

Стратегічний план розвитку річкового транспорту на період до 2020 року

Частина перша

1. Загальні положення

Ресурсний потенціал річкового транспорту України складається з:

- внутрішніх водних шляхів (далі – ВВШ), що складаються з судноплавних річок, водосховищ, гідротехнічних споруд та інших технічних об'єктів;
- системи навігації та контролю щодо дотримання умов безпеки судноплавства;
- річкового флоту різних категорій: пасажирського, вантажного, технічного і спеціалізованого;
- річкових портів (порто-пунктів) і судноремонтних заводів (ремонтних баз флоту);
- іншої річкової інфраструктури.

Україна має досить високий судноплавний потенціал річок, довжина водних шляхів, придатних для експлуатації, складає близько 6,2 тис. км. Основними судноплавними шляхами залишаються р. Дніпро - 1,205 тис. км та (його протоки р. Десна – 520 км і р. Прип'ять – 60 км, р. Дунай¹ - 160 км та частково р. Південний Буг – 155 км.

Від м. Києва до м. Херсона (825 км.), р. Дніпро відноситься до класу Vb водних шляхів з поліпшеними характеристиками і шлюзами з максимальними розмірами 270 м x 18 м з глибиною 3,65 м. Ця глибина підтверджена для основної частини водного шляху, за винятком ділянки м. Дніпродзержинськ – м. Дніпропетровськ, де глибина може зменшуватися до 3 – 3,2 м в періоди посухи.

На р. Дніпро знаходяться шість послідовних водосховищ: Каховське, Запорізьке, Дніпродзержинське, Кременчуцьке, Канівське і Київське.

Висота проходу під мостом в м. Черкаси обмежена до рівня 12 м (11 м під час високої води). Найнижчі мости в Дніпропетровську та Кременчуці мають висоту 8,50 м, але ці мости можуть бути розведені.

За останні роки внутрішні водні шляхи українських річок за показником гарантованих глибин неповністю відповідають вимогам щодо безпеки судноплавства. Регулярне водне сполучення з Білоруссю у верхній течії р. Дніпро та р. Прип'ять, рух по р. Десна практично припинилися, що пов'язано з обмілінням згаданих річок в цьому районі.

¹ Довжина української ділянки Дунаю складає 160 км

Україна, підписавши у 2014 році Угоду про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони (далі – Угода про асоціацію з ЄС), взяла на себе низку зобов'язань щодо розвитку внутрішнього водного транспорту, зокрема, щодо розробки у співробітництві з ЄС стратегії розвитку річкового транспорту на основі національної транспортної політики, включення річкового транспорту в систему мультимодальних перевезень та мережу пріоритетних транспортних маршрутів з огляду на підтримку впровадження державної політики щодо розвитку України як транзитної держави, імплементації до національного законодавства норм європейського права в галузі внутрішнього водного транспорту.

Зокрема, Угодою про асоціацію з ЄС передбачена імплементація Україною наступних директив ЄС:

- з питань функціонування ринку перевезень – Директива Ради № 96/75/ЄС від 19.11.1996 про системи фрахтування та ціноутворення на національному та міжнародному внутрішньому водному транспорті Співтовариства стосується практики надавання права на перевезення на підставі системи вільного ціноутворення і принципу вільного укладення договорів перевезення;

- з питань доступу до ринку перевезень та професії – Директива Ради № 87/540/ЄЕС від 09.11.1987 про доступ до перевезення товарів водними шляхами для національного та іноземного транспорту і взаємне визнання дипломів, сертифікатів і інших офіційних посвідчень кваліфікаційного рівні для провадження такої діяльності, Директива Ради № 96/50/ЄС від 23.07.1996 про гармонізацію умов отримання національних свідоцтв капітанів для перевезення пасажирів та вантажів внутрішніми водними шляхами у межах Співтовариства;

- з питань безпеки перевезень – Директива 2006/87/ЕС від 12.12.2006 (зі змінами), що встановлює технічні вимоги до суден внутрішніх водних шляхів, включаючи стандарти будівництва та обладнання; Директива № 2008/68/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 24.09.2008 про внутрішні перевезення небезпечних вантажів, яка фактично поширює три міжнародні угоди щодо перевезення небезпечних вантажів на внутрішні перевезення;

- з питань надання річкових інформаційних послуг – Директива 2005/44/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 07.09.2005 про гармонізовані річкові інформаційні послуги (РІП) на внутрішніх водних шляхах Співтовариства стосується запровадження річкової інформаційної служби, яка спрямована на забезпечення інформації навігаційного та транспортного характеру для суден внутрішніх водних шляхів з метою забезпечення безпеки судноплавства.

