

УДК 656.621

DOI: 10.18524/2413-9998.2022.3(52).275828

**А. В. Церковна,**

кандидат економічних наук,

доцент кафедри менеджменту та інновацій

Одеський національний університет імені І. І. Мечникова

Французький бульвар, 24/26, м. Одеса, 65058, Україна

e-mail: tsercovna@onu.edu.ua

**А. М. Рахімі,**

студентка 4 курсу спеціальності «Менеджмент»

Одеський національний університет імені І. І. Мечникова

Французький бульвар, 24/26, м. Одеса, 65058, Україна

e-mail: arianarahimi@stud.onu.edu.ua

## **ВНУТРІШНІЙ ВОДНИЙ ТРАНСПОРТ УКРАЇНИ: ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ**

У статті розглянуто особливості розвитку річкового транспорту в Україні, його роль та тенденції розвитку річкового транспорту в сучасній транспортній системі України. Проаналізовано переваги використання річкового транспорту, у порівнянні з іншими видами транспорту. Проілюстровано зміни та заходи щодо стабілізації транспортної галузі на період дії воєнного стану. Також було проаналізовано річкові порти України. В процесі аналізу були виділені фундаментальні фактори, які впливають на вітчизняну економіку транспортного сектору. Виявлено найбільш значущі проблеми, з якими може стикнутися внутрішній водний транспорт. Річковий транспорт є важливою частиною транспортної інфраструктури України, яка має мережу річок і каналів, що охоплює понад 4000 кілометрів. Ось деякі з основних причин, чому річковий транспорт є важливим для України:

Економічні переваги: Річковий транспорт є економічно ефективним способом переміщення товарів і матеріалів на великі відстані, що може допомогти зменшити витрати на транспортування та підвищити конкурентоспроможність української продукції. Це може бути особливо важливим для таких галузей, як сільське господарство, де сипучі продукти, такі як зерно та насіння олійних культур, часто транспортуються річковим транспортом.

Доступ до ринків: річковий транспорт забезпечує доступ до ринків за межами України, включаючи країни Східної Європи та Чорноморського регіону. Це може допомогти розширити експортні можливості для українських підприємств і

збільшити їх надходження. Переваги для навколишнього середовища: річковий транспорт є більш екологічним видом транспорту порівняно з автомобільним і повітряним транспортом, оскільки він виробляє менші викиди вуглецю та спричиняє менше заторів. Це може допомогти зменшити вплив транспорту на навколишнє середовище та покращити якість повітря в містах.

Інтеграція з іншими видами транспорту: Річковий транспорт можна інтегрувати з іншими видами транспорту, такими як залізничний та автомобільний транспорт, для створення безперервної транспортної мережі. Це може підвищити ефективність і надійність транспортних послуг і знизити транспортні витрати для підприємств. Загалом річковий транспорт відіграє вирішальну роль у транспортній інфраструктурі України, і його значення, ймовірно, продовжуватиме зростати в майбутньому, оскільки країна прагне розширити свої експортні ринки та підвищити свою економічну конкурентоспроможність.

**Ключові слова:** внутрішній водний транспорт, річковий транспорт, річкові порти, транспортна галузь, повномасштабна агресія РФ, проблеми розвитку річкового транспорту України, транспортна система України, пріоритетні розвитку внутрішнього водного транспорту.

**Постановка проблеми у загальному вигляді.** Україна є країною з величезним потенціалом. Для розвитку економіки дуже важливо використовувати всі можливі ресурси, у тому числі й географічне положення і логістичний потенціал України. Україна має розгалужену мережу річок, яка на жаль використовується в даний час не в повній мірі. Крім того, у теперішній час, під час військової агресії РФ, деякі види транспорту не використовуються в повній мірі, і річковий транспорт може стати успішним заміником іншим видам транспорту. Постійні спроби російських агресорів розрушити критичну інфраструктуру України доказали необхідність розвивати взаємозамінність різних видів транспорту. Річковий транспорт, після закінчення військової агресії, може стати ефективною альтернативою залізничному, і, частково, автомобільному транспорту.

Розгалужена мережа річкових портів в Україні, за умови достатнього фінансування, буде сприяти збільшенню вантажо- потоків в Україні, як внутрішніх, так і зовнішніх, підвищить

експортний потенціал України. Розвиток транспортної інфраструктури у післявоєнний період має бути гармонізованим, відповідати всім вимогам післявоєнної економіки, та всебічно сприяти її найшвидшому відновленню та розвитку.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** У працях таких учених, як Гаврись М., Нестеренко Р., Гаврись О., Максимова С., Тірон-Воробйової Н., Романовської О., Яновської В. П., Баранівського О., Степанця П. та інших, розглянуто особливості розвитку внутрішнього водного транспорту України. При цьому, у зв'язку з новими викликами, що викликані військовою агресією РФ, роль річкового транспорту потребує більш детального аналізу, вивчення можливості його використання у військовій та післявійськовій економіці України.

**Постановка завдання.** Визначити напрямки удосконалення розвитку внутрішнього водного транспорту у транспортній системі України.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** У сучасній логістичній системі України відбуваються суттєві трансформації, що пов'язані з необхідністю адаптації до функціонування в умовах війни. Від швидкості оптимізації логістики залежить безпребійність експортно-імпортних операцій, що підтримують стан національної економіки. Так з моменту повномасштабного вторгнення транспортно-логістична галузь зазнала значного впливу ряду факторів [1; 2; 3; 4]:

1. Закриття морських транспортних шляхів, а саме закриття Одеського, Чорноморського, Південного, Миколаївського та морського порту Ольвія (85% морського вантажообігу), через ризик обстрілів та замінування морів. Тимчасова окупація Маріупольського, Бердянського, Скадовського та Херсонського портів (7,5% морського вантажообігу). В свою чергу, вантажі, що йшли на імпорт до України, застрягли в портах Чорного Моря.

Таким чином, інвестиційна компанія Dragon Capital оцінює наслідки закриття портів в українському чорноморському падінням ВВП на 25% .

2. Зупинка авіасполучення: з 24 лютого 2022 р. ДП «Украерорух» закрило повітряний простір для цивільної авіації, а 28 лютого повідомило про настання форс-мажорних обставин, через що було призупинено виконання договорів у авіаційній галузі.

