

ТЕХНИКО-ЕКОНОМІЧНІ АСПЕКТИ МІЖДЕРЖАВНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Пасічник В.І., доктор економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна

Приймук О.Р., кандидат економічних наук, Державний економіко-технологічний університет транспорту, Київ, Україна

Левіщенко О.С., Національний транспортний університет, Київ, Україна

TECHNICAL AND ECONOMIC ASPECTS OF INTERSTATE TRAFFIC

Pasichyk V. I., Ph.D., Economics (Dr.), professor, National Transport University, Kyiv, Ukraine

Priymuk O. R., Ph.D, National Economic and Technological University of Transport, Kyiv, Ukraine

Levishchenko O. S., National Transport University, Kyiv, Ukraine

ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫХ ПЕРЕВОЗОК

Пасичник В.И., доктор экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Приймук О.Р., кандидат экономических наук, Государственный экономико-технологический университет транспорта, Киев, Украина

Левищенко Е.С., Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Постановка проблеми. Ринок являє собою кругообіг товарів як в межах держави, так і в міжнародному сполученні, тому налагодження чіткої взаємодії всіх учасників перевізного процесу відіграє вирішальну роль в підвищенні ефективності транспортного фактору.

Одним із головних завдань соціально-економічного розвитку України, в сучасних умовах економічної кризи, постає розвиток транспортної галузі в порівнянні з іншими галузями економіки, що має на увазі, створення ефективного функціонування транспортного ринку як внутрішнього так і зовнішнього попиту на транспортні послуги.

Наявність в Україні з вигідного географічного положення та розвиненої транспортної мережі сприяє проведенню максимального залучення міжнародних транзитних вантажних і пасажирських перевезень через її територію, що приведе до збільшення валютних надходжень і поліпшення економічного стану країни.

Для цього потрібне проведення гнучкої тарифної політики, створення і збільшення резервів пропускну і перевізної спроможностей діючих мереж. Це пов'язано з тим, що через Україну проходить більша частина кордонів із Заходом, а транспортні шляхи, що пролягають по її території та з'єднують Західну і Східну Європу найкоротші.

Конкурентоспроможність транспорту залежить від технічної підготовки окремих напрямків і кордонних переходів, а також можливості розробки нових типів рухомого складу, які б забезпечили значне підвищення швидкості руху, скорочення часу простою на прикордонних переходах за рахунок застосування нової техніки, розвиток комбінованих перевезень та інших новітніх технологій.

Аналіз останніх досліджень. Глибоким теоретичним підґрунтям дослідження проблем міжнародних перевезень та їх аналізу слугують роботи таких вчених, як Є.В.Міхальцев, В.М.Орлов, О.С.Чудов, О.Н.Фролов, А.П.Абрамов, О.І.Журавель, О.Є.Гібшман, Н.Г.Смехова, Н.І.Силаєв. Окремі організаційно-економічні положення цієї проблематики відображено і у працях вітчизняних науковців: О.О. Бакаєва, М.Н. Бідняка, В.М. Гурнака, М.В. Макаренка, Н.М.Колеснікової, Н.С.Соколовської та ін.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Незважаючи на наявність значного наукового доробку в сфері обраної проблематики, техніко-економічні аспекти міждержавних перевезень потребують подальшого глибокого наукового аналізу.

Мета статті полягає у дослідженні техніко-економічних аспектів міждержавних перевезень, щодо підвищення якості міжнародних перевезень та більш ефективного функціонування транспортної мережі.

Виклад основного матеріалу. Ключове геополітичне становище України у забезпеченні найкоротших транспортних маршрутів у Євразійському регіоні визначає велику роль національного

транспортного комплексу як інфраструктури не тільки зовнішньоекономічних зв'язків України, але й важливої складової глобальної транспортно-комунікаційної системи, яка забезпечує динамічний розвиток світової торгівлі. Розширення попиту на перевезення всіма видами транспорту на світових ринках супроводжується більш високими вимогами до якості транспортних послуг.

