

---

# ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ НАЦІОНАЛЬНИМ ГОСПОДАРСТВОМ

---

УДК 338.47:338.31

DOI: <https://doi.org/10.32782/2708-0366/2023.15.8>

**Ільченко С.В.**

доктор економічних наук, професор,  
Державна установа «Інститут ринку і економіко-екологічних  
досліджень Національної академії наук України»  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8052-8678>

**Грищенко В.Ф.**

кандидат економічних наук, доцент,  
Державна установа «Інститут ринку і економіко-екологічних  
досліджень Національної академії наук України»  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0009-605X>

**Грищенко І.В.**

кандидат економічних наук,  
Державна установа «Інститут ринку і економіко-екологічних  
досліджень Національної академії наук України»  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8801-3217>

**Ilchenko Svitlana, Gryshchenko Vadym, Gryshchenko Iryna**  
State Institution «Institute of Market and Economic&Ecological  
Research of the National Academy of Sciences of Ukraine»

## АНАЛІЗ ДІЯЛЬНОСТІ СУДНОПЛАВНИХ КОМПАНІЙ В УКРАЇНІ<sup>1</sup>

## ANALYSIS OF THE SHIPPING COMPANIES' ACTIVITY IN UKRAINE

---

Судноплавна галузь України змогла встояти у період пандемії COVID-19, але у лютому 2022 року для морського транспорту України вибухнула безпрецедентна криза, пов'язана з повномасштабним вторгненням російських військ в Україну. Мета роботи полягає у проведенні аналізу особливостей функціонування судноплавних компаній в Україні. Для вирішення поставлених завдань використовувались такі методи: порівняльний аналіз і групування – при дослідженні діяльності судноплавних компаній України; системно-структурний аналіз та розрахунково-аналітичний метод – при дослідженні ефективності діяльності українських судноплавних компаній. Досліджено діяльність судноплавних компаній України як частини багатofункціональної морської транспортної системи. Проведено аналіз ефективності діяльності українських судноплавних компаній, рівень їх технічної та технологічної оснащеності з точки зору впливу на конкурентоспроможність морського транспорту України на міжнародному транспортному ринку. Судноплавна галузь України потребує модернізації. Її поточні потужності значно обмежені через нерозвиненість систем інформаційного та технологічного забезпечення, а також застарілий флот суден, відсутність найсучасніших портів терміналів. На жаль, у повоєнний час водний транспорт України потребуватиме комплексного підходу до його відновлення.

**Ключові слова:** морський транспорт, водний транспорт, судноплавна компанія, рентабельність, конкурентоспроможність, післявоєнне відновлення.

---

<sup>1</sup> Стаття містить результати дослідження, проведеного в рамках науково-дослідної теми НАН України «Інституційно-економічні механізми забезпечення конкурентоспроможності водного транспорту в Україні» (0121U108151).

---

*It was challenging to adapt to the conditions of the COVID-19 pandemic. Still, at the beginning of 2022, one could get the impression that Ukrainian shipping companies generally managed to mitigate the consequences of disruptions and shocks. The shipping industry of Ukraine was able to withstand the period of the COVID-19 pandemic, but in February 2022, an unprecedented crisis erupted for the maritime transport of Ukraine due to the full-scale invasion of Russian troops into Ukraine. The work aims to analyze the peculiarities of the functioning of shipping companies in Ukraine. The following methods were used to solve the tasks: comparative analysis and grouping – when studying the activities of shipping companies of Ukraine, systematic structural analysis, and calculation-analytical strategy – when analyzing the efficiency of Ukrainian shipping companies. The activity of shipping companies of Ukraine as a part of the multi-functional maritime transport system was studied. An analysis of the effectiveness of the activities of Ukrainian shipping companies and the level of their technical and technological equipment from the point of view of the impact on the competitiveness of Ukrainian maritime transport on the international transport market was carried out. The analysis of the shipping industry of Ukraine shows the gradual moral aging of its main assets, which are becoming incompatible with modern requirements in terms of technical and technological characteristics. This leads to insufficient use of water transport potential in Ukraine. In addition, the technological procedure of fleet renewal takes more time than a similar process in other transport industry sectors. The results of our research allowed us to conclude that water transport integrates Ukraine's economy into a vast global system that moves more than 90% of world trade by tonnage, including consumer goods, agricultural products, energy, and raw materials. Ukraine's water transport business sector, vessels, infrastructure, and personnel that ensure their operation plays a crucial role in economic prosperity and the protection of national financial security. The shipping industry of Ukraine needs modernization. Its current capacities are significantly limited due to the underdevelopment of information and technological support systems, an outdated fleet of ships, and the lack of the most modern port terminals. Unfortunately, in the post-war period, the water transport of Ukraine will require a comprehensive approach to its restoration.*

