

РОЗВИТОК ІНФРАСТРУКТУРИ ВНУТРІШНІХ ВОДНИХ ШЛЯХІВ УКРАЇНИ: АСПЕКТ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ДЕРЖАВИ

DEVELOPMENT OF INFRASTRUCTURE OF INLAND WATERWAYS OF UKRAINE: ASPECTS OF ECONOMIC SAFETY OF THE STATE

У статті розглянуто проблему невідповідності рівня розвитку інфраструктури внутрішніх водних шляхів України потребам сталого розвитку національної економіки, вимогам Угоди про асоціацію між Україною та ЄС а також реалізації транзитного потенціалу країни, що формує загрози економічній безпеці держави, пов'язані із транспортним сектором. Проаналізовано чинники впливу інфраструктури річкового транспорту України на економічну безпеку держави та визначені завдання щодо подолання ризиків та загроз її забезпеченню в транспортній сфері.

Ключові слова: економічна безпека держави, ризики та загрози, ринок перевезень, судноплавна компанія, річковий транспорт, внутрішні водні шляхи, обсяги перевезень.

В статье рассмотрена проблема несоответствия уровня развития инфраструктуры внутренних водных путей Украины потребностям устойчивого развития национальной экономики, требованиям Соглашения об ассоциации между Украиной и ЕС а также реализации транзитного потенциала страны, формирует угрозы экономической безопасности государства, связанные с транспортным сектором. Проанализиро-

ваны факторы влияния инфраструктуры речного транспорта Украины на экономическую безопасность государства и определены задачи по преодолению рисков и угроз ее обеспечению в транспортной сфере.

Ключевые слова: экономическая безопасность государства, риски и угрозы, рынок перевозок, судоходная компания, речной транспорт, внутренние водные пути, объемы перевозок.

The article considers the problem of the inconsistency of the level of development of the inland waterways infrastructure of Ukraine with the needs of sustainable development of the national economy, the requirements of the Association Agreement between Ukraine and the EU and the realization of the country's transit potential. This forms threats to the economic security of the state, connected with the transport sector. The factors of the influence of the Ukrainian river transport infrastructure on the economic security of the state are analyzed and the tasks for overcoming the risks and threats to its provision in the transport sector are determined.

Key words: economic security of the state, risks and threats, transport market, shipping company, river transport, inland waterways, traffic volumes.

УДК 656.078

Шемаєв В.В.

к.е.н., докторант відділу економічної безпеки
Національний інститут стратегічних досліджень

Постановка проблеми. Для України, як і для більшості країн світу, внутрішній водний транспорт є найдешевшим та найекологічнішим видом транспорту, придатним для перевезення значних обсягів продукції, переважно сировини [1]. Водночас основними стримуючими чинниками зростання ринку вантажних річкових перевезень в Україні є: висока вартість підвезення до річки та перевалки, неконкурентна ціна річкових перевезень в порівнянні із залізницею, високі капітальні витрати на придбання або будівництво флоту, мала потенційна кількість рейсів та низька швидкість «обертання» суден через інфраструктурні обмеження – відсутність гарантованих глибин, ризик аварій на шлюзах тощо.

Наразі інфраструктура вантажних перевезень річковим транспортом потерпає від хронічного недофінансування, насамперед шлюзів на р. Дніпро. Через відсутність днопоглиблення довжина суднохідних шляхів, починаючи з 1990 р., зменшилася в 2,5 рази та становить наразі біля 1,6 тис. км (замість 4 тис. км). 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 [2]. Нерозвиненість інфраструктури, неефективне регулювання ринку внутрішніх вантажних пере-

везень знижує інвестиційну привабливість річкової галузі. За даними Держстату, тільки з 2010 по 2013 рр. інвестиції в основний капітал на річковому транспорті скоротилися з 146,6 млн грн до 44,5 млн грн у фактичних цінах, тобто більше, ніж втричі, що призвело до погіршення стану судноплавних шляхів, згорання в Україні виробничої та транспортної діяльності, зменшення завантаження виробничих потужностей судноремонтних заводів. На даний час їх ресурсний потенціал у середньому використовують на 25-30 % [3].

