

К. А. Затулкоаспірант юридичного факультету
Київського національного університету імені Тараса Шевченка

ІСТОРИКО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ ГОСПОДАРСЬКИХ ВІДНОСИН НА ВНУТРІШНЬОМУ ВОДНОМУ ТРАНСПОРТІ В РАДЯНСЬКИЙ ПЕРІОД

Статтю присвячено аналізу господарських відносин на внутрішньому водному транспорті та правового регулювання господарських відносин на внутрішньому водному транспорті у радянський період. Розглянуто правові чинники, що сприяли відновленню внутрішнього водного транспорту в постреволуційний та поствоєнний період. Як висновок, автором визначено основні умови, за яких у період СРСР досягнуто найбільшого розвитку господарських відносин на внутрішньому водному транспорті.

Ключові слова: *правове регулювання, внутрішній водний транспорт, річковий транспорт, господарські відносини.*

Постановка проблеми. За часи незалежності Україною втрачено потенціал господарських відносин на внутрішньому водному транспорті, який здобувався кропіткою працею протягом десятиліть зусиллями багатьох органів влади та суб'єктів господарювання. Найбільшою проблемою, на нашу думку, є застаріле законодавство, яке не модернізувалося в даній сфері вже більше 50 років, та небажання великих суб'єктів господарювання, які монополізували ринок перевезень внутрішнім водним транспортом, врегульовувати господарські відносини на внутрішньому водному транспорті.

Мета. Для того, щоб зрозуміти шляхи вдосконалення законодавства, що регулює господарську діяльність на внутрішньому водному транспорті, потрібно проаналізувати правове регулювання минулих епох та господарські відносини на внутрішньому водному транспорті, що склалися в той період. Дану статтю ми присвяtimo правовому регулюванню господарської діяльності на внутрішньому водному транспорті та господарським відносинам на внутрішньому водному транспорті періоду існування Союзу Радянських Соціалістичних Республік.

Аналіз останніх досліджень. Серед вчених періоду незалежності правовому регулюванню господарських відносин на внутрішньому водному транспорті присвячували свої наукові роботи такі вчені, як Підлісний П., Славов М. та Федотова О. Серед радянських вчених проблематикою господарських відносин на внутрішньому водному транспорті займалися: Володар-

ський Л., Гаценко Л., Марков А., Протопопов М., Тарасов М. та Халфіна Р.

Виклад основного матеріалу. Революція 1917 року розпочинає нову епоху в реформуванні законодавства, що регулює діяльність у сфері внутрішнього водного транспорту. Після Великої Жовтневої соціалістичної революції відновлення зруйнованого транспорту, як і всього народного господарства, відбувалося на принципово іншій соціально-економічній основі в умовах нових суспільних відносин. Радянська Республіка гостро потребувала відновлення до-революційного обсягу перевезень, у тому числі вантажів першої необхідності – хліба, нафти, вугілля, дров і т.д. [5, с. 15]

У жовтні 1917 року приймається Декрет про землю, яким повністю скасовується приватна власність на природні ресурси (в тому числі воду і землю). Землі портів та гідротехнічних об'єктів закріплюються за певними органами управління, які передавали ці землі в користування підпорядкованим їм юридичним особам. Надалі ці юридичні особи могли передавати окремі території портів у довгострокову оренду для капітального будівництва. [14, с.136]

У листопаді 1917 року прийнято ВЦІК «Положення про робітничий контроль», за яким при конторах та агентствах судноплавних підприємств створювалися «ділові ради» – органи робітничого контролю. Вони контролювали господарські операції судноплавних підприємств, перевіряли правильність грошових операцій та ставили візи на грошових вимогах. Така систе-

ма контролю зустріла жорсткий супротив із боку власників підприємств та судновласників [9, с. 6].

24 січня 1918 року Рада народних комісарів приймає Декрет про націоналізацію флоту: всі суднохідні підприємства та акціонерні товариства, річкові судна, що слугували для перевезення пасажирів та вантажів, було оголошено загальнонаціональною неподільною власністю. Потреба в прийнятті даного рішення зумовлена двома чинниками: по-перше, відмовою судновласників виконувати розпорядження комуністичної партії, не отримуючи від цього прибутку, по-друге, – неможливістю залізної дороги задовольнити в повному розмірі потреби промисловості та сільського господарства. [9, с. 7].