Транспортний комплекс є важливою складовою у структурі економіки України. Ефективне функціонування державної транспортної системи та включення її у європейську й світову транспортні мережі сприяють вирішенню найважливіших завдань сьогодення та дозволяє збільшити обсяги міжнародних перевезень. Оптимальні управлінські рішення та постійний контроль мають забезпечити ефективність функціонування підприємств транспортної галузі, які займаються міжнародними пасажирськими перевезеннями [3].

Ефективність інтеграції вітчизняного транспорту в міжнародну транспортну систему буде залежати від оцінки з наукових позицій їх сучасного стану, можливості своєчасного пристосування до міжнародних стандартів, наявності перспективних вантажних та пасажирських потоків та своєчасного і якісного їхнього освоєння. Враховуючи вигідне геополітичне положення України, не слід виключати і присутність негативних факторів, які виникають у багатьох випадках, пов'язаних з вирішенням політичних питань і можуть бути прогнозовані при використанні розроблених науково-методичних підходів, що передбачають можливу появу суперечностей та завчасну підготовку до нейтралізації та зменшення їх впливу на загальний стан міжнародних відносин. При виборі варіантів перевезення пасажирів необхідно, в першу чергу, враховувати вимоги користувачів транспортних послуг в забезпеченні своєчасного та гарантованого і зручного переходу в пунктах стикування з одного виду транспорту на інший.

Прийняття оптимального управлінського рішення пов'язано з наявністю необхідної, своєчасної, достовірної та повної інформації про хід виробничого процесу в експлуатаційній діяльності з транспорту. Для формування загальної моделі організації перевезень різними видами транспорту в напрямках міжнародних транспортних коридорів необхідно розробити науково обґрунтовані підходи до створення єдиних технологічних комплексів, що відповідають міжнародним нормам і функціонують в умовах уніфікованого законодавства в країнах, через мережу яких здійснюються транспортування вантажів і пасажирів. Основною причиною затримки транзитних міжнародних вантажопотоків та зміни їх напрямків були і залишаються неузгодженість тарифної та організаційної політики, питання підвищення ефективності експлуатаційної роботи та взаємодії різних видів транспорту в портах та припортових вузлах, які в ринкових умовах набули пріоритетного значення і можуть бути вирішені при комплексному плануванні підвозу і вивозу з портів вантажів з використанням інформаційних безлюдних технологій на базі оперативних даних, одержаних з рухомого складу різних видів транспорту [6].

На сучасному етапі, більшість вітчизняних підприємств через об'єктивні причини працюють в умовах монополістичної конкуренції. При цьому основними завданнями підприємства є утримання нижнього сегмента вітчизняного ринку з підвищеною ціновою чутливістю й пропозиція товару середньої якості. Ця стратегія особливо успішна у виробництві, орієнтованому на масового покупця з реальними доходами, які скорочуються, тому необхідно особливу увагу приділяти якості надання послуг та цінній політиці підприємств.

Для транспортного ринку також характерна монополістична конкуренція, де в наявності значна кількість продавців і відсутній явний контроль за цінами, але разом з тим мається значна спеціалізація в наданні одних і тих самих послуг, насамперед, послуг з переміщення, проте, з боку пропозиції, і з боку попиту в ринковому процесі взаємодіє багато суб'єктів, наприклад при перевезенні на малі відстані масових вантажів залізничний транспорт відчуває конкуренцію з боку автотранспорту, а в ряді випадків річкового та морського транспорту.

Конкурентоспроможність різних видів транспорту в ринкових умовах залежить від наявності конкурентних переваг їх діяльності. Суттєву роль відіграють зовнішні чинники, що визначають умови конкуренції в галузі, тобто її конкурентоспроможність, а саме – це потенціал ринку, легкість доступу, вимоги щодо якості транспортного обслуговування, однорідність ринку, структура галузі та ін..

Можливість транспортного підприємства конкурувати на певному транспортному ринку, тобто виявляти свою конкурентоздатність безпосередньо залежить від рівня конкурентоспроможності продукції – транспортної послуги і сукупності економічних методів діяльності підприємств, які впливають на результати конкурентної боротьби.

