

**П. В. ЛУБ'ЯНИЙ**

кандидат технічних наук, доцент,  
завідувач кафедри транспортних систем і технічного сервісу  
Херсонський національний технічний університет  
ORCID: 0000-0003-2668-5063

**О. А. ВОЙТОВИЧ**

кандидат технічних наук, доцент,  
в.о. декана факультету інженерії та транспорту  
Херсонський національний технічний університет  
ORCID: 0000-0003-0510-4362

**І. О. КУЗЬМЕНКО**

керівник регіонального структурного підрозділу  
ТОВ «УкрЗолото», м. Київ  
ORCID: 0009-0004-6878-7310

## РОЗБУДОВА НАЦІОНАЛЬНИХ ВНУТРІШНІХ ВОДНИХ ШЛЯХІВ

У статті досліджується питання падіння об'ємів перевезень і занепаду внутрішніх водних перевезень в Україні. Для більшості країн світу внутрішній водний транспорт є найдешевшим та найекологічнішим видом транспорту, придатним для перевезення значних обсягів продукції, в основному сировини. Водночас, основними стримуючими чинниками зростання ринку вантажних річкових перевезень в Україні є: висока вартість підвезення до річки та перевалки (first/last mile problem), неконкурентна ціна річкових перевезень в порівнянні із залізницею, високі капітальні витрати на придбання або будівництво флоту, мала потенційна кількість рейсів та низька швидкість «обертання» суден через інфраструктурні обмеження – відсутність гарантованих глибин, ризик аварій на шлюзах тощо. Переважна більшість річкових портів заснована за радянських часів. Нерозвиненість інфраструктури, неефективне регулювання ринку внутрішніх вантажних перевезень знижує інвестиційну привабливість річкової галузі. На даний час ресурсний потенціал в середньому використовують на 25–30%.

Відновлення Дніпра – це більше, ніж просто повернення вантажів на річку. Це – відновлення однієї із найбільших річок Європи. Це – повернення Дніпру символу України як сильної і потужної держави. Відновлення Дніпра – це повернення України у сім'ю річкових європейських держав. Це – історичний і економічний флешбек із ретроспективою у майбутнє.

Свого часу за радянських часів по Дніпру перевозили 50 млн т вантажів. В 2016–2019 роках – перевозилось 19 млн т. Теоретично потужність річок українського басейну сягає 30–40 млн т. Це цифра до якої можемо йти, бо так можливо зняти суттєве навантаження з сухопутних доріг

Руйнування дамби та обміління Каховського водосховища зробило проблематичним суднопластво на Дніпрі. Для його відновлення має бути чітка економічна політика, якою має бути Україна після війни, і, вже виходячи з цього, треба вибудувати схему подальшого економічного відновлення регіону який постраждав. Якщо зосереджуватися на промисловому потенціалі цього регіону це одна історія, якщо мова йтиме про сільське господарство – то інша, якщо зосередимось на рекреаційному потенціалі – то це взагалі зовсім інша стратегія.

Україна, підписавши у 2014 році Угоду про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, взяла на себе низку зобов'язань щодо розвитку внутрішнього водного транспорту, зокрема, щодо розробки у співробітництві з ЄС стратегії розвитку річкового транспорту на основі національної транспортної політики, включення річкового транспорту в систему мультимодальних перевезень та мережу пріоритетних транспортних маршрутів з огляду на підтримку впровадження державної політики щодо розвитку України як транзитної держави, імплементації до національного законодавства норм європейського права в галузі внутрішнього водного транспорту.

Прийняття Закону «Про внутрішній водний транспорт» запізнилося більш, ніж на 20 років. Через відсутність чітких правил, вантажопотік на внутрішніх водних шляхах України впав з 60 млн т до 5 млн т, водні шляхи спорожніли, руйнується інфраструктура, зменшуються глибини, виникають труднощі з непрозорими зборами та платежами, занепадає судноплавна галузь в цілому. Це все втрати для нашої економіки.

