

## АНАЛІЗ, ТЕНДЕНЦІЇ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ФОРМУВАННЯ МОРСЬКИХ ВАНТАЖОПОТОКІВ АР КРИМ ЯК СКЛАДОВОЇ ПОРТОВОГО ГОСПОДАРСТВА УКРАЇНИ

Проаналізовано тенденції змін обсягів переробки вантажів у морських портах Автономної Республіки Крим за географією вантажопотоків. Відображено та спрогнозовано основні проблеми і перспективи формування вантажопотоків регіону у сучасних умовах.

The tendency of changes volumes of processing loads on geography of traffics to marine ports in the Autonomous Republic of the Crimea is analyzed. Basic problems and prospects of forming of traffics goods to region in modern terms are represented and prognosed.

**Постановка проблеми у загальному вигляді.** Морський транспорт є найважливішою сферою інфраструктурного забезпечення населення і народного господарства України. Україна має на узбережжі Чорного і Азовського морів достатньо розгалужене портове господарство. Вона знаходиться на шляху міжнародних транспортних коридорів і володіє могутнім портовим потенціалом. Пропускна спроможність 18 морських торговельних портів складає близько 180 млн. т. різноманітних вантажів у рік, а загальна протяжність їх причального фронту перевищує 38 км [1, с.25].

Модернізація транспортної інфраструктури країни, телекомунікацій і зв'язку поставлена на перше місце серед пріоритетів уряду у сфері народного господарства. Адже саме транспорт, зв'язок і енергетика формують загальні умови для розвитку інших видів діяльності для розвитку бізнесу. Стан цих складових є визначальним для потенційних інвесторів. Розвиток інфраструктури – головний пріоритет міжнародних фінансових інститутів. Частка підприємств транспортного комплексу у формуванні ВВП України займає близько 10 %, з них частка галузі морського і річкового транспорту – близько 14 %. Крім того, підприємства морського і річкового транспорту в 2009 р. отримали близько 13,1 млрд. грн доходів, що на 40 % більше, ніж в 2008 р., і перерахували до Державного бюджету близько 3 млрд. грн. [2, с.16]. Ці цифри підтверджують важливу роль водного транспорту в економіці країни, тому розвиток морегосподарського комплексу є одним з пріоритетних напрямів розвитку економіки.

**Аналіз досліджень і публікацій останніх років.** Дослідженням розвитку портового господарства України, аналізу формування вантажопотоків морських торговельних портів присвячено значну кількість наукових розробок вітчизняних науковців та експертів. Серед них слід відзначити Б.В. Буркінського, А.М. Котлубая, М.І. Котлубая [3, с.12-18], які висвітлювали питання приватизації морських торговельних портів України та визначили напрямки інституційних перетворень, В.І. Чекаловця [1, с.32-39], який розкривав деякі аспекти розвитку портів у конкурентному середовищі та Д. Прейгера [4, с.24-36], який розглядав роль транзиту вантажів через морські торговельні порти України в економічному розвитку держави. Проте ряд теоретичних і практичних проблем ефективного управління державними морськими портами до тепер залишається невирішеним.

**Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми.** Управління портовим господарством України в сучасних умовах через економічну і політичну нестабільності зазнає ряд змін, які впливають на залучення вантажопотоків в країну, збільшення обсягів перевалки вантажів в портах, розширення і розвиток транспортної інфраструктури. Проблема вдосконалення управління і розвитку морського портового господарства вимагає вирішення, безпосередньо це стосується і його регіональних особливостей, зокрема в одній з його складових – кримському регіоні.

**Постановка завдання.** Наведене обумовлює мету даної статті: проаналізувати формування вантажопотоків АР Крим і визначити основні перспективні напрями розвитку портового господарства автономії в конкурентному середовищі. Відповідно до цієї мети в статті розглядаються різні аспекти, що впливають на формування вантажопотоків в морські порти АР Крим, виділяються основні проблеми підвищення привабливості державних торговельних портів в переробці іноземних вантажів і стратегічні напрями розвитку портового господарства республіки в сучасних умовах.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** На сьогодні як в Україні, так і в АР Крим морський транспорт у структурі вантажоперевезень знаходиться на третьому місці. Його частка в загальному обсязі перевезення вантажів республіки складає близько 7 % (табл. 1), тоді як частка перевезень залізничним транспортом складає 54 %, а автомобільним – 26 % загального обсягу вантажоперевезень.