До основних факторів, що визначають рівень конкурентоспроможності транспортних послуг відносять: перевагу в якості, ціну споживання, високий рівень обслуговування, інноваційний

потенціал розвитку послуг, що надаються. Проте, в сучасних умовах найбільш вагомим фактором конкурентоспроможності транспортних послуг, окрім високої якості, є достатньо низька ціна, тобто величина тарифу на перевезення.

Використання різних джерел фінансування, в тому числі і залучення вітчизняних та зарубіжних інвесторів, яких необхідно зацікавити у вкладанні інвестицій у розвиток інфраструктури транспорту, що допоможе вирішити ряд невідкладних завдань пов'язаних з підвищенням якості обслуговування клієнтури.

Для цього необхідно провести маркетингові дослідження ринку транспортних послуг з метою обґрунтування ефективності вкладених коштів. Джерелом інформації можуть бути дані опитування потенціальних користувачів транспортних послуг, інформація з укладених угод з підприємствами та глобальна мережа Інтернет.

Аналіз прогнозованих перспективних міжнародних вантажопотоків свідчить про те, що необхідно враховувати зміни у структурі рухомого складу, що викликано тенденцією зменшення темпів перевезень сировинної продукції, яка характерна для більшості регіонів світу, оскільки ресурси планети скорочуються, особливо такі складові, як нафтопродукти, газ, кольорові метали та інші вантажі і проводити відповідну політику щодо забезпечення високої якості транспортних послуг.

Результатами проведення маркетингових досліджень показано, що при виборі відправниками транспортної компанії віддаються переваги факторам, які впливають на своєчасну доставку вантажу, забезпечують його схоронність, ціну, оснащеність технічними засобами, швидкість доставки, вимоги до якості управління, масштаби діяльності та можливість доставки вантажів "від дверей до дверей". Що стосується якості транспортного обслуговування, на який взяли курс деякі компанії США і які поклали початок елементів якості роботи з їх клієнтами, то і в цьому разі практикуються першість ціни, надійність, якість рухомого складу та своєчасність його надання.

Практика транспортного обслуговування в зарубіжних країнах свідчить, що найбільш вагомим фактором підвищення швидкості доставки вантажів є застосування для виконання цього завдання швидкісних вантажних потягів, для яких характерні мала маса потяга, яка не перевищує 400 тон при швидкості 160 км/год .

У всіх розвинутих країнах Заходу практикуються розробки графіку руху потягів з виділенням постійного ядра вантажних поїздів, які забезпечують стійку частину вантажопотоку. По постійних нитках графіку курсують вантажні потяги з сільськогосподарськими та вантажами, що швидко псуються, маршрутними потягами з вугіллям, рудою, автомобілями та іншими вантажами, перевезення яких носять стабільний характер. Такі потяги відправляються по графіку навіть при незабезпеченні норми щодо довжини та маси потягу, а нумерація їх не змінюються на усьому шляху прямування.

На думку зарубіжних спеціалістів експлуатація потягів постійного курсування є найбільш економічною формою освоєння перевезень для залізниць і створює сприятливі умови для клієнтів завдяки розробленим та оголошеним розкладам вибирати найбільш підходящі для перевезень своєї продукції потяги [4].

Важливим кроком в удосконаленні міждержавних пасажирських перевезень є координація діяльності всіх видів транспорту в межах великих міст, де вирішальну роль відіграє метрополітен, як найбільш надійний транспорт, який забезпечує своєчасну доставку пасажирів на пересадку на інший вид транспорту, що підвищить якість послуг і гарантуватиме збільшення пасажиропотоку. Це завдання може бути виконане після з'єднання коліями метро аеропортів з автобусними і залізничними станціями.

Поєднання та використання сучасних економіко-математичних методів з інформаційним та логістичним супроводженням в автоматичному режимі забезпечить швидкий перебір різних варіантів експлуатаційної роботи та оперативно вибирати найбільш раціональні для початкових умов моделювання. Навики використання різної економічної інформації про хід перевізного процесу і вибору найбільш ефективних способів його удосконалення спеціалісти різних напрямків діяльності на підприємствах транспорту одержують в процесі вивчення дисциплін економіко-управлінського напрямку. Розроблені алгоритми і програми розрахунку показників експлуатаційної роботи дозволяють своєчасно приймати рішення, що направлені на підвищення ефективності.