**Ключові слова:** об'єм перевезень, Дніпро, суднопластво, інфраструктура, внутрішніх водних перевезень.

P. V. LUBYANY

Candidate of Technical Sciences, Associate Professor,  
Head of the Department of Transport Systems and Technical Service  
Kherson National Technical University  
ORCID: 0000-0003-2668-5063

O. A. VOITOVYCH

Candidate of Technical Sciences, Associate Professor,  
Acting Dean of the Faculty of Engineering and Transport  
Kherson National Technical University  
ORCID: 0000-0003-0510-4362

I. O. KUZMENKO

Head of the Regional Structural Division  
UkrZoloto LLC, Kyiv  
ORCID: 0009-0004-6878-7310

## DEVELOPMENT OF NATIONAL INLAND WATERWAYS

*The article examines the issue of the drop in transportation volumes and the decline of inland water transportation in Ukraine. For most countries of the world, inland water transport is the cheapest and most environmentally friendly form of transport, suitable for transporting large volumes of products, mainly raw materials. At the same time, the main restraining factors of the growth of the river freight transport market in Ukraine are: the high cost of transportation to the river and transshipment (first/last mile problem), the non-competitive price of river transport compared to the railway, high capital costs for the acquisition or construction of the fleet, a small potential number flights and low «rotation» speed of vessels due to infrastructural limitations – lack of guaranteed depths, risk of accidents at locks, etc. The vast majority of river ports were founded in Soviet times. Underdevelopment of the infrastructure, inefficient regulation of the domestic cargo transportation market reduces the investment attractiveness of the river industry. Currently, the resource potential is used on average by 25–30%.*

*Restoring the Dnipro is more than just returning cargo to the river. This is the restoration of one of the largest rivers in Europe. This is the return of the Dnipro to the symbol of Ukraine as a strong and powerful state. The restoration of the Dnipro is the return of Ukraine to the family of river European states. This is a historical and economic flashback with a retrospective to the future.*

*At one time, during Soviet times, 50 million tons of cargo were transported along the Dnipro. In 2016–2019, 19 million tons were transported. Theoretically, the capacity of the rivers of the Ukrainian basin reaches 30–40 million tons. This is a figure we can go to, because it is possible to remove a significant load from land roads*

*The destruction of the dam and the shallowing of the Kakhovsky Reservoir made navigation on the Dnipro problematic. In order to restore it, there must be a clear economic policy, which should be Ukraine after the war, and based on this, a scheme for further economic restoration of the affected region must be drawn up. If we focus on the industrial potential of this region, it is one story, if it is about agriculture, then another, if we focus on the recreational potential, then it is a completely different strategy.*

*Having signed the Association Agreement between Ukraine, on the one hand, and the European Union in 2014, Ukraine assumed a number of obligations regarding the development of inland water transport, in particular, regarding the development of a strategy for the development of river transport based on the national transport policy in cooperation with the EU, the inclusion of river transport in the system of multimodal transportation and the network of priority transport routes in view of supporting the implementation of the state policy on the development of Ukraine as a transit state, the implementation of the norms of European law in the field of inland water transport into the national legislation.*

*Adoption of the Law «On Inland Water Transport» was delayed by more than 20 years. Due to the lack of clear rules, the cargo flow on the inland waterways of Ukraine fell from 60 million tons to 5 million tons, the waterways are empty, the infrastructure is crumbling, the depths are decreasing, there are difficulties with non-transparent fees and payments, and the shipping industry as a whole is in decline. These are all losses for our economy.*

**Key words:** volumes of transport, Dnipro, shipping, infrastructure, inland water transport.

### Постановка проблеми

Водний транспорт в Європі відіграє дуже важливе значення як у внутрішніх, так і в експортно-імпортних вантажних перевезеннях Євросоюзу. Більше 90% зовнішньої торгівлі Євросоюзу і близько 43% внутрішньої торгівлі відбувається з використанням морського транспорту. Вантажні перевезення внутрішніми водними шляхами становлять 12% від усього обсягу перевезень внутрішнім транспортом. Протяжність каналів та річок у Європі, які з'єднують сотні міст та районів промислової концентрації та забезпечують надійне обслуговування вантажоперевезень і пасажирів, перевищує 35 000 км. Практично всі держави мають вихід до моря чи розташовані уздовж судноплавних рік. Двадцять із 27 держав-членів Євросоюзу мають власні внутрішні водні шляхи, 12 з яких мають об'єднані водні мережі.