**Key words:** maritime transport, water transport, shipping company, profitability, competitiveness, post-war recovery.

**Постановка проблеми.** Актуальність дослідження обумовлена тим, що з початком пандемії COVID-19 через значні ризики для стану здоров'я та пов'язані з цим безпрецедентні обмеження на пересування між різними регіонами сотні тисяч моряків не мали можливості повернутися додому по закінченню контрактів і стільки ж були не в змозі дістатися своїх суден і почати працювати, щоб прогодувати свої сім'ї. Оскільки пандемія COVID-19 викликала небачену раніше глобальну кризу зміни екіпажів, судноплавна галузь опинилася під ударом. Портові оператори та берегові служби також зіштовхнулися зі значними труднощами. У 2021 році тиск на ланцюги поставок продовжився і був викликаний сплеском електронної торгівлі, нестачею вільних контейнерів та суден, перевантаженістю портової інфраструктури, та відновленням вірусних інфекцій у деяких частинах світу. Адаптуватися до умов пандемії COVID-19 було складно, та вже на початку 2022 року могло скластися враження, що судноплавним компаніям України загалом вдалося пом'якшити наслідки збоїв та потрясінь. Судноплавна галузь України змогла встояти у період пандемії COVID-19, але у лютому 2022 року для морського транспорту України вибухнула безпрецедентна криза, пов'язана з повномасштабним вторгненням російських військ в Україну.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** При проведенні дослідження нами було проаналізовано наукові результати, викладені в працях провідних вчених, які присвячені актуальним проблемам діяльності судноплавних компаній (J. Monios, G. Wilmsmeier [1], M. Lind, R. Ward, M. Bergmann, S. Haraldson, A. Zerem, J. Hoffmann, E. Eklund [2], M. Afenyo, L. D. Caesar [3], K. Pujats, M. Golias, D. Konur [4], I. Pereverzeva [5], I. Sadlovska [6], N. Valiavska [7]). Разом з тим, подальших досліджень потребують питання, що стосуються аналізу діяльності підприємств водного транспорту України, який матиме особливо важливе значення для післявоєнного відновлення її економіки.

**Формулювання цілей статті.** Мета роботи полягає у проведенні аналізу особливостей функціонування судноплавних компаній в Україні. Відповідно до поставленої мети були визначені такі завдання: 1) надати характеристику морського торгового

флоту України, як складової світового флоту; 2) дослідити основні фінансово-економічні показники діяльності морського торгового флоту України.

**Виклад основного матеріалу.** Судноплавні компанії України є частиною багатофункціональної морської транспортної системи. Вони здатні надавати всі необхідні транспортні послуги як бізнесу, так і державі.

За даними Міністерства інфраструктури [8], судноплавна галузь України у довоєнний період володіла одним з найпотужніших потенціалів серед провідних країн світу. Налічувалось 38 державних підприємств з оборотом близько 10 млрд. грн. на рік, близько 5000 галузевих суб'єктів господарювання та майже 100 000 моряків-громадян України. Тобто 1 робоче місце в судноплавній галузі України стимулює створення приблизно 4-5 робочих місць в суміжних галузях народного господарства.

