

## ПРОБЛЕМИ І ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ РІЧКОВОЇ ЛОГІСТИКИ В УКРАЇНІ

Ширяєва Л.В., Афанасьєва О.К.

*У роботі систематизовано існуючі основні перешкоди на шляху розвитку річкової логістики в групі законодавчих, природних і техногенних обмежень. Для повноцінного розвитку річкової логістики в Україні, крім прийняття законопроекту «Про внутрішній водний транспорт», пропонується розробити і прийняти галузеві транспортні стратегічні програми з метою збалансування розподілу вантажопотоків між автомобільним, залізничним і річковим транспортом.*

**Постановка проблеми.** В умовах інтенсивного розвитку експорту зернових вантажів в останні роки, великі транснаціональні трейдери все частіше звертають свою увагу на річкові перевезення. Інтерес міжнародних корпорацій очевидний - придбати повний цикл транспортної послуги, включаючи навантаження на судна або баржі на власному річковому терміналі, транспортування власним флотом та перевалка в морському порту або на рейді. З урахуванням сучасних можливостей перевалки, транспортування вантажів по річці з подальшим рейдовим перевантаженням на морські судна є реальною альтернативою доставці вантажу в порт залізницею або автотранспортом. Тим не менш, в силу особливостей вітчизняного законодавства та специфіки р. Дніпро, як головної внутрішньої водної артерії України, наміри міжнародних інвесторів поки що обмежуються лише інтересом і моніторингом ситуації.

**Огляд останніх досліджень і публікацій.** Питанню розвитку перевезень внутрішніми водними шляхами України присвячено низку публікацій представників вітчизняної науки, бізнесу і влади, в яких з різних сторін висвітлені в основному проблеми, які стримують розвиток річкового судноплавства [1, 2, 4, 5, 9, 12-15].

**Завдання дослідження.** Метою даного дослідження є систематизація умов, які формують основи для розвитку річкової логістики в Україні.

Основними завданнями для досягнення поставленої мети є:

- 1) висвітлити ситуацію, яка сформувалася на ринку перевезень внутрішніми водними шляхами України;
- 2) розглянути стан інфраструктури, що забезпечує річкове судноплавство;
- 3) проаналізувати та порівняти ефективність перевезень залізничним, автомобільним та річковим видами транспорту;
- 4) систематизувати та охарактеризувати комплекс проблем, які перешкоджають розвитку річкової логістики в Україні;
- 5) розглянути переваги і недоліки законопроекту «Про внутрішній водний транспорт»;
- 6) обґрунтувати заходи, реалізація яких дозволить подолати фактори, що стримують розвиток річкової логістики.

**Основний матеріал дослідження.** На території України розташовані три

великі судноплавні річки: Дунай, Дніпро і Південний Буг. Всі вони мають вихід до Чорного моря, при чому Дунай і Дніпро входять до числа п'яти найбільших річок Європи.

Протяжність внутрішніх водних шляхів в Україні становить 2100 км, що ставить нашу країну на четверте місце в Європі за цим показником після Німеччини (7565 км), Франції (5132 км) і Польщі (3660 км). На сьогоднішній день на Дніпрі побудовано 10 річкових портів, 7 великих річкових перевантажувальних терміналів, десятки річкових елеваторів, а всього вздовж берегів річки розташовано більше 300 пунктів навантаження і розвантаження суден, що дає приблизно 1000 км берегової інфраструктури.

Період навігації становить в середньому 275-300 днів на рік. Допускається пересування суден з осадкою до 3,65 м. На шляху прямування розташовані 6 шлюзів і водосховищ. Оціночна пропускна здатність інфраструктури р. Дніпро складає близько 35 млн. т вантажів щорічно (або 30 млн. т і 350 тис. TEU). Однак, в 2015 р. лише 5,5 млн. тонн вантажів було перевезено річковим транспортом, для порівняння цей показник в 1991 р. досягав 60 млн. т. [16]. Підсумовуючи все вищесказане варто відмітити, що, в Україні річковим транспортом перевозиться лише близько 0,5-1,0 % вантажів. У той час як у країнах ЄС цей показник доходить до: 16,3 % в Болгарії, 12,3 % у Німеччині; при середньому відсотку по країнах ЄС 6,7 % [18].

