

УДК 379.85  
UDC 379.85

## ВПЛИВ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ НА ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНУ ДІЯЛЬНІСТЬ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ УКРАЇНИ

*Кривенко О.К.*, Національний транспортний університет, Київ, Україна, el\_kriv@ukr.net, orcid.org/0000-0003-2562-340X

*Гребельник М.М.*, Національний транспортний університет, Київ, Україна, niknik0229@gmail.com, orcid.org/0000-0001-8385-8261

*Солоденко Ю.М.*, Національний транспортний університет, Київ, Україна, juliya.solodenko@gmail.com, orcid.org/0000-0001-2650-0655

## INFLUENCE OF TRANSPORT CORRIDORS ON FOREIGN ECONOMIC ACTIVITY OF UKRAINE'S VEHICLE ENTERPRISES

*Krivenko O.K.*, National Transport University, Kyiv, Ukraine, el\_kriv@ukr.net, orcid.org/0000-0003-2562-340X

*Grebelnik M.M.*, National Transport University, Kyiv, Ukraine, niknik0229@gmail.com, orcid.org/0000-0001-8385-8261

*Solodenko Yu.M.*, National Transport University, Kyiv, Ukraine, juliya.solodenko@gmail.com, orcid.org/0000-0001-2650-0655

## ВЛИЯНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ НА ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКУЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ УКРАИНЫ

*Кривенко О.К.*, Национальный транспортный университет, Киев, Украина, el\_kriv@ukr.net, orcid.org/0000-0003-2562-340X

*Гребельник М.М.*, Национальный транспортный университет, Киев, Украина, niknik0229@gmail.com, orcid.org/0000-0001-8385-8261

*Солоденко Ю.М.*, Национальный транспортный университет, Киев, Украина, juliya.solodenko@gmail.com, orcid.org/0000-0001-2650-0655

**Постановка проблеми.** Важливе значення для розвитку зовнішньоекономічної діяльності підприємств є формування та розбудова сталих транспортних коридорів на міждержавному рівні з метою забезпечення переміщення продукції за конкурентною ціною, прозорою схемою перетину кордонів та мінімальним часом доставки вантажів.

Формування транспортних потоків не в останню чергу також залежить від наявності і доступності регулярного транспортного обслуговування (рейсів) із заздалегідь визначених пунктів, розкладів та тарифів, що створює умови для побудови та планування мережі постачань.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Наукові дослідження у сфері теорії та практики транспортного обслуговування зовнішньої торгівлі знайшли широке відображення у працях таких відомих закордонних науковців, як Кейнса Дж.М., Ліндєрта П.Х., Уайтхеда Дж., Гехтбарга А. Питаннями ефективності та функціонування транспортно-експедиційної діяльності займалися такі українські та російські вчені і фахівці, як Воркут А.І., Воркут Т.А., Лівшиць В.Н., Бурмистров М.М., Міхін А.А., Кальченко А.Г., Немчинов В.С., Винников В.В., Раховецький А.Н., Примачов Н.Т., Боровицький В.М., Румянцев А.П., Шарай С.М., та багато інших [1]. Однак слід зазначити, що багато проблем конкуренції на ринку транспортних перевезень, організації діяльності учасників транспортних послуг залишаються не повною мірою вивченими та вимагають адаптації до умов, у яких знаходяться сучасні вітчизняні транспортні підприємства, складною політичною та економічною ситуацією, яка склалась в Україні та світі.

Створення Україною нових систем транспортних перевезень дозволить прискорити не тільки досягнення стратегічних цілей інтеграції в Європейську спільноту, але й розв'язання таких задач, як залучення додаткових інвестицій в розвиток транспортної інфраструктури, прискорення темпу із занепаду вітчизняного виробника, покращення валютних надходжень за рахунок транзитних перевезень, росту обсягів продукції, що експортується [2].

**Мета статті.** Основною метою написання статті є аналізування та оцінювання сучасного стану формування та розвитку транспортних коридорів, їх вплив на зовнішньоекономічну діяльність транспортних підприємств України.