На виконання Угоди про асоціацію з ЄС Кабінетом Міністрів України у 2014-2015 роках затверджено плани імплементації вищезазначених директив та регламентів ЄС, а Міністерством інфраструктури України затверджено дорожні карти по всіх транспортних секторах, включаючи внутрішній водний транспорт.

Дорожні карти визначають основні напрямки та конкретні кроки та заходи з імплементації директив та регламентів, що стосуються ВВТ.²

Розвиток внутрішнього водного транспорту України має бути скоординований з відповідною Європейською політикою щодо внутрішнього водного транспорту і охоплювати основні сегменти: безпека судноплавства, ринок, інфраструктура, флот, робочі місця і кваліфікація. Для забезпечення реалізації стратегічних напрямків потрібно, перш за все, прийняти відповідні законодавчі акти, включаючи закон про внутрішній водний транспорт. Важливим сегментом також є інформаційна та іміджева підтримка водної галузі. Стратегічний план розвитку річкового транспорту має на меті впровадження загальнодержавної політики реформ та застосування принципів доброго врядування, включаючи розвиток інституційної спроможності та електронного врядування, боротьби з корупцією та прозорості.

У сферах морського та річкового транспорту статтею 138 Угоди про асоціацію та Додатком XVII передбачено застосування принципів необмеженого доступу до міжнародних морських ринків, наближення законодавства, у тому числі адміністративних, технічних та інших норм у сфері міжнародного морського транспорту, до відповідних норм, прийнятих стороною ЄС. З метою врегулювання відносин у сфері внутрішнього водного транспорту розроблено проект Закону України «Про внутрішній водний транспорт».

2. Огляд галузі та аналіз поточної ситуації

Річкові перевезення критично зменшились: за останні сім років загальні обсяги перевезень вантажів зменшилися у 5,4 разів, а вантажопереробка в річкових портах за цей період скоротилась у 4,5 рази.³

У той час коли у Європі внутрішній водний транспорт забезпечує найнижчу собівартість вантажних перевезень у перерахунку на 1 умовну тонну вантажу, завдаючи при цьому найменшого впливу на екологічний стан довкілля, а показник його енергоефективності у 10 разів перевищує автомобільні перевезення та у 5 разів – залізничні, - в Україні відбувається скорочення вітчизняного річкового флоту, його технічне старіння, критично погіршується стан інфраструктури, зокрема, гідротехнічних споруд.

У 2014 році ресурсний парк річкових суден України складав 1 648 од., 20 % з яких непридатні до експлуатації. У структурі придатних до експлуатації суден найбільшу частку – 46,7 % (770 од.) і 44,4 % (731 од.) складають службово-допоміжні і транспортні судна. Також є: технічні судна, частка яких 6,9 % (113 од.) і судна спеціального призначення – 2,1 % (34 од.). Транспортні судна мають загальну вантажопідйомність 899,8 тис. тонн і пасажиромісткість – 16,4 тис.

² Вони затверджені протоколом засідання Координаційної ради з питань імплементації Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та державами-членами, з Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми іншої сторони на рівні заступника Міністра з питань європейської інтеграції. Затверджені Координаційною радою Дорожні карти будуть надані для використання в подальшій роботі відповідним галузевим структурам Окремим дорученням Міністра

³

«Розвиток річкового транспорту у контексті реалізації євроінтеграційних планів України». Аналітична записка
<http://www.niss.gov.ua/articles/1763/>

пасажирів. Це: вантажні наливні – 38 од; вантажні суховантажні – 590 од.; пасажирські та вантажопасажирські – 103 од

Транспортні річкові судна здебільшого належать таким судноплавним компаніям, як ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» (м. Ізмаїл), АСК «Укррічфлот» (м. Київ), KDM Shipping Public Ltd (Кіпр) – холдингової компанії судноплавного оператора ТОВ «Столична судноплавна компанія» (м. Київ), ТОВ СП «НІБУЛОН» (агропромислова група) та іншим.

Середній термін експлуатації річкового флоту 21 – 25 років, лише 18 % флоту має вік менший, ніж 20 років. Технічний стан річкового флоту постійно погіршується. Значна частка суден наближається до критичного терміну служби. У структурі транспортного флоту найбільша частка застарілих суден припадає на: вантажопасажирські (97,1 %), вантажні наливні (89,5 %) і суховантажні (84,4 %). У структурі флоту спеціального призначення найбільша частка застарілих суден припадає на: рейдово-маневрові, буксирні і роз'їзні судна – 90,7 %; технічні – 79,6 % і службово-допоміжні судна – 77,7 % .