Висновки: Наведене вище потребує кваліфікованого обґрунтування техніко-економічних аспектів міждержавних перевезень. Ефект від запропонованих заходів щодо поліпшення якості та підвищення ефективності експлуатаційної діяльності необхідно визначати по кожному варіанту поточних витрат і собівартості перевезень, вкладання коштів у рухомий склад залізниць, зміни вартості вантажної маси та пасажиро-годин, витрат та додаткових витрат, які пов'язані з підвищенням швидкості доставки вантажів та перевезень пасажирів. Крім того, необхідно розрахувати також фінансові

результати за порівнювальними варіантами, як головної умови функціонування підприємств в ринкових умовах.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Пасічник В.І. Економічні аспекти розвитку міждержавних перевезень. Проблеми економіки и управління на залізничному транспорті: Матеріали Міжнародної науково-практичної конференції. – К.: КУЕТТ, 2010 – с.256-257
2. Основні напрямки удосконалення організації та управління якістю транспортних послуг. Проблеми економіки и управління на залізничному транспорті: Матеріали Міжнародної науково-практичної конференції. – К.: КУЕТТ, 2006- с.247-248
3. Стратегія економічного і соціального розвитку України (2004-2015 роки) «Шляхом Європейської інтеграції» / Авт. кол.: А.С. Гальчинський, В.М. Геєць та ін.; Нац. ін-т стратег. дослідж., Ін-т екон. прогнозування НАН України, М-во економіки з питань європ. інтегр. України. – К.: ІВЦ Держкомстату України, 2004. С. 199-205
4. Пасічник, В.І. Економіко-організаційні аспекти управління експлуатаційною діяльністю залізниць [Текст] / В.І. Пасічник // Залізничний транспорт України. —2005. —№2. —С. 78-80
5. Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо відповідальності перевізників, які здійснюють міжнародні пасажирські перевезення» Із змінами і доповненнями, внесеними Повітряним кодексом України від 19 травня 2011 року N 3393-VI
6. Сич С. М. Закони економіки транспорту: монографія / С. М. Сич, В. М. Кислий. – Ніжин: Аспект-Поліграф, 2009. -160 с
7. Транспортна стратегія України на період до 2020 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mintrans.gov.ua/uk/discussion/15621.html>.

REFERENCES

1. Pasichnyk V.I. Economic aspects of interstate traffic. Problems of economy and management in railroad transport: Materials of the International scientific conference. Kyiv: KUETT, 2010. P. 256-257. (Ukr)
2. Main areas of improvement and quality management of transport services. Problems of economy and management in railroad transport: Materials of the International scientific conference. Kyiv: KUETT, 2006. P.247-248. (Ukr)
3. Strategy for Economic and Social Development of Ukraine (2004-2015 years) "Towards European Integration" / Auth. count.: A.S. Halchynskiy, V.M. Geets et al., Nat. Inst strategist. Studies., Institute of Economics. Forecasting of NAS of Ukraine, Ministry of Economy of Ukraine's European integration. Kyiv: State Statistics Committee of Ukraine PPI. 2004. P. 199-205. (Ukr)
4. Pasichnyk, V.I. Economic and organizational aspects of operational management activities railways [Text] / V.I. Pasichnyk // Railway Ukraine. —2005. —№2. —P. 78-80. (Ukr)
5. Law of Ukraine "On Amendments to Certain Legislative Acts of Ukraine regarding liability of carriers engaged in international transport of passengers" Amended and supplemented by the Air Code of Ukraine of May 19, 2011 N 3393-VI
6. Sich E.M. Laws of Economics of Transport: monograph / E.M. Sych, V.M. Kysliy. – Nizhin: Aspect-Polygraph, 2009.160 p. (Ukr)
7. Transport Strategy of Ukraine till 2020 [electronic resource]. – Access: <http://www.mintrans.gov.ua/uk/discussion/15621.html>. (Ukr)

РЕФЕРАТ

Пасічник В.І. Техніко-економічні аспекти міждержавних перевезень / В.І.Пасічник, О.Р. Приймук, О.С. Левіщенко // Вісник Національного транспортного університету. – К.: НТУ, 2013. – Вип. 28.