За оцінками «Укррічфлоту», потенційний обсяг річкових перевезень в Україні може становити 70 млн. т, за умови, що питома вага таких перевезень досягне середньоєвропейського рівня. Генерація значного обсягу експортних, імпорتنних і внутрішніх вантажопотоків відбувається в регіонах, прилеглих до річки Дніпро. Основними елементами вантажної бази є: металопродукція та залізорудна сировина; аграрні вантажі (в основному, зерно та олія); вантажі в контейнерах; мінерально-будівельні вантажі (пісок, гравій, щебінь) [1, 11].

Про ефективність перевезень річковим транспортом свідчать результати наступних досліджень. Згідно з розрахунками Міністерства інфраструктури України, на сьогоднішній день внутрішній водний транспорт забезпечує найбільш низьку собівартість вантажних перевезень в перерахунку на 1 умовну тонну вантажу, маючи при цьому найменший вплив на екологію. При цьому показник енергоефективності значно перевищує автомобільні і залізничні перевезення. Наприклад, на 5 л умовного палива 1 тонну вантажу можна перевезти річковим транспортом на 500 км, залізницею на 333 км, автомобільним транспортом на 100 км [15, с. 15].

Дослідження, проведене консалтинговою компанією Baker Tilly, показало, що при використанні 1 л палива на 1 км шляху річковим транспортом можна перевезти 127 т вантажу залізничним 97 т, автомобільним 50 т. Що стосується вартості перевезення вантажів річковим транспортом, то на сьогоднішній день, загальноєвропейська практика показує, що вона нижча за вартість перевезення залізничним або автотранспортом. Середньостатистична вартість внутрішніх перевезень вантажів автотранспортом на 100 км складає 11,2 дол/т, залізничним транспортом – 7,8 дол/т, річковим транспортом – 4,5 дол/т. [17].

Питання розвитку річкового транспорту є актуальним і з причини неналежного стану українських доріг і високого рівня зносу залізничного рухомого складу – 82 % для вантажних вагонів й 90 % для локомотивів. Цей показник характерний і для річкового транспорту – близько 80 % зносу – однак

на його відновлення необхідно порівняно менше інвестицій.

Саме тому, розвиток річкового судноплавства шляхом розробки та реалізації інфраструктурних проектів має стати першочерговим пріоритетом для держави, морського і агробізнесу в найближчі кілька років.

Як бачимо, внутрішній водний транспорт може стати прекрасною альтернативою автомобільним і залізничним перевезенням вантажів різних категорій. Проте, вітчизняні реалії інші. У 2015 р. з 520 млн. т вантажів, які було перевезено усіма видами транспорту по території України, лише 5,5 млн. т було перевезено річковим транспортом (трохи більше 1%). Що стосується вартості перевезень внутрішніми водними шляхами, то вона значно вище аналогічних видів транспорту (так, перевезення зерна залізницею обходиться в 9 дол/т, автотранспортом в 10-12 дол/т, річковими суднами під українським прапором у 15 дол/т, а під іноземним 20-24 дол/т). [13, с 18].

Розглянемо докладніше питання, пов'язані з розвитком річкової логістики. Проведене дослідження показало, що в даний час існують наступні групи проблем.

Законодавчі обмеження. На сьогоднішній день існують труднощі для здійснення каботажних перевезень українськими річками іноземним тоннажем. Так, Кодексом торговельного мореплавства України встановлено, що перевезення між портами України здійснюються суднами, які ходять під Державним прапором України, а також суднами під іноземним прапором за умови одержання на це дозволу центрального органу виконавчої влади в галузі транспорту [6, ст. 160].

Водночас у ст. 189 Митного кодексу визначено, що тимчасове ввезення транспортних засобів комерційного призначення на територію України допускається за умови, що такі транспортні засоби не використовуватимуться для внутрішніх перевезень [8, ст. 189]. Одночасно з цим Постановою КМУ «Про деякі питання заходження іноземних суден у річкові порти України» встановлено, що до річкових портів можуть заходити судна під прапорами держав, з якими укладено міжнародні договори про судноплавство на внутрішніх водних шляхах. Зокрема, Україна уклала такі угоди з Хорватією, Німеччиною, Молдовою, Білоруссю. При відсутності даного договору судна заходять до річкових портів на підставі одноразових тимчасових дозволів Державної інспекції з безпеки на морському та річковому транспорті [5].