Таблиця 1

Структура вантажних перевезень АРКрим за 2010 р. (січень-листопад) [5]

Групи транспорту	Перевезено вантажів	
	тис. т.	Питома вага в структурі перевезень, %
Усіма видами транспорту, у т.ч.	9979,5	100
залізничним	5437,8	54,49
автомобільним	2620,7	26,26
водним	635,2	6,37
авіаційним	3,7	0,04

Морські перевізники АР Крим виконують 26 % сумарного вантажопотоку країни. За останні п'ять років в розвитку комерційного вантажопотоку транспортного комплексу АР Крим не спостерігається чіткої динаміки. Динаміку перевезення морським транспортом АР Крим у 2005-2009 рр. (табл. 2).

Таблиця 2

Перевезення вантажів морським транспортом по регіонах України, тис. т. [6]

Регіон	Роки				
	2005	2006	2007	2008	2009
Україна	8575,2	8664,9	9123,9	8228,2	4652,0
м. Київ	4162,2	4127,6	4236,9	3636,5	1683,7
м. Севастополь	—	208,1	246,3	325,2	290,5
Автономна Республіка Крим	952,9	1075,0	944,3	1038,2	924,4
Миколаївська область	49,7	23,5	18,9	23,3	6,5
Одеська область	2867,3	2808,3	2820,5	2234,2	1311,6
Херсонська область	543,1	422,4	762,3	649,4	237,0

У 2005–2007 рр. спостерігалось зростання обсягів перевезень вантажів, а в 2008–2009 рр. – спостерігається тенденція до їх зниження. У 2008 р. обсяг перевезених вантажів зменшився порівняно з попереднім роком лише на 9,9 %, у 2009 р. темп зниження склав вже 11 %, а в сумі – 148,5 тис. т. У цілому за п'ять років обсяг перевезених вантажів скоротився в 2 рази, що відбулося під впливом різноманітних економічних і політичних чинників, серед яких провідну роль останніми роками зіграла світова фінансово-економічна криза. Слід зазначити, що лише 7,9 % вантажів, які перевозяться в закордонному з'єднанні, відносяться до вантажів, які перевозяться між іноземними портами. Діяльність у сфері надання послуг морського транспорту і, зокрема, послуги з обробки вантажів, є однією з найбільш вагомих у галузі з тих, що забезпечує постійні зв'язки з багатьма країнами світу. Крім того, як стверджують експерти [4, с. 24], сьогодні переважна більшість (97 %) світових торгових зв'язків здійснюються морем. Тому роль морського транспорту в розвитку господарства регіону важко переоцінити. У 2009 р. підприємствами портової інфраструктури АР Крим транспортні зв'язки здійснювалися із 43 країнами світу.

Впродовж останніх років спостерігається позитивна динаміка зміни частки, виконуваної підприємствами автономії, у загальних обсягах обробки вантажів в Україні; за

даними Головного Управління статистики в АР Крим, цей показник коливається від 7,5 % до 8,7 %. Проте у структурі вантажопотоків основна частка вантажів, які пройшли обробку, є транзитною, їх обсяг за останній рік зменшився на 8,7 %, і склав 5,6 млн. т. (табл. 3).

Таблиця 3

## Переробка вантажів у морських портах (торговельних і рибних)[6]

Показники	Роки					
	2000	2005	2006	2007	2008	2009
Усього перероблено вантажів, тис. т.	7173,9	11261,2	12242,8	13203,8	12754,9	12138,7
- експортних	1438,3	3102,2	3520,3	3771,4	4021,6	4460,4
- імпортних	153,5	248,5	429,3	529,8	679,8	447,3
- транзитних	4705,1	5983,7	6401,0	7437,7	6109,8	5579,5
- внутрішнього сполучення	877,0	1926,8	1892,2	1464,9	1943,7	1651,5
Питома вага в загальному обсязі вантажів, %	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
- експортних	20,1	27,6	28,7	28,6	31,5	36,7
- імпортних	2,1	2,2	3,5	4,0	5,3	3,7
- транзитних	65,6	53,1	52,3	56,3	47,9	46,0
- внутрішнього сполучення	12,2	17,1	15,5	11,1	15,3	13,6

Зниження спостерігається і в кількості замовлень на обслуговування вантажів внутрішнього сполучення (на 15,0 %) й імпортних (34,2 %) вантажів. У той же час більш ніж на 10 % збільшилася переробка експортних вантажів. Динаміка розподілу середньодобових обсягів переробки вантажів у морських портах (торговельних і рибних) за географією вантажопотоків представлена на рис. 1.

