ходу та необхідних засобів навігації, завдяки своєчасному технічному обслуговуванню, ремонту та використанню гідрографічного /днопоглиблювального обладнання, сучасної річкової інформаційної служби (з урахуванням вимог європейських регламентів та директив, яка інтегрована з РІС країн Європейського Союзу) та приймальних споруд для суднових відходів;

забезпечення спрощення умов для швидкої та безперебійної роботи логістичної системи (створення баз даних про судна, кваліфікаційні документи персоналу суден внутрішнього плавання, об’єкти інфраструктури ВВТ; декларування судна та вантажу; здійснення інспектування, тощо);

забезпечення інформацією підприємців щодо інвестиційних можливостей в річкові порти та термінали, які діють, або можуть діяти як логістичний транспортний хаб;

залучення приватних інвестицій у портову, припортову інфраструктуру та розвиток портів і терміналів уздовж річки Дніпро та інших ВВШ України;

розвиток сфери пасажирських перевезень, туристичної та спортивної інфраструктури, у тому числі міжнародної, на ВВШ;

створення сприятливого інвестиційного середовища та розвиток державної програми фінансування для оновлення флоту. Розробка оптимального для українських ВВШ дизайну суден (за рахунок технічної допомоги, фінансування від міжнародних фінансових організацій (МФО);

запровадження інноваційних енергоефективних та екологічно безпечних технологій на ВВШ, а також забезпечення відповідності флоту екологічним стандартам Європейського Союзу;

забезпечення розвитку та модернізації мережі ВВШ, у тому числі відповідно до міжнародних договорів України. Реалізація транспортного потенціалу ВВШ України шляхом інтеграції головних судноплавних шляхів до світової транспортної мережі (першочергово – річок Дніпро та Південний Буг, другим етапом – української ділянки річки Дунай), що в свою чергу сприятиме розбудові сучасної транспортної інфраструктури;

функціонування єдиного відповідального за обслуговування ВВШ підприємства зі стабільними джерелами фінансування (за рахунок Державного фонду внутрішніх водних шляхів);

підвищення рівня безпеки судноплавства на ВВШ, розробка та прийняття норм щодо безпечності перевезень на ВВШ для людей та навколишнього природнього середовища, а також контроль за їх виконанням;

впровадження європейських стандартів до технічних характеристик суден та кваліфікації персоналу на ВВТ, забезпечення з боку держави умов для підготовки кваліфікованого персоналу, документи якого будуть визнаватися в країнах Європейського Союзу;

впровадження системи моніторингу ВВШ України, яка надасть змогу Уряду встановлювати та вносити зміни до політики та стратегії розвитку ВВТ для покращення ефективності перевезень на ВВШ.

**Очікувані результати**

Реалізація Стратегії дасть змогу забезпечити:

розвиток прибережних територій (існуючих чи нових) та створення трьох інтермодальних хабів;

розвиток та підтримка сталої та достатньої публічної інфраструктури ВВТ (гарантовані безпечні для судноплавства глибини суднового ходу, сучасні засоби навігації, РІС відповідно до європейських стандартів, з зоною покриття всіх українських судноплавних ВВШ) шляхом виконання своєчасного технічного обслуговування, ремонту та використання гідрографічного та днопоглиблювального обладнання – забезпечення глибини суднового ходу на річці Дніпро на рівні не менше 3,65 м від м. Херсон до Київської ГЕС, на рівні 2,55 м вище Київської ГЕС, та на українській ділянці річки Прип’ять – на рівні 1,6 м;

прості умови для швидкої та безперебійної роботи логістичної системи (декларування судна та вантажу, інспекції тощо) та скорочення часу оформлення вантажоперевезення до 2 годин;

надходження до 2026 року 150 млн. доларів приватних інвестицій у розвиток річкових портів (терміналів) уздовж річки Дніпро та інших судноплавних ВВШ України, що дасть розвиток додаткових, в т.ч. непортових, функцій в застарілих річкових портах (терміналах);

досягнення до 2030 року показника з будівництва 30 одиниць на рік сучасного та екологічно чистого флоту, що відповідає стандартам ЄС (має мінімальні викиди за рахунок застосування прогресивних технологій, сучасні очисні системи на суднах), що має дати мультиплікативний приріст біля 0,1% ВВП щорічно;

розвиток ринку річкових перевезень, коли торговельний бізнес має великий вибір перевізників, портів та терміналів для переміщення вантажів для малих (посилки, комбіновані вантажі в одному контейнері), контейнерних та великогабаритних вантажів: оперування на річці не менше як 10 компаній-перевізників до 2026 року;