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 [2].

На сьогодні, 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 в Україні [2], що істотно знижує рівень економічної безпеки держави у транспортній сфері.

З огляду на викладене, нагального вирішення потребує проблема невідповідності рівня розвитку інфраструктури внутрішніх водних шляхів потребам сталого розвитку національної економіки, вимогам Угоди про асоціацію між Україною та ЄС а також реалізації транзитного потенціалу країни, що формує загрози економічній безпеці держави, пов'язані із транспортним сектором. Це обумовлює потребу наукового обґрунтування шляхів та засобів забезпечення розвитку національної інфраструктури внутрішніх водних шляхів України в контексті вимог економічної безпеки держави.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Питання сучасного стану та перспектив розвитку ринку перевезень водним транспортом України активно вивчали такі вітчизняні науковці, як: Блудова Т. [4], Боняр С. [5], Гаценко Л. [6], Гладка І. [8], Головка С. [9], Євтушевська О. [10], Ключева Є. [11], Коба В. [8], Коба О. [6], Котлубай О. [12], Кудрицька Н. [13], Мельник О. [14], Михайличенко К. [3, 15], Муравський А. [16], Ницевич А. [17], Новикова А. [18], В. Шульмейстер [19] тощо, а також іноземні дослідники: Secchi С., Bodewig К., Grosch М., Reijs К., Cox Р., Balazs Р., Brinkhorst L. [20].

Виділення невіршених раніше частин загальної проблеми. Вивчення й аналіз наявних наукових джерел дає можливість стверджувати, що нині поза увагою вчених є питання щодо впливу розвитку інфраструктури річкового транспорту України на економічну безпеку держави та визначення першочергових завдань щодо подолання ризиків та загроз її забезпеченню у транспортній сфері.

Постановка завдання. Мета статті полягає в обґрунтуванні чинників та шляхів розвитку національної інфраструктури внутрішніх водних шляхів України в контексті забезпечення економічної безпеки держави.

Виклад основного матеріалу дослідження. У загальному розумінні внутрішній водний транспорт – це галузь транспорту, до якої належать судна, підприємства, установи та організації, що здійснюють та забезпечують перевезення річковими водними шляхами вантажів, пасажирів, багажу і пошти та надають інші послуги з використанням річкових суден та суден змішаного плавання, а також малі судна та бази для їх стоянки на річкових водних шляхах.

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. Дунай – 160 км та частково р. Південний Буг – 155 км). На р. Дніпро знаходяться шість послідовних водосховищ: Каховське, Запорізьке, Дніпродзержинське, Кременчуцьке, Канівське і Київське. За останні роки внутрішні водні шляхи українських річок за показником гарантованих глибин неповністю відповідають вимогам щодо безпеки судноплавства. Водне сполучення з Білоруссю у верхній течії р. Дніпро та р. Прип'ять, рух річкою Десна практично припинилися, що пов'язано з обмілінням згаданих річок у цьому районі.

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/ЄС 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/ЄС 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 (ВВШ) 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 за всіма транспортними секторами, включаючи внутрішній водний транспорт.

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» [22].

Отже, останнім часом Україною закладено основи для розвитку власних ВВШ, що має забезпечити подолання загроз економічній безпеці держави у транспортній сфері, пов'язаних із повним занепадом річкового транспорту, втратою відповідної інфраструктури та транзитного потенціалу тощо.

