



УДК 347.799.62

<https://doi.org/10.32703/2663-6352/2025-1-17-124-129><https://orcid.org/0000-0003-4306-9959>

*Ключєва Євгенія Миколаївна,  
доктор юридичних наук, професор,  
завідувач кафедри Господарського та  
транспортного права  
юридичного факультету ДУІТ*

## ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТАЛОГО РОЗВИТКУ РІЧКОВОГО ТРАНСПОРТУ

**Анотація.** У статті досліджується правове забезпечення сталого розвитку річкового транспорту України як ключового компонента екологічно орієнтованої транспортної політики. Україна має потужний природно-ресурсний потенціал для розвитку внутрішніх водних перевезень, однак тривалий час ця галузь залишалася в стані занепаду через відсутність системного правового регулювання, неефективний екологічний контроль та неврахування принципів сталого розвитку. Автором зазначається, що Законом України «Про внутрішній водний транспорт» і створено підґрунтя для відновлення річкового судноплавства в контексті інтеграції до європейського транспортного простору. У роботі обґрунтовано, що річковий транспорт має переваги в екологічності, енергоефективності та здатності знижувати навантаження на автомобільну й залізничну інфраструктуру. Автор аналізує відповідність вітчизняної правової бази стратегічним цілям сталого розвитку, зокрема ЦСР 9, 11, 13 та 14, звертаючи увагу на потребу в гармонізації національного законодавства з міжнародними екологічними стандартами. Особлива увага приділяється необхідності оновлення технічних норм, модернізації флоту, розвитку навігаційної інфраструктури та підвищення рівня екологічної безпеки судноплавства. Розглядається роль державної політики у створенні стимулів для сталих інвестицій та забезпеченні правових гарантій екологічного управління водними ресурсами. Зроблено висновок, що річковий транспорт здатен стати конкурентною та екологічно безпечною альтернативою іншим видам перевезень, сприяючи реалізації стратегічної мети — перетворення України на регіональний логістичний хаб у дусі сталого розвитку.

**Ключові слова.** Законодавство України, цілі сталого розвитку, імплементація, річковий транспорт, інфраструктура, перевезення, екологія.

**Annotation.** The article examines the legal framework for the sustainable development of river transport in Ukraine as a key component of environmentally oriented transport policy. Ukraine possesses substantial natural and resource potential for the development of inland waterway transportation; however, this sector has long remained in decline due to the absence of systematic legal regulation, ineffective environmental control, and the lack of integration of sustainable development principles. The author notes that the Law of Ukraine “On Inland Water Transport” has laid the foundation for the revival of river navigation in the context of integration into the European transport area. The paper substantiates that river transport offers significant advantages in terms of environmental friendliness, energy efficiency, and the ability to reduce the burden on road and rail infrastructure. The author analyzes the alignment of Ukraine’s legal framework with the strategic Sustainable Development Goals (SDGs), particularly SDG 9, 11, 13, and 14, emphasizing the need to harmonize national legislation with international environmental standards. Special attention is given to the necessity of updating technical regulations, modernizing the river fleet, developing navigation infrastructure, and enhancing ecological safety in inland navigation. The role of state policy is also considered in creating incentives for sustainable investment and ensuring legal guarantees for environmental management of water resources. The article concludes that river

*transport can become a competitive and environmentally safe alternative to other modes of transportation, contributing to the strategic goal of transforming Ukraine into a regional logistics hub in line with the principles of sustainable development.*

**Key words.** *Legislation of Ukraine, sustainable development goals, implementation, river transport, infrastructure, transportation, ecology.*

**Постановка проблеми.** Україна має величезний потенціал для розвитку річкового судноплавства. Дніпро, Дунай, Південний Буг, Десна – тому, слід зазначити, що українська річкова система може зайняти належне місце в ряді загальноєвропейських торгових шляхів. Водночас тривалий час ця галузь перебувала в стані стагнації через недостатнє нормативно-правове забезпечення, фрагментарність екологічного контролю та відсутність системної політики інтеграції принципів сталого розвитку в транспортну сферу. З прийняттям базового закону для внутрішнього водного транспорту Україна почала відроджувати річкове судноплавство. Перевезення внутрішніми водними шляхами розглядаються Урядом України, як серйозна логістична альтернатива, яка здатна відновити втрачені позиції і скласти серйозну конкуренцію залізничному та автомобільному транспорту. Країни Європи, маючи розвинутий річковий транспорт, можуть радикально відрізнитися за рівнем інтенсивності його використання. Усвідомлюючи дві важливі переваги річкового транспорту, такі як економічність та екологічність, багато дослідників акцентують увагу лише на окремих аспектах, пов'язаних із формуванням попиту та пропозиції послуг річкових перевезень, рідше – з позицій системного підходу, розглядаючи річкові перевезення як підсистему логістичної системи країни.