Загалом, щорічно річковий комерційний флот України здатний перевозити 10 – 12 млн. тонн вантажів.

Наявна інфраструктура річкових причалів (вокзалів) не відповідає сучасним міжнародним технічним характеристикам та стандартам і використовується лише на 5 – 10 % від своєї пропускної спроможності. Переважна більшість річкових портів заснована за радянських часів.

Існує концентрація основних річкових портів (м. Київ, м. Херсон, м. Запоріжжя, м. Дніпропетровськ, м. Нікополь, м. Миколаїв, а також м. Чернігів) та судноремонтних баз (у м. Херсон – «Херсонський суднобудівний судноремонтний завод ім. Комінтерну»; у м. Запоріжжя – «Запорізький річковий порт»; у м. Вилкове Одеської області – «Вилківська ремонтно-експлуатаційна база флоту» та Кілійський суднобудівельно-судноремонтний завод.

Інші річкові порти і термінали, серед яких порти ПАТ «Дніпродзержинський річковий порт», ПАТ «Новокаховський річковий порт», ПАТ «Кременчуцький річковий порт», ПАТ «Черкаський річковий порт», ТОВ «Світловодський річковий термінал», ТОВ «Зернопорт «Мишурін Ріг», Пристань «Дніпрорудне», а також термінали Переяславський, Вітове, Градизьк, Кам'янка-Дніпровська, Козацький належать різним приватним промисловим і агропромисловим компаніям, таким, як: ТОВ СП «НІБУЛОН», ТОВ «Гермес-Трейдінг» та «УкрАгроКом», які стають активними гравцями на ринку послуг річкового транспорту.

Відсутність законодавчої бази річкового транспорту, коштів для державного фінансування розвитку інфраструктури та недостатня зацікавленість приватних інвесторів брати участь у її розбудові створили загрозу повного занепаду річкового транспорту.

Розвитку ресурсного потенціалу річкового транспорту України заважає низка негативних чинників, до яких належать наступні:

- відсутність стратегічних документів щодо розвитку галузі;
- відсутність базового законодавства щодо внутрішнього водного транспорту;
- скорочення капітальних інвестицій у галузь;

- високий рівень зносу основних фондів річкового транспорту, включаючи інфраструктуру портів і флот;
- скорочення державного фінансування, необхідного для утримання, обслуговування та модернізації водних шляхів, проведення днопоглиблювальних робіт, ремонту шлюзів тощо;
- економічна завантаженість на судновласників, пов'язана з користуванням внутрішніми водними шляхами (плата за шлюзування, плата за спеціальне водокористування, акциз на паливо, оплата за розведення мостів тощо.
- недостатнє використання існуючої пропускнуої спроможності ВВШ;
- низький рівень конкуренції.

3. Визначення стратегічних напрямків та цілей розвитку галузі річкового транспорту

При визначенні стратегічних напрямів розвитку внутрішнього водного транспорту Україна повинна слідувати Європейській транспортній політиці, але й брати до уваги свої власні специфічні якості.

Для досягнення успіху у стратегічному плануванні розвитку ВВШ України потрібно не тільки створити сприятливі умови для перевізників, але і враховувати основні напрямки програми дій Європи в плануванні розвитку наступних напрямків на внутрішньому водному транспорті. Саме такий підхід забезпечує формування стратегічних цілей для внутрішнього водного транспорту України за напрямками :

1. Законодавче врегулювання.
2. Безпека судноплавства, включаючи РІС, і охорона навколишнього середовища.
3. Ринок перевезень.
4. Річкова інфраструктура.
5. Адміністративна структура.
6. Інтеграція з європейськими водними шляхами.
7. Кваліфікація та навчання персоналу.
8. Інформаційна та громадська підтримка внутрішнього водного транспорту.

Враховуючи зазначене, визначено стратегічні напрямки розвитку річкового транспорту в Україні на коротко-, середньо- та довгострокову перспективу.