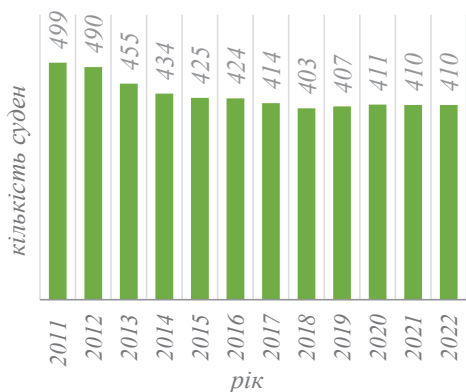
До переліку найбільших судноплавних компаній України можна включити такі компанії, як: Державна судноплавна компанія «Укртанкер» [9], Судноплавна компанія «Укррічфлот» [10; 11], Судноплавна компанія ТОВ СП «НІБУЛОН» [12], Судноплавна компанія «Укрферрі» [13; 14], ПрАТ «Українське Дунайське пароплавання» [15; 16], Судноплавна Компанія «АРГО» [17; 18] тощо. Під прапором України ходять 410 суден, що складає 0,018% світового флоту водотоннажністю 405 тис. реєстрових тон і дедвейтом 394 тис. тон (рис. 1).

Ефективність діяльності українських судноплавних компаній, рівень їх технічної та технологічної оснащеності, відповідність їх систем управління та розвитку сучасним міжнародним вимогам безпосередньо впливають на конкурентоспроможність морського транспорту України на міжнародному транспортному ринку.

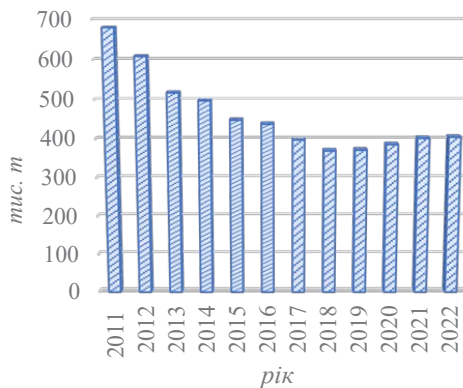
До числа факторів, які суттєво впливають на конкурентоспроможність судноплавної галузі України можна віднести: недосконалість національної законодавчої бази; непрозору систему встановлення тарифів портових зборів, які здійснюються під час заходу і виходу суден та інших послуг з обслуговування суден та операцій з вантажами, як регульованих державою, так і вільних; застарілі транспортні технології, що застосовуються у сфері інтермодальних перевезень; малоефективні логістичні підходи до управління вантажопотоками; надзвичайно низький рівень контейнеризації; низький ступінь використання переваг вигідного географічного розташування та транзитного потенціалу; низьку кількість морських суден, які ходять під прапором України. Аналіз судноплавної галузі України свідчить про поступове моральне старіння її основних активів, які стають невідповідними сучасним вимогам за техніко-технологічними характеристиками. Зношеність флоту в Україні наближається до 80%. Середній вік суден становить 40 років. (рис. 1). Навіть у довоєнний період, попри наявність понад 2782 кілометри [20] чорноморського та азовського узбережжя, 18 морських портів (5 портів знаходиться на тимчасово окупованій території АР Крим) [8], близько 95% українських вантажів перевозилося іноземними суднами, а більш ніж 30 000 з 76 442 українських моряків [19] ходили під іноземними прапорами. Про критичний стан і необхідність реконструкції також свідчить той факт, що більше 90% суден були введені в експлуатацію понад 20 років тому. Українським судноплавним компаніям не вистачає коштів, необхідних для підтримки процесу оновлення свого флоту. А отже, це призводить до недостатнього використання потенціалу водного транспорту в Україні. Закупівля нових суден потребує значних інвестицій. Технологічна процедура оновлення флоту займає більше часу, ніж аналогічний процес в інших секторах транспортної галузі.

