

*Віктор Мироненко  
Олексій Горецький  
Розалія Щербина  
Ольга Якобчук*

## **СИСТЕМНІ ЧИННИКИ ВПЛИВУ НА МІЖНАРОДНІ ТРАНЗИТНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ ЗАЛІЗНИЦЯМИ УКРАЇНИ**

*В статті подано аналіз чинників, що впливають на динаміку та прогноз транзитних перевезень вантажів залізницями України через порти. Наводиться коротка характеристика національних стратегій України та Росії щодо подальшого розвитку та функціонування морського транспорту. Виявлено зв'язки між обсягами транзитних перевезень залізницями України та обсягами переробки всіх морських портів Російської Федерації та портів Чорноморсько-Азовського регіону Росії, України та Румунії (порт Констанца). Запропоновані математичні моделі для прогнозу транзитних перевезень вантажів залізницями України в цілому та через її порти.*

*В статье представлен анализ факторов влияния на динамику и прогноз транзитных перевозок грузов железными дорогами Украины через порты. Приводится краткая характеристика национальных стратегий Украины и России относительно дальнейшего развития и функционирования морского транспорта. Выявлены связи между объемами транзитных перевозок железными дорогами Украины и объемами переработки всех морских портов Российской Федерации и портов Черноморско-Азовского региона России, Украины и Румынии (порт Констанца). Предложены математические модели для прогноза транзитных перевозок грузов железными дорогами Украины в целом и ее порты.*

*The paper presents an analysis of the factors influencing the dynamics and forecast of transit cargo flows via Ukraine's ports and railways. A brief description of national policies in Ukraine and Russia for the further development and operation of maritime transport is also presented. The relationship between the volume of cargo transit by railways of Ukraine and the volumes of freight turnover in sea ports of Russia and in the Azov-Black Sea region, ports of Ukraine and Romania's Constanta port has been analyzed. The mathematical model for the prediction of freight transit flows via railways of Ukraine as a whole and via its ports is developed.*

**Ключові слова:** транзит вантажів, залізниці України, вантажообіг порту, Чорноморські порти, Транспортна стратегія України, прогноз перевезень.

Аналіз сучасного стану транзитних перевезень залізничним транспортом, на жаль, свідчить про те, що залізниці України починають втрачати свої позиції на ринку транзитних транспортних послуг. Те саме стосується і транзитних перевезень через морські порти України, що нерозривно пов'язані із залізницею. Очевидно, що обсяги міжнародних транзитних перевезень вантажів залізницями та їх переробка морськими портами України є величинами, системно пов'язаними між собою. Разом з тим, вони знаходяться під впливом зовнішніх системних чинників, наприклад, ринкової кон'юнктури.

© Мироненко В. К., Горецький О. А., Щербина Р. С., Якобчук О. А., 2012

---

Проблеми, що виникли у сфері морського транспорту, спонукали Кабінет Міністрів України в 2008 р. схвалити Стратегію розвитку морських портів України на період до 2015 року [1]. Вона передбачає заходи щодо підвищення конкурентної спроможності морських перевезень України, такі як, наприклад, будівництво нових та модернізація існуючих потужностей портів, підвищення ефективності управління галузі, створення логістичних центрів тощо. Привабливість морських перевезень через Україну буде стимулюватися і транзитними перевезеннями залізничним транспортом, що підвищить і його доходи.

Стосовно взаємодії залізниць з морськими портами Транспортна стратегія України [2] передбачає розбудову міжнародних транспортних коридорів, створення єдиних логістичних центрів у місцях зародження великих вантажопотоків, здійснення структурних реформ на транспорті, удосконалення системи безпеки та формування державного нагляду в даній сфері. Очевидно, що для підвищення ефективності транспортної системи необхідна ще й програма комплексного оновлення та модернізації транспорту, яка передбачатиме комплекс заходів з нормативно-правового забезпечення та створення сприятливого інвестиційного клімату з урахуванням бюджетних та небюджетних джерел інвестування.

Основним конкурентом на регіональному міжнародному транспортному ринку для України є, звичайно, Росія. Вона інтенсивно рухається в бік здійснення своїх експортних відправок через потужності своїх морських портів. Для підвищення потужності та покращення своєї інфраструктури Урядом Російської Федерації було прийнято «Постановление о федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010 – 2015 годы)» [3]. Зростання переробної спроможності морських портів півдня Росії і створення її резерву надзвичайно негативно впливає на транзитні перевезення залізничним транспортом України, що призводить до втрат обсягів перевезень та доходів як залізничного, так і морського транспорту. Дійсно, статистика останніх років, дослідження свідчать [4], що з кожним роком падає переробка транзитних вантажів в портах України.

