

Павлюк С. І., старший викладач кафедри готельно-ресторанної справи та організації бізнесу, Миколаївський національний аграрний університет, м. Миколаїв, Україна

ORCID ID: 0000-0001-9093-5237

e-mail: svetlanapavliyk@gmail.com

Самолєвський Я. О., здобувач вищої освіти обліково-фінансового факультету, Миколаївський національний аграрний університет, м. Миколаїв, Україна

ORCID ID: 0000-0003-2831-0046

e-mail: yan.sml.sky@gmail.com

Потенціал річкового транспорту України: стан та перспективи розвитку

Анотація. У статті розглянуто історію становлення річкового транспорту та визначено, що Україна володіє значним потенціалом для зростання обсягів вантажоперевезень як в межах країни, так і за кордон. Узагальнено погляди на поняттєво-категорійний апарат, що стосується «водного транспорту». Установлено, що у законодавчо-нормативних актах різної юридичної сили паралельно застосовуються поняття «морський транспорт», «річковий транспорт», «водний транспорт». Досліджено динаміку обсягів перевезень річковим транспортом, у тому числі закордонних та каботажних. Проаналізовано структуру основних видів перевезень річковим транспортом в Україні. Досліджено склад річкового флоту та динаміку капітальних інвестицій у вантажний річковий транспорт. Акцентовано на ролі річкового транспорту у розв'язанні екологічних проблем людства як більш екологічного виду вантажоперевезень. Узагальнено фактори, що уповільнюють розвиток річкових перевезень та наведено заходи, щодо підвищення їх конкурентоспроможності.

Ключові слова: річковий транспорт; водний транспорт; потенціал; перевезення вантажів; інфраструктура; капітальні інвестиції.

Pavliuk Svitlana, PhD (Economics), Senior Lecturer, Department of Hotel and Catering Industry and Business Organization, Mykolayiv National Agrarian University, Mykolayiv, Ukraine

Samolevsky Yanis, Applicant for Higher Education Degree, Faculty of Management, Mykolayiv National Agrarian University, Mykolayiv, Ukraine

Potential of River Transport of Ukraine: Current State and Trends of Development

Introduction. In many countries of the world, river transport is an important part of the transport system because it is the cheapest and most convenient mode of transport, especially for bulk transportation. It is more economical than railway in five times and cheaper than automobile transport in ten times. Ukraine is known to have a fairly high navigable potential for rivers. Therefore the inland waterway transport is one of the important elements of infrastructure development.

Purpose. The purpose of the article is to analyze the current state of the river transport potential of Ukraine, to identify shortcomings and causes of their occurrence, to develop the main measures as a basis for the development of the river shipping.

Results. The analysis of the categorical apparatus allows us to establish that it is expedient to use the terms «maritime transport» and «inland water transport» in the provisions of the current legislation of Ukraine. The emphasis is on inland waterway transport - rivers, lakes, canals, reservoirs, and by sea - the sea, oceans and adjacent waters. The current potential of the river transport is characterized by freight volumes, which were decreased almost twice in total since 2000. The largest share of the total volume of transportation are occupied by cabotage. The main cargo types of shipping there are the coal, construction materials, grain crops. The average life of a river fleet is 21-25 years, only 18% of the fleet is less than 20 years old. The technical condition of the river fleet are constantly deteriorating. A significant proportion of ships are being approach their critical lifespan. The existing infrastructure of the river piers (stations) does not meet the current international technical specifications and standards and is only used for 5-10% of its capacity. The large majority of the river ports were founded more than 50-60 years ago. This may be explained by capital investments are not provided from the state and the business side in sufficient numbers. The diversification of inland waterway transport will be consistent with the concept of sustainable development.

Conclusions. The main factors that slow down the development of the river transportation are the following: the dependence of the use of the river transport of territorial access, dock specialization, availability of reloading terminals and complexes for the reception, storage and shipment of products, railway and transport infrastructure, regional development of the region, environmental responsibility, monopolization individual dock and global logistic services.

The potential of the river transport in the long term is very high. This will be facilitated by the synergy of infrastructure and institutional support. Fulfillment of these conditions will be able to ensure an adequate level of competitiveness of the river transport in comparison with railway and automobile transport.