3. Складність перевезення залізничним транспортом, оскільки ним зараз здебільшого прямують воєнні вантажі. Також стандарт українських залізничних колій (1520 мм) не відповідає стандартам більшості країн Центральної та Західної Європи (1435 мм).

4. Обмеженість залучення автомобільного транспорту через брак техніки, нестача кваліфікованих водіїв, пошкодження автодоріг та мостів, багатокілометрові черги на кордонах, а також дефіцит пального, що найбільш суттєво вплинув на вартість автоперевезення. Виникнення дефіциту пов'язано з абсолютним заміщенням російсько-білоруських нафтопродуктів, що становили 62% дизельного пального та 50% бензину, припинення морського імпорту морем, що складав 10% , а також обстріли та пошкодження НПЗ та нафтосховищ.

5. Необхідність прокладання нових маршрутів перевезення вантажів, навіть якщо вони займатимуть більше часу, оскільки пріоритетним стає саме безпека, а не швидкість. Так, перевізники мають враховувати зони бойових дій, окуповані та заміновані дороги, комендантську годину, затори на кордонах та блокпостах.

6. Концентрація основних логістичних операцій та складських площ на території Західної частини України, що пов'язано з відносним віддаленістю від зони активних бойових дій, а також наближенням до кордонів країн ЄС, які є нашими основними торгівельними партнерами.

З метою забезпечення стійкої та ефективної логістичної системи й підтримки національної економіки в умовах кризового стану держава та бізнес спряли функціонуванню найперспективніших видів транспорту. Одним із них є внутрішній водний транспорт, який має значний вплив як на економічний, так і на соціальний та екологічний розвиток України.

Згідно з законом України «Про внутрішній водний транспорт», внутрішній водний транспорт – вид транспорту, до якого належать судна, суб'єкти господарювання, що здійснюють та забезпечують перевезення переважно внутрішніми водними шляхами вантажів, пасажирів, багажу і пошти, використовуються для рибогосподарської діяльності, надають інші послуги з використанням суден внутрішнього плавання, забезпечують судноплавство на внутрішніх водних шляхах, утримують об'єкти інфраструктури внутрішніх водних шляхів, здійснюють навігаційно-гідрографічне забезпечення судноплавств [5].

Внутрішній водний транспорт (ВВТ) здійснює перевезення вантажів і пасажирів судами в межах природних (річки, озера) та штучних (канали, водосховища) шляхів. Основними його перевагами є: зниження логістичних витрат, витрат палива, викидів у повітря, заторів, шуму та аварійних подій. Розвиток річкового транспорту, що забезпечує «зелені» перевезення, може мати значний позитивний вплив також на соціальний розвиток та навколишнє природне середовище України [6].

В законі України «Про внутрішній водний транспорт», інфраструктура ВВТ розглядається як сукупність об'єктів, що забезпечують судноплавство внутрішніми водними шляхами. До неї належать: гідротехнічні споруди внутрішніх водних шляхів, рейди, затони, місця стоянки суден, засоби навігаційного обладнання та гідрографічного забезпечення судноплавства, об'єкти річкової інформаційної служби, мережі та споруди

зв'язку, сигналізації, інформування та управління рухом суден, а також судна і плавуче обладнання, призначені для виконання шляхових робіт, та інші об'єкти, що забезпечують судноплавство внутрішніми водними шляхами [5].

Протяжність судноплавних річок в Україні становить 4400 км. В країні основними судноплавними внутрішніми водними шляхами є Дніпро, Південний Буг та Дунай. Поодинокі судна ходять Десною та Дністром, потенційно судноплавним є також Сіверський Донець. Дунай і Південний Буг. Всі вони мають вихід до Чорного моря, а Дунай і Дніпро входять до п'ятірки найбільших річок Європи. Довжина лише водної артерії ріки Дніпро становить майже 1200 км [7]. Також, крім цього, існує приблизно тридцять річок.

За даними Асоціації «Річки України» до військових дій, морської блокади та закриттю авіасполучення перевезення вантажів українськими річками за останні два роки зросли на 30,3% , на Дніпрі перевезення зросли на 27,7% , на Дунаї – на 35,8% , а на Південному Бузі – на 41,8% [8]. А відповідно до даних Національної ради з відновлення України від наслідків війни, обсяг вантажопотоку, який прогнозувався на 2022 рік, очікувався на рівні 161,2 млн. тонн, а річкові перевезення мали досягти 15,8 млн тонн. [9].

Якщо розглядати структуру перевезень то здебільшого Дніпром перевозили будматеріали, зернові та металопродукцію, Дунаєм – руду, зернові та металопродукцію, Південним Бугом – зернові [8].

В Україні налічується більше 60-ти річкових портів та терміналів, що займаються обробкою вантажів [6]. Відповідний закон України «Про внутрішній водний транспорт» розглядає річковий порт (термінал) як суб'єкт господарювання будь-якої форми власності, що на законних підставах використовує об'єкти інфраструктури ВВТ для стоянки та обслуговування на внутрішніх водних шляхах суден, обслуговування пасажирів, проведення

вантажних операцій, а також інших пов'язаних з цим видів господарської діяльності [5]. Основні річкові порти сконцентровані в м. Київ, м. Херсон, м. Запоріжжя, м. Дніпро, м. Нікополь, м. Миколаїв, м. Черкаси, а також поблизу м. Одеса [6].

Кількість персоналу, залученого до судноплавства внутрішніми водними шляхами, з українськими документами становить приблизно 11 тисяч, серед яких на Дунаї працює 1,8 тисяч (близько 1 тисячі на судах під прапорами країн ЄС) [9].

Дніпро бере початок на південному схилі Валдайської височини біля Смоленської області Росії, а впадає в Дніпровсько-Бузький лиман Чорного моря. Взагалі річка умовно поділяється на три частини: верхня течія (Верхній Дніпро) – від витоку до міста Києва (1320 км), середня (Середній Дніпро) – від Києва до Запоріжжя (555 км) і нижня (Нижній Дніпро) – від Запоріжжя до гирла (326 км) [10].

Річка тече серединою України, з півночі на південь, однак не по прямій лінії, а утворюючи подобу лука, зверненого на схід. Така форма артерії Дніпра дозволяє майже вдвічі збільшити шлях із Центральної України до Чорного моря: по прямій лінії – 450 км, річкою – 950 км [10].