Крім додаткових формальностей, до суден під іноземним прапором застосовується значно жорсткіша тарифна політика. За усередненими оцінками учасників ринку проходження трьох нижніх шлюзів Дніпровського каскаду судном під іноземним прапором обійдеться в середньому в 6 разів дорожче, ніж судном аналогічного розміру, зареєстрованим в Україні. Підвищені портові збори і тарифи на послуги з лоцманської проводки для іноземних суден також роблять економічно неефективним використання іноземного флоту.

Природні обмеження. Головна обставина, що перешкоджає ефективній роботі суден типу «річка-море» і великотоннажних барж з великою осадкою, це наявність у Дніпровському та Дніпродзержинському водосховищах небезпечних ділянок (перекатів). Гарантовані глибини суднового ходу на Нижньому і Середньому Дніпрі оголошені на рівні 3,65 м, тим не менш, у ряді місць вони фактично не перевищують 3,0-3,4 м.

Таким чином, неминучим є проміжне довантаження суден до повної

місткості, що збільшує витрати на перевезення.

Наявність ділянок з обмежуючими глибинами зменшує конкурентоспроможність водного маршруту перевезення. Тому деякі великі оператори власними силами проводять днопоглиблювальні роботи [4, с. 34].

Подібні роботи можуть проводитися за умови спеціального дозволу, що видається Держводагентством України. Воно узгоджується з Мінприродою, місцевою державною адміністрацією та Держагентством земельних ресурсів. Для одержання дозволу заявник повинен надати проектну документацію, що включає висновки екологічної експертизи (оцінку впливу на навколишнє середовище), яка в свою чергу повинна бути узгоджена з Мінприродою, Держводагентством, Держгеонадрами.

Термін експлуатації шлюзів на Дніпрі наближається до граничного – 70 років. На кожному з них налічується від 12 до 20 об'єктів з оцінкою «непридатний до нормальної експлуатації». Така ситуація склалася через тривале недофінансування, яке протягом останніх років не перевищувало 30 % від заявленої потреби. Негативно вплинуло і скорочення інвестицій. За даними Держкомстату, тільки з 2010 по 2013 рік інвестиції в основний капітал на річковому транспорті скоротилися з 146,6 млн. грн. до 44,5 млн. грн. у фактичних цінах. Це призвело до погіршення стану судноплавних шляхів, згорання виробничої і транспортної діяльності, зменшення завантаження виробничих потужностей судноремонтних заводів [9, с. 23].

Питання шлюзування також дуже гостро стоїть для судновласників. У вітчизняній практиці є норма оплати судновласником проходу мостів і шлюзів (які, по суті, є для нього природними перешкодами і матеріальну відповідальність за усунення яких повинен нести власник, тобто держава). У той же час вартість підняття мостів та шлюзування на маршруті Київ-Херсон-Київ становить 1000-1200 дол. за судно під українським прапором. Для суден під іноземним прапором ця сума ще вища.

Техногенні обмеження. В даний час наявною є критична нестача тоннажу під українським прапором для перевезень внутрішніми водними шляхами, з одного боку, і істотний знос гідротехнічних споруд, що забезпечують судноплавство по Дніпру, з іншого.

Найбільшим комерційним судновласником в Україні є компанія «Укррічфлот». За даними самої компанії загальний дедвейт їх вантажного флоту становить 250 тис. тонн, з них 150 тис. тонн дедвейт річкових суден та 100 тис. тонн дедвейт суден класу «річка-море». Крім того, власний флот є в компанії «Нібулон» - близько 30 барж і 8 буксирів. Цього катастрофічно недостатньо для активного нарощування річкового вантажопотоку.

Майже весь український річковий транспорт має допоміжний характер, орієнтований на великі партії вантажів (в основному будівельних матеріалів, можливо, зерна) і не може конкурувати щодо тарифів і послуг із залізничним транспортом.