Органи управління у сфері водного транспорту в радянську добу сформувалися не одразу. Від «ділових рад» повноваження з управління водним транспортом перейшли до Районних управлінь водних шляхів [8, с. 26].

2 лютого 1918 року вищим органом у системі управління в галузі внутрішнього водного транспорту став Відділ водних сполучень при Вищій раді народного господарства, до складу якого увійшло керівництво союзу водників. Вже 18 травня 1918 року Відділ було реформовано в Головне управління водним транспортом. Цим же декретом закріплено нову структуру управління водним транспортом у всіх басейнах країни: на місцях створювалися обласні (облводи) і підпорядковані їм районні управління (рупводи) [5; 16].

У 1919 році Головне управління водним транспортом реформовано в Народний комісаріат шляхів сполучення (НКШС). [9, с. 11] У складі НКШС утворюється Головне управління водним транспортом, що перебрало на себе всі функції минулого Головного управління водного транспорту і стало єдиним керівним адміністративним органом у галузі водного транспорту. Однак у вересні 1920 Головне управління НКШС замінено на центральні управління НКШС. Наказом НКШС від 5 листопада 1920 введено роздільне управління річковим і морським транспортом. 28 липня 1921 в складі НКШС засновано Центральне управління річкового транспорту, що управляло питаннями експлуатації, утримання, ремонту та розвитку внутрішніх водних шляхів та флоту. На місцях створено було округи шляхів сполучення, які керували на місцях всіма видами транспорту. Обласні управління водного транспорту знаходилися в подвійному підпорядку-

ванні: Центрального управління річкового транспорту та округів шляхів сполучення [8, с. 26].

11 квітня 1921 року прийнято Декрет «Про транспортні операції на внутрішніх водних шляхах», яким передавалося право на затвердження правил перевезень внутрішніми водними шляхами Вищій раді перевезень. З 1924 по 1929 роки такі правила перевезень видавалися Центральним комітетом із перевезень кожного року на нову навігацію [16, с. 3].

У роки громадянської війни та іноземної інтервенції діяльність внутрішнього водного транспорту підпала під негативний вплив наступних чинників: 1) під час війни руйнувався флот та внутрішні водні шляхи, 2) посилювалися труднощі в роботі через хронічну нестачу палива та продовольства, 3) впали вантажопотоки через відсутність вантажів, що потребували перевезень. [8, с. 27].

21 грудня 1921 року Радою народних комісарів прийнято постанову «Про план електрифікації Росії» (ГОЕЛПРО), сфера дії постанови не обмежувалася територією Росії. Так, в Україні передбачалося будівництво таких електростанцій: Штерівської, Гришинської, Лисичанської, Ізюмської та інших. Олександрівської (нині Дніпрогес) Бузької тощо.

Слід також зазначити, що ГОЕЛПРО передбачала не тільки використання внутрішніх водних ресурсів для побудови на них гідроелектростанцій, але і значне поліпшення умов на внутрішніх водних шляхах для судноплавства. У плані підкреслювалося, що зниження вартості перевезень масових вантажів можливо у випадку використання великих суден і швидкої їх навантаження та розвантаження при забезпеченні широко розгорнутої механізації перевантажувальних робіт у великих річкових портах країни.

Початком постреволюційного відновлення господарських відносин на внутрішніх водних шляхах можна назвати 1922 рік, коли технічний флот було забезпечено паливом, мастильними та іншими допоміжними матеріалами [5; 16].

В умовах нової економічної політики потрібні були нові організаційно-правові форми господарювання на річковому транспорті, тому протягом 1923 року на території СРСР було створено 9 правлінь державних річкових пароплавств (у тому числі Верхньо-Дніпровське та Нижньо-Дніпровське на території УРСР). Функції з управління пароплавствами покладено також на Центральне управління річкового транспорту [9, с. 14].