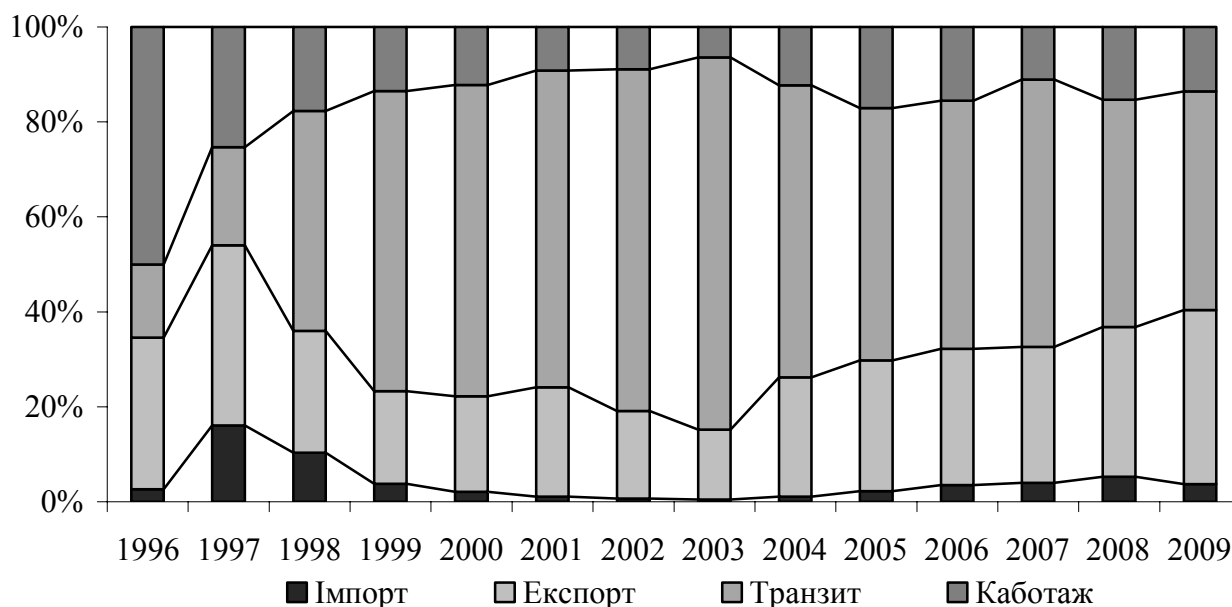


Рис.1. Динаміка розподілу середньодобових обсягів переробки вантажів у морських портах за географією вантажопотоків

Одна з головних причин негативної тенденції скорочення транзитного та імпортного вантажопотоку – тарифна система, що існує в Україні. Зокрема, у 2008 р. тарифи на здійснення навантажувально-розвантажувальних робіт у портах були підвищені на 43,96 %, а розміри цільових портових зборів – на 58 %. У цілому вартість заходження суден в українські порти майже вдвічі перевищила дану вартість в іноземних портах Чорноморського басейну. Поза сумнівом, це сприяло збереженню українських портів як функціональних одиниць народного господарства, проте в той же час стимулювало напрям вантажопотоку в порти Російської Федерації, Балтії та інших [5, с.27]. У зв'язку з цим у 2009 р. був виданий наказ Мінтрансв'язку України про заохочення власників вантажів до транзитних перевезень через морську територію України на підставі введення до встановлених в попередньому році акордних ставок знижок у розмірі 18–50 % [7]. Проте знижки встановлені лише для дев'яти

портів, що явно суперечить умовам здійснення економічної конкуренції.