За даними Державної служби статистики України [21], у 2020 році 43,5% підприємств водного транспорту були збитковими і не мали коштів на покриття амортизаційних відрахувань (рис. 2).

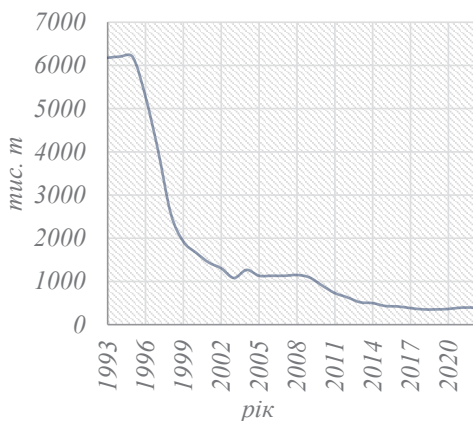
У 2020 році Україна залучила 304 млн. грн. як інвестиції у розвиток вантажного морського транспорту. Цього недостатньо, щоб покрити навіть амортизацію (1164 млн. грн) не говорячи вже про переоснащення судноплавних компаній.



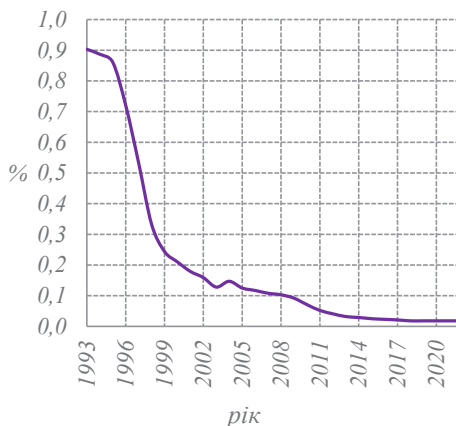
а) кількість суден



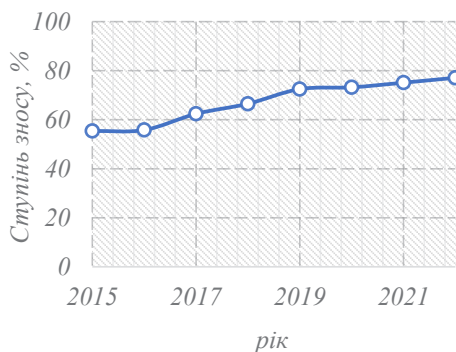
б) бруто-реєстровий тоннаж суден



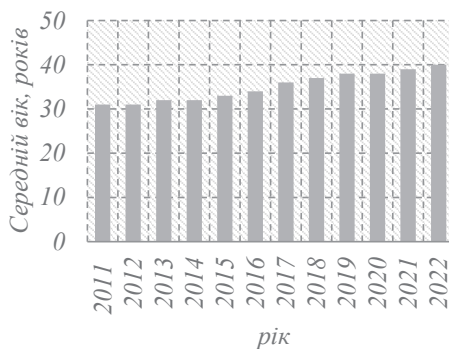
в) дедвейт суден



г) частка у структурі світового флоту

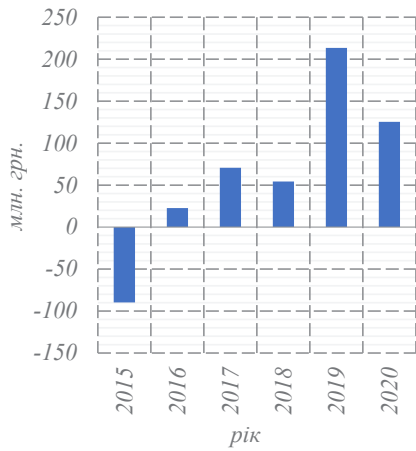


д) ступінь зносу суден

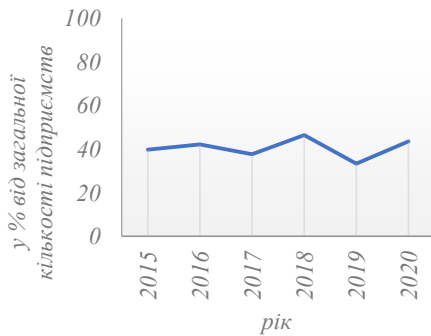


е) середній вік суден

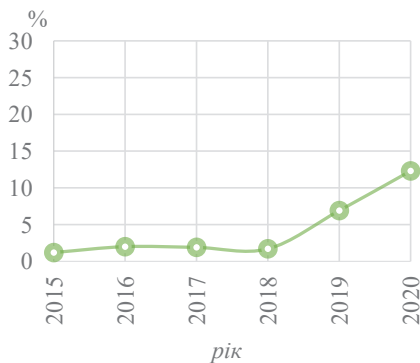
Рис. 1. Характеристика морського торгового флоту України  
Джерело: побудовано автором на основі даних UNCTAD [19]



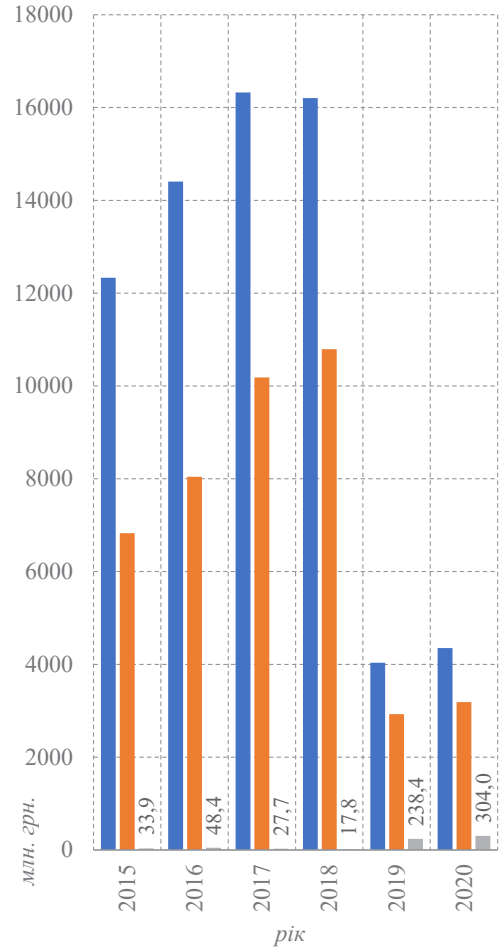
а) чистий прибуток



б) підприємства, які отримали збиток



в) рівень рентабельності



■ Первісна (переоцінена) вартість основних засобів

■ Залишкова вартість основних засобів

■ Капітальні інвестиції у вантажний морський транспорт

г) первісна (переоцінена), залишкова вартість основних засобів та капітальні інвестиції

Рис. 2. Фінансово-економічні показники діяльності морського торгового флоту України

Джерело: побудовано автором на основі даних Державної служби статистики України [21]

Ми вважаємо, що частка морського торгового флоту України у структурі світового флоту постійно знижується з таких основних причин, як незадовільний стан та неефективне використання внутрішніх водних шляхів; порушення цілісності морської та річкової водотранспортних систем України внаслідок окупації російською федерацією частини східних і південних областей, а також півострова Крим, що значною мірою перешкоджає вільному судноплавству в Чорному та Азовському морях; відсутність безпеки судноплавства через окупацію російською федерацією частини східних і південних областей України, Азовського моря, Кримського півострова, та більшої частини Чорного моря.