Керівники найбільших компаній, які мають справу з річковими перевезеннями, єдині в думці, що існуючі сьогодні можливості по збільшенню обсягів перевезень Дніпром без істотних капітальних інвестицій у будівництво нового флоту не мають шансів на реалізацію [3, с. 26, 13, с. 20].

Проблема з дефіцитом флоту на Дніпрі посилилася в минулому році у зв'язку з тим, що єдина українська судноплавна компанія, чії акції котируються на біржі «KDM Shipping» перевела весь свій флот в Азовське море для

обслуговування російських портів.

Однак, не всі навіть великі компанії можуть собі дозволити мати флот, тому, враховуючи, що з держбюджету найближчим часом навряд чи будуть виділені кошти на будівництво або придбання річкового транспорту, мабуть найефективнішим за даних умов могло б стати державно-приватне партнерство та співробітництво компаній на умовах концесії.

Не менш гостро стоїть питання наявності перевалочних потужностей на річці, адже будівництво нових об'єктів, навіть беручи до уваги величезні суми інвестицій, нашоухується на бюрократію, неузгодженість законодавства і очевидну затягнутість оформлення. Так, будівництво об'єкта може бути здійснено і за рік, але перед цим можуть йти роки оформлень та погоджень, що додатково відштовхує потенційного інвестора.

За оцінками експертів для створення діючого ринку річкової логістики зернових терміналів, потрібно створення близько 300 тис. тонн елеваторних потужностей для одночасного зберігання вантажів [7, с. 6]. Особливості та обмеження в будівництві та експлуатації гідротехнічних та інших об'єктів портової інфраструктури пов'язані, насамперед, з правовим статусом окремих земельних ділянок, на яких такі об'єкти будуть знаходитися. Законодавство, що регулює земельні питання, є досить суперечливим. Земельний і Водний кодекси, Закон «Про транспорт» встановлюють різні категорії земельних ділянок - землі річкового транспорту, берегові смуги судноплавних водних шляхів, прибережні захисні смуги з різним режимом використання.

Одним із способів легального обходу законодавчих обмежень було створення штучних земельних ділянок, з подальшою зміною їх цільового призначення. Земельний кодекс (в який Законом України «Про морські порти» були внесені зміни) розширив перелік земель водного фонду та можливості їх використання в порівнянні з Водним кодексом. До земель водного фонду віднесли також штучно створені земельні ділянки в межах акваторій морських портів. Було встановлено, що юридичним особам можуть передаватися земельні ділянки прибережних захисних смуг і берегових смуг на умовах оренди для цілей розміщення та обслуговування об'єктів портової інфраструктури та гідротехнічних споруд, а також штучно створені земельні ділянки для будівництва та експлуатації об'єктів портової інфраструктури та інших об'єктів водного транспорту [9, с. 24]. Вирішити повністю або хоча б частково розглянутий комплекс проблем покликаний розроблений законопроект «Про внутрішній водний транспорт» (перші спроби його прийняття були зроблені ще в 2003 р.). Розглянемо основні позитивні моменти законопроекту, які повинні сприяти розвитку річкової логістики в Україні [10].

1. Шлюзи, мости. За прикладом європейської практики, плата за прохід суден через шлюзи братися не буде, і передбачається передача фінансової відповідальності за зміст і реконструкцію шлюзів на власників енергогенеруючих компаній - гідроелектростанцій Дніпровського каскаду). За оцінками Міністерства інфраструктури, щоб провести необхідні ремонтні роботи шлюзів в найближчі кілька років необхідно близько 400-450 млн. грн. Якщо розділити цю суму на електроенергію, яка там виробляється, то вийде близько 8 коп/1 квт, а якщо покласти на перевізника – 4,5 дол/т [11].

2. Цільове використання коштів. Законопроектом передбачається створення державної Адміністрації внутрішніх водних шляхів України

(АВВШ), основною метою якої буде ефективне утримання внутрішніх водних шляхів, підтримання експлуатаційних характеристик, справляння річкового збору та його цільове використання.

3. Спрощення тарифної політики. Система перевезення вантажів і пасажирів по внутрішнім водним шляхам повинна бути максимально простою. Тому, замість каналного, корабельного та інших зборів, передбачений один цільовий збір – річковий, який буде стягуватися АВВШ і залежати від кількості вантажів, пасажирів і відстані перевезення. Розмір його не затверджено, для міжнародних перевезень збір закріплюють у валюті, для перевезень всередині країни у гривні.