20 липня 1923 року Рада Праці та Оборони (РПО) відмінила дотування всіх річкових пароплавств з державного бюджету і перевела на комерційні розрахунки. Приймавши у своє відання основні і оборотні кошти, державні річкові пароплавства зобов'язувалися здійснювати вантажні та пасажирські перевезення внутрішніми водними шляхами і отримували право проводити торговельні операції, складування і страхування вантажів, укладати договори постачання і підряду в межах коштів оборотного капіталу. Перехід транспортних підприємств на комерційний розрахунок призвів до різкого зниження витрат флоту і робочої сили. У пароплавствах створено мережу транспортних контор, які пропонували послуги з транспортно-експедиційного обслуговування. Проте прибуток від усіх видів діяльності не покривав витрат пароплавств, тому дотації з державного бюджету було повернуто [8, с. 27].

Єдиної тарифної політики на річковому транспорті в цей період не існувало. Відродилися приватні судноплавні підприємства, які діяли більш гнучко і, як правило, більш ефективно. З 1927 року починається витіснення кооперативних і приватних судовласників зі сфери річкових перевезень шляхом придбання державою флоту та передачі його на баланс пароплавств [8, с. 6].

У 1928 році затверджено Положення про землі, надані транспорту. У статті 6 Положення вводиться новий підхід до визначення правового режиму земель транспорту, у тому числі внутрішнього водного. Критерієм відмежування земель внутрішнього водного транспорту від інших земель була відомча належність, мета та склад. До складу земель внутрішнього водного транспорту відносилися землі портів, гаваней, каналів, шлюзів, дамб тощо [14, с. 135].

Першим п'ятирічним планом на 1928–1932 рр., прийнятим на V з'їзді Рад, було покладено початок великомасштабних робіт із реконструкції річкового транспорту. Вони стосувалися як поліпшення умов для судноплавства на внутрішніх водних шляхах, так і будівництва транспортного флоту. Розгорнуто будівництво нових механізованих причалів в річкових портах і пристанях. Почалося вдосконалення управління перевізним процесом: впроваджено графіки руху суден і систему планування перевезень, вдосконалено диспетчерське керівництво роботою флоту і портів [5; 17].

У 1928 році видано наказ НКПС СРСР «Про прийняття Збірки законів і розпоряджень по торговому мореплавству і портам», який містить норми, що регулювали деякі аспекти відносини на річковому транспорті. А вже в 1929 році усі напрацювання кодифіковано до Кодексу торгового мореплавства СРСР, до нього також увійшли норми, що регулювали в деякій мірі відносини в галузі внутрішнього водного транспорту [72].

З 1926 року по 1931 рік відповідно до Постанови ЦИК та СНК СРСР від 24 вересня 1926 року «Про право власності на торгові судна, що плавають внутрішніми водними шляхами Союзом РСР» право на здійснення діяльності внутрішнім водним транспортом надано кооперативним організаціям і фізичним особам [15, с. 154].

5 лютого 1931 року Постановою Голови Раднаркому РСР було прийнято рішення про приведення річки Дніпро в прийнятний для судноплавства стан. Проведено реформу наявних державних пароплавств: утворено центральний орган керування внутрішнім водним транспортом у вигляді Народного комісаріату управління водним транспортом і місцевих органів керування відповідно до визначених районів – районних управ [1, с. 3].

До складу пароплавств входили: флот транзитного та місцевого значення, порти, причали, ремонтно-експлуатаційні бази, ділянки зв'язку, диспетчерські та експлуатаційні ділянки. Управління пароплавства управляло роботою транзитних суден та всіх берегових підприємств, які входили до складу пароплавства. До кола його обов'язків належали: прийом, зберігання, відправка та видача вантажів, експлуатація флоту місцевого призначення, а також рейдового та службового флоту, постачання палива, матеріалів та запасних запчастин для транзитних суден за свій рахунок [15, с. 154].

У 1934 році було проведено реорганізацію водного транспорту на основі рішення 15 з'їзду ВКП (б) та подальших постанов партії та керівництва. У цих постановах встановлюється зниження тарифів для підвищення вантажопотоків, встановлено перелік вантажів, що повинні перевозитися внутрішнім водним транспортом, значно розширено програми суднобудування, регламентовано порядок механізації навантаження/розвантаження суден у портах, що в подальшому позитивно відобразилося на розвитку внутрішнього водного транспорту [1, с. 6].