Key words: river transport; inland waterways; potential; shipping; infrastructure; capital investment.

JEL Classification: L92; Q25; R40.

Постановка проблеми. Внутрішній водний транспорт України нині є одним з важливих елементів розвитку української інфраструктури, має не тільки економічне значення, а й надзвичайну вагу у сфері національної безпеки України. У порівнянні з іншими видами транспорту, які обмежені дефіцитом пропускної здатності, внутрішній водний транспорт володіє значним потенціалом для зростання обсягів вантажоперевезень, а також є найефективнішою альтернативою міжнародним автомагістралям.

Починаючи з XVIII століття, річковий транспорт був найголовнішим і зручнішим видом транспорту у перевезеннях вантажів і пасажирів. Особливого розвитку він набув після будівництва і введення в дію Запорізької ГЕС. Значного розвитку річковий транспорт набув під час Великої Вітчизняної війни. З 1943 року розпочалося проведення відновлюваних робіт, що дало можливість вже в травні 1945 року відкрити наскрізне судноплавство на Дніпрі. Введення в експлуатацію гідроелектростанцій дніпровського каскаду сприяло збільшенню гарантованих глибин на ділянці Київ – Херсон до 3,65 метра та відповідно нарощенню обсягів перевезень: у 1970 р. – до 27,4 млн т; у 1975 р. – до 42,4; у 1980 р. – до 51,7; у 1990 р. – до 65,7 млн т [1].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідження вітчизняних науковців та практиків присвячені різним аспектам внутрішнього річкового транспорту: О. Аніщенко та С. Білоусової – аналізу ресурсного потенціалу річкового транспорту, М. Аляб'євої та О. Горощко – перспективам річкової зернової логістики, К. Затулко – історико-правовим аспектам розвитку господарських відносин, П. Підлісного – історії виникнення та перспективам розвитку. Проведені дослідження мають ретроспективно-історичний характер, а тому актуальними залишаються питання виділення факторів, які перешкоджають збільшенню обсягів перевезень річковим транспортом, ґрунтового аналізу стану потенціалу річкового транспорту України та перспектив його розвитку.

Формулювання цілей дослідження. Метою статті є оцінка динаміки сучасного стану й майбутніх перспектив потенціалу річкового транспорту України, узагальнення факторів, що уповільнюють розвиток річкових перевезень та обґрунтування основних напрямів як підґрунтя для їх покращення.

Виклад основного матеріалу дослідження. Перевезення внутрішніми водними шляхами історично були основою економіки та торгівлі. Ще у часи Київської Русі річки були засобом комунікацій між слов'янами, Візантією і народами Сходу. Саме Дніпро став частиною важливого торгового шляху «із варяг у греки». Отже, суднохідний потенціал річок України досить високий.

Внутрішні річкові водні шляхи України включають річки, визначені Європейською угодою про

найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення: річки Дунай, Дніпро, Дністер тощо.

Що стосується поняттєво-категорійного апарату, то у законодавчо-нормативних актах різної юридичної сили паралельно застосовуються поняття «морський транспорт», «річковий транспорт», «водний транспорт» тощо.

На думку В. Прокопенка, поняття «водний транспорт», що об'єднує два різновиди – морський та річковий, має право на існування. Враховуючи тенденцію видавників міжнародних актів з проблематики водного транспорту щодо застосування з кінця ХХ ст. замість поняття «річковий транспорт» поняття «внутрішній водний транспорт», автор вважає за доцільне в положеннях чинного законодавства України використовувати поняття «морський транспорт» та «внутрішній водний транспорт». При цьому акцент зроблено на перевезенні внутрішнім водним транспортом – річками, озерами, каналами, водосховищами, а морським – морем, океанами та прилеглими акваторіями [2].

У проєкті Закону України «Про внутрішній водний транспорт» (редакція від 06 вересня 2019 року) здійснено спробу врегулювати дане питання. Так, внутрішній водний транспорт – вид транспорту, до якого належать судна, суб'єкти господарювання, що здійснюють та забезпечують перевезення переважно внутрішніми водними шляхами вантажів, пасажирів і багажу, надають інші послуги з використанням суден внутрішнього плавання, забезпечують судноплавство внутрішніми водними шляхами, утримують об'єкти інфраструктури внутрішніх водних шляхів, здійснюють навігаційно-гідрографічне забезпечення судноплавства. Відповідно, під «внутрішніми водними шляхами» розуміють річки, озера, водосховища, канали, інші водойми, що віднесені в установленому порядку до категорії судноплавних [3].