Крім того, активізувалися дії Російської Федерації з нарощування темпів розвитку потужностей з переробки вантажів у портах Новоросійськ, Тамань, Темрюк й ін. Очевидно, це є загрозою для морських портів України з урахуванням подальшого скорочення обсягів переробки російських транзитних вантажів. Адже, за експертними даними [8, с.57], лише за перших 9 місяців 2009 р. українські порти втратили 12,4 млн. т таких транзитних вантажів. Можна лише сподіватися на те, що нова сторінка в українсько-російських економічних стосунках, початок якої засновано в 2010 р., сприятиме зменшенню напрямів вантажопотоку Російській Федерації від портів України. Що стосується географії вантажопотоку експортних вантажів, у міжнародному морському вантажообміні найбільш стабільною була співпраця підприємств морського транспорту з країнами Азії, з яких прибуло 55,8 % вантажів, СНД – 23,6 %, Африки – 12,8 %, Європи – 7,3 %, Америки – 0,5 %. У напрямі імпорتنих перевезень основними респондентами виступають: країни СНД, які дають 50,4 % вантажопотоку, Азії – 26,0 %, Європи – 22,6 % і Америки – 1,0 %. Що стосується транзитного вантажопотоку, то він в основному відповідає географії експорту і імпорту. Загалом його обсяги країни СНД кореспондують 98,1 % вантажів, Азії – 1,8 %, Європи – 0,1 % [9, с.18].

Лідером за всіма показниками у сфері переробки вантажів АР Крим залишається Російська Федерація. У транзитних вантажопотоках на її частку, як вантажовідправника, доводиться в даний час більше 78 % усіх транзитних вантажів. У загальному обсязі експортних операцій з обробки вантажів на неї доводиться майже чверть вантажообігу, в обсязі імпорتنих вантажів – 50,4 %. За 2009 р. було оброблено 5659,0 тис. т вантажів, відправлених з Росії, серед яких вантажі на паромах (1943,7 тис. т.), вугілля (1412,1 тис. т.), зерно (1388,9 тис. т.), нафтопродукти (737,0 тис. т.). Вантажі, пунктом прибуття яких є вищеназвана країна, перероблені в обсязі 1051,5 тис. т., абсолютна більшість (90,9 %) яких – вантажі на паромах. Друге місце з переробки займає Казахстан. Майже кожна 7 тонна вантажів, оброблених в портах республіки, була пов'язана з цією країною. Вантажообіг між АР Крим і Казахстаном здійснюється тільки в транзитному сполученні. За даними Міністерства статистики АР Крим, у 2009 р. було оброблено 1072,1 тис. т вантажів, відправлених з Казахстану, а це переважно нафта і нафтопродукти (99,8 %). Серед міст АР Крим найбільші обсяги експорту та імпорту послуг морського транспорту за аналізований період припадали на Керч і Феодосію. При цьому в Євпаторійському, Ялтинському і Севастопольському портах основну частку займали каботажні перевантаження (табл. 4).

Таким чином, ретроспективний аналіз формування вантажопотоків показав, що основу загального вантажообігу кримських портів (понад 80 %) складають експортні і транзитні вантажопотоки. За 2005-2009 рр. у середньому перероблено 9,1 млн. т, а щорічне збільшення вантажообігу в середньому склало 4 %. За останні п'ять років щорічне падіння переробки імпорتنих вантажів портами АР Крим в середньому складало 1,4 %, при цьому обсяги перевезень внутрішнім сполученням падали в середньому на 1 %, тоді як експортний і транзитний вантажообіг збільшувався в середньому на 6 %. Виходячи з даних тенденцій, розрахунковий перспективний вантажопотік через морські торговельні порти можна визначити на рівні 10 млн. т. у 2011 р.

Таблиця 4

Вантажообіг державних морських торговельних портів АР Крим, тис. т. [10, с.68; 11, с.72]

Порти	2005 рік				2009 рік			
	Експорт	Імпорт	Транзит	Каботаж	Експорт	Імпорт	Транзит	Каботаж
Євпаторійський	83,6	75,7	134,1	1536,7	126,4	94,9	164,4	1492,6
Керченський	655,8	153,8	3501,3	106,6	1781,5	10,7	2921,2	6,8
Севастопольський	191,9	29	—	88,6	71,7	14,9	27,9	287,2
Феодосійський	1258,6	3,1	95,3	3,5	776,6	126,7	1560,0	2,0
Ялтинський	—	—	—	281,5	1,5	—	—	149,5

Оснoву загального вантажообігу, як і зараз, складатимуть експортні і транзитні вантажі, при цьому цілком упевнено можна чекати зростання вантажообігу по цих напрямках перевезень. Крім того, аналіз і прогноз економічного розвитку України в цілому і АР Крим зокрема, а також країн, що є сусідами, показали деяке поживлення в економіці в умовах кризової ситуації, яке також дає підставу для прогнозів зростання вантажопереробки в морських торговельних портах АР Крим у зовнішніх напрямках на перспективу.