Однією з визначальних для збільшення вантажопотоку на внутрішніх водних шляхах стала Постанова Ради Праці та Оборони СРСР від 3 липня 1934 року «Про затвердження Положення про відповідальність органів водного транспорту та клієнтури за невиконання державного плану перевезень на внутрішніх водних та морських шляхах малим каботажем». Встановлювався штраф у розмірі 25% провізної плати неперед'явленого чи неприйнятого до перевезення вантажу [15, с. 155]. Такий штраф виконував як виховну, так і дисциплінуючу функцію.

Позитивних змін зазнають і пасажирські перевезення – в 1934 році засновується ряд пароплавств, які займалися лише пасажирськими перевезеннями, запроваджується система лінійних перевезень річками Дніпро та Південний Буг (яскравим прикладом є заснування лінії Гомель-Херсон протяжністю 1291 км) [1, с. 18].

1937–1938 роки – чергова реформа системи управління дорожнім господарством, створені Центральне управління річкових шляхів у складі Народного комісаріату водних шляхів і басейнові управління шляху [97, с. 56].

9 квітня 1939 року Президією Верховної Ради СРСР прийнято Указ про створення на базі Народного комісаріату водних шляхів двох Народних Комісаріатів: річкового флоту і морського флоту. У систему Народного комісаріату річкового флоту СРСР увійшли 33 річкових пароплавства, 20 басейнових управлінь шляху, інші підприємства та установи [10, с. 32].

До кінця 30-х років прийнято ряд важливих рішень щодо правового регулювання перевезень: затверджено Статут внутрішнього водного транспорту СРСР (від 24 жовтня 1930 року) і систему єдиних тарифів, розроблено Правила перевезень. [6, с. 143] Цей Статут був перший за історію СРСР досвідом кодифікації норм, що регулюють судноплавство внутрішніми водними шляхами. Він складався із загальної частини, частини першої щодо використання внутрішніх водних шляхів для цілей судноплавства та частини другої, що встановлювала правила перевезень внутрішніми водними шляхами [15, с.156].

Основні риси регулювання діяльності у сфері внутрішнього водного транспорту у довоєнні роки: повна централізація і сувора ієрархія, поєднання лінійної і функціональних структур органів управління, диспетчерське керівництво рухом і технічне нормування праці флоту і портів, комплексність вирішення всіх питань у скла-

ді єдиної господарської ланки (пароплавство) [97, с. 56].

У 1940 році річкою Дніпро було перевезено 7 млн. пасажирів, басейні Дніпра налічувалося понад 2 тис. суден, та необхідну кількість добре механізованих портів (Київський, Дніпропетровський, Запорізький) і упорядкованих пристаней [6, с. 145], замість старої Дніпро-Бузької водної системи був зданий в експлуатацію новий шлюзований Дніпро-Бузький канал довжиною 210 км, який з'єднав Прип'ять (у Пінська) з Західним Бугом (у Бреста) [5; 18].

У 1941 році частина суден Дніпровського пароплавства була передана Дніпровської військової флотилії і переобладнана в бойові кораблі, багато пасажирських пароплавів пристосовано під плавучі госпіталі, а також під буксирування суховантажних барж. Решта флоту перекинуто на військові та евакуаційні перевезення. На річкових суднах евакуювалися населення, вивозилися народно-господарські вантажі. Внутрішній водний транспорт мав величезне значення у військових перевезеннях літньо-осіннього періоду 1941 року. Велика частина матеріальної частини армій річками Південний Буг та Дніпро була перевезена флотом річкового транспорту [17, с. 35].

У перші роки Другої світової війни річковий транспорт зазнав значних втрат: майже втрачено флот, зруйновано більшість річних вокзалів та портів, гідротехнічних споруд (причальних ліній, шлюзів та каналів, в тому числі найбільший з них – Дніпро-Бузький канал) [4, с. 56].

21 серпня 1943 року Раднарком СРСР ухвалив постанову «Про невідкладні заходи з відновлення господарства в районах, звільнених від німецьких окупантів», яким поставлено завдання відродження річкового господарства. Для чого заснуються військово-відновлювальні управління і їх підрозділи: військово-відновлювальні та аварійно-суднопідіймальні загони [1, с. 56].