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

Наразі інфраструктура вантажних перевезень річковим транспортом потерпає від хронічного недофінансування, насамперед 6 шлюзів на р. Дніпро. Через відсутність днопоглиблення довжина суднохідних шляхів починаючи з 1990 р. зменшилась в 2,5 рази та становить наразі біля 1,6 тис. км (замість 4 тис. км). Інфраструктура річкових причалів (вокзалів) не відповідає сучасним міжнародним технічним характеристикам та стандартам і використовується лише на 5–10% від своєї пропускнуєї спроможності.

Переважає більшість річкових портів заснована за радянських часів. Нерозвиненість інфраструктури, неефективне регулювання ринку внутрішніх вантажних перевезень знижує інвестиційну привабливість річкової галузі. На даний час ресурсний потенціал в середньому використовують на 25–30% [2].

#### Аналіз останніх досліджень та публікацій

Питання сучасного стану та перспектив розвитку ринку перевезень водним транспортом України активно вивчали такі вітчизняні науковці, як: Блудова Т., Боняр С., Гаценко Л., Головка С., Євтушевська О., Ключова Є., Коба В., Коба О., Котлубай О., Кудрицька Н., Мельник О., Михайличенко К., Муравський А., Ницевич А., Новікова А., Шульмейстер В. тощо, а також іноземні дослідники: Secchi C., Bodewig K., Grosch M., Peijs K., Cox P., Balazs P., Brinkhorst L.

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

Це питання розглядалось робочою групою «Відновлення та розбудова інфраструктури» Національної ради з відновлення України від наслідків війни в липні 2022 р. Але в цій програмі навідь не розглядається питання судноплавства в Дніпровському, Південнобугському і Дністровському басейнах. Розглядається тільки Дунайський басейн, а це не можна віднести до внутрішніх перевезень. І на даний час ще не розглядалися питання подальшої долі Каховського водосховища, після знищення окупантами Каховської ГЕС.

#### Формулювання мети дослідження

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

Порівняно з іншими видами транспорту внутрішньоводний характеризується надійністю у здійсненні перевезень і має запас невикористаних можливостей. Внутрішньоводний транспорт сьогодні є конкурентоспроможною альтернативою залізничного та автомобільного транспорту в Європі. Такі перевезення надійні, економічні, безшумні та не завдають шкоди довкіллю. Морський транспорт та перевезення по внутрішніх водних шляхах – найважливіша складова взаємодоповнюючої транспортної системи. Вони надають можливість використати вузькі проходи між Францією та Іспанією у Піренеях або між Італією та рештою території Європи в Альпах, так само як між Францією та Великою Британією і між Німеччиною та Польщею.

Україна має досить високий судноплавний потенціал річок, довжина водних шляхів, придатних для експлуатації, складає близько 6,2 тис. км. Основними судноплавними шляхами залишаються р. Дніпро – 1,205 тис. км та його протоки (р. Десна – 520 км і р. Прип'ять – 60 км), р. Дунай – 160 км та частково р. Південний Буг – 155 км). На р. Дніпро знаходилося (до початку повномасштабних бойових дій) шість послідовних водосховищ: Каховське (яке на даний час відсутнє), Запорізьке, Дніпродзержинське, Кременчуцьке, Канівське і Київське. За останні роки внутрішні водні шляхи українських річок за показником гарантованих глибин неповністю відповідають вимогам щодо безпеки судноплавства. Водне сполучення у верхній течії р. Дніпро та р. Прип'ять, рух по р. Десна практично припинилися, що пов'язано з обмілінням згаданих річок в цьому районі.