**Результати дослідження.** З часів винаходу людством механічних заходів пересування і понині у всіх країнах світу транспорт є однією з важливих галузей господарства та складовою частиною міжлюдських стосунків. Він задовольняє найважливіші потреби людини – потреби в переміщенні як самої людини, так і вантажів. Сьогодні неможливо уявити собі жодного виду господарської діяльності та жодного державного чи громадського заходу, який відбувався б без участі транспорту.

Небувалий розвиток науки і техніки (особливо в другій половині ХХ ст.), а також природно-географічні, економічні, політичні та інші фундаментальні чинники, сприяли значному розвитку транспорту у кількісному і якісному відношеннях. Значно збільшився парк традиційних видів транспорту, чисельно зросла їх провізна спроможність, підвищилась швидкість руху. Одночасно були створені нові види транспорту, набули розвитку міжнародні транспортні коридори, збільшилась протяжність сполучення тощо.

Завдяки транспорту різні галузі виробництва і економічні райони можуть розвиватися як єдиний народногосподарський комплекс. Транспорт суттєво впливає на формування запасів сировини, палива, у сфері виробництва і споживання, на розташування виробництва, його спеціалізацію, кооперування, темпи і масштаби розвитку всієї економіки [3].

Економічні перетворення, що відбуваються в Україні, розвиток її ділових зв'язків з іншими країнами висувають перед транспортним комплексом країни складні завдання, пов'язані з питаннями адаптації до нових умов господарювання в ринковому середовищі, інтеграції в європейські та світові транспортні системи. Реалізуючи курс на інтеграцію в європейські та світові економічні системи, Україна послідовно розвиває зовнішньоекономічні зв'язки. Її торговельними партнерами є практично всі країни світу [4].

Галузь транспорту є важливою частиною економіки, що забезпечує обслуговування як внутрішніх, так і експортних/імпортних та транзитних перевезень вантажів і пасажирів. Транспорт є невід'ємною складовою загальної державної економічної політики та забезпечення обороноздатності країни. Тому пріоритетним завданням для України є реалізація її транспортного потенціалу та створення транзитного транспортного мосту, що поєднуватиме країни Європи, Азії та Сходу [5].

Транспортна складова, яка за даними Державного комітету статистики [6] складає 8,2% ВВП країни, вносить вагомий внесок в формування та наповнення бюджету країни. Тільки в 2016 році Україна експортувала народногосподарських товарів більше ніж на 32 млрд. доларів США. В основному, а це понад 38 відсотків експорту, припадає на країни ЄС, близько 17% країни СНД (включаючи Російську Федерацію), і лише 5% на Китай.

Вплив на зовнішньоекономічну діяльність українських підприємств і організацій не в останнє відіграє географічне розташування країни, як міст між Європою та Азією. Одним із стратегічних завдань України є створення умов для перевезень у трансконтинентальних напрямках з Європи не тільки до Центральної Азії, але і через Кавказ до Ірану і Індії [7].

Якщо розглядати український експорт у розрізі видів транспорту, то на морський припадає 57,8%, на автомобільний 26,0%, залізничний 13,4%. Експорт товарів у контейнерах з України в 2016 році зріс в частині перевезення морським транспортом на 17,4%, або 2,3 млрд. дол. США, залізничним транспортом на 1,9% (0,18 млрд. дол.), а частка автомобільним транспортом зменшилась на 10% (0,16 млрд. дол.). В той же час експорт товарів, що перевозився вантажними автомобілями на поромках зріс у 2016 році на 26%, що спричинено неприкритою агресією з боку Російської Федерації. Підприємства України змушені були шукати не тільки альтернативні шляхи доставки товарів в обхід Росії, але і нові ринки збуту. І насамперед це країни Центральної Азії, Китай, а в перспективі такі країни як Іран, Ірак, Індія і навіть Африка. Тому наземні транспортні маршрути між ЄС і країнами Центральної Азії та Китаєм викликають підвищену зацікавленість, як альтернатива транзиту через Російську Федерацію.