Ресурсний потенціал річкового транспорту України складається з:

- внутрішніх водних шляхів (судноплавні річки, водосховища, гідротехнічні споруди та інші технічні об'єкти);
- системи навігації та контролю щодо дотримання умов безпеки судноплавства;
- річкового флоту різних категорій: пасажирського, вантажного, технічного і спеціалізованого;
- річкових портів (портопунктів) і судноремонтних заводів (ремонтних баз флоту);
- іншої річкової інфраструктури [3].

За багаторічними спостереженнями потенційні ресурси річкових вод України (разом із річкою Дунай) становлять 209,8 км³, з яких 25% формуються в межах України і розглядаються як власний водний фонд України, а решта – надходить із інших країн – Румунії, Молдови, Угорщини, Польщі, Республіки Білорусь [4].

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 та Прип'ять – 60 км, р. Дунай – 160 км та частково р. Південний Буг – 155 км [5]. Але попри це,

обсяги річкових перевезень критично зменшилися (рис.1). Так, у 2018 р. проти 2000 р. зменшення становило 55,7% та склало 3698 тис. т (2018 рік) проти 8350 тис. т (2000 рік).

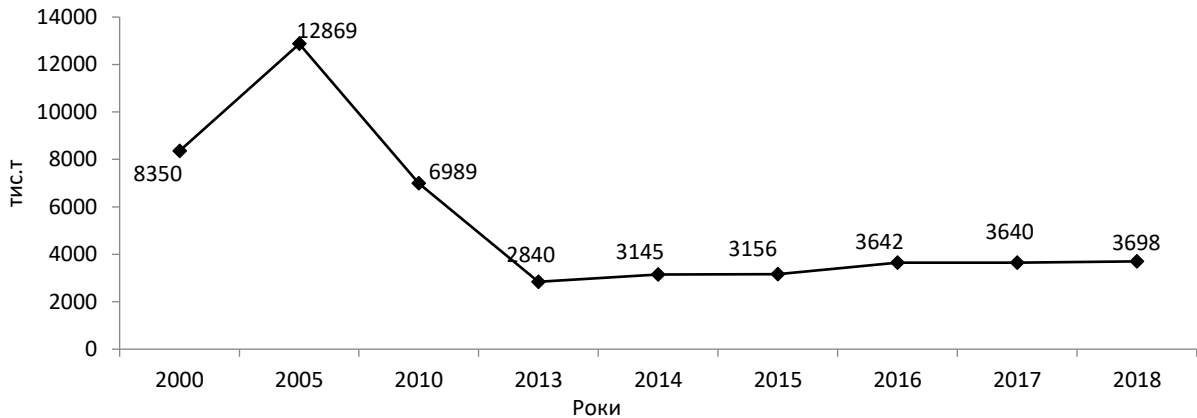


Рисунок 1 – Обсяг перевезень вантажів річковим транспортом України

Джерело: побудовано на основі даних джерела [6, с.45]

Аналіз динаміки обсягів перевезень вантажів річковим транспортом України за видами перевезень (рис.2) свідчить, що лівову частку займають саме каботажні перевезення, хоча їх кількість протягом досліджуваного періоду зменшується (на 38,9% у 2018 році проти 2000 року). Аналогічна ситуація також склалася з закордонними перевезеннями, відсоток

зменшення яких складає майже 70%. Оскільки щорічно річковий комерційний флот України здатний перевозити 10-12 млн т вантажів, то з огляду на позитивну динаміку обсягів перевезень вантажів внутрішніми водними шляхами, можна відмітити їх сталість, хоча вони й знаходяться на мінімальному рівні.