**Висновки.** Збройна агресія Російської Федерації проти України та пандемія COVID-19 викликали низку потрясінь та хвиль, які у свою чергу спричиняли побічні наслідки. Однак масштаби та наслідки цих порушень суттєво відрізнялися у різних регіонах, секторах економіки та сегментах ринку морських перевезень. Дезорганізація, викликана збройною агресією Російської Федерації проти України та пандемією COVID-19, також прискорила розвиток геополітичних, технологічних та екологічних мегатенденцій, що вже існували. Ці тенденції почали формуватися впродовж минулого десятиліття, але під час пандемії COVID-19 та збройної агресії Російської Федерації проти України їхній розвиток прискорився. Вони продовжують трансформувати ринок морських вантажних перевезень. У сукупності ці тенденції призведуть до зміни відстаней та маршрутів, збільшуючи потребу у більш гнучких перевезеннях. Вони також не обійдуться без наслідків для типів та розмірів суден, портів заходу та протяжності маршрутів. Судноплавна галузь України потребує модернізації. Її поточні потужності значно обмежені через нерозвиненість систем інформаційного та технологічного забезпечення, а також застарілий флот суден, відсутність найсучасніших портових терміналів. На жаль, у повоєнний час водний транспорт України потребуватиме комплексного підходу до його відновлення. Збройна агресія Російської Федерації проти України та пандемія COVID-19 виявили для перспективи післявоєнного відновлення стимули до цифровізації та автоматизації митних процедур, безпаперових формальностей та організації обслуговування за принципом «єдиного вікна». Подібне впровадження нових технологій під час здійснення адміністративних процедур у сфері перевезення вантажів морськими шляхами підвищить ефективність логістичних ланцюжків постачання. Подальші дослідження в цьому напрямку дозволять виявити основні тенденції розвитку основних сегментів ринку морських вантажних перевезень в Україні.

#### Список використаних джерел:

1. Monios J., Wilmsmeier G. Maritime governance after COVID-19: how responses to market developments and environmental challenges lead towards degrowth. *Maritime Economics & Logistics*. 2022. 24(4). P. 699–722. DOI: <https://doi.org/10.1057/s41278-022-00226-w>
2. Lind M., Ward R., Bergmann M., Haraldson S., Zerem A., Hoffmann J., Eklund E. Maritime informatics for increased collaboration. *Maritime informatics*. Cham : Springer International Publishing, 2020. P. 113–136. DOI: [https://doi.org/10.1007/978-3-030-50892-0\\_8](https://doi.org/10.1007/978-3-030-50892-0_8)
3. Afenyo M., Caesar L. D. Maritime cybersecurity threats: Gaps and directions for future research. *Ocean & Coastal Management*. 2023. 236 p. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.ocecoaman.2023.106493>
4. Pujats K., Goliás M., Konur D. A Review of Game Theory Applications for Seaport Cooperation and Competition. *Journal of Marine Science and Engineering*. 2020. 8(2). P. 100. DOI: <https://doi.org/10.3390/jmse8020100>
5. Pereverzeva I. An analysis of development issues and ways to improve the competitiveness of water transport enterprises of Ukraine Danube, Water Transport. 2015. № 2. P. 191–199. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vodt\\_2015\\_2\\_29](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vodt_2015_2_29)
6. Sadlovska I. Prerequisites for the formation of strategic directions for the development of inland water transport of Ukraine : Collection of scientific works of the State Economic and Technological University of Transport: Economics and Management. 25 (2013). 169–173. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Znpdetut\\_eiu\\_2013\\_25\\_25](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Znpdetut_eiu_2013_25_25)