Очевидно, що при прогнозуванні формування вантажопотоків в портах АР Крим слід враховувати як внутрішні, так і зовнішні чинники.

До внутрішніх чинників, що безпосередньо впливають на майбутні обсяги вантажопереробки, слід віднести загальнодержавну політику тарифного, валютного, фіскального і інших видів регулювання діяльності галузі морського транспорту, проведення реформ у сфері розподілу портових функцій між державою і комерційними структурами, проведення заходів, сприяючих підвищенню інвестиційної привабливості об'єктів портового господарства, здійснення перетворень, направлених на нарощування потужностей морських портів і ефективнішого управління виробничими ресурсами, сприяння вирішенню проблем формування портового співтовариства і деякі інші стратегічні напрямки розвитку портового господарства країни в ринкових умовах.

На сьогоднішній день в портовому господарстві країни настають значні зміни. Міністерство інфраструктури України має намір боротися з фіктивним прибутком морських господарств. За підсумками першого кварталу поточного року підприємства «Укрморрічфлоту» (реорганізований до Державної адміністрації морського і річкового транспорту) відрпортували про чотирикратне зростання чистого прибутку. Так, у 2008 р. порти отримали 130,65 млн. грн. чистого прибутку, а в 2009 р. – 522 млн. грн. [12].

І, як стверджують експерти [2], не дивлячись на те, що морські торговельні порти, на відміну від інших підприємств транспортної галузі, постраждали від кризи менш за все (падіння вантажоперевезень у них коливається від 4 до 15 % проти 35 % в середньому по галузі), їх заслуга в підвищенні прибутковості невелика. Головними причинами отримання завищеного прибутку є низька вартість основних фондів і збільшення тарифів на вантажні роботи (на 44 %) і портових зборів для власників судів (на 58 %), без чого деякі порти України взагалі виявилися б збитковими.

У зв'язку з необґрунтованим зростанням прибутковості портів і неефективної їх діяльності зміни в портовому господарстві торкнуться переоцінки вартості основних фондів портів, перегляду договорів про спільну діяльність державних і комерційних структур портового господарства, зміни системи управління портами і навіть об'єднання деяких з них. Ці зміни можуть мати негативний характер впливу на формування вантажопотоків і інвестиційних вкладень у сферу портового господарства.

Позитивний вплив на формування вантажопотоків може надати тарифна політика держави, що має стимулюючий характер для залучення транзитних вантажів. Міністерство інфраструктури має намір знизити ставки на виконання робіт з транзитними вантажами у вітчизняних портах на 2011 р. Розмір знижок коливається від 18 % до 50 % – залежно від виду вантажу. Згідно з інформацією прес-служби міністерства «Укрморрічфлот» розробив проект наказу Міністерства «Про розміри знижок до граничних акордних ставок плати за виконання навантажувально-розвантажувальних робіт з транзитними вантажами в портах України на 2011 рік», який встановлює розміри знижок на роботи з транзитними вантажами у всіх вітчизняних портах [13].

Що стосується підвищення інвестиційної привабливості об'єктів портового господарства, Кабінет Міністрів затвердив концепцію закону «Про морську політику України» [12], який безпосередньо дасть можливість привернути інвесторів в порти, що залишилися після реорганізації. Інвестиції в основному повинні прийти від приватних інвесторів, які вжекладають достатньо великі гроші, навіть при існуючому правовому вакуумі в транспортному законодавстві.