Україна є учасницею Базової багатосторонньої угоди про розвиток транспортного коридору Європа – Кавказ – Азія – мультимодальної транспортної мережі, яка пов'язує Азію з Європою через Кавказ. Транспортні потоки ТРАСЕКА проходять територією таких країн, як Молдова, Румунія, Україна, Грузія, Азербайджан, Вірменія, Іран, Казахстан, Киргистан, Таджикистан, Узбекистан та Туреччина.

На сьогодні в рамках програми транспортного коридору Європа – Кавказ – Азія (ТРАСЕКА), яка започаткована в 1993 році та була розроблена як один з компонентів міждержавної програми

Тасіс, діє транспортний коридор (ТМТМ) між Європою у Китай через Чорне море, Кавказ, Каспійське море та Центральну Азію (Шовковий Шлях). У 1996 р. на конференції у Афінах до програми ТРАСЕКА долучилась Україна [1]./

Однак вартість перевезення вантажів за цим маршрутом на сьогодні є більш високою із-за наявності двох морських переправ, значних сум платежів і зборів кожною із сторін країн учасників перевезень.

Альтернативою для ТМТМ може стати транспортування вантажів через Грузію та через Туреччину шляхом залучення залізничного сполучення БАКУ – Тбілісі – Карс. У зв'язку з цим є можливість створити пряме залізнично-поромне сполучення з Туреччини (порт Самсунг) в Україну.

Заслуговує уваги участь України в міжнародних контейнерних маршрутних потягах в західних регіонах. Це дозволяє з'єднати Чорне та Балтійське моря. Інша ініціатива, це маршрутний вантажний поїзд “Nomad Ekspres”, що сформований в рамках транспортного коридору ТМТМ і поєднує місто Ізов на кордоні з Польщею та Достик (кордон Казахстан – Китай). Існує можливість поєднати потяг “Nomad Ekspres” з потягами Вікінг та Зубр. Для успішної роботи цього коридору необхідно сформуванню нормативну та регуляторну бази.

Актуальним питанням на сьогодні є транспортування товарів між Білорусією та Грузією через Україну. Тільки за 2017 рік товарообіг між цими країнами зріс більше ніж на 50 млн. доларів США – до 126 млн. До 2020 року цю цифру планують довести до 200 млн. доларів США. Маршрут доставки товарів по транспортному коридору через Військово – грузинську дорогу і Кавказький хребет є проблемним з огляду на залежність від погодних умов (інколи автомобілі простоюють по 7÷10 днів). Альтернативою може бути доставка вантажів як автомобілями, контейнерами, так і вагонами до українських портів Одеса/Чорноморськ, а потім морем до Поті/Батумі в Грузію.

Автомобільні маршрути ТРАСЕКА теж проходять через сім портів, включаючи поромні переправи (Актау, Туркменбаші, Баку, Алят, Поті, Батумі, Чорноморськ, Одеса), а також 46 наземних пунктів перетину кордону. З 19860 км автодоріг транспортного коридору ТРАСЕКА 14290 км (72%) проходять Азіатською автомагістраллю (Центральна Азія і Південний Кавказ) та Пан-Європейськими коридорами в Україні та Молдові. У шести країнах проекту, які є учасниками програми ЦАРЕС, налічується 11900 км автодоріг ТРАСЕКА, з яких 9900 км (83%) також є транспортними коридорами ЦАРЕС. Тому програма ЦАРЕС має помітний вплив на систему доріг ТРАСЕКА [8].

Таке розмаїття та протяжність характеризується незадовільним збереженням вантажів, системою крадіжок як з паркувальних стоянок, що охороняються, так і без охорони, під час руху транспортних засобів та інших злочинів, складністю перетину кордонів, тощо.

**Висновки.** Узагальнюючи вищевикладене, з метою максимального використання переваг міжнародних транспортних коридорів, що має прямий зв'язок з результатами зовнішньоекономічної діяльності українських підприємств, необхідно на рівні держави сформуванню цілісну транспортну модель розбудови комплексної транспортної інфраструктури. Ввести за правило інфраструктурне планування та підтримку мультимодальних (комбінованих) перевезень, виключити змагання кожного виду за отримання особистих переваг.