За даними УкрРІС, на Дніпрі обсяги вантажів зросли на 27,7% – із 11,2 млн тонн у 2020 році до 14,4 млн тонн у 2021-му. Здебільшого річкою перевозили будматеріали, зернові та металопродукцію. Кількість рейсів по Дніпру збільшилася на 36,8% – до 15838 рейсів [8]. На сьогоднішній день, унаслідок військового блокування країною агресором частини Дніпра в Херсонській та Запорізькій областях зупинені перевезення Дніпром, а також окупований та пошкоджений Каховський судноплавний шлюз [9].

Якщо розглядати загальну характеристику портів Дніпровської артерії, а також вплив військових дій них, то варто проаналізувати наступні ключові порти (термінали) [11].

Таблиця 1

## Річкові порти в Україні та їх спеціалізація

Назва порту	Адміністрація порту	Розташування	Довжина причалу	Спеціалізація	Тривалість навігації
Запорізький річковий порт	Філія "Запорізький річковий порт" АСК "Укррічфлот".	м. Запоріжжя, Дніпропетровська ділянка водних шляхів, 310 км від гирла Дніпра.	2786 м	Руда, кокс, вугілля, металобрухт, металовироби, добрива, глина, пісок, феросплави, боксити.	з 20 березня по 28 листопада
Київський річковий порт	ПАТ "Київський річковий порт"	м. Київ, Канівська ділянка водних шляхів, 822 км від гирла Дніпра.	1479 м	Видобуток і перевалка піску, щебню та інших будівельних матеріалів для місцевих потреб. З'явча в оренду офісних приміщень, відкритих і кригаті складів, що знаходяться на його території.	з 25 березня по 1 грудня
Дніпропетровський річковий порт	ВАТ "Дніпропетровський річковий порт" АСК "Укррічфлот"	м. Дніпро, Дніпропетровська ділянка водних шляхів, 393 км від гирла Дніпра.	1345 м	Міський об'єднаний вантажний район, до складу якого входить ділянка Нови Кайдаки, виробляє обробку тарнопотужних вантажів, металу, труб, піску, щебню, шлаку. Вантажний район Амур-Гавань спеціалізується на переробці металопрокату, великовантажних контейнерів, великовантажних вантажів, вугілля, коксу, піску, окатців, мінерально-будівельних вантажів, а також на навантаженні судів зерновими вантажами на Естакадний-ковесерному комплексі.	20 березня по 28 листопада
Новокаховський річковий порт	ВАТ "Новокаховський річковий порт"	м. Таврійськ, Херсонська ділянка водних шляхів, 96 км від гирла Дніпра.	1200 м	Порт надає послуги по перевалці навалених мінерально-будівельних вантажів, вантажів в бп-бетах також у в'язаних – пакстованих вантажів, металобрухту, усі типи вантажів до 10 т. Норма навантаження металобрухту на добу – 600 т, навалених на добу 4000 т. Зберігання, завантаження-такж можливість зберігання вантажів по фронту та тилу до 100 тис.т.	270 дб. Криговий режим починається з середини грудня, закінчується
Херсонський річковий порт	ДП "Херсонський річковий порт" АСК "Укррічфлот"	м. Херсон, Херсонська ділянка водних шляхів, 28 км від гирла Дніпра.	950 м	Порт перевалює навалочні та генеральні вантажі: прокат чорних металів, ліс, боксити, металобрухт, вугілля, кокс, мінеральні добрива, будматеріали, глина і свинець.	Цілорічно



Таблиця 1

## Дунайські порти в Україні

Назва порту	Адміністрація порту	Розташування	Довжина причалу	Спеціалізація	Тривалість навігації
Ізмаїл	Морський торговельний порт Ізмаїл	м. Ізмаїл, Дунайська ділянка водних шляхів, 85 км від гирла Дунаю.	4841 м	Ізмаїльський порт оснащений сучасним обладнанням, перевантажувальними машинами і механізмами, що дозволяють переробляти навалочні та насипні, тарно-штучні, контейнерні вантажі.	Цілорічно
Рені	Морський торговельний порт Рені	м. Рені, Дунайська ділянка водних шляхів, 128 км від гирла Дунаю.	3936 м	Унікальне географічне положення визначило статус порту Рені як річкового і морського одночасно. Порт Рені розташований в південно-західній частині України на стику української, румунської та молдавської кордонів і на перетині 4 транспортних коридорів (морського, річкового, залізничного та автомобільного). На 30 спеціалізованих причалах порту обробляються практично всі види вантажів, у тому числі: генеральні, навалочні, наливні, насипні, великогабові, негабаритні, контейнери.	Цілорічно
Кілія	Кілійський вантажний торговий пункт порту Усть-Дунайськ	м. Кілія, Дунайська ділянка водних шляхів, 47 км від гирла Дунаю.	150 м	Приписаний до порту Усть – Дунайськ. Навалочні вантажі, перевалка зерна, що експортуються в країни Близького Сходу і Середземномор'я.	Цілорічно
Усть-Дунайськ	Морський торговельний порт Усть-Дунайськ	м. Вилкове, Дунайська ділянка водних шляхів, 0,1 км від гирла Дунаю.	150 м	Усть-Дунайський порт виробляє переважку і транспортно-експерторське обслуговування транзитних, зовнішторговельних і каботажних вантажів, складські операції. Він може забезпечити приїом, безпечну стоянку та обробку ліхтерів, барж, їх накопичення для подальшого транспортування. Основу вантажообігу порту складають навалочні та насипні вантажі: руда, концентрати руд, зерно. Вантажі доставляються судами, несамохідними баржами і ліхтерами.	Цілорічно

Довжина української ділянки Дунаю – 170 км, з яких 54 км припадає на основне річище, 110 км – на Кілійське гирло, та 6 км – на, непридатний для судноплавства, канал Прорва, який з’єднує гирло із Чорним морем. На берегах Дунаю розташовані десятки великих міст, в тому числі українські міста Рені (18,32 тис. жителів на 2020 р.), Ізмаїл (71,3 тис. на 2020 р.), Кілія (19,3 тис. на 2020 р.), Вилкове (7,71 тис. на 2020 р.), а також села Ізмаїльського району Одеської області [11].

До подій 24 лютого 2022 року на Дунаї вантажопотік у 2021 році збільшився на 35,8% порівняно з 2020 роком. Тобто 5,5 млн тонн у порівнянні з 4,1 млн тонн. Серед основних вантажів тут – руда, зернові та металопродукція [8].