Короткострокові (до 3-х років):

- інтеграція внутрішнього водного транспорту до європейських ВВШ, створення регуляторного органу та транспорті;
- розробка та прийняття плану входження українських ВВШ, зокрема, ділянок річок Дніпро і Дунай, в систему транс'європейської транспортної мережі TEN-T та розширення мережі мультимодальних перевезень суднами типу «ріка – море»;

- прийняття Верховною Радою України закону України «Про внутрішній водний транспорт України»;
- визначення пріоритетної номенклатури вантажів для перевезення річковим транспортом;
- удосконалення Річкової інформаційної служби;
- підвищення рівня освіти та кваліфікації фахівців судноплавної та портової галузі;
- організація інформаційної та громадської підтримки відродження річкового судноплавства в Україні.

Середньострокові (до 5-ти років):

- створення ефективної структури управління галуззю;
- імплементація директив та регламентів ЄС на ВВТ;
- створення при центральному органі виконавчої влади на транспорті спеціальних тренувальних центрів для отримання необхідної теоретичної та практичної підготовки з навігації на р. Дніпро та ВВШ України.

Довгострокові (до 10-ти років):

- Розробка програми будівництва національного річкового флоту із залученням та використанням вітчизняних виробничих потужностей;
- участь у реалізації європейської ініціативи відродження річкового шляху E-40, який дозволить використовувати транзитний потенціал р. Дніпро, з'єднавши Чорне та Балтійське моря;
- включення ВВШ України в Транс'європейську транспортну мережу TEN-T.

Фінансування реалізації завдань Плану заходів щодо реалізації пріоритетних напрямків розвитку буде відбуватися в рамках бюджетних асигнувань, а також за рахунок власних коштів підприємств галузі. Окремі інвестиційні проекти та їх реалізація відбувається відповідно до фінансових планів підприємств галузі, спільних проектів з МФО.

4. Очікувані результати та індикатори виконання

Стратегічний план розвитку річкового транспорту може стати складовою дій інтеграції європейського судноплавства по ВВШ – NAIADES, що охопить такі основні сфери: безпеку судноплавства і охорону навколишнього середовища, ринок, інфраструктуру, перевезення, зайнятість і освіту, адміністративний потенціал тощо.

Перш за все, Стратегічний план сфокусований на законодавчому забезпеченні внутрішнього водного транспорту та технічному розвитку ВВШ, модернізації річкової інфраструктури, підтримці необхідних глибин тощо.

Індикатор: законодавче врегулювання, розвиток законодавчої бази для внутрішнього водного транспорту України, імплементація директив та

регламентів ЄС, участь у міжнародних конвенціях з внутрішнього водного транспорту та участь у міжнародних організаціях:

- прийняття закону України «Про внутрішній водний транспорт України».
- імплементація директив та регламентів ЄС, що стосуються внутрішнього водного транспорту у законодавство України.

Індикатор: безпека мореплавства і охорони навколишнього середовища:

Традиційна система безпеки навігації буде замінена на пан-європейську систему контролю навігації і управління транспортом на основі впровадження РІС. Управління системою буде працювати в рамках Національного управління (Центр РІС). Система є відправною точкою для визначення чітких планів і процедур пошуково-рятувальних робіт на ВВШ.

- оснащення суден системами АІС;
- зменшення аварійних випадків на ВВШ України;
- визнання ЄС Регістру судноплавства України класифікаційним товариством, видача судових сертифікатів європейського зразка.

Індикатор: створення ринку перевезень внутрішнім водним транспортом, розвиток портової інфраструктури:

- реорганізація ДП «Укрводшлях» та інших державних підприємств в Адміністрацію внутрішніх водних шляхів України;
- динаміка росту вантажного та пасажирського флоту, що працює на ВВШ України;
- динаміка росту переробки вантажів в річкових портах;
- забезпечення відповідності річкових портів основним європейським стандартам (Е-порт): номінальна вантажопереробка - не менше 0,5 млн. тонн на рік, можливість обробки зі стандартними контейнерами, і достатній простір, що дозволяє подальше зростання взаємодоповнюючих структур і розвинута бізнес-промислова зона поруч з портом. Наявність об'єктів прийому для рідких відходів і масел;
- динаміка вантажоперевезень з Білоруссю та реалізація європейської ініціативи відродження річкового шляху Е-40, що передбачає поєднання Чорного моря та Балтійського через коридор «р. Вісла – р. Дніпро».

Індикатор: професійна підготовка, зайнятість і освіта, кваліфікація перевізників, модернізація флоту.

Динаміка видачі дипломів, сертифікатів осіб (судноводіїв) європейського зразку, що працюють на внутрішньому водному транспорті.

Динаміка модернізації та будівництва флоту, включаючи пасажирський флот, що працює на ВВШ.

Динаміка росту кількості дипломованих фахівців на річковому транспорті, що працюють в судноплавних компаніях та портах.