Нинішній рік привів до переформування вантажопотоків усередині України і

збільшення перевезення вантажів за допомогою внутрішнього сполучення. Аналітичні дані за останні роки демонструють ротацію серед стратегічних вантажів українських портів: якщо раніше це була сировина металургійної і хімічної галузей промисловості, то зараз найбільш ліквідним товаром стали зернові. Таким чином, на місце традиційної вантажної бази, обсяги якої істотно скоротилися, прийшла продукція аграрно-промислового комплексу. Відповідно, приватні структури скоректували свої інвестиції на роботу із зерновими вантажами і багато портів України знайшли порятунок у зерні (спеціалізовані причали для цього вантажу мають вже 12 з 18 морських портів). Хоча врожайність у 2010 р. зменшилась (за прогнозами, Україна експортує близько 17 млн. т. зерна в порівнянні з 24,7 млн. т. торік), багато портів оголосили про плани запуску нових або додаткових зернових терміналів, серед яких євпаторійський і керченський порти. За умов реалізації хоча б половини із заявлених державними морськими портами АР Крим проектів в середньостроковій перспективі профіцит потужностей по перевалці зерна істотно зросте. Дані перспективи у формуванні вантажопотоків безпосередньо вплинуть на зростання реалізації експортних послуг портами АР Крим. І окрім експорту вітчизняного врожаю, морським портам варто було б активно займатися залученням транзитних вантажів з Росії і Казахстану. Тому перспективи нових зернових терміналів у державних морських портах республіки залежатимуть від одного із зовнішніх чинників формування вантажопотоків – залучення транзитних вантажів.

Окрім зернових, намітилася тенденція до зростання вантажопотоків від хімічної галузі, а також оживає ринок перевалки металобрухту. Що стосується перевалки даних вантажів і перевантаження вугілля, то порти АР Крим можуть, замість збільшення обсягів перевалки російського транзиту, втратити їх. З метою усунення існуючого дефіциту в 2010-2011 рр. Російська Федерація планує збільшення власних потужностей з переробки вугілля до 70 млн. т. в рік [14]. Проте разом з прогнозами про продовження падіння потоку російських транзитних вантажів існують і обнадійливі моменти. Основним чинником, який може допомогти портам України успішно конкурувати з російськими портами, є можливий вступ Росії у ВТО. Одна з умов цієї процедури – вирівнювання залізничних тарифів на перевезення вантажів у напрямі російських портів. У такому випадку головна перевага російських портів буде ліквідована, а портовики СНД опиняться в рівних ринкових умовах. За оцінками фахівців [14], у випадку, якщо розцінки у напрямі морських портів і сухопутних кордон переходів стануть однаковими, в українські порти можуть піти до 100 млн. т. зовнішньоторговельних вантажів.

Кажучи про компанії, що володіють стабільними обсягами зовнішньоторговельних вантажів, не можна забувати про Казахстан. Останніми роками ця країна показує високі темпи розвитку, збільшуючи здобич енергоносіїв і урожаї зернових. Не маючи власних виходів до світових морських магістралей, уряд Казахстану ставить перед своїми підприємствами завдання по інтеграції в портову інфраструктуру найближчих приморських країн. На сьогодні казахські компанії володіють нафтовим терміналом в порту Батумі, зерновими терміналами у Вентспілсе і Баку і терміналом по перевалці зрідженого газу в Керчі. На даний момент Казахстан шукає можливості доставки своїх вантажів в обхід Російської Федерації, через Каспійське море, Кавказ і Чорне море. Враховуючи це, непогані можливості щодо залучення додаткових обсягів казахського транзиту виникають в Україні і, отже, у Криму.

Проте у зв'язку з цим виникають великі сумніви в конкурентоспроможності морських портів республіки. У 2008 р. в багатьох портах складалася ситуація, коли підприємства не могли переробити пропонований їм потік вантажів, унаслідок чого обороти втрачала галузь в цілому, оскільки ці потоки перенаправлялися в крупніші українські або закордонні порти. Тому в сучасних умовах розвитку ринкових стосунків з метою підвищення конкурентоспроможності державні морські порти АР Крим будь-якими шляхами повинні продовжувати механізацію, оновлення портових потужностей і збільшення пропускної спроможності.

Отже, не дивлячись на існування чинників, стримуючих зростання обсягів транзитних

вантажопотоків через морські порти, існують і позитивні тенденції. Проведення реформ в портовій галузі з метою створення максимально прозорих і зрозумілих умов для інвесторів і забезпечення адекватної пропускну здатності транспортних шляхів сприятиме розвитку портового господарства регіону. За умови виконання даних заходів в українські порти будуть повернуті вантажовласники з Казахстану, Білорусі і навіть маючої власні порти Російської Федерації.