Індикаторами цього загрозливого стану ВВШ України є те, що за останні роки загальні обсяги перевезень вантажів річковим транспортом критично зменшилися у 5,4 разів, вантажопереробка в річкових портах за цей період скоротилася у 4,5 рази. У той час, коли в 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. Наявна інфраструктура річкових причалів (вокзалів) не відповідає сучасним міжнародним технічним характеристикам та стандартам і використовується лише на 5–10 % від своєї пропускнуєї спроможності. Переважна більшість річко-

вих портів заснована за радянських часів. Відсутність законодавчої бази з питань судноплавства на внутрішніх водних шляхах, коштів для державного фінансування розвитку інфраструктури та недостатня зацікавленість приватних інвесторів брати участь у її розбудові створили загрозу економічній безпеці держави у транспортній сфері.

Натомість розвиток інфраструктури річкових перевезень в Україні має створити додаткові можливості зміцнення економічної безпеки держави з огляду на:

- існування сприятливих умов: наявність біля 4 тис км потенційно суднохідних ВВШ та низький поточний рівень їх використання (10% від потенціалу);

- порівняно високі витрати на відновлення автомобільних доріг центрального та південного регіонів, що руйнуються внаслідок вивозу зерна автопоїздами за відсутності дієвого вагового контролю;

- загальну потребу у створенні водного коридору для дешевого експорту сировини з її центральних та південних регіонів у разі морської блокади з боку РФ, що має стратегічну важливість для економічної безпеки держави в умовах гібридної війни проти України;

- забезпечення активізації малого й середнього підприємництва та розвиток ринку загалом завдяки розвитку сегменту ринку річкових перевезень. Мова йде про залучення великої кількості дрібних та середніх підприємств агросектору, які розташовані в 100 км зоні від річки; формування індустріальних парків навколо річкових портів (існує позитивний досвід впровадження такого підходу в Німеччині, який наразі активно переймає Китай). Крім того, зміни в законодавстві щодо ВВШ можуть створити умови для появи лоцманів – приватних підприємців, а після впорядкування річкової інфраструктури в Україні може з'явитися клас дрібних підприємців, які володіють та безпосередньо оперують малим вантажним флотом, подібно тому, як це відбувається зараз в Європі.

Аналіз сучасного стану внутрішніх водних шляхів України дозволив визначити низку негативних чинників, що заважають їх розвитку, зокрема:

- відсутність базового законодавства з питань судноплавства на внутрішніх водних шляхах;

- відсутність затвердженої Державної програми розвитку внутрішніх водних шляхів відповідно до Транспортної стратегії України на період до 2020 року;

- недостатній обсяг інвестицій, необхідних для оновлення та забезпечення інноваційного розвитку матеріально-технічної бази;

- знос основних виробничих фондів річкового транспорту, включаючи інфраструктуру портів і флот;

- економічна завантаженість на судовласників, пов'язана з користуванням внутрішніми водними шляхами (плата за шлюзування, плата за спеціальне водокористування, акциз на паливо, оплата за розведення мостів тощо.);

- низький рівень використання транзитного потенціалу внутрішніх водних шляхів;
- низький рівень (практично відсутність) конкуренції річкових перевезень;
- обмеженість бюджетного фінансування, необхідного для забезпечення гарантованих габаритів суднових ходів на всій протяжності транзитних водних шляхів, утримання, обслуговування та модернізації водних шляхів, ремонту шлюзів тощо. Фінансування розвитку внутрішніх водних шляхів України наразі може відбуватися за рахунок власних коштів підприємств галузі, коштів державного і місцевих бюджетів та інших джерел, не заборонених законодавством.

З огляду на це зупинимось на аналізі світового досвіду фінансування галузі ВВШ, що засвідчує, що всі світові економічні центри знаходяться у процесі пошуку додаткових джерел, серед яких, зокрема, виділяється введення нових зборів, відповідно до принципу "користувач платить" та "забруднювач платить", у тому числі з використанням механізмів державно-приватного партнерства, розглядається, як один з інструментів для подальшого розвитку воднотранспортної інфраструктури (питання стоїть у розмірі даного збору та його оптимальному впливу на фрахт) [20].