Сьогодні Україна втрачає 170 млн доларів США в день через заблоковані порти, а орієнтовні прямі збитки, які завдано з 24 лютого 2022 року інфраструктурі морського та внутрішнього водного транспорту державної форми власності, становлять близько 622 млн доларів США [9].

Проте сформовану ситуацію сьогодні вдається покращити завдяки дунайським портам, на які, за даними Міністерства інфраструктури, припадає 30% експорту. За два місяці війни обробка вантажів у дунайських портах зросла вчетверо до 850 тис. тонн, що становить 15% товарообігу в мирний час. На Дунаї три основні річкові порти, через які Україна експортує товари річкою до Румунії у порт Констанци, звідки їх везуть морем в інші країни: Ізмаїльський, Усть-Дунайський та Ренійський [13] (Табл. 2).

Важливим також є виокремлення недоліків внутрішнього водного транспорту, серед яких розбіжність напрямку річкових магістралей з основними вантажопотоками, залежність від глибини річок й водойм, менша порівняно з іншими видами транспорту швидкість доставки вантажів та частота відправлень, сезонність. До проблем українського річного транспорту слід

віднести його технологічне відставання та деградацію всієї інфраструктури порівняно з європейським рівнем та недостатній інноваційний розвиток технологій, що унеможлиблює забезпечення якісних й ефективних перевезень [6].

Більше того, на сьогоднішній день, річкова інфраструктура України зношена більше ніж на 75%, що робить її відродження та функціонування важкою справою [14].

Через дефіцит у фінансуванні галузі довжина річкових шляхів в Україні скоротилася майже в два рази, а дно річок почало замулюватися. На деяких ділянках неможливо забезпечити гарантовані глибини, що робить проходження річкових магістралей проблемним для суден [6]. Наприклад, судноплавна частина Дністра в межах України складає 132 км, але тільки 125 км мають гарантійні глибини [19].

Також, значно негативно впливає на галузь істотне фінансове, податкове й бюрократичне навантаження, що сприяють неконкурентним умовам роботи у порівнянні з іншими видами транспорту. Відсутність чіткого розподілу відповідальності за утримання та розвиток ВВШ й дублювання функцій між органами виконавчої влади, що спричинено тривалим функціонуванням галузі без Закону про ВВТ.

На сьогоднішній день основним обмеженням розвитку галузі є триваюча широкомасштабна військова агресія РФ проти України, яка призвела до обмеженості кількості портів в експлуатації у порівнянні з довоєнною ситуацією. Галузь ВВТ потребує значних інвестицій у розвиток, проте цей процес гальмується через недосконале законодавство та дефіцит фінансування робіт з розвитку, модернізації та реконструкції пошкоджених об'єктів інфраструктури ВВТ.

Ураховуючи сьогоднішній рівень небезпеки в країні, страховики відмовляються покривати ризики з судноплавства,

через що Кабінет Міністрів у червні 2022 року виділив Міністерству інфраструктури 250 млн. грн. для відшкодування збитків, що завдані війною РФ проти України, та запобіганню негативним явищам на ринку судноплавства в акваторії українських портів у Дунайському регіоні, а також на ринку залізничних послуг [16].

Отже, відповідно до тимчасової транспортної блокади, окупації портів, руйнуванню інфраструктури внаслідок російської агресії, а також з урахуванням тенденцій на західному ринку транспортних перевезень та спрямованості України на євроінтеграцію, для державної політики пріоритетним є розкриття нереалізованого потенціалу у галузі національного річкового транспорту. З цією метою, актуальним є переймання західного досвіду, розвиток річкового сполучення та реалізація спільних проектів у партнерстві з країнами ЄС. Україна ще до 24 лютого 2022 року зробила три важливих кроки для реформування системи логістичних перевезень.

По-перше, Верховна рада ухвалила закон «Про внутрішній водний транспорт», який регулює річкову логістику в Україні. Закон набув чинності з 1 січня 2022 року [17]. Однак ряд його статей запрацюють через три роки з дня опублікування. Згаданий закон дозволить відродити річкові перевезення і створити ефективну логістичну систему. Більше того, закон включає імплементаційні норми п'яти основних європейських директив і покликаний привести українське законодавство у відповідність з європейським. Автор законопроекту А. Ковальов повідомив, що закон орієнтований на створення відкритого ринку вантажних і пасажирських перевезень, завдяки допуску суден під іноземним прапором в українські річки [18].

Подальший розвиток перевезень річковим транспортом дасть змогу перенести частину вантажів з автомобільних та залізничних

доріг, які через значне перевантаження перебувають у незадовільному стані. Вантажопідйомність водного транспорту значно перевищує інші: 2 баржі та буксир замінюють 250 вантажівок, або 100 залізничних вагонів та 2 локомотиви. Більше того, такі реформи дозволять значно зекономити на ремонті автомагістралей: переорієнтація 1 млн. тон вантажів з автодоріг на річковий транспорт зменшує витрати на ремонт доріг на суму до 1 млрд. грн. протягом 4 років [19].

Незважаючи на переваги нового закону він містить деякі недоліки. По-перше, нові положення дозволять скидати з суден стічні води відповідно до вимог Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року та Протоколу 1978 року до неї. Проте, в згаданих документах зазначається скидання судових стічних вод у морські води, а не прісні води річок, що призведе до негативних екологічних наслідків. По-друге, положення про звільнення від сплати портових зборів в окремих морських портах та надання державною лоцманською організацією послуг з лоцманського проведення суден призводить до порушення правил конкуренції, що суперечить положенням Конституції України та Антимонопольного законодавства [20].

По-друге, Міністерство інфраструктури України спільно із провідними європейськими експертами в галузі транспорту за підтримки представництва ЄС в Україні та Європейської Комісії розробили Національну транспортну стратегію України до 2030 року «Drive Ukraine 2030», яка включає 39 інфраструктурних проектів. Схвалена 30 травня 2018 року Кабінетом Міністрів України, стратегія орієнтована на ефективне функціонування транспортної системи, підвищення конкурентоспроможності національної транспортної інфраструктури та інтеграцію в TEN-T (Транс'європейські транспортні мережі) [17].