В дорожню карту необхідно включити:

- удосконалення нормативно-правової бази, включаючи регулювання автомобільно-залізничних мультимодальних перевезень, спрощення процедури перетину кордонів, формування цифрових коридорів та документообігу;
- регулярність транспортних послуг, а саме оптимізація, створення індустріальних парків, гнучка маршрутизація та інтегрований менеджмент;
- максимальне залучення приватного сектора, підняття на належний рівень державно – приватного партнерства, сформуванню прозору діяльність державних підприємств, і в першу чергу Укрзалізницю;
- формування та розвиток транспортно-дорожньої інфраструктури, мережі логістичних центрів на шляху проходження транспортних коридорів, оптимізації та чіткої взаємодії всіх учасників транспортного процесу, застосування єдиних міжнародних стандартів;
- формування єдиної інформативної бази з прямим доступом до неї всіх зацікавлених учасників перевезень.

#### ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Михайличенко К.М., Белашов Є.В. Відновлення транзитного потенціалу в контексті підвищення конкурентоспроможності України на міжнародному ринку транспортних послуг: аналіт. записка. [Електронний ресурс] — Режим доступу: — <http://niss.gov.ua/articles/1844/>

2. Прейгер Д.К. Реалізація потенціалу транспортної інфраструктури України в стратегії посткризового економічного розвитку — К.: НІСД, 2011 — с.37.
3. Дмитриченко М.Ф., Кельман І.І., Вільховський Є.К. та ін. Загальний курс транспорту — Львів: Видавництво “Арт-студія Акме”, 2017. — с.8.
4. Дмитриченко М.Ф., Левковець П.Р., Ткаченко А.М. та ін. Транспортні технології в системах логістики — К: Видавництво “Інформавтодор”, 2007. — с.3, 128.
5. Омелян В. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року. — с.6.
6. Офіційний сайт Державної служби статистики України [Електронний ресурс] — <http://ukrstat.gov.ua/>
7. Собкевич О.В. Механізми ефективного використання та розвитку потенціалу транспортно-дорожнього комплексу України: аналіт. доп./ — К.: НІСД, 2014 — 60с.
8. Довгань В. Транспортні коридори — Львів: Видавничий дім “Панорама”, 2017. — с.137.

#### REFERENCES

1. Mikhaïlichenko K.M, & Belashov E.V. (2013) Vidnovlennia tranzytного potenzialu v konspekty pidvyshennia konkurentnospromognosti Ukrainy na mignarodnomu rynku transpnyh poslug [Restoration of transit potential in the summary of Ukraine's competitiveness enhancement in the international transport services market]: analyst. note. [Electronic resource] Access mode: <http://niss.gov.ua/articles/1844/> [in Ukrainian].
2. Preyger D.K. (2011) Realizaciю potentsialu transportnoi infrastrukturu Ukrainy v strategii postkryzovogo ekonomichnogo rozvytku [Realization of the potential of Ukraine's transport infrastructure in the strategy of post-crisis economic development]. Kyiv: NISS, p.37. [in Ukrainian].
3. Dmitrichenko M.F., Kelman I.I., Wilkhovsky E.K., Peklych Z.I. & Melnichenko O.I. (2017) Zagalny kurs transportu [General course of transport]. Lviv: Publishing house "Art-studio Akme" [in Ukrainian].
4. Dmitrichenko M.F., Levkovets P.P., Tkachenko A.M., Ignatenko O.S., Zayonchik L.G. & Statnik I.M. (2007) Transportny tehnologii v systemah logistyku [Transport technologies in logistics systems]. Kyiv: Publishing house "Informavtodor" [in Ukrainian].
5. Omelyan V. (2017) Nazionalna transportna strategiy Ukrainu na period do 2030 roku [National transport strategy of Ukraine for the period up to 2030]. [in Ukrainian].
6. Official site of the State Statistics Service of Ukraine [Electronic resource] <http://ukrstat.gov.ua/> [in Ukrainian].
7. Sobkevich O.V. (2014) Mehanizmy efektyvnogo vykorystannya ta rozvytku potentsialu transportno-dorozhniogo kompleksu [Mechanisms for efficient use and development of the potential of the road transport complex in Ukraine: analyst. Additional]. Kyiv: NISS, p.60 [in Ukrainian].
8. Dovhan V. (2017) Transportni koridoru [Transport corridors]. Lviv: Publishing House "Panorama" [in Ukrainian].