Транспортна політика в **Німеччині** здійснюється відповідно до 10-15 річного прогнозу розвитку транспортної галузі. На його основі Міністерство транспорту країни з 1973 року розробляє п'ятирічний інвестиційний план, що є підставою для фінансування проектів транспортної сфери. Слід зазначити, що в ЄС досить поширена практика інвестиційних планів та програм розвитку внутрішнього водного транспорту (Marco Polo, NAIADES, TEN-T тощо). Процес визначення інвестиційних пріоритетів залежить від поточної економічної ситуації. Наприклад, розподіл інвестицій на 2011-2015 рр. в Німеччині за галузями транспорту передбачав використання половини коштів на розвиток автомобільного транспорту, воднотранспортна галузь традиційно фінансується в меншому обсязі – 9% від загальної кількості виділених коштів.

Зі зборів, що стягуються на території Німеччини та мають відношення до водного транспорту, варто виділити річковий збір – близько 90млн євро на рік та щорічний збір профспілок рекреаційних та спортивних організацій у розмірі 51 тис. євро. Однак, доходи від існуючих зборів досить незначні та покривають лише 5% витрат з утримання внутрішніх водних шляхів.

З 2004 року додатковим джерелом фінансування внутрішнього водного транспорту Німеччини стала частина коштів, що стягуються з вантажних автомобілів масою 12 т або більше дорожнім збором "LKW-Maut", який стягується, виходячи з кілометражу пройденого по дорогах федерального підпорядкування в Німеччині.

Згідно з правилом розподілу доходів від збору 50% виділяється на дороги, 38% – на залізницю та 12% для внутрішніх водних шляхів.

Застаріла інфраструктура ВВШ **США** також вимагає значних фінансових вкладень. За даними Американського товариства інженерів-будівельників (ASCE) термін служби 54% об'єктів інфраструктури перевищує 50 років. Середній вік шлюзів, що знаходяться у федеральній власності, дорівнює приблизно 60 років [20].

Ситуація, що склалася, стала причиною того, що в останні роки активно розробляються пропозиції щодо поліпшення фінансового стану галузі. У основі багатьох ініціатив – збільшення зборів з користувачів. На думку розробників – це цілком обґрунтоване та реальне рішення, адже внутрішній водний транспорт США є найдешевшим та доступним видом транспорту. Адміністрацією президента США Дж. Буша (молодшого) в 2008 році передбачалося введення збору за прохід шлюзів. Адміністрація президента США Б. Обама запропонувала ввести крім акцизу на паливо додатковий щорічний внесок. При цьому для суден, що використовують шлюзи, розмір збору передбачався більш високий у порівнянні з судами, які курсують за маршрутами без шлюзів. Дані пропозиції не були прийняті. Але очевидним є факт недостатнього обсягу фінансування ВВТ, що неминуче вимагатиме змін у системі фінансування в недалекому майбутньому (згідно з оцінками експертів, фінансування внутрішнього водного транспорту США потребує з 380 млн дол, фактично фінансується 150 млн дол) [20].

Отже, існують різні моделі фінансування ВВТ: "класичні", наприклад, американська, коли внутрішній водний транспорт фінансується за рахунок акцизу на паливо, та "гібридні", коли є декілька джерел фінансування. Можливе введення річкового збору в Україні не суперечить міжнародній практиці, але в даному випадку вкрай необхідно, щоб він мав граничні ставки, що дасть можливість ринку сформувавши ціну та компаніям розраховувати окупність.

Висновки з проведеного дослідження. Для України розвиток національної інфраструктури внутрішніх вантажних річкових перевезень України дозволяє зміцнити економічну безпеку держави завдяки: наявності біля 4 тис км потенційно суднохідних ВВШ та низького поточного рівня їх використання (10% від потенціалу); порівняно високим витратам на відновлення автомобільних доріг центрального та південного регіонів, що руйнуються внаслідок вивозу зерна автопоїздами за відсутності дієвого вагового контролю; потребі мати водний коридор для дешевого експорту сировини з центральних та південних регіонів України в разі морської блокади з боку РФ; активізації малого й середнього підприємництва та розвитку ринку загалом через розвиток річкових перевезень.