Відповідно до Національної транспортної стратегії України до 2030 року, розвиток внутрішнього водного транспорту сприятиме формуванню стійкої логістичної системи, за рахунок збільшення кількості транспортних та логістичних альтернатив [6]. Обмеження функціонування основних логістичних шляхів (морських, повітряних та інших), через воєнні дії, підтверджують значущість розвитку альтернативних шляхів.

По-третє, з метою деталізації плану розвитку ВВТ України та виконання Закону України «Про внутрішній водний транспорт», була розроблена Стратегія розвитку внутрішнього водного транспорту України до 2031 року. Цей документ описує етапи впровадження реформ для забезпечення функціонування сучасної інфраструктури ВВТ, створення умов для економічно-ефективної діяльності річкових портів (терміналів), задоволення попиту на ринку вантажних та пасажирських перевезень на ВВШ, підвищення безпеки та фінансування річкового судноплавства [6].

Денис Шмигаль, прем'єр-міністр України, наголосив, що в умовах російської морської блокади стало ще більш актуальним питання розвитку річкових портів, оскільки саме вони допоможуть розширити експортні можливості для української продукції, зокрема зерна. Також, прем'єр-міністр підкреслив, що над розвитком ВВТ працювали ще до повномасштабної війни відповідно до Стратегії розвитку внутрішнього водного транспорту України до 2031 року [21]. Проте реалізацію згаданої стратегії та інших ключових програмних документів у сфері внутрішнього водного транспорту (Національної транспортної стратегії України та Національної економічної стратегії України) було фактично призупинено.

21 квітня 2022 року був виданий Указ Президента щодо створення Національної ради з відновлення України від наслідків війни, що має виконувати функції консультативно-дорадчого

органу при Президентові України. До її складу ввійшли всі члени Уряду, голови 16-ти комітетів Парламенту, голова НБУ, секретар РНБО і керівник Офісу Президента та всі його заступники. Очолили Раду – Прем'єр-міністр, керівник Офісу Президента та Голова Верховної Ради. Всього сформовано 23 робочих групи, які покривають різний спектр державної політики за винятком зовнішньої політики, оборони та безпеки [15]. Робоча група «Відновлення та розбудови інфраструктури», що входить до складу

Національної ради з відновлення України від наслідків війни, розробила проект «Плану відновлення України» [9]. В ньому детально розглянуто теперішній стан транспортної інфраструктури, сучасні обмеження та можливості, а також плани дій для забезпечення безперервного функціонування та розвитку транспортно-логістичної галузі до стандартів ЄС.

У третьому розділі проекту розглянуто сферу морського та внутрішнього водного транспорту та сформовано відповідний післявоєнний план відновлення. Його метою є створення умов для розвитку та відновлення перевезень морським та внутрішнім водним транспортом, збільшення обсягів перевезень, відновлення та розвиток інфраструктури морського та внутрішнього водного транспорту [9].

Національну раду з відновлення України від наслідків війни виокремлює п'ять основних завдань із зазначенням необхідних заходів/кроків для їх реалізації [9]:

1) *Відновлення та розвиток перевезень морським і внутрішнім водним транспортом.* Включає зняття блокади та звільнення окупованих портів; розмінування наземної та морської території; розвиток та модернізація портів Дунайського регіону; днопоглиблення водних шляхів; включення української частини р. Дунай в мережу TEN-T; ремонт та модернізацію флоту державних

підприємств та ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство»; створення мультимодального хабу на базі одного з портів Дунаю, а також стимулювання приватних інвесторів щодо організації мультимодального терміналу на Дніпрі; відновлення роботи Каховського судноплавного шлюзу; реалізація проєкту ГСХ Дунай-Чорне море для можливості заходу великотоннажних суден в Дунайські порти; налагодження логістики по прибережному коридорі Дунай-Дніпро/Південний Буг; збільшення тоннажності торговельних суден під українським прапором для покращення міжнародного товарообігу; створення Реєстру суден внутрішнього плавання та супутніх баз даних; розроблення фінансово-економічного механізму для модернізації та відновлення конкурентоспроможного суднобудівного кластеру; діджиталізація процесів, модернізація програмних комплексів та систем контролю доступу в морських та річкових портах України; стимулювання розвитку лінійного судноплавства та судноплавства до річкових портів (терміналів).

2) *Відновлення і модернізація інфраструктури морського і внутрішнього водного транспорту.* Включає відновлення зруйнованих російськими терористичними військами об'єктів, необхідних для нормального функціонування ВВТ; усунення лімітуючих ділянок на річці Дніпро; розвиток шлюзового господарства на річці Дніпро, побудова другого Каховського шлюзу з розширеними характеристиками; створення механізму залучення приватних інвестицій для об'єктів інфраструктури ВВТ; внесення змін у законодавство з метою реалізації інфраструктурних проєктів відновлення портів України; модернізація Річкової інформаційної служби, створення автоматизованого обліку перевезень ВВШ та баз даних Адміністрації судноплавства; покращення транспортного



сполучення морських портів та річкових портів (терміналів) на території України.

3) *Розширення мережі річкових портів (терміналів) та підвищення ефективності використання наявних потужностей річкових портів (терміналах)*. Включає: створення умов для залучення приватних інвестицій та покращення інвестиційного клімату; будівництво нових терміналів і місць зберігання для імпорту критично важливої продукції для оборони та економіки України; запуск Реєстру об'єктів інфраструктури внутрішнього водного транспорту; стимулювання приватних інвесторів щодо будівництва терміналів для прийому зрідженого природного газу та інших баз паливно мастильних матеріалів.

4) *Розвиток портової та припортової інфраструктури (залізничних підходів, автомобільних доріг тощо) та пропускної спроможності морських портів*. Включає: будівництво супутньої інфраструктури для морських портів; електрифікація ділянки залізничної колії від станції Білгород-Дністровський до станції Ізмаїл для зменшення вартості перевезень; встановлення залізничного сполучення Рені – Ізмаїл; здійснення експлуатаційного днопоглиблення акваторій морських портів; коригування глибин у паспортах акваторій морських портів Рені та Ізмаїл; будівництво терміналів ЗПГ у морських портах; визначення меж акваторій та територій морських портів; спрощення встановлених законодавчих процедур для термінового відновлення інфраструктури морських портів; розробка «Схем розвитку морських та річкових портів України» із врахуванням нагальної потреби, перспективних вантажопотоків та розвитку потужностей портових операторів; перехід на альтернативні джерела енергопостачання; удосконалення законодавства з метою розвитку морських портів та запровадження інших моделей управління (наприклад, «порт-лендлорд»).