Спеціально для відновлення судноплавства по Дніпру в першій половині вересня 1943 року було створено оперативну групу Центрального військово-відновлювального управління при Народному комісаріаті річного флоту СРСР у Дніпровському басейні, на яку покладено всі повноваження з керівництва роботами з відновлення транспортних засобів, шляхів, причально-портового господарства та зв'язку у Дніпровському басейні. У грудні 1943 група була реорганізована в Дніпровське Військово-від-

новлювальне управління з тими ж основними функціями [13, с. 6].

До кінця 1945 року відновлено майже половину флоту [13, с. 7] причальних споруд, 30% річних вокзалів та портів, також здано в експлуатацію Дніпро-Бузький канал, і шлюзові системи на Дніпрі, річки очищено від затоплених за роки війни кораблів [2, с. 22]. У цілому період відновлення після війни в транспортній галузі тривав досить незначну кількість часу [4, с. 62].

Широкого розмаху відновлення повноцінного руху внутрішніми водними шляхами набуло після прийняття Закону «Про п'ятирічний план відновлення і розвитку народного господарства СРСР на 1946-1950 рр.» Виключну роль у цьому процесі також відіграла Постанова Ради Міністрів СРСР «Про міри з відновлення та подальшого розвитку річного транспорту» від 1 вересня 1947 року, яким визначені чіткі кроки з відновлення, реконструкції та значного розширення суднобудівної-судноремонтної бази як основи оздоровлення флоту, розвитку причально-портового господарства, особливий наголос ставився на розширенні будівництва вдосконалених механізованих причалів, вантажних складів тощо [13, с. 7].

15 березня 1946 року замість Народного комісаріату річкового флоту було створено Міністерство річкового флоту СРСР. 15 березня 1953 р. два водотранспортних міністерства об'єднані в одне – Міністерство морського і річкового флоту СРСР, що проіснувало до 25 серпня 1954 році, коли знову сепарувалися два окремих міністерства: Міністерство морського флоту і Міністерство річкового флоту. У 1956 р. постановою Ради міністрів СРСР від 30 травня замість Міністерства річкового флоту СРСР створено республіканські органи управління водним транспортом, в УРСР створено Головне управління Дніпровського річкового пароплавства при Раді Міністрів УРСР [4, с. 56; 95, с. 6].

У складі Міністерства річкового флоту організовано лоцманські служби для проведення суден не підвідомчих Міністерству. Обслуговування таких суден проводилося за вимогою судовласників, райони обов'язкового проведення не встановлювалися. Відповідальність пароплавства за дії лоцманів обмежувалася розмірами спеціального аварійного фонду [16, с. 20].

У березні 1947 року знову здано в експлуатацію Дніпровську ГЕС, що дало змогу повноцінно відновити рух Дніпром. До навігації 1964 року було забезпечено єдину магістраль протяжніс-

тю біля 800 км глибиною 3,65 м, що дозволяло експлуатувати судна вищого класу з більшою вантажопідйомністю [13, с. 7].

15 жовтня 1955 року Радою Міністрів затверджено Статут внутрішнього водного транспорту СРСР. Статут визначає основні завдання та обов'язки органів внутрішнього водного транспорту по забезпеченню перевезень вантажів і пасажирів внутрішніми водними шляхами, взаємовідносини органів внутрішнього водного транспорту та з іншими сферами господарювання. Дія Статуту поширювалася на всі внутрішні водні шляхи СРСР, включаючи судноплавні і сплавні річки, судноплавні озера, Аральське море і штучні водні шляхи, а також на плаваючі під прапорами СРСР і союзних республік судна внутрішнього плавання під час їх слідування у закордонних і міжнародних ріках, якщо інше не встановлено міжнародними угодами і звичаями або іноземним законодавством, яке діє на території місцезнаходження судна. На прикордонні водні шляхи сполучення дія Статуту поширювалася з винятками, встановленими в спеціальних законах, постановами уряду СРСР, а також у договорах і угодах, укладених СРСР з іноземними державами [11, с. 74].

Характерними рисами Статуту вчені визначають: 1) посилення плановості дії внутрішнього водного транспорту, 2) імперативність норм, що регулюють правовідносини перевезення та буксирування, 3) наближення норм внутрішнього водного законодавства до норм залізничного законодавства, 4) деталізація положень договору буксирування [15, с. 154].