В статі наводиться техніко-економічне обґрунтування міждержавних перевезень, як найбільш надійного джерела надходжень грошових коштів в казну держави. Для цього пропонується направляти більше засобів на модернізацію міжнародних транспортних коридорів. Обґрунтовуються шляхи підвищення якості міжнародних перевезень та оцінюються стан транспортної мережі та вносяться пропозиції щодо подальшої її розвитку з метою забезпечення високої якості транспортних послуг.

Об'єкт дослідження – транспортна мережа України.

Мета статті – дослідження техніко-економічних аспектів міждержавних перевезень, щодо підвищення якості міжнародних перевезень та більш ефективного функціонування транспортної мережі.

Ринок являє собою кругообіг товарів як в межах держави, так і в міжнародному сполученні, тому налагодження чіткої взаємодії всіх учасників перевізного процесу відіграє вирішальну роль в підвищенні ефективності транспортного фактору.

Наявність в Україні з вигідного географічного положення та розвинутої транспортної мережі сприяє проведенню максимального залучення міжнародних транзитних вантажних і пасажирських перевезень через її територію, що приведе до збільшення валютних надходжень і поліпшення економічного стану країни.

Конкурентоспроможність транспорту залежить від технічної підготовки окремих напрямків і кордонних переходів, а також можливості розробки нових типів рухомого складу, які б забезпечили значне підвищення швидкості руху, скорочення часу простою на прикордонних переходах за рахунок застосування нової техніки, розвиток комбінованих перевезень та інших новітніх технологій.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ТРАНСПОРТНОЇ МЕРЕЖА, ЯКІСТЬ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ, ІНВЕСТИЦІЇ, КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ ТРАНСПОРТУ.

ABSTRACT

Pasichnyk V.I., Priymuk O.R., Levishchenko O.S. Technical and economic aspects of interstate traffic. Visnyk National Transport University. – Kyiv. National Transport University. 2013. – Vol. 28.

The article is a feasibility study of international shipping, as the most reliable source of cash flow to the treasury of the state. For this purpose direct more funds for modernization of international transport corridors. Reasoned ways to improve the quality of international transportation and assessed the state of the transport network and makes suggestions for its further development in order to provide high quality transportation services.

Object of study – transport network in Ukraine.

The purpose of the article – the study of technical and economic aspects of interstate traffic, to improve the quality of international transportation and more efficient operation of the transport network.

The market is a cycle of products both within the country and in the international traffic, so establishing a clear interaction between all participants in the transportation process plays a crucial role in improving the efficiency of the transport factor.

Presence in Ukraine with favorable geographical position and developed transportation network facilitates maximum utilization of international transit freight and passenger traffic through its territory, leading to an increase in foreign exchange earnings and improving economic condition of the country.

The competitiveness of transport depends on the specific areas of technical training and border crossings, as well as opportunities to develop new types of rolling stock, which would provide a significant increase in speed, reducing downtime at border crossings through the use of new technology, the development of combined transport and other advanced technologies.

KEY WORDS: TRANSPORT NETWORKS, QUALITY OF TRANSPORT SERVICES, INVESTMENT, COMPETITIVENESS TRANSPORT.

РЕФЕРАТ

Пасичник В.И. Техничко-економические аспекты межгосударственных перевозок / В.И. Пасичник, О.Р. Приймук, Е.С. Левищенко // Вестник Национального транспортного университета. – К. : НТУ, 2013. – Вып. 28.

В статье приводится технико-экономическое обоснование межгосударственных перевозок как наиболее надежного источника поступлений денежных средств в казну государства. Для этого предлагается направлять больше средств на модернизацию международных транспортных коридоров. Обосновываются пути повышения качества международных перевозок и оценивается состояние транспортной сети, вносятся предложения по дальнейшей ее развития с целью обеспечения высокого качества транспортных услуг.

Объект исследования – транспортная сеть Украины.