#### РЕФЕРАТ

Кривенко О.К. Вплив транспортних коридорів на зовнішньоекономічну діяльність транспортних підприємств України / О.К. Кривенко, М.М. Гребельник, Ю.М. Солоденко / Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. — К. : НТУ, 2018. — Вип. 2 (41).

Стаття присвячена дослідженню впровадження заходів для розвитку максимального використання переваг міжнародних транспортних коридорів, що має прямий зв'язок з результатами зовнішньоекономічної діяльності українських підприємств та дає можливість ефективніше розкрити транспортний потенціал України на міждержавному рівні.

Об'єкт дослідження – процес управління вантажними перевезеннями транспортними підприємствами, предметом дослідження є теоретичні основи та практичні аспекти запровадження оптимізації автомобільно-залізничних мультимодальних перевезень шляхом максимального використання переваг міжнародних транспортних коридорів.

Мета статті – аналізування та оцінювання сучасного стану формування та розвитку транспортних коридорів, їх вплив на зовнішньоекономічну діяльність транспортних підприємств України.

Метод дослідження – статистичний аналіз діяльності національної транспортної інфраструктури України.

Отримана інформація дасть змогу керівництву транспортних підприємств, які користуються міжнародними транспортними коридорами, створити таку систему управління переміщенням продукції на міждержавному рівні, яка б дала стабільний розвиток як окремому підприємству, так і галузі в цілому.

Прогнозні припущення щодо розвитку об'єкта дослідження – пошук та впровадження на рівні держави ефективної цілісної транспортної моделі розбудови комплексної транспортної інфраструктури.

**КЛЮЧОВІ СЛОВА:** ТРАНСПОРТ, МАРШРУТ, ТРАНСПОРТНІ КОРИДОРИ, ВАНТАЖНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ, ТРАНСПОРТНІ ПІДПРИЄМСТВА,

#### **ABSTRACT**

Krivenko A.K., Grebelnik M.M., Solodenko Yu.M. Influence of transport corridors on foreign economic activity of transport enterprises of Ukraine. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2018. – Issue 2 (41).

The article is devoted to the study of the introduction of measures to develop the maximum use of the advantages of international transport corridors that have a direct link to the results of foreign economic activity of Ukrainian enterprises and allow to more effectively reveal the transport potential of Ukraine at the interstate level.

The object of the research is the process of managing cargo transportation by transport enterprises, the theoretical bases and practical aspects of implementing the optimization of road-rail multimodal transport by maximizing the benefits of international transport corridors are the subject of the study.

The purpose of the article is analysis and assessment of the current state of formation and development of transport corridors, their impact on foreign economic activity of transport enterprises of Ukraine.

Method of research - statistical analysis of the national transport infrastructure of Ukraine.

The information obtained will allow the management of transport enterprises using international transport corridors to create such a system for managing the movement of products at the interstate level, which would give a stable development to a single enterprise and the industry as a whole.

The forecast assumptions on the development of the research object are the search for and the introduction at the state level of an effective integrated transport model for the development of an integrated transport infrastructure.

**KEYWORDS:** TRANSPORT, ROUTE, TRANSPORT CORRIDORS, TRANSPORTATION, TRANSPORT ENTERPRISES,

#### **РЕФЕРАТ**

Кривенко А.К. Влияние транспортных коридоров на внешнеэкономическую деятельность транспортных предприятий Украины / А.К. Кривенко, М.М. Гребельник, Ю.М. Солоденко / Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К.: НТУ, 2018. – Вып. 2 (41).

Статья посвящена исследованию внедрения мероприятий для развития максимального использования преимуществ международных транспортных коридоров, которые имеют прямую связь с результатами внешнеэкономической деятельности украинских предприятий и позволяют эффективнее раскрыть транспортный потенциал Украины на межгосударственном уровне.