Навесні 1956 року Міністром шляхів сполучення, Міністром морського флоту та Міністром річкового флоту спільно затверджені Правила перевезень у прямому змішаному залізнично-водному сполученні, які встановили чіткі законодавчі рамки змішаних перевезень морським, річковим та залізничним транспортом [16, с. 5].

У 1958 році Постановою Ради Міністрів УРСР було впроваджено річковий реєстр УРСР, який підпорядковувався головному управлінню Дніпровського річкового пароплавства і мав право проводити технічний огляд суден, розробляти технічні норми і правила безпеки плавання суден, знаходження пасажирів та вантажів на ньому, видавати дозвільні документи на плавання суден внутрішніми водами УРСР, а також позбавляти права плавання [11, с. 23]

У 1961 році прийнято Основи цивільного законодавства, які ліквідували колізії між

нормами транспортних кодексів та статутів у частині відповідальності перевізника за прострочку поставки вантажів, презюмувавши відповідальність перевізника (стаття 75). Стаття 76 встановила єдині для всіх видів перевезень строки пред'явлення претензій, позовів та строки розгляду претензій. Основи цивільного законодавства також надали уніфіковане визначення договору перевезень на всіх видах транспорту, заповнивши таким чином суттєву прогалину законодавства [16, с. 5].

У 60-х роках знову активізуються перевезення пасажирів малим флотом по внутрішнім водним артеріям [4, с. 80], а також освоєння малих рік [13, с. 7]. У 70-х роках з підвищенням технічних та економічних характеристик флоту почалася спеціалізація непасажирських суден на нафтовози, рудовози, вуглевози, лісовози, рефрижератори та контейнеровози [4, с. 82].

Наступні 35 років внутрішній водний транспорт і його головний елемент - транспортний вантажний флот – відігравали істотну роль у задоволенні транспортних потреб народного господарства і населення України, особливо в східних регіонах, де мережа повідомиль інших видів транспорту недостатньо розвинена. В умовах державної власності на транспортні засоби та централізованого управління річковий транспорт України став складовою частиною цілісної єдиної транспортної системи СРСР, а протяжність внутрішніх водних шляхів не поступалася загальній довжині залізниць. Річковим транспортом виконувалося в 2,5 рази більше перевезень, ніж морським. На річковому транспорті сформувалися найбільші транспортні об'єднання, що не мали аналогів у світовій практиці судноплавства, – річкові пароплавства [3, с. 158].

Як зазначає Мискіна А.Б., протягом наступних 50-х–80-х рр., розвиваючись у рамках єдиного народногосподарського комплексу на плановій основі, внутрішній водний транспорт вносив значний внесок у розвиток економіки країни. Росла протяжність судноплавних водних шляхів, збільшувалися обсяги перевезення вантажів і пасажирів. Річковий транспорт країни за роки Радянської влади перетворився в багатогалузеве господарство, що мало близько 30 пароплавств, більше 150 великих портів, тисячі пристаней, понад 100 судноремонтних заводів та інших підприємств, із розвиненою системою зв'язку для оперативного управління перевізним процесом. У 1960–1970-х роках

закінчилося формування Єдиної глибоководної мережі (ЄГС) європейської частини СРСР [5; 20].

На жаль, у 1988 році державою почалася чергова транспортна реформа і створено Міністерство транспорту УРСР, у підпорядкування до якого увійшло і Головне управління річковим флотом. Внутрішня система Головного управління також була реформована з дворівневої в трирівневу. Але така система управління у сфері річкового транспортом протрималась недовго. Вже в 1990 році Головне управління річкового флоту було виведено з підпорядкування Міністерства транспорту і перетворено у Міжгалузеве державне об'єднання підприємств річкового транспорту – МДО «Укррічфлот». Таке перетворення дозволило збільшити об'єми вантажоперевезень [7, с. 13].

Висновок. За часи Союзу Радянських Соціалістичних Республік розвитку господарських відносин на внутрішньому водному транспорті сприяли декілька чинників: 1) існування чіткої структури органів регулювання; 2) децентралізоване управління; 3) постійне оновлення законодавства; 4) належне фінансове забезпечення галузі внутрішнього водного транспорту; 5) модернізація інфраструктури внутрішніх водних шляхів. Деякі із цих факторів повинні бути взяті до уваги законодавчою та виконавчою гілками влади при прийнятті нормативних актів і формуванні та реалізації політики у сфері внутрішнього водного транспорту. Тема правового регулювання господарських відносин на внутрішньому водному транспорті потребує подальшого дослідження.