Ресурсний потенціал річкового транспорту України умовно можна поділити на: внутрішні водні шляхи - судноплавні річки, водосховища, гідротехнічні споруди обладнання, інші технічні об'єкти у стані, що відповідають технічним та експлуатаційним стандартам; річковий флот – вантажні, пасажирські судна різного типу, технічний та спеціалізований флот; об'єкти обслуговуючої інфраструктури - річкові порти, причали, обладнані засобами механізації, та судноремонтні заводи; система навігації та контролю за дотриманням умов безпеки судноплавства тощо [1].

В Україні внутрішній водний транспорт історично відіграє важливу роль у перевезенні вантажів і пасажирів, однак упродовж тривалого часу залишався поза фокусом сталого екологічного управління. Прийняття Закону України «Про внутрішній водний транспорт» і активізація процесів євроінтеграції актуалізують завдання щодо узгодження екологічної політики в транспортному секторі з міжнародними стандартами, зокрема в частині охорони водних ресурсів, екологічної оцінки діяльності та застосування принципу превентивності.

**Виклад основного матеріалу.** У сучасних умовах глобальних екологічних викликів та зростаючих вимог до ефективності транспортних систем, річковий транспорт набуває особливого значення як найбільш екологічно чистий та енергоефективний вид перевезень. Розвиток річкових перевезень сприятиме зменшенню навантаження на автомобільні та залізничні шляхи, що значно знизить рівень викидів парникових газів і забезпечить сталий розвиток транспортної інфраструктури. Проте, для реалізації цього потенціалу необхідне належне екологічно-правове забезпечення, що враховує специфіку використання річкового транспорту та відповідає сучасним цілям сталого розвитку. Враховуючи транспортний потенціал України дуже важливо відроджувати вантажне судноплавство в країні і не тільки тому, що це набагато дешевше, ніж перевозити товари та вантажі залізницею чи фурами, а ще і тому, що річкове судноплавство в Україні підвищить статус України як транспортного хабу.

Цілі сталого розвитку (ЦСР), також відомі як Глобальні цілі, були ухвалені Організацією Об'єднаних Націй у 2015 році як універсальний заклик до дій щодо скорочення бідності, захисту планети та забезпечення того, щоб до 2030 року усі люди жили в мирі і достатку) - ключові напрямки розвитку країн, що були ухвалені на Саміті ООН зі сталого розвитку [2]. 17 Цілей взаємодоповнюють одна одну: дії в одній сфері також впливають на результати в інших, тому в розвитку мають бути збалансовані соціальна, економічна та

екологічна стійкість. Країни зобов'язалися визначити пріоритетність прогресу для тих країн і спільнот, які найбільше відстають. Для досягнення ЦСР у кожному контексті необхідні творчі підходи, ноу-хау, технології та фінансові ресурси всього суспільства [3].

На міжнародному рівні сталий розвиток річкового транспорту розглядається як ключовий елемент досягнення Цілей сталого розвитку (ЦСР), зокрема ЦСР 9 (інфраструктура), 11 (сталі міста), 13 (боротьба зі зміною клімату) та ЦСР 14 (Збереження морських екосистем). В Україні концепція сталого розвитку річкового транспорту закріплена в національних стратегічних документах, таких як Національна транспортна стратегія України до 2030 року. Ці документи визнають важливість розвитку річкового транспорту для економіки та екології країни, передбачаючи заходи щодо модернізації інфраструктури, інтеграції з європейською транспортною мережею та впровадження екологічних стандартів.