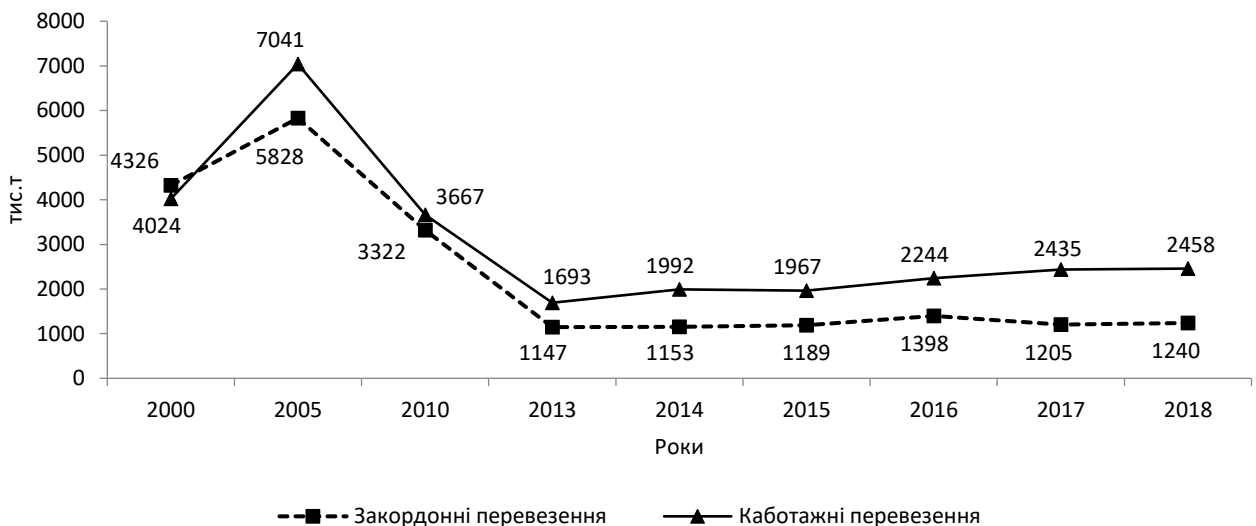


Рисунок 2 – Обсяг перевезень вантажів річковим транспортом України за видами перевезень [6]

Джерело: побудовано на основі даних джерела [6, с.45]

За досліджуваній період (2000-2018 рр.) чітких змін у структурі основних видів перевезень річковим транспортом не було, а також не можна виділити чіткої тенденції до їх зростання чи скорочення. Протягом останніх декількох років майже стабільним

залишається обсяг перевезених річковим транспортом вугільних, будівельних, зернових та інших вантажів. У 2018 році найбільший відсоток припадає на перевезення будівельних (39,5%), а найменший – вугільних (4,2%) вантажів (табл.1).

Таблиця 1 Структура основних видів перевезень річковим транспортом, %

Вид вантажу	Роки								
	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Вугільні	5,8	10,6	13,0	12,9	8,9	3,8	4,7	5,1	4,2
Будівельні	45,4	45,8	43,3	48,3	38,5	37,2	35,7	43,3	39,5
Добрива	1,4	1,6	1,3	4,4	4,4	5,3	3,4	4,4	5,1
Метали	19,2	6,2	2,7	6,9	16,5	15,2	14,0	8,2	10,3
Руда	19,1	24,0	32,2	8,4	12,7	14,7	16,3	9,4	14,2
Зернові	2,5	7,2	4,1	13,8	15,0	17,8	13,5	10,4	11,3
Інші вантажі	5,4	3,6	2,8	5,3	3,5	5,8	11,5	19,2	15,0

Джерело: побудовано на основі даних джерела [6, с.45]

В останній час значно активізувалося перевезення внутрішніми водними шляхами вантажів в контейнерах. Основною масою вантажів, що перевозяться контейнерами, є металопродукція різних видів, феросплави та рудні вантажі. Високий рівень розкрадань цих видів вантажів при залізничних та автомобільних перевезеннях стимулює переведення цих вантажопотоків на альтернативні види транспорту, перш за все, на річковий. При цьому для спрощення виконання вантажних операцій та підвищення збереженості вантажів доцільно стафірування їх в контейнери, що можливо у будь-якому великому річковому порту Дніпра. Дещо стримує ці перевезення значна вартість вантажно-розвантажувальних робіт з контейнерами в річкових портах. Зважаючи на те, що портова інфраструктура значною мірою приватизована, вартість перевантажувальних операцій не регулюється, що іноді призводить до її необґрунтованих розмірів. Так перевантаження одного 20-ти

футового контейнера з водного транспорту на автомобільний чи залізничний або навпаки в річкових портах сягає 70-100 дол. США. За умов наявності щонайменше двох таких перевантажень одержане збільшення собівартості перевезення за участю річкового транспорту робить його майже неконкурентоспроможним у порівнянні із залізничним або автомобільним [7].