Цель статьи – исследование технико-экономических аспектов межгосударственных перевозок для повышения качества международных перевозок и более эффективного функционирования транспортной сети.

Рынок представляет собой круговорот товаров как внутри государства, так и в международном сообщении, поэтому налаживание четкого взаимодействия всех участников перевозочного процесса играет решающую роль в повышении эффективности транспортного фактора.

Наличие в Украине выгодного географического положения и развитой транспортной сети, которое способствует проведению максимального привлечения международных транзитных

грузовых и пассажирских перевозок через ее территорию, приведет к увеличению валютных поступлений и улучшения экономического состояния страны.

Конкурентоспособность транспорта зависит от технической подготовки отдельных направлений и пограничных переходов, а также возможности разработки новых типов подвижного состава, которые бы обеспечили значительное повышение скорости движения, сокращения времени простоя на пограничных переходах за счет применения новой техники, развитие комбинированных перевозок и других новейших технологий.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ТРАНСПОРТНАЯ СЕТЬ, КАЧЕСТВО ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ, ИНВЕСТИЦИИ, КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ ТРАНСПОРТА.

АВТОРИ:

Пасічник Володимир Іларіонович, доктор економічних наук, професор, Національний транспортний університет, професор кафедри економіки, e-mail: vipasichnyk@ukr.net ,тел. +380672930314, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова 1, к. 313.

Приймук Ольга Романівна, кандидат економічних наук, доцент, Державний економіко-технологічний університет транспорту, доцент кафедри економіки підприємства, e-mail: olga_priymuk@ukr.net, тел. +380672624448, Україна, 03049, м. Київ, вул. Лукашевича 19.

Левіщенко Олена Степанівна, Національний транспортний університет, асистент кафедри економіки, e-mail: ges-82@mail.ru, тел. +3080672536818, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова 1, к. 313.

AUTHOR:

Pasichnyk Vladimir I., Ph.D., Economics (Dr.), professor, National Transport University, professor of economics, e-mail: vipasichnyk@ukr.net, tel. +380672930314, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str. 1, of. 313.

Priymuk Olga R., PhD, Associate Professor, National Economic and Technological University of Transport, associate professor of economics of enterprise, e-mail: olga_priymuk@ukr.net, tel .. +380672624448, Ukraine . 03049, Kyiv, Lukashevicha str/ 19.

Levishchenko Olena S., National Transport University, Assistant Professor, department of economics, e-mail: ges-82@mail.ru, tel. +3080672536818, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str. 1, of. 313.

АВТОРЫ:

Пасичник Владимир Илларионович, доктор экономических наук, профессор, Национальный транспортный университет, профессор кафедры экономики, e – mail: vipasichnyk@ukr.net , тел . +380672930314, Украина, 01010 , г. Киев, ул . Суворова 1 , к. 313.

Приймук Ольга Романовна, кандидат экономических наук, доцент, Государственный экономико – технологический университет транспорта, доцент кафедры экономики предприятия, e – mail: olga_priymuk@ukr.net , тел . +380672624448, Украина, 03049, г. Киев, ул. Лукашевича 19.

Левіщенко Елена Степановна, Национальный транспортный университет, ассистент кафедры экономики, e – mai : ges-82@mail.ru , тел . +3080672536818 , Украина , 01010 , г. Киев, ул. Суворова 1, к. 313.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Бараш Ю.С., доктор економічних наук, професор, Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, завідувач кафедри обліку, аудиту та інтелектуальної власності, Дніпропетровськ, Україна.

Посвятенко Е.К., доктор технічних наук, професор, Національний транспортний університет, професор кафедри виробництва, ремонту і матеріалознавства, Київ, Україна

REVIEWER:

Barash Y.S., Ph.D., Economics (Dr.), professor, Dnipropetrovsk national university of railway transport named after academician V. Lazaryan, head of department of accounting, auditing and intellectual property, Dnipropetrovsk, Ukraine.

Posvyatenko E.K., Ph.D., Engineering (Dr.), professor, National Transport University, professor, department of manufacturing, repair and materials science, Kyiv, Ukraine