Сталий розвиток річкового транспорту передбачає інтеграцію екологічних, економічних, правових та соціальних аспектів для забезпечення ефективного використання водних шляхів з мінімальним негативним впливом на довкілля та максимальними вигодами для суспільства. Однак для реалізації цього потенціалу необхідно подолати бар'єри, такі як недостатня інфраструктура, обмежене фінансування, застарілі стандарти та потреба в оновленні флоту.

Річковий транспорт сприяє досягненню кількох ЦСР:

ЦСР 9 (Індустріалізація, інновації та інфраструктура): Розвиток річкового транспорту сприяє створенню стійкої інфраструктури, що підтримує індустріалізацію та інновації. *Закон про внутрішній водний транспорт*

ЦСР 11 (Сталий розвиток міст і громад): Інтеграція річкового транспорту в міську інфраструктуру забезпечує доступність та безпеку транспортних послуг для населення.

ЦСР 13 (Боротьба зі зміною клімату): Річковий транспорт є менш енергоємним порівняно з автомобільним, що сприяє зниженню викидів парникових газів. *Правові стандарти*

ЦСР 14 (Збереження морських екосистем): Зменшення забруднення водних шляхів та впровадження екологічних стандартів у річковому транспорті сприяє збереженню водних екосистем.

Цілі сталого розвитку мають вплив на розуміння в якому напрямку необхідно рухатись державі щоб підвищити свій потенціал на світовому ринку, зокрема в галузі використання річок, як основних транспортних артерій. При цьому, на думку науковців, не зрозумілою стає необхідність визначення стратегічних засад і перспективних напрямів сталого розвитку України у глобальному середовищі на основі аналізу й оцінки новітніх наукових концепцій господарювання відповідно, з одного боку, світових домінант сталого розвитку, а з іншого – наявного стратегічного потенціалу держави, включаючи основні природні ресурси, економічну, соціальну складову й умови забезпечення екологічної безпеки [4].

Прийняття Закону України «Про внутрішній водний транспорт» (ухвалений наприкінці 2020 року, набрав чинності з 2022 р.) стало ключовим кроком до відродження річкових перевезень в Україні. Цей закон створює організаційні та економічні умови для розвитку внутрішніх водних шляхів, що має низку важливих екологічних переваг. Річковий транспорт визнаний одним із найбільш екологічно дружніх та енергоефективних видів перевезень, тому його підтримка безпосередньо впливає на досягнення кількох Цілей сталого розвитку ООН – зокрема ЦСР 9, ЦСР 11, ЦСР 13 і ЦСР 14.

В дослідженні ООН, яке є результатом співпраці п'яти Регіональних комісій ООН та ключових глобальних організацій у сфері транспорту, зокрема Міжнародного союзу автомобільного транспорту (IRU) і Міжнародного союзу залізниць (UIC), під керівництвом ЄЕК ООН, зазначається, що транспорт є необхідною передумовою для соціальної та економічної взаємодії. Але, на жаль, він також має негативні зовнішні ефекти, зокрема аварії, що впливають на здоров'я людей, забруднення повітря та шум, а також викиди парникових газів. Шум від залізничного транспорту, і особливо від руху вантажних залізничних

перевезень, часто вважається джерелом значного дискомфорту для мешканців, які проживають поблизу залізниць, оскільки вантажі часто перевозяться вночі. Це стало серйозною проблемою в деяких країнах (наприклад, у Німеччині) і спонукало Європейський Союз шукати рішення для зменшення шуму від залізниць та подальшого стимулювання модернізації рухомого складу з метою зменшення рівня шуму. Транспорт також може мати значний вплив на навколишнє середовище під час будівництва, використання та остаточної утилізації своєї інфраструктури та компонентів рухомого складу. Наприклад, за оцінками, із загальної кількості викидів CO<sub>2</sub>, що утворюються протягом терміну служби автомобіля, десять відсотків походять від його виробництва, а п'ять відсотків – від його утилізації; решта – від використання палива та послуг [5].

Розвиток внутрішнього водного транспорту є потужним інструментом для боротьби зі зміною клімату (ЦСР 13) завдяки скороченню парникових викидів, оскільки за результатами досліджень, викиди CO<sub>2</sub> при річковому перевезенні вантажів у розрахунку на тонно-кілометр до шести разів менші, ніж при перевезенні автотранспортом. Це означає, що зміщення значної частини вантажопотоку з доріг на річки істотно скоротить сумарні парникові викиди транспортного сектору України, сприяючи виконанню зобов'язань за Паризькою кліматичною угодою та ЦСР 13 [6].