**Висновки і перспективи подальших розробок.** Аналіз тенденцій та перспектив формування вантажопотоків державних морських торговельних портів АР Крим показує, що зараз більш за все затребувані комплекси для перевалки зернових і вантажів, які перевантажуються навалом. За результатами аналітичної оцінки показників портової діяльності та визначення тенденцій їх змінення, розрахунковий перспективний вантажопотік через морські торговельні порти у 2011 р. визначився на рівні 10 млн. т. Потенціал портів республіки – у потужностях, які націлені працювати на експорт. Резерв експортних потужностей доходить до 40 %, тоді як інші українські порти не призначені для роботи на імпорту вантажів, які перевантажуються навалом, скажімо, руди і вугілля. У 2010 р. більшості портів АР Крим вдалося переломити тенденцію до падіння вантажопотоків, і до тепер настрій на ринку перевалки забарвилися в позитивні тони. Таким чином, введення нових перевалочних потужностей і диверсифікація номенклатури стратегічних вантажів дозволить портам республіки повернути до себе вантажопотоки та значно поліпшити результати їх фінансово-господарської діяльності.

#### Література

1. Чекаловец В. Развитие морских торговых портов Украины в конкурентной среде / В. Чекаловец, С. Крыжановский // Экономика Украины. – 2006. – № 1. – С. 32–39.
2. Пантелеенко В. Водный транспорт – в числе приоритетов / Интервью Константина Ильницкого // Порты Украины. – 2010. – № 1. – С. 16–19.
3. Буркинский Б. О разгосударствлении морских торговых портов Украины / Б. Буркинский, М. Котлубай, А. Котлубай // Экономика Украины. – 2006. – № 11. – С. 12–18.
4. Прейгер Д. Грузовой транзит на морском транспорте: состояние, проблемы, перспективы для Украины / Д. Прейгер // Экономика Украины. – 2010. – № 10. – С. 24–36.
5. Вантажні перевезення за січень-листопад 2010 року / Головне управління статистики в Автономній Республіці Крим [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://sf.ukrstat.gov.ua/ukotran1.htm#\\_van](http://sf.ukrstat.gov.ua/ukotran1.htm#_van).
6. Головне управління статистики в АР Крим [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [www.sf.ukrstat.gov.ua](http://www.sf.ukrstat.gov.ua).
7. Наказ Мінтрансв'язку України «Про затвердження Змін до Розмірів знижок до граничних акордних ставок плати за виконання навантажувально-розвантажувальних робіт з транзитними вантажами в портах України» від 23.07.2010 № 521 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=z0121-10>.
8. Шевченко М. Транзитные страсти / М. Шевченко // Порты Украины. – 2010. – № 3. – С. 57.
9. Статистичний огляд «Підсумки діяльності транспортного комплексу АР Крим за 2009 рік» / за ред. Н.О. Полонської, 2010. – 55 с.
10. Грузооборот морских торговых портов Украины за 12 месяцев 2005 г. // Порты Украины. – 2006. – № 1. – С. 68.
11. Грузооборот морских торговых портов Украины за 12 месяцев 2009 г. // Порты Украины. – 2010. – № 1. – С. 72.
12. Менше – да лучше / Д. Пархомчук [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://investory.com.ua/products\\_services/sectors/transport/menj6e\\_da\\_lu46e](http://investory.com.ua/products_services/sectors/transport/menj6e_da_lu46e).
13. Минтрансвязи намерено ввести скидки до 50% на обработку транзитных грузов в МТП [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://tbu.com.ua/news/mintranssviazii\\_namereno\\_vvesti\\_skidkido\\_50\\_na\\_obrabotku\\_tranzitnyh\\_gruzov\\_v\\_mtp.html](http://tbu.com.ua/news/mintranssviazii_namereno_vvesti_skidkido_50_na_obrabotku_tranzitnyh_gruzov_v_mtp.html).
14. Украинские порты: ключевой момент / Д. Щербаков [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://tbu.com.ua/articles/ukrainskie\\_porty\\_kluchevoi\\_moment.html](http://tbu.com.ua/articles/ukrainskie_porty_kluchevoi_moment.html).