7. Valiavska N. Organizational and economic mechanism of river ports development of Ukraine, *Investytsiyi: praktyka ta dosvid*. 2016. 4. P.58–61. URL: [http://www.investplan.com.ua/pdf/4\\_2016/14.pdf](http://www.investplan.com.ua/pdf/4_2016/14.pdf)
8. Інформація про водний транспорт України / Міністерство інфраструктури України. 2022. URL: <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-vodniy-transport-ukraini.html>
9. Досьє ДСК «УКРТАНКЕР» / YouControl. 2022. URL: [https://youcontrol.com.ua/ru/catalog/company\\_details/20959963/](https://youcontrol.com.ua/ru/catalog/company_details/20959963/)
10. UKRRICHFLOT сьогодні / ПРИВАТНЕ АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО СУДНОПЛАВНА КОМПАНІЯ УКРРІЧФЛОТ. 2022. URL: <https://urf.ua/#today>
11. Досьє АСК «УКРРІЧФЛОТ» / YouControl. 2022. URL: [https://youcontrol.com.ua/catalog/company\\_details/00017733/](https://youcontrol.com.ua/catalog/company_details/00017733/)
12. Філії: Судноплавна компанія ТОВ СП «НІБУЛОН» / ТОВ СП «НІБУЛОН». 2022. URL: <https://www.nibulon.com/data/filii/sudnoplavna-kompaniya.html>
13. Про компанію / ТОВ Судноплавна компанія «Укрферрі». 2022. URL: <https://www.ukrferry.com/uk/about>
14. Досьє ТОВ «УКРФЕРРІ» / YouControl. 2022. URL: [https://youcontrol.com.ua/catalog/company\\_details/20957025/](https://youcontrol.com.ua/catalog/company_details/20957025/)
15. Досьє ПАТ «УДП» / YouControl. 2022. URL: [https://youcontrol.com.ua/catalog/company\\_details/01125821/](https://youcontrol.com.ua/catalog/company_details/01125821/)
16. Фінансова звітність / ПРИВАТНЕ АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО УКРАЇНСЬКЕ ДУНАЙСЬКЕ ПАРОПЛАВСТВО. 2022. URL: <https://udp.one/ua/informaciya1/finansovaya-otchetnost>
17. Досьє ТОВ «СК «АРГО» / YouControl. 2022. URL: [https://youcontrol.com.ua/catalog/company\\_details/31319944/](https://youcontrol.com.ua/catalog/company_details/31319944/)
18. Our fleet / Argo Shipping Group. 2018. URL: <https://skargo.com.ua/en/our-fleet/>
19. Maritime Profile: Ukraine / UNCTADStat. 2022. URL: <https://unctadstat.unctad.org/CountryProfile/MaritimeProfile/en-GB/804/index.html>
20. State Border of Ukraine / Wikipedia, the free encyclopedia. 2022. URL: [https://en.wikipedia.org/wiki/State\\_Border\\_of\\_Ukraine](https://en.wikipedia.org/wiki/State_Border_of_Ukraine)
21. Транспорт України 2020: Статистичний збірник / Державна служба статистики України. 2021. URL: [http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat\\_u/2021/zb/10/zb\\_Transpot.pdf](http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2021/zb/10/zb_Transpot.pdf)