Україна, підписавши у 2014 році Угоду про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони (далі – Угода про асоціацію з ЄС) [3], взяла на себе низку зобов'язань щодо розвитку внутрішнього водного транспорту, зокрема, щодо розробки і співробітництва з ЄС стратегії розвитку річкового транспорту на основі національної транспортної політики, включення річкового транспорту в систему мультимодальних перевезень та мережу пріоритетних транспортних маршрутів з огляду на підтримку впровадження державної політики щодо розвитку України як транзитної держави, імплементації до національного законодавства норм європейського права в галузі внутрішнього водного транспорту. Зокрема, Угодою про асоціацію з ЄС передбачена імплементація Україною наступних директив ЄС:

– з питань функціонування ринку перевезень – Директива Ради № 96/75/ЄС від 19.11.1996 р. про системи фрахтування та ціноутворення на національному та міжнародному внутрішньому водному транспорті Співтовариства стосується практики надавання права на перевезення на підставі системи вільного ціноутворення і принципу вільного укладення договорів перевезення;

– з питань доступу до ринку перевезень та професії – Директива Ради № 87/540/ЄЕС від 09.11.1987 р. про доступ до перевезення товарів водними шляхами для національного та іноземного транспорту і взаємне визнання дипломів, сертифікатів і інших офіційних посвідчень кваліфікаційного рівні для провадження такої діяльності, Директива Ради № 96/50/ЄС від 23.07.1996 р. про гармонізацію умов отримання національних свідоцтв капітанів для перевезення пасажирів та вантажів внутрішніми водними шляхами у межах Співтовариства;

– з питань безпеки перевезень – Директива 2006/87/ЄС від 12.12.2006 р. (зі змінами), що встановлює технічні вимоги до суден внутрішніх водних шляхів, включаючи стандарти будівництва та обладнання; Директива № 2008/68/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 24.09.2008 р. про внутрішні перевезення небезпечних вантажів, яка фактично поширює три міжнародні угоди щодо перевезення небезпечних вантажів на внутрішні перевезення;

– з питань надання річкових інформаційних послуг – Директива № 2005/44/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 07.09.2005 р. про гармонізовані річкові інформаційні послуги (РІП) на внутрішніх водних шляхах Співтовариства стосується запровадження річкової інформаційної служби, яка спрямована на забезпечення інформації навігаційного та транспортного характеру для суден внутрішніх водних шляхів (ВВШ) з метою забезпечення безпеки судноплавства.

На виконання Угоди про асоціацію з ЄС Кабінетом Міністрів України у 2014–2015 роках затверджено плани імплементації вищезазначених директив та регламентів ЄС, а Міністерством інфраструктури України затверджено дорожні карти по всіх транспортних секторах, включаючи внутрішній водний транспорт.

Індикаторами цього загрозливого стану ВВШ України є те, що за останні роки загальні обсяги перевезень вантажів річковим транспортом критично зменшилися у 5,4 разів, вантажопереробка в річкових портах за цей період скоротилась у 4,5 рази. У той час, коли у Європі внутрішній водний транспорт забезпечує найнижчу собівартість вантажних перевезень у перерахунку на 1 умовну тонну вантажу, завдаючи при цьому найменшого впливу на екологічний стан довкілля, а показник його енергоефективності у 10 разів перевищує автомобільні перевезення та у 5 разів – залізничні, в Україні відбувається скорочення вітчизняного річкового флоту, його технічне старіння, критично погіршується стан інфраструктури, зокрема, гідротехнічних споруд. Наявна інфраструктура річкових причалів (вокзалів) не відповідає сучасним міжнародним технічним характеристикам та стандартам і використовується лише на 5–10% від своєї пропускної спроможності. Переважна більшість річкових портів заснована за радянських часів. Відсутність законодавчої бази з питань судноплавства на внутрішніх водних шляхах, коштів для державного фінансування розвитку інфраструктури та недостатня зацікавленість приватних інвесторів брати участь у її розбудові створили загрозу економічній безпеці держави у транспортній сфері.