В умовах Європейського вибору України розвиток ВВШ України має бути скоординований з відповідною Європейською політикою щодо внутрішнього водного транспорту, зокрема, в її наступних сегментах: безпека судноплавства, ринок, інфраструктура, флот, робочі місця і кваліфікація, інформаційна та іміджева підтримка річкової галузі. Для забезпечення відповідності цих сегментів потрібно прийняти відповідні законодавчі акти, включаючи закон про внутрішній водний транспорт.

Перспективи розвитку інфраструктури внутрішніх водних шляхів України мають бути пов'язані із:

- приєднанням і забезпеченням виконання міжнародних транспортних конвенцій та угод;
- гармонізацією вітчизняного законодавства з транспортним законодавством ЄС;
- розробленням та упровадженням відповідно до міжнародних вимог технічних та технологічних регламентів і стандартів;
- удосконаленням законодавства з питань судноплавства на внутрішніх водних шляхах;
- затвердженням і виконанням Державної програми розвитку внутрішніх водних шляхів;
- забезпеченням гарантованих габаритів судових ходів на всій протяжності транзитних водних шляхів;
- забезпеченням експлуатаційної надійності судноплавних гідротехнічних споруд (шлюзів), проведення планово-попереджувальних ремонтів;
- удосконаленням системи забезпечення безпеки судноплавства на внутрішніх водних шляхах;
- удосконаленням системи навігаційного забезпечення судноплавства на внутрішніх водних шляхах;
- удосконаленням функціонування річкової інформаційної служби та приведенням технічного обладнання та програмного забезпечення до стандартів ЄС;
- оновленням і модернізацією технічного та спеціального флоту;
- модернізацією та будівництвом річкового флоту;
- підвищенням рівня провізної спроможності внутрішнього водного транспорту шляхом збільшення навігаційного періоду, застосуванням криголамів, створенням безпечних умов для цілодобового руху суден;
- створенням та веденням реєстру річкових гідротехнічних споруд;
- інтеграцією з європейськими водними шляхами;
- підвищенням кваліфікації та навчанням персоналу.

Зазначене свідчить про суттєвий потенціал ВВШ у зміцненні економічної безпеки держави в транспортній сфері.