впровадження до кінця 2025 року комплексної системи реагування на аварійні випадки на ВВШ різного рівня та їх попередження, з метою забезпечення безпеки перевезень на ВВШ, безпеки людей та навколишнього природнього середовища, що знизить аварійність до 2 інцидентів на рік;

створення системи приймання з суден нафтовмісних сумішей, суднових стічних вод, суднових відходів, залишків вантажу та сміття, а також приймання з наливних суден нафтозалишків, інших нафтових сумішей, пов’язаних із перевезенням нафти та нафтопродуктів як вантажувідходів (функціонування приймального/очисного обладнання у всіх портах та терміналах, а також створення окремих зон з приймальними спорудами);

підготовку не менше 300 осіб кваліфікованого персоналу до 2026 року для роботи на ВВШ за рахунок створення спеціалізованих навчальних програм в українських навчальних закладах, визнання українського персоналу в країнах Європейського Союзу;

впровадження до 2022 року європейських медичних стандартів для персоналу на ВВШ;

впровадження до кінця 2025 року системи моніторингу на ВВШ, яка надасть змогу Уряду встановлювати та вносити зміни до політики та стратегії розвитку ВВТ для покращення ефективності перевезень на ВВШ.

**Фінансове забезпечення реалізації Стратегії**

Фінансування заходів Стратегії передбачається здійснювати за рахунок коштів державного та місцевих бюджетів в межах бюджетних призначень органів виконавчої влади на відповідний рік, спеціальних фондів, зокрема, Державного фонду внутрішніх водних шляхів, міжнародної технічної допомоги та інших джерел, не заборонених законодавством.

Зокрема, згідно з Законом України «Про внутрішній водний транспорт», передбачається створення Державного фонду внутрішніх водних шляхів у складі спеціального фонду Державного бюджету України. Зокрема щодо шлюзового господарства, то на його утримання, реконструкцію, ремонт, технічне переоснащення та охорону судноплавних гідротехнічних споруд, а також на використання таких споруд для пропуску суден, необхідно спрямовувати частину рентної плати за спеціальне використання води, яку сплачують суб’єкти господарювання, що використовують воду для потреб гідроенергетики, оскільки будівництво гідроелектростанцій і спричинило необхідність створення шлюзів.

Потреба на найближчі 5 років на утримання ВВШ становить біля 4 млрд грн (7 млрд грн – за умови модернізації частини шлюзів – найбільш завантажених – Каховського, Запорізького, Середньодніпровського).

Фінансова потреба для модернізованої РІС відповідно європейським стандартам (за попередніми підрахунками) – приблизно 100 млн грн.

Також необхідне фінансування на оновлення/модернізацію державного флоту, в т.ч. обслуговуючого, забезпечення вздовж Дніпра мережі для приймання суднових відходів (на базі державних причалів), забезпечення роботи державного учбового центру та його матеріально-технічне забезпечення (навчальне судно, тренажери, які б відповідали європейським стандартам).

Обсяг фінансування, матеріально-технічних і трудових ресурсів, необхідних для реалізації Стратегії, визначається щороку з урахуванням можливостей Державного бюджету.

**Моніторинг впровадження Стратегії і виконання плану дій**

Стратегія охоплює період до 2031 року та включає організаційні, законодавчі, адміністративні та фінансові заходи, які мають бути реалізовані за короткий (менше року), середній (три роки) терміни та у віддаленій перспективі (понад три роки).

Реалізація Стратегії здійснюється відповідно до затвердженого плану заходів із зазначенням строків їх виконання, відповідальних виконавців та індикаторів виконання.

Міністерство інфраструктури є відповідальним органом за моніторинг, підготовку звітів про виконання плану заходів та подання пропозицій до Кабінету Міністрів України стосовно внесення змін до Стратегії та плану заходів з її реалізації.

Моніторинг виконання заходів з реалізації Стратегії відбувається за участю представників заінтересованих органів виконавчої влади, громадських організацій, представників бізнесу.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

1. Звіт «Вплив розвитку суднобудування на річкові перевезення та економіку України», підготовлений у 2017р. Центром Транспортних Стратегій на замовлення та у співпраці з компанією Укррічфлот. [↑](#footnote-ref-1)
2. Звіт «Dnipro River Market Study», підготовлений у 2017 р. бельгійською компанією COWI на замовлення Європейського Інвестиційного Банку. [↑](#footnote-ref-2)