### References:

1. Monios, J. & Wilmsmeier, G. (2022). Maritime governance after COVID-19: how responses to market developments and environmental challenges lead towards degrowth. *Maritime Economics & Logistics*, 24(4), pp. 699–722. DOI: <https://doi.org/10.1057/s41278-022-00226-w>
2. Lind, M., Ward, R., Bergmann, M., Haraldson, S., Zerem, A., Hoffmann, J., & Eklund, E. (2020). Maritime informatics for increased collaboration. *Maritime informatics*. Cham: Springer International Publishing, 113–136. DOI: [https://doi.org/10.1007/978-3-030-50892-0\\_8](https://doi.org/10.1007/978-3-030-50892-0_8)
3. Afenyo, M. Caesar, L. D. (2023). Maritime cybersecurity threats: Gaps and directions for future research. *Ocean & Coastal Management*, 236 p. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.ocecoaman.2023.106493>
4. Pujats, K., Golias, M. & Konur, D. (2020). A Review of Game Theory Applications for Seaport Cooperation and Competition. *Journal of Marine Science and Engineering*, 8(2), 100. DOI: <https://doi.org/10.3390/jmse8020100>
5. Pereverzeva, I. (2015). An analysis of development issues and ways to improve the competitiveness of water transport enterprises of Ukraine Danube. *Water Transport*, 2, 191–199. Available at: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vodt\\_2015\\_2\\_29](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vodt_2015_2_29)
6. Sadlovska, I. (2013). Prerequisites for the formation of strategic directions for the development of inland water transport of Ukraine: *Collection of scientific works of the State Economic and Technological University of Transport: Economics and Management*, 25, 169–173. Available at: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Znpdetut\\_eiu\\_2013\\_25\\_25](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Znpdetut_eiu_2013_25_25)
7. Valiavska, N. (2016). Organizational and economic mechanism of river ports development of Ukraine. *Investytsiyi: praktyka ta dosvid*, 4, 58–61. Available at: [http://www.investplan.com.ua/pdf/4\\_2016/14.pdf](http://www.investplan.com.ua/pdf/4_2016/14.pdf)
8. Ministry of Infrastructure of Ukraine (2022). General information about water transport of Ukraine. Available at: <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-vodniy-transport-ukraini.html>

9. YouControl (2022). Company profile DERZHAVNA SUDNOPLAVNA KOMPANIYA UKRTANKER. Available at: [https://youcontrol.com.ua/ru/catalog/company\\_details/20959963/](https://youcontrol.com.ua/ru/catalog/company_details/20959963/)
  10. UKRRICHFLOT (2022). UKRRICHFLOT today. Available at: <https://urf.ua/en/#today>
  11. YouControl (2022). Company profile UKRRICHFLOT. Available at: [https://youcontrol.com.ua/catalog/company\\_details/00017733/](https://youcontrol.com.ua/catalog/company_details/00017733/)
  12. NIBULON Ltd (2022). Branches: NIBULON's shipping company. Available at: <https://www.nibulon.com/data/filii/sudnoplavna-kompaniya.html>
  13. Shipping Company "UKRFERRY" LLC. (2022). About Company. Available at: <https://www.ukrferry.com/uk/about>
  14. YouControl (2022). Company profile Shipping Company "UKRFERRY" LLC. Available at: [https://youcontrol.com.ua/catalog/company\\_details/20957025/](https://youcontrol.com.ua/catalog/company_details/20957025/)
  15. YouControl (2022). Company profile PRIVATE JOINT-STOCK COMPANY UKRAINIAN DANUBE SHIPPING COMPANY (PJSC UDP). Available at: [https://youcontrol.com.ua/catalog/company\\_details/01125821/](https://youcontrol.com.ua/catalog/company_details/01125821/)
  16. UKRAINIAN DANUBE SHIPPING COMPANY (2022). Financial Statements. Available at: <https://udp.one/ua/informaciya1/finansovaya-otchetnost>
  17. YouControl (2022). Company profile SUDNOPLAVNA KOMPANIYA ARHO. Available at: [https://youcontrol.com.ua/catalog/company\\_details/31319944/](https://youcontrol.com.ua/catalog/company_details/31319944/)
  18. Argo Shipping Group (2018). Our fleet. Available at: <https://skargo.com.ua/en/our-fleet/>
  19. UNCTADStat (2022). Maritime Profile: Ukraine. Available at: <https://unctadstat.unctad.org/CountryProfile/MaritimeProfile/en-GB/804/index.html>
  20. Wikipedia, the free encyclopedia (2022). State Border of Ukraine. Available at: [https://en.wikipedia.org/wiki/State\\_Border\\_of\\_Ukraine](https://en.wikipedia.org/wiki/State_Border_of_Ukraine)
  21. State Statistics Service of Ukraine (2021). Transport of Ukraine 2020: Statistical publication. Available at: [http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat\\_u/2021/zb/10/zb\\_Transpot.pdf](http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2021/zb/10/zb_Transpot.pdf) (in Ukrainian)
-