Напрямом подальших досліджень у цій сфері є наукове обґрунтування напрямів та інструментарію залучення інвестицій у розвиток внутрішніх водних шляхів.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Зелена книга «Вантажні перевезення внутрішніми водними шляхами», серпень, 2017. Звіт, підготовлений Офісом ефективного регулювання. – [Електронний ресурс]. – режим доступу: <http://www.brdo.com.ua>.
2. Стратегічний план розвитку річкового транспорту на період до 2020 року, затв. наказом Міністерства інфраструктури України № 543 від 18 грудня 2015 № 543. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mtu.gov.ua/files/>
3. Розвиток річкового транспорту у контексті реалізації євроінтеграційних планів України". Аналітична записка / К.М. Михайличенко, О.Ю. Ємельянова, Є.В. Белашов. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/1763/>
4. Блудова Т. В. Транзитний потенціал України: формування та розвиток. – К. : НІПМБ, 2006. – 274 с.
5. Боняр С.М. Валявська Н.О. Зацікавленість підприємств у підвищенні конкурентоспроможності внутрішніх водних шляхів України // Водний транспорт: збірник наукових праць Київської державної академії водного транспорту імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного. – К.: ҚДАВТ, 2015. – № 2 (23). – С. 97–103 [Електронний ресурс].– Режим доступу: <http://www.irbis-nbuv.gov.ua>
6. Коба В. Г., Коба О. В., Боняр С. М. Розвиток ринку перевезень водним транспортом України в умовах економічної кризи [Електронний ресурс]. – [Режим доступу]: <http://www.nbuv.gov.ua>
7. Гаценко Л.В. Ринок перевезень водним транспортом України: історичний аспект формування, сучасний стан та перспективи розвитку// Водний транспорт: збірник наукових праць Київської державної академії водного транспорту імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного. – К.: ҚДАВТ, 2016. – № 2 (24). – С. 152–161.
8. Коба В. Г., Гладка І. В. Стан ринку перевезень водним транспортом України та шляхи його стабілізації [Електронний ресурс]. – [Режим доступу]: <http://www.irbis-nbuv.gov.ua>
9. Головка С.Г. Конкурентоспроможність вантажних перевезень річковим транспортом України / Порти України, 2013, № 9, С. 34–36.
10. Євтушевська О. А. Внутрішній контроль як елемент фінансово-економічної безпеки підприємств водного транспорту / О. А. Євтушевська // Водний транспорт. – 2015. – Вип. 2. – С. 120-125. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vodt_2015_2_19.
11. Ключева Є., Бойко В. Актуальні проблеми регулювання діяльності внутрішнього водного транспорту / Ключева Є., Бойко В. // Підприємництво, господарство і право, 201 № 11. – С. 9–12. – [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://pgp-journal.kiev.ua/archive/2016/11/3.pdf>
12. Конкурентоспроможність та сталий розвиток морегосподарського комплексу України / Під загальною редакцією О. М. Котлубая. – Одеса : ІПРЕЕД, 2011. – 427 с.
13. Кудрицька Н. В. Транспортно-дорожній комплекс України: сучасний стан, проблеми та шляхи розвитку : монографія / Н. В. Кудрицька. – К. : НТУ, 2010. – 338 с.
14. Мельник О. В. Внутрішній водний транспорт у світовій системі перевезень. // Водний транспорт: збірник наукових праць Київської державної академії водного транспорту імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного.

веча-Сагайдачного. – К.: КДАВТ, 2015. – № 2 (23). – С.141–147. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.irbis-nbuv.gov.ua>

15. Михайличенко К. М. Щодо ключових положень законопроекту «Про внутрішній водний транспорт» в контексті реформування економіки України / К. М. Михайличенко. [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://soskin.info/userfiles/file/2015/9-10_2015/Mykhailychenko.pdf

16. Муравський А. «Вкластися у Дніпро: як зернотрейдери реанімують судноплавство/Центр транспортний стратегій [Електронний ресурс] Режим доступу: http://cfts.org.ua/articles/vlozhitsya_v_dnepr_kak_zernotreydery_reanimiruyut_rechnoe_sudokhodstvo_489

17. Ницевич А: Что думают о шиппинге и портах в Европе/ЦТС від 20 грудня 2012 р. [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://cfts.org.ua/opinions/50267/>

18. Новікова А.М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів. – К.: НІПМБ, 2003. – 494 с. – С. 78.

19. В. Шульмейстер. Як вплине законопроект "Про внутрішній водний транспорт" на економіку України та аграріїв/ В. Шульмейстер. – [Електронний ресурс]- Режим доступу: https://uifuture.org/uk/post/ak-vpline-zakonoproekt-pro-vnutrisnij-vodnij-transport-na-ekonomiku-ukraini-ta-agrariiv_382

20. Secchi, C., Bodewig, K., Grosch, M., Peijs, K., Cox, P., Balazs, P., Brinkhorst, L. (2015). The work plans of the 11 European Coordinators for the TEN_T have been finalised, establishing the basis for action until 2030 / Carlo Secchi, Karla Peijs, Laurens Jan Brinkhorst and others. – Brussel, Belgium : European Commission, Directorate General for Mobility and Transport, May 2015 [Electronic resource]. – Access mode : http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/news/2015_05_28_coordinator_work_plans_en.htm

21. Проект Закону України "Про внутрішній водний транспорт" 12 Травня 2015, <https://mtu.gov.ua/news/315.html>