Річкові судна, особливо сучасні, як правило, спричиняють менші викиди забруднюючих речовин у розрахунку на перевезену тонну вантажу порівняно з дизельними вантажівками. Також вони переміщуються поза густозаселеними районами, що знижує рівень шумового навантаження та забруднення повітря в містах і вздовж автомагістралей. Це безпосередньо впливає на якість життя громад (ЦСР 11 - Сталий розвиток міст і громад), зменшуючи негативний вплив транспорту на здоров'я населення.

Тому перехід вантажів на річки – один з ключових кроків на шляху до досягнення кліматичних цілей. Європейська стратегія сталої і розумної мобільності (Єврокомісія, 2020 р.) прямо закликає до «рішучих дій щодо переведення транспортної активності на більш стійкі види», ставлячи конкретні цілі збільшення частки екологічного транспорту. Зокрема, планується на 25% збільшити обсяги вантажних перевезень внутрішніми водними шляхами та коротким морем до 2030 р., і на 50% – до 2050 р [7]. Україна, ухваливши Закон «Про внутрішні водні шляхи», фактично інтегрується в цю загальносвітову тенденцію процесу зменшення викидів парникових газів від використання транспорту. Новий закон закладає умови для поживлення попиту на річкові судна, баржі, буксири – що означає замовлення для вітчизняних суднобудівних підприємств, розвиток інноваційних проектів (наприклад, створення сучасних екологічних суден з меншою витратою пального та викидами).

Ціль сталого розвитку (ЦСР) 9 стосується промисловості, інновацій та інфраструктури. Закон України «Про внутрішній водний транспорт» робить внесок у цю ціль шляхом модернізації транспортної інфраструктури України з урахуванням екологічних вимог. Створення Державного фонду внутрішніх водних шляхів передбачено статтею 12 Закону України «Про внутрішній водний транспорт» для фінансування підтримки та оновлення інфраструктури річкової інфраструктури.

Кошти цього фонду спрямують на утримання судноплавних гідротехнічних споруд (шлюзів тощо), навігаційного обладнання, на будівництво та реконструкцію екологічно безпечних об'єктів внутрішнього водного транспорту. Інвестиції в річкові порти, термінали, шлюзи із застосуванням сучасних технологій дозволять створити стійку логістичну інфраструктуру (sustainable infrastructure), що відповідає європейським стандартам. Окремий Державний фонд внутрішніх водних шляхів — це інструмент для забезпечення стабільного та гарантованого розвитку річкової інфраструктури [8].

Ухвалений пакет реформ передбачає також лібералізацію ринку – допуск суден під іноземним прапором та дерегуляцію процедур. Це підвищує конкуренцію і залучає інвестиції, що є стимулом впроваджувати нові технології, екологічні стандарти та ноу-хау. В результаті

виграє і промисловість, і довкілля, оскільки сучасні технології є чистішими та ефективнішими [9].

Загалом, розвиток внутрішніх водних шляхів в контексті ЦСР 9 означає побудову надійної, стійкої інфраструктури з використанням інновацій, яка сприяє сталому промислому розвитку. Україна історично має великий потенціал річкових артерій (Дніпро, Дунай, Дністер), і реалізація цього потенціалу підвищить конкурентоспроможність транспортної системи України.

Сталий розвиток міст неможливий без підвищення безпеки дорожнього руху. Зменшення кількості вантажівок на дорогах знижує ризик ДТП за участі великого транспорту, робить вулиці безпечнішими для пішоходів і легкового трафіку. Відродження річкової логістики надає шанс для економічного розвитку прибережних міст і громад. Отже можна ми можемо зробити висновок, що Закон України «Про внутрішній водний транспорт» допоможе зробити українські міста більш придатними для життя: менше забруднення і шуму, краща дорожня ситуація, нові «зелені» робочі місця. Все це відповідає цілям сталого розвитку міст і громад (ЦСР 11), адже йдеться про підвищення екологічної сталості урбаністичного середовища.