У той час, коли в Європі внутрішній водний транспорт забезпечує найнижчу собівартість вантажних перевезень у перерахунку на 1 умовну тону 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 [5].

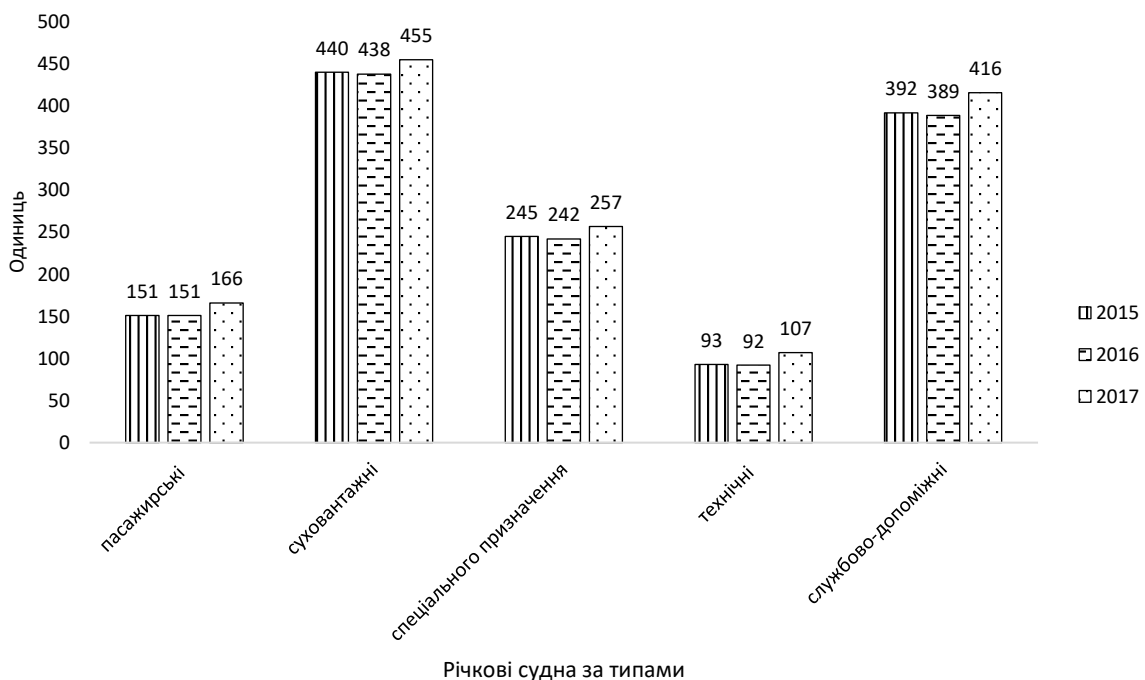


Рисунок 3 – Парк річкових суден

Джерело: побудовано на основі даних [6, с.81]

Щодо парку річкових суден, то у 2017 р. він склав 1401 од., з них 32,5% припадає на суховантажні судна, 29,7% – службово-допоміжні, 18,3% – спеціального призначення, і тільки 7,6% та 11,8% від загального парку займають судна технічного призначення та пасажирські. Зазначимо позитивну тенденцію щодо зростання їх чисельності протягом 2015-2017 рр., відсоток зростання коливається від 3,4 % до 15,0 % за видами суден.

Середній термін експлуатації річкового флоту 21-25 років, лише 18% флоту має вік менший, ніж 20 років. Технічний стан річкового флоту постійно погіршується. Значна частка суден наближається до критичного терміну служби. У структурі транспортного флоту найбільша частка застарілих суден припадає на: вантажно-пасажирські (97,1%), вантажні наливні (89,5%) і суховантажні (84,4%).

У структурі флоту спеціального призначення найбільша частка застарілих суден припадає на: рейдово-маневрові, буксирні та роз'їзні судна – 90,7%, технічні – 79,6 % і службово-допоміжні судна – 77,7%.