Створення нових робочих місць, наявність регіональних програм із залученням портів, програм модернізації та будівництва флоту для ВВШ.

5. Ризики для виконання Стратегічного плану

Відсутність чіткої законодавчої бази, яка б регулювала діяльність річкового транспорту в умовах економічного спаду, та досвіду роботи у сфері реформування галузі.

Високий рівень конкуренції з боку автомобільного та залізничного транспорту та низький рівень конкуренції між судноплавними компаніями.

Потреба у значних інвестиціях в інфраструктуру і безпеку судноплавства.

Нестача професійних та досвідчених фахівців для проведення реформування ВВШ.

Відсутність інноваційних технологій на річковому транспорті.

Застаріла інфраструктура рухомого складу та неналежне матеріально-технічне оснащення.

Брак фінансових ресурсів, недостатній прибуток для підтримки загальної інфраструктури та безпеки судноплавства на ВВШ.

Старіння кадрового потенціалу, відсутність соціальної зацікавленості у молодих спеціалістах.

Частина друга

План заходів щодо реалізації пріоритетних напрямків розвитку

	Найменування стратегічної цілі	Найменування заходу (стратегічної ініціативи)	Строк виконання	Відповідальні виконавці
1.	Прийняття стратегічних документів, участь у міжнародних організаціях та проектах з внутрішнього водного транспорту	<p>Вирішення питання фінансування шлюзів на Дніпрі</p> <p>Залучення до Програми дій інтеграції європейського судноплавства по ВВП – NAIADES.</p> <p>Участь України в програмі відродження водного шляху Е-40.</p> <p>Забезпечення регулярної участі України у засіданнях Дунайської комісії, і відповідно у робочій групі з внутрішнього транспорту (річка) ЄЕК ООН</p>	<p>2016</p> <p>2016</p> <p>2016- 2017</p> <p>постійно</p>	<p>Департамент морського та річкового транспорту</p> <p>ДП «Укрводшлях»</p> <p>ДП «АМПУ»</p> <p>ПрАТ «УДП» (за згодою)</p>
2.	Законодавче врегулювання діяльності внутрішнього водного транспорту України	Прийняття Верховною Радою України закону України «Про внутрішній водний транспорт» та забезпечення розробки (прийняття) нормативно – правових актів на виконання закону.	2016	Департамент морського та річкового транспорту Укрморрічінспекція (Укртрансбезпека) ДП «Укрводшлях»
3.	Гармонізація законодавства України в галузі внутрішнього водного транспорту з законодавством ЄС	<p>Імплементация :</p> <p>- Директиви Ради № 87/540/ЄЕС про доступ до здійснення перевезень товарів національними і міжнародними водними шляхами, а також про взаємне визнання дипломів, сертифікатів і інших документів про освітню кваліфікацію в цій сфері;</p> <p>- Директиви Ради № 96/50/ЄС про гармонізацію умов отримання національних свідоцтв капітанів для перевезення пасажирів та вантажів внутрішніми водними шляхами у межах Співтовариства;</p> <p>- Директиви 2006/87/ЕС (зі змінами), що встановлює технічні</p>	2016-2020	<p>Інспекція з питань підготовки та дипломування моряків</p> <p>Укрморрічінспекція (Укртрансбезпека)</p> <p>ДП «Регістр судноплавства</p>

		<p>вимоги до суден внутрішніх водних шляхів, включаючи стандарти будівництва та обладнання;</p> <p>- Директиви Ради № 96/75/ЄС від 19.11.1996 про системи фрахтування та ціноутворення на національному та міжнародному внутрішньому водному транспорті Співтовариства</p> <p>- Директиви № 2008/68/ЄС Європейського Парламенту та Ради про внутрішні перевезення небезпечних вантажів, яка фактично поширює три міжнародні угоди щодо перевезення небезпечних вантажів на внутрішні перевезення;</p> <p>- Директиви 2005/44/ЄС Європейського Парламенту та Ради про гармонізовані річкові інформаційні послуги (РІП) на внутрішніх водних шляхах Співтовариства, яка стосується запровадження річкової інформаційної системи, яка спрямована на забезпечення суден внутрішніх водних шляхів інформацією навігаційного та транспортного характеру з метою забезпечення безпеки судноплавства.</p>		<p>України»</p> <p>ПрАТ «УДП» (за згодою)</p> <p>Департамент безпеки</p> <p>ДП «АМПУ» Департамент морського та річкового транспорту Укрморрічінспекція (Укртрансбезпека)</p>
4.	<p>Безпека мореплавства і охорони навколишнього середовища, включаючи: повний моніторинг безпеки судноплавства, забезпечення надійної, точної та повної інформації про шляхи, небезпеки та обмеження для навігації, зведення до мінімуму</p>	<p>Забезпечення гарантованих глибин суднового ходу на р. Дніпро</p> <p>Введення графіку розведення мостів на р. Дніпро.</p> <p>Удосконалення структури та технічного оснащення РІС для забезпечення суден ВВШ інформацією навігаційного та транспортного характеру.</p> <p>Демоніполізація лоцманських послуг р. Дніпро</p>	<p>постійно</p> <p>2016</p> <p>2016-2018</p> <p>2016-2017</p>	<p>ДП «Укрводшлях»</p> <p>ПАТ «Укрзалізниця»</p> <p>ДП «АМПУ» Департамент морського та річкового транспорту Укрморрічінспекція (Укртрансбезпека) Департамент морського та</p>