4. Мотиваційні інструменти для залучення перевізників. Зняття обмежень для іноземних судновласників, тобто іноземним суднам буде надаватися право здійснювати внутрішні перевезення без окремого дозволу центрального органу виконавчої влади. Також передбачається спрощення митних і прикордонних процедур, зняття дублюючих з морськими портами функцій. За розрахунками Мініфраструктури дані заходи збільшать корисний час експлуатації судна на 10-15 %, що активізує річкові перевезення [18].

У цей же час найбільші компанії, які виступають на логістичному ринку річкових перевезень (в основному, це агрохолдинги і власники тоннажу, які найбільшою мірою зацікавлені в повноцінному судноплаванні на Дніпрі) зазначають, що розроблений проект закону містить низку недоліків та спірних питань, які будуть перешкоджати динамічному розвитку внутрішніх водних перевезень в Україні. До числа таких питань входить [5, 7, 12, 14]:

1) обов'язкова лоцманська провідка на всьому шляху проходження судном, при цьому з використанням послуг виключно компанії «Дельта-Лоцман»;

2) непрямі податки та збори у вигляді транспортного збору, включеного у вартість палива;

3) збереження низки зборів (за розведення і прохід мостів, лоцманський);

4) процедура сплати річкового збору суперечить принципам рівноправності в наданні послуг (відрізняється для суден під українським або іноземним прапором).

На нашу думку, для повноцінного розвитку річкової логістики в Україні, крім прийняття Закону «Про внутрішній водний транспорт», необхідно розробити і прийняти галузеві транспортні стратегічні програми з метою збалансування розподілу вантажопотоків між автомобільним, залізничним і річковим транспортом. Цьому можуть сприяти такі заходи, як запровадження конкурентного підходу до тарифоутворення на залізничному транспорті, жорсткого контролю за перевантаженням автомобілів або встановлення обмеження щодо максимальної відстані транспортування вантажів сухопутними шляхами при наявності водної альтернативи.

**Висновки.** Як бачимо, основними чинниками, що стримують розвиток річкового судноплавства, на даному етапі є:

- наявність ділянок на річках з обмежувачими глибинами, які зменшують конкурентоспроможність водного маршруту перевезення;
- брак флоту, як чисто річкового, так і типу «річка-море»;
- недостатній обсяг фінансування витрат на утримання гідротехнічних споруд (причалів портів), судноплавних гідротехнічних споруд (шлюзів) і

суднового ходу в належному стані;

- значний фізичний знос (близько 80 %) об'єктів внутрішнього водного транспорту (щодо перевезення зернових - нестача сучасних елеваторів та перевантажувальних річкових терміналів);

- недосконала тарифна політика та нецільове використання коштів;

- суттєві обмеження (як вартісного, так і організаційного характеру) на прохід суден під іноземними прапорами по внутрішнім водним шляхам України.

Всі ці питання Міністерство інфраструктури намагалося врахувати в новому проекті закону «Про внутрішній водний транспорт».

Подальший розвиток річкового транспорту в Україні призведе до ряду позитивних аспектів. По-перше, буде розвантажений залізничний вузол південного регіону. По-друге, буде вирішено питання з підвищеною експлуатацією вітчизняних автошляхів. По-третє, річковий транспорт значно екологічно чистіший, ніж інші види перевезень, при цьому енергетично ефективніший. По-четверте, розвиток річкового транспорту зміцнить позиції України в міжнародних транспортних коридорах, а також буде сприяти розвитку торгових відносин із сусідніми державами, зокрема з Польщею, Білоруссю та країнами Балтії. У подальших дослідженнях вважаємо доцільним зупинитися на детальному розгляді питання, пов'язаного з перспективою розвитку контейнерної річкової логістики в Україні.