#### **Викладення основного матеріалу дослідження**

Для виправлення ситуації, що склалася Верховна Рада 3 грудня 2020 р. в другому читанні ухвалила закон № 1054-ІХ «Про внутрішній водний транспорт», який регулює усі сфери відносин у цій галузі. Документ підтримало 276 народних депутатів. Цей Закон визначає правові, економічні та організаційні засади діяльності внутрішнього водного транспорту.

Законом врегульовані питання державного регулювання у сфері внутрішнього водного транспорту, функціонування та розвитку внутрішнього водного транспорту, його інфраструктури, перевезення вантажів та пасажирів, судноплавства на внутрішніх водних шляхах та його безпеки, майна, що затонуло на внутрішніх водних шляхах, відповідальності судновласників за порушення законодавства про внутрішній водний транспорт тощо.

Ключова новація закону – він відкриває внутрішні водні шляхи для суден під іноземним прапором, що створює здорову конкуренцію на ринку перевезень та сприятливо вплине на зниження ставок. Тобто, на річці не буде монополії одного перевізника, який диктує свої умови всім іншим учасникам ринку.

Прийняття Закону «Про внутрішній водний транспорт» запізнилося більш, ніж на 20 років. Через відсутність чітких правил, вантажопотік на внутрішніх водних шляхах України впав з 60 млн тонн до 5 млн тонн, водні шляхи спорожніли, руйнується інфраструктура, зменшуються глибини, виникають труднощі з непрозорими зборами та платежами, занепадає судноплавна галузь в цілому. Це все втрапи для нашої економіки.

Але він вже потребує коригування, з урахуванням війни. Також виникло питання відновлювати чи ні Каховську дамбу і водосховище. На даний час є прихильники і відновлення дамби і ті які пропонують залишити, як було до будівництва ГЕС.

Відновлення Дніпра – це більше, ніж просто повернення вантажів на річку. Це – відновлення однієї із найбільших річок Європи. Це – повернення Дніпру символу України як сильної і потужної держави. Відновлення Дніпра – це повернення України у сім'ю річкових європейських держав. Це – історичний і економічний флешбек із ретроспективою у майбутнє.

Свого часу за радянських часів по Дніпру перевозили 50 млн т вантажів. В 2016–2019 роках – перевозилось 19 млн т. Теоретично потужність річок українського басейну сягає 30–40 млн тонн. Це цифра до якої можемо йти, бо так можливо зняти суттєве навантаження з сухопутних доріг

Руйнування дамби та обміління Каховського водосховища зробило проблематичним судноплавство на Дніпрі. Для його відновлення має бути чітка економічна політика, якою має бути Україна після війни, і, вже виходячи з цього, треба вибудувати схему подальшого економічного відновлення регіону який постраждав. Якщо зосереджуватися на промисловому потенціалі цього регіону це одна історія, якщо мова йтиме про сільське господарство – то інша, якщо зосередимося на рекреаційному потенціалі – то це взагалі зовсім інша стратегія.

#### Висновки

Проведене дослідження дає змогу виділити основні результати та сформулювати висновки по відновленню і модернізації інфраструктури внутрішнього водного транспорту:

- відновлення зруйнованих російськими терористичними військами першочергових об'єктів, необхідних для нормального функціонування морського та внутрішнього водного транспорту;
- усунення лімітуючих ділянок на річці Дніпро;
- відновлення та модернізація шлюзового господарства на річці Дніпро, особливо побудова Каховського шлюзу з розширеними характеристиками;
- створення ефективного механізму залучення приватних інвестицій у фінансування робіт з ремонту, модернізації, реконструкції або будівництва об'єктів портової інфраструктури та об'єктів інфраструктури внутрішнього водного транспорту;
- внесення змін у законодавство з метою реалізації інфраструктурних проектів, відновлення зруйнованої інфраструктури та планів розвитку в морських та річкових портах України;
- модернізація Річкової інформаційної служби, створення інформаційної системи автоматизованого обліку перевезень внутрішніми водними шляхами та баз даних Адміністрації судноплавства;
- покращення транспортного сполучення морських портів та річкових портів (терміналів) на території України;
- для відновлення, або не відновлення Каховського водосховища потрібно треба вибудувати схему подальшого економічного відновлення регіону нижнього Дніпра.

#### Список використаної літератури

1. Зелена книга «Вантажні перевезення внутрішніми водними шляхами», серпень, 2017. Звіт, підготовлений Офісом ефективного регулювання. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [www.brdo.com.ua](http://www.brdo.com.ua).
2. Розвиток річкового транспорту у контексті реалізації Євроінтеграційних планів України. Аналітична записка /К.М. Михайличенко, О.Ю. Ємельянова, Є.В. Белашов. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/1763>. № 12. С. 49–53.
3. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони// Міжнародний документ від 27.06.2014 р. (редакція від 30.11.2015 р.). – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/984\\_011/page](http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/984_011/page)
4. Управління розвитком транспортної інфраструктури в системі економічної безпеки держави. дис. ... доктора економічних наук/ Шемаєв В. В. Київ, Національний інститут стратегічних досліджень, 2018, 484 с.
5. Закон «Про внутрішній водний транспорт» від 03.12.2020 № 1054-IX (Редакція станом на 31.03.2023) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua>

#### References

1. Zelena knyha «Vantazhni perevezennya vnutrishnimy vodnymy shlyakhamy» [Green Book «Cargo transportation by inland waterways»], serpen, 2017. Zvit, pidhotovlenyy Ofisom efektyvnoho rehulyuvannya. – [Elektronnyy resurs]. – Rezhym dostupu: [www.brdo.com.ua](http://www.brdo.com.ua). [in Ukrainian].
2. Rozvytok richkovoho transportu u konteksti realizatsiyi Yevrointehratsiynykh planiv Ukrayiny» [Development of river transport in the context of implementation of Ukraine's European integration plans]. Analitychna zapyska /K.M. Mykhaylychenko, O.YU. Yemel'yanova, YE.V. Byelashov. – [Elektronnyy resurs]. – Rezhym dostupu: <http://www.niss.gov.ua/articles/1763>. № 12. S. 49–53. [in Ukrainian].
3. Uhoda pro asotsiatsiyu mizh Ukrayinoyu, z odniyeyi storony, ta Yevropeys'kym Soyuzom, Yevropeys'kym spivtovarystvom z atomnoyi enerhiyi i yikhnimy derzhavamy-chlenamy, z inshoyi storony [Association Agreement between Ukraine, on the one hand, and the European Union, the European Atomic Energy Community and their Member States, on the other hand] // Mizhnarodnyy dokument vid 27.06.2014r. (redaktsiya vid 30.11.2015 r.). [Elektronnyy resurs]. Rezhym dostupu: [http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/984\\_011/page](http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/984_011/page) [in Ukrainian].
4. Upravlinnya rozvytkom transportnoyi infrastruktury v systemi ekonomichnoyi bezpeky derzhavy [Management of transport infrastructure development in the system of economic security of the state], dys. ... doktora ekonomichnykh nauk/ Shemayev V. V. Kyuyiv, Natsional'nyy instytut stratehichnykh doslidzhen', 2018, 484 s. [in Ukrainian].
5. Zakon «Pro vnutrishniy vodnyy transport» [Law «On Inland Water Transport»] vid 03.12.2020 № 1054-IX (Redaktsiya stanom na 31.03.2023) [Elektronnyy resurs]. Rezhym dostupu: <https://zakon.rada.gov.ua> [in Ukrainian].