5) *Створення ефективного механізму підготовки та дипломування моряків, а також членів екіпажів суден внутрішнього плавання.* Включає: забезпечення можливості виїзду моряків та персоналу суден внутрішнього плавання для працевлаштування на іноземні судна; створення системи отримання документів членів екіпажів внутрішнього плавання відповідно до законодавства ЄС; розробку та запуск реєстру кваліфікаційних посвідчень членів екіпажів ВВТ й супутніх баз даних, а також їх нормативно-правове вдосконалення та цифровізація й інтеграція з реєстрами ЄС; забезпечення виконання вимог міжнародних договорів України та створення ефективного механізму підготовки та дипломування моряків.

Заходи плану реалізації проекту передбачені на коротко-, середньо- та довгострокову перспективу, та підлягають виконанню у строки, визначені такими планами, та в передбаченому порядку. Загалом виокремили 3 етапи: [9]

1) Перший етап відновлення (короткостроковий): «Економіка та інститути воєнного часу. «Все для перемоги!». Етап розрахований на період червень 2022 р. – кінець 2022 р., проте у разі затягування активних військових дій план буде скоригований у 4-му кварталі 2022 р., відповідно дана фаза буде продовжена на 2023 р.

2) Другий етап відновлення (середньостроковий): «Відновлення, перезапуск економіки та інститутів». Етап розрахований на період 2023-2025 рр., проте у разі затягування активних військових дій план буде скоригований, відповідно дана фаза буде перенесена на 2024-2026 рр.

3) Третій етап модернізації (стратегічний): «Структурна модернізація та повноцінна інтеграція до ЄС». Розрахований на період 2026-2032 рр., проте терміни планування етапу коригуватимуться за підсумками 2022-2023 років.

**Висновки.** Отже, проаналізувавши сучасний стан транспортно-логістичної системи в умовах воєнних дій на території України, особливо внутрішній водний транспорт, та прийняті зміни у державній політиці, що впливають на функціонуванні галузі, можна зробити висновок про перспективність перетворення річкового транспорту на потужний національний актив. Позитивний досвід західних країн підтверджує його екологічність та економність з фінансового й енергетичного боку. Саме тому в логістичній системі передових країн річкове судноплавство посідає перші місця за всіма показниками, особливо за зручністю для перевезення масових вантажів, для яких важлива не швидкість, а ритмічність доставки, а саме: зерно, добрива, метали, пісок, тощо. В свою чергу, розуміння недоліків та головних тенденцій як світової, так і національної річкової інфраструктури, сприятиме процесу модернізації внутрішнього водного транспорту в Україні.

#### Список використаної літератури

1. Українська логістика шукає шляхи в обхід моря та повітря. *DIALOG*. URL: <https://edialog.media/uk/2022/05/03/>.
2. Логістика під час війни: як українському бізнесу організувати транспортні потоки. *UKRINFORM*. URL: [https://www.ukrinform.ua/amp/rubric-other\\_news/3566470-logistika-pid-cas-vijni-ak-ukrainskomu-biznesu-organi-zuvati-transportni-potoki.html](https://www.ukrinform.ua/amp/rubric-other_news/3566470-logistika-pid-cas-vijni-ak-ukrainskomu-biznesu-organi-zuvati-transportni-potoki.html).
3. Логістика війни. Як змінились вантажні перевезення в Україні. *БІЗНЕС*. URL: <https://biz.nv.ua/ukr/amp/perevezennya-v-ukrajini-pid-chas-viyni-gumanitarni-vantazhi-obmezheniya-na-perevezennya-50231625.html>.
4. Гавриць М., Нестеренко Р., Гавриць О. Загрози національній безпеці України та розвитку ринку нафтопродуктів сьогодні й у післявоєнний час. *Честь і Закон*. 2022. Том 2. № 81. С. 53-62.
5. Про внутрішній водний транспорт : Закон України від 03.12.2020 р. № 1054-IX: станом на 27 жовтня 2022 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1054-20#Text>.

6. Стратегія розвитку внутрішнього водного транспорту України на період до 2031 року. (Документ). *Морські бізнес-новини України*. URL: <https://maritimebusinessnews.com.ua/2021/09/20/223491/>.
7. Максимов С., Тірон-Воробйова Н., Романовська О. Річковий транспорт України: сучасні реалії та перспективи. *Вчені записки ТНУ імені В.І. Вернадського*. Серія: Технічні науки. 2019. Том 30 (69). №1. Част. 2. С. 116-120.
8. Річкові перевезення вантажів в Україні у 2021 році збільшилися до рекордного рівня. *BlackSeaNews*. URL: <https://www.blackseanews.net/read/184623>.
9. Національна рада з відновлення України від наслідків війни. Проект Плану відновлення України. Матеріали робочої групи «Відновлення та розбудова інфраструктури». Проект. URL: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/recoveryrada/ua/restoration-and-development-of-infra-structure.pdf>.
10. Дніпро. *Вікіпедія*. URL: <https://uk.wikipedia.org/wiki/Дніпро>.
11. Порти. *Річкова інформаційна служба України*. URL: <https://ukrriis.com.ua/hydraulics/ports/?showas=table&orderby=name&showRiver=riverDnipro>.
12. Дунай. *Вікіпедія*. URL: <https://uk.wikipedia.org/wiki/Дунай>.
13. Заблоковані порти – не вирок. Куди Україна перенаправляє експортні потоки і що з цього виходить. *Економічна правда*. URL: <https://www.epravda.com.ua/publications/2022/05/11/686894/>.
14. Степанець П. Шанс на відродження річкового транспорту в Україні: які стимули галузі дає новий закон. *УНІАН*. URL: <https://www.unian.ua/economics/transport/shans-na-vidrodzhennya-richkovogo-transportu-v-ukrajini-yaki-stimuli-galuzi-daye-noviy-zakon-novini-ukrajina-11246231.html>.
15. Національна рада відновлення України від наслідків війни та плани реформування влади. *LB.ua*. URL: [https://lb.ua/blog/igor\\_koliushko/525328\\_natsionalna\\_rada\\_vidnovlennya.html](https://lb.ua/blog/igor_koliushko/525328_natsionalna_rada_vidnovlennya.html).
16. Міністерство інфраструктури забезпечуватиме покриття ризиків для судноплавних та залізничних перевізників. *Міністерство інфраструктури України*. URL: <https://mtu.gov.ua/news/33558.html>.
17. Яновська, В. П., Баранівський О. А. Інтеграція національної транспортної системи в трансєвропейську транспортну мережу: тренди і перспективи. *Економіка і управління*. 2021. Випуск 49. С. 6-22.
18. Степанець П. Шанс на відродження річкового транспорту в Україні: які стимули галузі дає новий закон. *УНІАН*. URL: <https://www.unian.ua/>

economics/transport/shans-na-vidrozhennya-richkovogo-transportu-v-ukrajini-yaki-stimuli- galuzi-daye-noviy-zakon-novini-ukrajina-11246231.html.