### Література

1. Бохан С. В Украине логистика агрогрузов - самое слабое звено / С. Бохан // Транспорт. – 2016. – № 10. – С. 52-54.
2. Винников В.В. Логистика на водном транспорте: учеб. пособие для студентов и курсантов высших учебных заведений водного транспорта / В.В. Винников, Е.Д. Быкова, С.В. Винников. - О.: Феникс, 2004. - 222 с.
3. Геращенко А. Речные перевозки зерновых / А. Геращенко // Порты Украины. - 2013. - № 8(130). – С. 25-27.
4. Егоров В. Какие суда нужны Украине, чтобы максимально использовать транспортный потенциал речных ресурсов / В. Егоров // Порты Украины. – 2016. – № 10(152). – С. 34-35.
5. Кацило Д. Борьба за Днепр. Кто лоббирует речную реформу/ Д. Кацило. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://biz.liga.net/all/transport/stati/3015721-borba-za-dnepr-kto-lobbiruet-rechnuyu-reformu.htm>.
6. Кодекс торговельного мореплавства України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80>.
7. Лысенко А. Как создать рынок речной логистики / А. Лысенко // Порты Украины. – 2016. – № 8(160). – С. 6.
8. Митний кодекс України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/4495-17>.
9. Муравский А. Реки вернутся в законное русло / А. Муравский // Порты Украины. – 2015. – № 4(144). – С. 22-25.
10. Проект Закона України «Про Внутрішній водний транспорт». [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_1?pf3511=56230](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=56230).
11. Развитие речной логистики увеличит экспортные возможности

Украины. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.rbc.ua/rus/opinion/razvitiye-rechnoy-logistiki-uvelichit-eksportnyye-1440491048.html>

12. Скичко Ю. Речная логистика требует кардинальных перемен / Ю. Скичко. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://latifundist.com/blog/read/1420-rechnaya-logistika-trebuets-kardinalnyh-peremen>

13. Скичко Ю. Хотим сделать речную логистику более дешевой / Ю. Скичко // Порты Украины. – 2016. – № 8(160). – С. 16-21.

14. Скоробогатов А. Речные перевозки по Днепру — вчера, сегодня, завтра / А. Скоробогатов, А. Перепелица. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://transport-journal.com/komentarii-obzori/rechnyye-perevozky-po-dnepru-vchera-sehodnya-zavtra/>.

15. Соломка А. Стратегические направления развития транспорта в Украине / А. Соломка // Транспорт. – 2015. – № 12(891). – С. 14-23.

16. Статистичні данні про результати роботи різних видів транспорту України. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2005/tz/tz\\_rik/tz\\_u/ts\\_u.htm](http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2005/tz/tz_rik/tz_u/ts_u.htm).

17. Транспортный баланс Украины не соответствует логистическому потенциалу. Исследование Baker Tilly. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.bakertilly.ua/ru/news/id821>.

18. Форум развития инфраструктуры Украины. Март 2015 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://ukrtrichflot.ua/ru/#about-company-start>.

#### *Abstract*

The goal of the research is to systematize the conditions which form the river logistics development basics. The development of infrastructural projects in river ports and river navigation in particular should become a priority for the country and navigation and agribusiness representatives in the years ahead. Preconditions for that are the following factors: the inland water transport minimizes the cost price of the freight service at 1 conditional ton of cargo; river transport is much more environmentally friendly than other types of shipping; the energy efficiency index of river shipping exceeds 10 times the motor trucking and 5 times – railroad freight activities; the inland river transport development is topical because of quite bad condition of Ukrainian roads and a high level of railway vehicles wear.

This research showed that at the present moment there are some problems in river logistics development: parts of rivers with limited depth which reduce the competitive ability of water shipping route; lack of both types of water transport: inland and “river-sea”; insufficient financing of port waterside structure and navigation waterside structure upkeep; major depreciation of inland water transport objects; imperfect tariff policy and no-purpose draft on funds; significant limitations for foreign-flag ship passage on the inland waterways of Ukraine.

The produced Draft Bill “Of Inland water transport” helps to solve these considered problems. In this work there were researched major positive parts and also defects of a Bill. In our opinion to reach a full development of river logistics in Ukraine besides passing the law of Inland water transport it is important to draft and pass the industrial transport strategic program in order to balance the distribution of goods traffic between motor, railroad and river transport. The competitive approaching the railroad transport tariff setting, tight control of motor vehicles overloads or a goods maximal transporting distance restriction for overland transport in the presence of water alternative can facilitate this.