Наявна 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 ще 50-60 років тому.

Розмір капітальних інвестицій підприємств, які пов'язані з річковим транспортом, згідно з офіційними даними Державної служби статистики України у 2010 р. та 2016 р. склав 121,3 та 0,8 млн грн відповідно, за інші роки дані не оприлюднюються.

Що ж стосується капітальних інвестицій в розвиток вантажного річкового транспорту, то тут спостерігається загалом тенденція до зростання, хоча і з помітними коливаннями протягом 2015-2018 років. Так у 2018 р. їх розмір у порівнянні з 2010 р. збільшився на 152,6 млн грн або у 7,03 рази, хоча проти 2017 р. – навпаки скоротився на 44,9 млн грн або 20,2 % (рис. 4). У цілому помірне зростання капітальних інвестицій є позитивним сигналом. Проте наявних вкладень не достатньо для ефективного функціонування галузі відповідно до сучасних потреб.

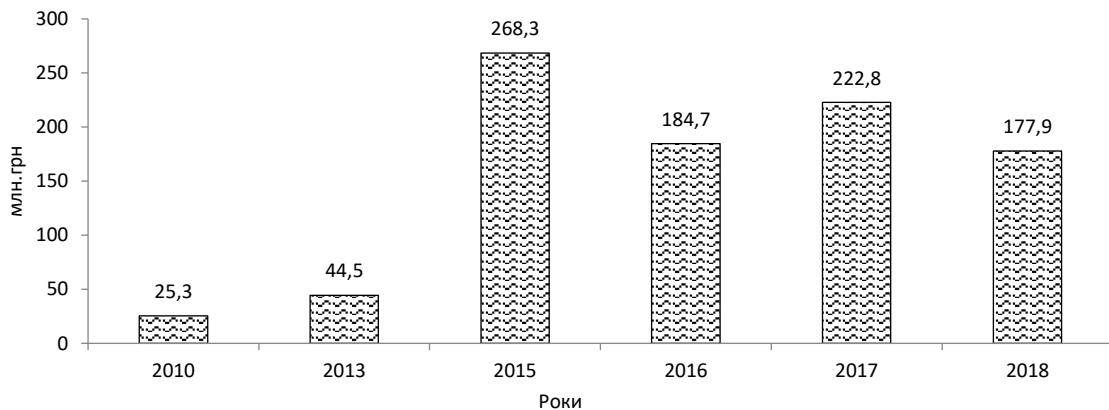


Рисунок 4 – Капітальні інвестиції підприємств у вантажний річковий транспорт

Джерело: побудовано на основі даних джерела [6, с.14]

На шляху вищевикладених перспектив є низка факторів, які перешкоджають збільшенню обсягів перевезень річковим транспортом, одним з яких є низька доступність внутрішніх водних шляхів. Щоб водойма була судноплавною, вона повинна відповідати безлічі критеріїв. Із загальної кількості внутрішніх вод, наявних у світі, тільки дуже невелика їх частина потенційно судноплавна. На цей час не використовується велика частина р. Дніпро через наявні обмеження та неможливість забезпечити гарантовані глибини на лімітуючих ділянках Дніпровських перекатів. Проблема днопоглиблення є одним з критичних моментів відродження водного транспорту в Україні. Вартість днопоглиблювальних робіт становить близько 2,5 млн дол. США для Дніпра і близько 10,0 млн дол. США для Південного Бугу [8].

Очевидним є факт, що стрімкий розвиток науково-технічного прогресу та його вплив на навколишнє

середовище мають тісний зв'язок. Оскільки розв'язання екологічних проблем людства сьогодні є основним завданням у контексті Концепції Сталого розвитку, то постає питання застосування більш екологічних видів вантажоперевезень. Так, цьому сприятиме диверсифікація перевезень внутрішніми водними шляхами.

Слід зауважити, що ступінь використання внутрішнього водного транспорту різними державами значно відрізняється. Наприклад, в Австрії, Угорщині, Словаччині, Франції та Хорватії частка вантажних перевезень внутрішніми водними шляхами складає менш як 10%, тоді як в Болгарії, Німеччині, Румунії та Сербії вона перевищує 10%, а в Нідерландах наближається до 40%. В Організації Об'єднаних Націй пропонують державам Європейського регіону замислитися стосовно розвитку водного транспорту,

який є вигіднішим та безпечнішим з екологічної точки зору.