19. Інформація про водний транспорт України. *Міністерство інфраструктури України*. URL: <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-vodniy-transport-ukraini.html>.
20. Переваги та недоліки нового законодавства про водний транспорт. *Економічна правда*. URL: <https://www.epravda.com.ua/columns/2021/01/8/669805/>.
21. Розвиток річкових портів допоможе розширити експортні можливості для української продукції. *Урядовий портал*. URL: <https://www.epravda.com.ua/columns/2021/01/8/669805/>.

Стаття надійшла 05.11.2022 р.

**Alona Tserkovna,**

PhD in Economics,

Associate Professor of the Department of Management and Innovation,

Odesa National Mechnikov University

24/26 French Blvd., Odesa, 65058, Ukraine

e-mail: tsercovna@onu.edu.ua

**Ariana Rahimi,**

Student of 4th year student, specialty “Management”,

Odesa I. I. Mechnikov National University

24/26 French Blvd., Odesa, 65058, Ukraine

e-mail: ariannahimi@stud.onu.edu.ua

## **INLAND WATER TRANSPORT OF UKRAINE: PROBLEMS AND PROSPECTS**

The article examines the peculiarities of the development of river transport in Ukraine, it's role and trends in the development of river transport in the modern transport system of Ukraine. The advantages of using river transport in comparison with other types of transport are analyzed. Changes and measures to stabilize the transport industry during the period of martial law are illustrated. River ports of Ukraine were also analyzed. In the process of analysis, the fundamental factors affecting the domestic economy of the transport sector were highlighted. The most significant problems that inland water transport may face have been identified. Ukraine is a country with great potential. For the development of the economy, it is important to use all possible resources, including the

geographical location, which is the logistical potential of Ukraine. Ukraine has an extensive network of rivers, which, unfortunately, is currently not being used to its full extent. In addition, at the present time, during the military aggression of the Russian Federation, some types of transport are not used to their full extent. Therefore, river transport can become a successful substitute for other types of transport. The constant attempts of the Russian aggressors to destroy the critical infrastructure of Ukraine proved the need to develop the interchangeability of different types of transport. River transport can become an effective alternative to railway and, partly, road transport. An extensive network of river ports in Ukraine, subject to sufficient financing, will contribute to the increase of cargo flows in Ukraine, both internal and external, and will increase Ukraine's export potential. The development of transport infrastructure in the post-war period should be harmonized, meet all the requirements of the post-war economy, and comprehensively contribute to its fastest recovery and development. River transport is an important part of the transport infrastructure in Ukraine, which has a network of rivers and canals that covers over 4,000 kilometers. Here are some of the key reasons why river transport is important for Ukraine:

**Economic benefits:** River transport is a cost-effective way of moving goods and materials across long distances, which can help to reduce transportation costs and increase the competitiveness of Ukrainian products. This can be especially important for industries such as agriculture, where bulk products like grain and oilseeds are often transported by river.

**Access to markets:** River transport provides access to markets beyond Ukraine's borders, including countries in Eastern Europe and the Black Sea region. This can help to expand export opportunities for Ukrainian businesses and increase their revenue streams.

**Environmental benefits:** River transport is a more sustainable mode of transportation compared to road and air transport, as it produces lower carbon emissions and causes less traffic congestion. This can help to reduce the environmental impact of transportation and improve air quality in urban areas.

**Integration with other modes of transport:** River transport can be integrated with other modes of transport, such as rail and road transport, to create a seamless transportation network. This can improve the efficiency and reliability of transportation services and reduce transportation costs for businesses.

Overall, river transport plays a critical role in the transport infrastructure of Ukraine, and its importance is likely to continue to grow in the future as the country seeks to expand its export markets and improve its economic competitiveness.

**Keywords:** inland water transport, river transport, river ports, transport industry, full-scale aggression of the Russian Federation, problems of development of river transport in Ukraine, transport system of Ukraine, priority development of inland water transport.