Объект исследования – процесс управления грузовыми перевозками транспортными предприятиями, предметом исследования являются теоретические основы и практические аспекты внедрения оптимизации автомобильно-железнодорожных мультимодальных перевозок путем максимального использования преимуществ международных транспортных коридоров.

Цель статьи – анализ и оценку современного состояния формирования и развития транспортных коридоров, их влияние на внешнеэкономическую деятельность транспортных предприятий Украины.

Метод исследования – статистический анализ деятельности национальной транспортной инфраструктуры Украины.

Полученная информация позволит руководству транспортных предприятий, пользующихся международными транспортными коридорами, создать такую систему управления перемещением продукции на межгосударственном уровне, которая бы дала стабильное развитие как отдельному предприятию, так и отрасли в целом.

Прогнозные предположения по развитию объекта исследования – поиск и внедрение на уровне государства эффективной целостной транспортной модели развития комплексной транспортной инфраструктуры.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ТРАНСПОРТ, МАРШРУТ, ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ, ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ, ТРАНСПОРТНЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ,

**АВТОРИ:**

Кривенко Олена Константинівна, Національний транспортний університет, старший викладач кафедри економіки, t-mail: el\_kriv@ukr.net тел. (044)2803016, Україна, 01010, м.Київ, вул. Омеляновича-Павленко 1, к.313.

Гребельник Микола Миколайович, Національний транспортний університет, старший викладач кафедри менеджменту, t-mail: niknik0229@gmail.com, тел. (044)2808438, Україна, 01010, м.Київ, вул. Омеляновича-Павленко 1, к.243.

Солоденко Юлія Миколаївна, Національний транспортний університет, асистент кафедри транспортних систем та безпеки дорожнього руху, t-mail: juliya.solodenko@gmail.com, тел. (044)2804885, Україна, 01010, м.Київ, вул. Омеляновича-Павленко 1, к.435.

**AUTHOR:**

Krivenko Elena Konstantinovna, National Transport University, Senior Lecturer of the Department of Economics, t-mail: el\_kriv@ukr.net tel. (044)2803016, Ukraine, 01010, Kyiv, Str. Omelyanovicha-Pavlenko 1, k.313.

Grebelnik Nikolay Nikolaevich, National Transport University, Senior Lecturer of the Department of Management, t-mail: niknik0229@gmail.com, tel. (044)2808438, Ukraine, 01010, Kiev, Str. Omelyanovicha-Pavlenko 1, p.243.

Solodenko Julia Nikolaevna, National Transport University, Assistant Professor, Department of Transportation Systems and Road Safety, t-mail: juliya.solodenko@gmail.com, tel. (044)2804885, Ukraine, 01010, Kiev, Str. Omelyanovicha-Pavlenko 1, k.435.

**АВТОРЫ:**

Кривенко Елена Константиновна, Национальный транспортный университет, старший преподаватель кафедры экономики, t-mail: el\_kriv@ukr.net, тел. (044)2803016, Украина, 01010, г.Киев, ул. Омеляновича-Павленко 1, к.313.

Гребельник Николай Николаевич, Национальный транспортный университет, старший преподаватель кафедры менеджмента, t-mail: niknik0229@gmail.com, тел. (044)2808438, Украина, 01010, г.Киев, ул. Омеляновича-Павленко 1, к.243.

Солоденко Юлия Николаевна, Национальный транспортный университет, асистент кафедры транспортных систем и безопасности дорожного движения, t-mail: juliya.solodenko@gmail.com, тел. (044)2804885, Украина, 01010, г.Киев, ул. Омеляновича-Павленко 1, к.435.

**РЕЦЕНЗЕНТИ:**

Бондаренко Є. В., доктор економічних наук, професор, Президент академії інвестицій в науку і будівництво України, Київ, Україна.

Заплітна Т. В., кандидат економічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри економіки, Київ, Україна.

**REVIEWERS:**

Bondarenko E.V., Doctor of Economics, professor, President of the Academy of investment in science and Construction of Ukraine, Kyiv, Ukraine.

Zaplitna T.V., Ph.D., Associate Professor, National Transport University, Associate Professor of Economics, Kyiv, Ukraine.