Список використаної літератури:

1. Водный транспорт к VII съезду советов СССР. Москва: Гострансиздат, 1935. 68 с.
2. Володарский Л. Возражение районов СССР, пострадавших от немецкой оккупации. Москва: Госпланиздат, 1946. 103 с.
3. 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.: КДАВТ, 2016. № 2(25). С. 152.
4. Маркова А.Н. Транспорт СССР и основные этапы его развития; АН СССР. Ин-т экономики. Проблемы сов. экономики. М.: Наука, 1977. 233 с.
5. Мыскина А.Б. Внутренний водный транспорт России: история развития и современное

- состояние. Бюллетень транспортной информации. 2011. № 11(197). С. 13.
6. Орлов Б.П. Развитие транспорта СССР. 1917-1962 гг. Москва: Изд-во АН СССР, 1963. 265 с.
 7. Підлісний П. Внутрішній водний транспорт: історія, проблеми, напрями розвитку. Економіст. № 1. С. 10–20.
 8. Полуян Д. Водный транспорт и его перспективы: доклад на 3 пленуме ЦК водников. Москва: ТРАНСПЕЧАТЬ НКПС, 1927. 52 с.
 9. Протопопов М.И. Коммунистическая партия в борьбе за национализацию водного транспорта и усиление работы его в период иностранной интервенции и гражданской войны (1918-1920 гг.): автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. іст. Наук. 1955. 21 с.
 10. Речной транспорт СССР. 1917-1957 гг. Сборник статей о развитии речного транспорта СССР за 40 лет. Москва: Речной транспорт, 1957. 473 с.
 11. Сборник законодательства по внутреннему водному транспорту. М., 1964. 173 с.
 12. Славов М.А. Укрічфлот: шляхи пошуку, реформ та перетворень. Монографія. К.: Наукова думка, 1996. 290 с.
 13. Титенко А.Н. Развитие речного транспорта Украины в послевоенный период (1945-1963 гг.): автореф. дис. ... канд. экон. наук; КИНХ. Киев, 1965. 21 с.
 14. Федотова О. Историчні аспекти розвитку законодавства про правовий режим земель водного транспорту України // Підприємництво, господарство і право: наук.-практ. госп.-прав. журн. № 7(199) / засн.: Союз ж-стів України, Ін-т держави і права НАН України. К.: Кн. друк. наук. кн, 2012. С. 131.
 15. Ходунов М.Е. Основные этапы развития и некоторые проблемы советского внутреннего водного права // Вопросы советского транспортного права. Москва. Государственное изд-во юридической литературы. 1957. С. 157.
 16. Ходунов М.Е. Правовое регулирование деятельности транспорта. Москва, Юридическая литература. 1965. 164 с.
 17. Транспорт СССР. Итоги за пятьдесят лет и перспективы развития М., 1967. 203 с.

Затулко Е. А. Историко-правовые аспекты развития хозяйственных отношений на внутреннем водном транспорте в советский период

Статья посвящена анализу хозяйственных отношений на внутреннем водном транспорте и правового регулирования хозяйственных отношений на внутреннем водном транспорте в советский период. Рассмотрены правовые факторы, способствовавшие восстановлению внутреннего водного транспорта в постреволюционный и поствоенные периоды. Как вывод, автором определены основные условия, при которых в период СССР достигнуто наибольшее развитие хозяйственных отношений на внутреннем водном транспорте.

Ключевые слова: правовое регулирование, внутренний водный транспорт, речной транспорт, хозяйственные отношения.

Zatulko K. A. Historical and legal aspects of development of economic relations on inland water transport during Soviet period

The article is devoted to the analysis of economic relations on inland waterway transport and the legal regulation of economic relations on inland waterway transport during Soviet period. Legal factors that contributed to the restoration of inland water transport during the post-revolutionary and post-war period are considered. As a conclusion, the author defined the main conditions under which the greatest development of economic relations in inland water transport was achieved in the period of the USSR.

Key words: legal regulation, inland waterway transport, river transport, economic relations.