За даними Європейської економічної комісії, в останнє десятиліття спостерігається тенденція до збільшення розмірів суден при скороченні їх числа. При цьому зростає валова місткість флоту, що експлуатується на європейських внутрішніх водних маршрутах. Модернізація флоту та інфраструктури, розширення мережі маршрутів вантажоперевезень дозволять не тільки створити нові робочі місця, а й забезпечити сталий розвиток транспортної галузі [9].

Проведене дослідження дозволяє узагальнити фактори, що уповільнюють розвиток річкових перевезень:

– незначна кількість підприємств, що використовують річковий транспорт з метою регулярних перевезень власних вантажів;

– використання річкового транспорту на окремих стадіях господарської діяльності (наприклад, тільки при реалізації) та визначених періодах року;

– вузький спектр видів та незначні розміри партій вантажів, що перевозяться річковим транспортом;

– залежність використання річкового транспорту від територіальної доступності, спеціалізації порту, наявності перевантажувальних терміналів та комплексів з приймання, зберігання та відвантаження продукції, залізничної й автомобільної інфраструктури, регіонального розвитку регіону, екологічної відповідальності;

– монополізація сегменту річкових перевезень вантажів окремими портовими та глобальними логістичними операторами;

– невеликий відсоток інвестування в інфраструктурне забезпечення річкового транспорту.

Висновки. З огляду на вищевикладене, можна стверджувати, що річковий водний транспорт у перспективі має потенціал для свого відновлення. Майбутнє річкового транспорту в Україні може бути досить оптимістичним завдяки створенню відповідного інфраструктурного та інституціонального забезпечення. Це стосується, насамперед, підвищення пропускної здатності водних шляхів та створення достатньої кількості інфраструктурних об'єктів, спроможних надавати комплексні логістичні послуги. також ця проблема пов'язана з питаннями тарифоутворення, зі зменшенням впливу держави та перешкод для малого та середнього бізнесу. Вважаємо, що тільки в синергії інфраструктурні та інституціональні умови функціонування річкового транспорту забезпечать досягнення ним відповідного рівня конкурентоспроможності у порівнянні з залізничним та автомобільним транспортом. Крім того, з огляду на те, що більшість розвинених країн світу приділяють значну увагу проблемам навколишнього середовища, у разі диверсифікації вантажних перевезень, роль річкового транспорту стане провідною.

Література:

1. Підлісний П. Внутрішній водний транспорт: історія, проблеми, напрями розвитку. *Економіст*. №1. 2016. С. 10-20.
2. Прокопенко В. В. Поняття та правова основа діяльності водного транспорту України: митний аспект. *Lexportus*. №2. 2018. С. 169-179.
3. Про внутрішній водний транспорт: проект Закону України від 06.09.2019 р. №1182-1. URL: https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=66739. (дата звернення: 20.02.2020).
4. Національна доповідь про стан навколишнього природного середовища в Україні у 2015 році. К. : Міністерство екології та природних ресурсів України, ФОР Грін Д.С. 2017. 308 с.
5. Стратегічний план розвитку річкового транспорту на період до 2020 року: Наказ Міністерства інфраструктури України від 18 грудня 2015 №543. URL: <https://mtu.gov.ua/documents/446.html>. (дата звернення: 20.02.2020).
6. Транспорт і зв'язок України: статистичний збірник / за редакцією І. Петренко. Київ : Державний комітет статистики України, 2018, 153 с. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2019/zb/08/zb_tr2018pdf.pdf. (дата звернення: 20.02.2020).
7. Горошко К. О., Аляб'єва О. М. Річковий транспорт як вирішення проблем «зернової логістики». *Агросвіт*. №24. 2017. С. 49-52.
8. По Дніпру, по Бугу: проблеми і перспективи розвитку водного транспорту. *Аграрне інформаційне агентство*. URL: <https://agravery.com/uk/posts/show/po-dnpru-po-bugu-problemi-i-perspektivi-rozvitkuvodnogo-transportu>. (дата звернення: 28.02.2020).
9. Річковий транспорт має великий економічний та екологічний потенціал. *Українське право*. URL: http://ukrainepravo.com/international_law/public_international_law/richkovyy-transport-maye-velykyy-ekonomichnyy-ta-ekologichnyy-potentsial/ (дата звернення 28.02.2020).
10. Білоусова С. В., Аніщенко О. В. Річковий транспорт: економічні передумови та ресурсний потенціал. *Бізнес-навігатор*. Вип.4-1. 2017. С. 65-68.
11. Затульський К. А. Історико-правові аспекти розвитку господарських відносин на внутрішньому водному транспорті в радянський період. *Держава та регіони*. Сер. Право. Вип. 1. 2018. С. 54-60.
12. Окоороков А. М., Вернигора Р. В., Цупров П. С. Річковий транспорт України: сучасний стан та перспективи використання. *Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. Транспортні системи та технології перевезень*. Вип.12. 2016. С. 62-68.