Ціль сталого розвитку 14 стосується збереження морських та океанічних екосистем, але в контексті України йдеться і про здоров'я внутрішніх водойм, що тісно пов'язано з морським середовищем (річки Дніпро, Південний Буг, Дунай несуть свої води до Чорного моря). Розвиток внутрішнього водного транспорту може як створювати нові виклики для водних екосистем, так і стати інструментом їх збереження – за умови екологічно збалансованого підходу. Тому надзвичайно важливо, щоб розвиток річкового транспорту в Україні супроводжувався впровадженням найкращих екологічних практик. Досягнення ЦСР 14 в контексті внутрішніх вод означає збереження біорізноманіття річок та прибережних територій, від яких залежить і стан морських вод. Варто додати, що зниження ризику аварій на дорогах теж опосередковано захищає водні ресурси: адже чимало випадків забруднення річок стається через аварії цистерн або вантажівок з хімікатами на трасах, стік забруднюючих речовин з дорожнього покриття в річкову мережу.

Отже, впровадження закону про внутрішній водний транспорт при належному екологічному контролі сприятиме збалансованому використанню річок, коли вони слугують економіці та людям, але залишаються живими екосистемами. Це відповідає цілям ЦСР 14 – збереженню і сталому використанню водних ресурсів [10].

**Висновки.** Ухвалення та реалізація Закону України «Про внутрішній водний транспорт» має стратегічне значення з точки зору екологічної модернізації транспортної галузі та виконання міжнародних зобов'язань України у сфері сталого розвитку. Цей крок сприяє досягненню одразу кількох Цілей сталого розвитку ООН: розбудова екологічно безпечної інфраструктури і стимулювання інновацій (ЦСР 9), покращення екологічної ситуації в містах завдяки розвантаженню доріг (ЦСР 11), суттєве зниження викидів парникових газів від транспорту (ЦСР 13) та забезпечення охорони водних екосистем при відповідальному використанні річок (ЦСР 14).

Отже, закон про внутрішній водний транспорт можна розглядати як «зелену» реформу, що переводить Україну в бік сталого розвитку. Це інвестиція в майбутнє з чистішим повітрям, більш розвинутою інфраструктурою, судноплавними річками та виконаними цілями сталого розвитку, на благо нинішнього і майбутніх поколінь українців.

#### ЛІТЕРАТУРА

1. Національний інститут стратегічних досліджень. «Розвиток річкового транспорту у контексті реалізації євроінтеграційних планів України». Аналітична записка. URL: <https://surl.luh.gov.ua/dunjgu> (дата звернення: 20.02.2025).
2. Резолюція Генеральної Асамблеї ООН від 25 вересня 2015 року «Перетворення нашого світу: Порядок денний у сфері сталого розвитку до 2030 року»

3. Прес-реліз: Що таке Цілі сталого розвитку? URL: <https://www.undp.org/uk/ukraine/tsili-staloho-rozvytku> (Дата звернення: 20.02.2025)
4. Бойко О.В., Дзуліт З.П. Сталий розвиток транспортної системи України. Науковий вісник НЛТУ України. – 2013. – Вип. 23.18
5. Transport for Sustainable Development The case of Inland Transport. United Nations New York and Geneva, 2015.
6. Blog. Moving from roads to rivers: The tremendous potential of inland water transport. URL: <https://surl.li/zcllmv> (Дата звернення: 23.02.2025)
7. Pres-release. Rail and waterborne — best for low-carbon motorised transport/ URL: <https://surl.lu/uudmjl> (Дата звернення: 10.03.2025)
8. Українська зернова асоціація. Прес-реліз: В Україні створено Державний фонд внутрішніх водних шляхів. URL: <https://uga.ua/news/v-ukrayini-stvoreno-derzhavnij-fond-vnutrishnih-vodnih-shlyahiv/> (Дата звернення: 11.03.2025)
9. РБК-Україна. Прес-реліз: Спустити на воду: як у Кабміні пропонують розвантажити дороги URL: <https://news.rbc.ua/ukr/politics/kabmine-obyasnili-daet-ukraine-zakon-o-vnutrennem-1606992135.html> (Дата звернення: 12.04.2025)
10. Уніан. Прес-реліз: Рада дала старт реформі річкового транспорту в Україні: деталі ухваленого у першому читанні законопроекту. URL: <https://surl.li/pujsus> (Дата звернення: 15.04.2025)