## References

1. Ukrainiska lohistyka shukaie shliakhy v obkhid moria ta povitria. (2022). [Ukrainian logistics is looking for ways to bypass the sea and air]. DIALOG. URL: <https://edialog.media/uk/2022/05/03/>. [in Ukrainian].
2. Lohistyka pid chas viiny: yak ukrainskomu biznesu orhanizuvaty transportni potoky. (2022). [Logistics during the war: how Ukrainian businesses organize transport flows]. UKRINFORM. URL: [https://www.ukrinform.ua/amp/rubric-other\\_news/3566470-logistika-pid-cas-vijni-ak-ukrainskomu-biznesu-organizuvati-transportni-potoki.html](https://www.ukrinform.ua/amp/rubric-other_news/3566470-logistika-pid-cas-vijni-ak-ukrainskomu-biznesu-organizuvati-transportni-potoki.html). [in Ukrainian].
3. Lohistyka viiny. Yak zminylys vantazhni perevezennia v Ukraini. (2022). [The logistics of war. How freight transportation in Ukraine has changed]. BIZNES. [BUSINESS]. URL: <https://biz.nv.ua/ukr/amp/perevezennya-v-ukrajini-pid-chas-viyni-gumanitarni-vantazhi-obmezhenhyya-na-perevezennya-50231625.html>. [in Ukrainian].
4. Havrys M., Nesterenko R., Havrys O. Zahrozy natsionalnii bezpetsi Ukrainy ta rozvytku rynku naftoproduktiv sohodni y u pisliavoiennyi chas. (2022). [Threats to the national security of Ukraine and the development of the oil products market today and in the post-war period].- Chest i Zakon. [Honor and Law]. Vol. 2. № 81. P. 53-62. [in Ukrainian].
5. Pro vnutrishnii vodnyi transport: Zakon Ukrainy vid 03.12.2020 r. № 1054-IX: stanom na 27 zhovtnja. 2022 r. [Law of Ukraine "On Inland Water Transport"]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1054-20#Text>. [in Ukrainian].
6. Stratehiia rozvytku vnutrishnoho vodnoho transportu Ukrainy na period do 2031 roku. (Dokument). (2021). [Strategies for the development of inland transport of Ukraine for the period until 2031. (Dokument)] Morski biznes-novyny Ukrainy [Maritime business news of Ukraine]. URL: <https://maritimebusinessnews.com.ua/2021/09/20/223491/>. [in Ukrainian].
7. Maksymov S., Tiron-Vorobiova N., Romanovska O. Richkovyi transport Ukrainy: suchasni realii ta perspektyvy. (2019). [River transport of Ukraine: modern realities and prospects]. Vcheni zapysky TNU imeni V.I. Vernadskoho. Seriia: Tekhnichni nauky [Academic notes of TNU named after V.I. Vernadsky]. Series: Technical sciences. Vol. 30 (69). № 1 part 2. P. 116-120. [in Ukrainian].
8. Richkovi perevezennia vantazhiv v Ukraini u 2021 rotsi zbilshylysia do rekordnoho rivnia. (2022). [River cargo transportation in Ukraine in 2021 increased to a record level]. BlackSeaNews. URL: <https://www.blackseanews.net/read/184623>. [in Ukrainian].

9. Natsionalna rada z vidnovlennia Ukrainy vid naslidkiv viiny. Proekt Planu vidnovlennia Ukrainy. (2022). [The National Council for the Recovery of Ukraine from the Consequences of the War. Project of the Recovery Plan of Ukraine]. Materialy robochoi hrupy «Vidnovlennia ta rozbudova infrastruktury». Proekt. Materials of the working group "Restoration and development of infrastructure". Project. URL: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/recoveryrada/ua/restoration-and-development-of-infrastructure.pdf>. [in Ukrainian].
10. Dnipro. (2022). [Dnipro]. Vikipediia. URL: <https://uk.wikipedia.org/wiki/Dnipro>. [in Ukrainian].
11. Porty. (2022). [Ports]. Richkova informatsiina sluzhba Ukrainy. – River information service of Ukraine. URL: <https://ukrnis.com.ua/hydraulics/ports/?showas=table&orderbyname&showRiver=riverDnipro>. [in Ukrainian].
12. Dunai. (2022). [Dunai]. Vikipediia. URL: <https://uk.wikipedia.org/wiki/Dunai>. [in Ukrainian].
13. Zablockovani porty – ne vyrok. Kudy Ukraina perenapravliaie eksportni potoky i shcho z toho vykhodyt. (2022). [Blocked ports are not a sentence. Where is Ukraine redirecting export flows and what is the result]. Ekonomichna pravda. [Economic truth]. URL: <https://www.epravda.com.ua/publications/2022/05/11/686894/>. [in Ukrainian].
14. Stepanets P. Shans na vidrodzhennia richkovoho transportu v Ukraini: yaki stymuly haluzi daie novyi zakon. (2022). [A chance for the revival of river transport in Ukraine: what incentives does the new law provide for the industry]. UNIAN. URL: <https://www.unian.ua/economics/transport/shans-na-vidrodzhennya-richkovogo-transportu-v-ukrajini-yaki-stimuli-galuzi-daye-no-viy-zakon-novini-ukrajina-11246231.html>. [in Ukrainian].
15. Natsionalna rada vidnovlennia Ukrainy vid naslidkiv viiny ta plany reformuvannia vlady. (2022). [The National Council for the Recovery of Ukraine from the Consequences of the War and Plans for Government Reform]. LB.ua URL: [https://lb.ua/blog/igor\\_koliushko/525328\\_natsionalna\\_rada\\_vidnovlennya.html](https://lb.ua/blog/igor_koliushko/525328_natsionalna_rada_vidnovlennya.html). [in Ukrainian].
16. Ministerstvo infrastruktury zabezpechuvatyme pokryttia ryzykiv dlia sudnoplavnykh ta zaliznychnykh pereviznykiv. Ministerstvo infrastruktury Ukrainy. [The Ministry of Infrastructure will provide risk coverage for shipping and rail carriers. Ministry of Infrastructure of Ukraine]. URL: <https://mtu.gov.ua/news/33558.html>. [in Ukrainian].



17. Ianovska, V. P., Baranivskyi O. A. Intehratsiia natsionalnoi transportnoi systemy v transievropeisku transportnu merezhu: trendy i perspektyvy. (2021). [Integration of the national transport system into the trans-European transport network: trends and prospects]. *Ekonomika i upravlinnia*. Vol. 49. P. 6-22. [in Ukrainian].
18. Stepanets P. Shans na vidrozhennia richkovoho transportu v Ukraini: yaki stymuly haluzi daie novyi zakon. (2022). [A chance for the revival of river transport in Ukraine: what incentives does the new law provide for the industry]. UNIAN. URL: <https://www.unian.ua/economics/transport/shans-na-vidrozhennya-richkovogo-transportu-v-ukrajini-yaki-stimuli-galuzi-daye-no-viy-zakon-novini-ukrajina-11246231.html>. [in Ukrainian].
19. Informatsiia pro vodnyi transport Ukrainy. (2022). [Information on water transport of Ukraine.]. Ministerstvo infrastruktury Ukrainy. URL: <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-vodniy-transport-ukraini.html>. [in Ukrainian].
20. Perevahy ta nedoliky novoho zakonodavstva pro vodnyi transport. (2021). [Advantages and disadvantages of the new legislation on water transport]. *Ekonomichna pravda*. [Economic truth]. URL: <https://www.epravda.com.ua/columns/2021/01/8/669805/>. [in Ukrainian].
21. Rozvytok richkovykh portiv dopomozhe rozshyryty eksportni mozhyvosti dlia ukrainskoi produktsii. (2021). [The development of river ports will help expand export opportunities for Ukrainian products]. Uriadovi portal. [Government portal]. URL: <https://www.epravda.com.ua/columns/2021/01/8/669805/>. [in Ukrainian].