References:

1. Pidlisnyj, P. (2016). Vnutrishnij vodnyj transport: istorija, problemy, naprjamy rozvytku. *Ekonomist*. 1, 10-20 [in Ukrainian].
2. Prokopenko, V. V. (2018). Ponjattja ta pravova osnova dijajlnosti vodnogho transportu Ukrajinu: mytnyj aspekt. *Lexportus*, 2, 169-179 [in Ukrainian].

3. Verkhovna Rada of Ukraine (2019). Pro vnutrishnij vodnyj transport (proekt Zakonu Ukrainy No. 1182-1, September 6). Retrieved from https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=66739 [in Ukrainian].
4. Ministerstvo ekologhiji ta pryrodnykh resursiv Ukrainy (2017). *Nacionaljna dopovidj pro stan navkolyshnjogho pryrodnogho seredovyshha v Ukraini u 2015 roci*. Kyiv:FOP Ghrinj D.S. [in Ukrainian].
5. Ministerstvo infrastruktury Ukrainy (2015). Strateghichnyj plan rozvytku richkovogho transportu na period do 2020 roku: (Order No 543, Decemer 18). Retrieved from <https://mtu.gov.ua/documents/446.html> [in Ukrainian].
6. Transport i zv'jazok Ukrainy (2018). Official web-site. Retrieved from http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2019/zb/08/zb_tr2018pdf.pdf [in Ukrainian].
7. Ghoroshko, K. O. & Aljab'jeva, O. M. (2017). Richkovyj transport jak vyrishennja problem “zernovojiloghistyky”. *Aghrosvit*, 24, 49-52 [in Ukrainian].
8. Po Dnipru, po Bughu: problemy i perspektyvy rozvytku vodnogho transportu (2020). Aghrarne informacijne aghentstvo. Retrieved from <https://agravery.com/uk/posts/show/po-dnipru-po-bugu-problemi-i-perspektivi-rozvitkuvodnogo-transportu> [in Ukrainian].
9. Richkovyj transport maje velykyj ekonomichnyj ta ekologhichnyj potencial (2020). *Ukrajinskepravo*. Retrieved from https://ukrainepravo.com/international_law/public_international_law/richkovyy-transport-maye-velykyy-ekonomichnyy-ta-ekologichnyy-potentsial/ [in Ukrainian].
10. Bilousova, S. V. & Anishhenko, O. V. (2017). Richkovyj transport: ekonomichni peredumovy ta resursnyj potencial. *Biznes-navigator*,4-1, 65-68 [in Ukrainian].
11. Zatulko K. A. (2018). Istoryko-pravovi aspekty rozvytku ghospodarsjkykh vidnosyn na vnutrishnjomu vodnomu transporti v radjansjkyj period. *Derzhava ta reghiony*. Ser. Pravo, 1, 54-60 [in Ukrainian].
12. Okorokov A. M., Vernyghora R. V. & Cuprov P. S. (2016). Richkovyj transport Ukrainy: suchasnyj stan ta perspektyvy vykorystannja. *Zbirnyk naukovykh pracj Dnipropetrovsjkogho nacionaljnogho universytetu zaliznychnogho transportu imeni akademika V. Lazarjana. Transportni systemy ta tekhnologhiji perevezjenj*, 12, 62-68 [in Ukrainian].



Ця робота ліцензована Creative Commons Attribution 4.0 International License