	МОЖЛИВИХ шкідливих наслідків інцидентів	<p>Проведення модернізації засобів навігаційного обладнання на ВВШ.</p> <p>Проведення модернізації шлюзів Дніпровського каскаду</p>	<p>2017-2019</p> <p>2017-2019</p>	<p>річкового транспорту ДП «Укрводшлях»</p> <p>ДУ «Держгідрографія»</p> <p>ДП «Укрводшлях» Енергогенеруючі компанії (за згодою)</p>
5.	Створення ринку перевезень внутрішнім водним транспортом	<p>Розробка правил перевезень вантажів внутрішніми водними шляхами України, з урахуванням вимог Директиви ЄС 96/75/ЄК та Будапештської конвенції про договір перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами</p> <p>Визначення пріоритетної номенклатури вантажів для перевезення річковим транспортом</p> <p>Відновлення вантажоперевезень з Білоруссю в рамках реалізації європейської ініціативи відродження річкового шляху E-40⁴.</p> <p>Удосконалення тарифної політики на річковому транспорті</p>	<p>2016-2017</p> <p>2016</p> <p>2017-2025</p> <p>2016-2017</p>	<p>Департамент морського та річкового транспорту ДП «Укрводшлях»</p>
6.	Розвиток інфраструктури для підвищення надійності та ефективності внутрішнього судноплавства: Інтегрування мережі водних шляхів України; проведення технологічної модернізації портів,	<p>Створення Адміністрації внутрішніх водних шляхів України.</p> <p>Інвентаризація виробничих потужностей річкових портів, створення реєстру річкових портів.</p> <p>Сприяння включенню річкових портів до регіональних проектів розвитку економічних зон.</p> <p>Прийняття стандартів екологічної</p>	<p>2016-2017</p> <p>2016-2017</p> <p>2016-2017</p> <p>2016-2018</p>	<p>Департамент морського та річкового транспорту ДП «Укрводшлях» ДП «Адміністрація річкових портів»</p>

⁴ Міжнародна водна магістраль E-40 пролягає по території Польщі, Білорусі та України, з'єднуючи порти Гданська і Херсона по річках Вісла, Західний Буг, Прип'ять і Дніпро.

	інтегрування річкових портів у логістичні та дистрибуційні ланцюги	безпеки для річкового транспорту		
7.	Перевезення, зайнятість і освіта з метою встановлення стимулюючого і конкурентного середовища для розвитку судноплавних компаній, модернізації технологій флоту і транспорту	<p>Участь у розробленні регіональних програм для заохочення розвитку внутрішнього водного транспорту.</p> <p>Проведення перевірки навчальних програм закладів, що готують фахівців для внутрішнього водного транспорту на відповідність вимогам Директиви Ради 87/540/ЄЕС.</p> <p>Проведення аналізу освітнього стану керівництва судноплавних компаній, що здійснюють перевезення внутрішніми водними шляхами.</p> <p>Проведення аналізу освітнього стану судноводіїв суден внутрішнього водного транспорту і у разі необхідності запропонувати програми з підвищення кваліфікації для роботи на європейських внутрішніх водних шляхах</p> <p>Подання пропозицій до запровадження державних стипендій для судноплавних професій</p>	<p>2016-2020</p> <p>постійно</p> <p>2016-2017</p> <p>2017-2018</p> <p>2016-2017</p>	Укрморречінспекція (Укртранбезпека) Департамент морського та річкового транспорту

Директор Департаменту
морського та річкового транспорту

А.В. Затулко