Наслідки світової економічної кризи спонукали уряди України та Російської Федерації переглянути і стратегію розвитку морських портів України і федеральну цільову програму. Результатом оптимізації стали «Транспортна стратегія України на період до 2020 року» та «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года» [5].

Наведемо стислий порівняльний аналіз цих Стратегій для залізничного та морського видів транспорту Російської Федерації та України в цілому та її портів.

**Таблиця 1. Порівняльний аналіз заходів щодо забезпечення збільшення експорту транспортних послуг відповідно до програмних документів України та Російської Федерації**

<b>Україна</b>	<b>Російська Федерація</b>
<b>Мета Транспортної стратегії</b>	
Створення умов для соціально-економічного зростання, підвищення конкурентоспроможності національної економіки і життєвого рівня населення завдяки забезпеченню якості транспортних послуг та задоволенню соціальних, зовнішньоторговельних, оборонних та природоохоронних потреб суспільства	Сприяння економічному зростанню та підвищенню добробуту населення через доступ до безпечних і якісних транспортних послуг і перетворення географічних особливостей Росії в її конкурентні переваги
<b>Стратегічні цілі</b>	
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Розвиток транспортної інфраструктури та модернізація рухомого складу для забезпечення зростаючої мобільності населення та прискорення переміщення товаропотоків.</li> <li>2. Забезпечення якості та конкурентоспроможності транспортних послуг для економіки.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Розвиток сучасної, розвиненої і ефективної транспортної інфраструктури.</li> <li>2. Підвищення доступності послуг транспортного комплексу для населення.</li> <li>3. Підвищення конкурентоспроможності транспортної системи Росії і реалізація тран-</li> </ol>

<p>3. Інтеграція до Європейського Союзу і розвиток експорту транспортних послуг.</p> <p>4. Підвищення ефективності державного управління та розвиток конкурентного середовища</p>	<p>зитного потенціалу країни.</p> <p>4. Підвищення комплексної безпеки і стійкості транспортної системи.</p> <p>5. Поліпшення інвестиційного клімату і розвиток ринкових відносин у транспортному комплексі</p>
---	---

**Пріоритети Транспортної стратегії  
для залізничного (ЗТ) та морського (МТ) транспорту**

<p><b>ЗТ:</b> - реформування залізничного транспорту;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- розмежування господарських функцій та функцій державного управління;</li> <li>- впровадження рухомого складу нового покоління та модернізація існуючого, з більш високим рівнем сервісних, технічних та економічних показників експлуатації;</li> <li>- подальший розвиток залізничної інфраструктури який здійснюватиметься;</li> <li>- інтенсифікація та вдосконалення технологій перевезень пасажирів і вантажів здійснюватимуться;</li> <li>- інноваційний розвиток і вдосконалення науково-технічного та кадрового потенціалу.</li> </ul> <p><b>МТ:</b> - технічна та технологічна модернізація морського транспорту відповідно до міжнародних стандартів та вимог до портів;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- підвищення конкурентоспроможності транспортної системи України і реалізація транзитного потенціалу країни;</li> <li>- реформування системи управління морським транспортом, ефективне використання державного майна, залучення приватного капіталу для розвитку портів комплексів;</li> <li>- підвищення безпеки мореплавства та забезпечення екологічної безпеки;</li> <li>- інноваційний розвиток і формування національного кадрового потенціалу</li> </ul>	<p><b>ЗТ:</b> - оновлення і модернізація основних виробничих фондів;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- розвиток інформаційно-керуючих систем;</li> <li>- модернізація та впровадження пристроїв автоматики, сигналізації, телемеханіки, зв'язку, електропостачання, що дистанційно діагностуються і мало обслуговуються;</li> <li>- розвиток комплексних систем, що забезпечують безпеку залізничних перевезень;</li> <li>- розширення пропускної спроможності основних напрямків мережі залізниць, завершення заходів щодо інтеграції з інфраструктурою міжнародних транспортних коридорів;</li> <li>- розширення існуючих і будівництво нових залізничних підходів до великих промислових районів, родовищ, портів і аеропортів;</li> <li>- реконструкція та розвиток прикордонних залізничних станцій для забезпечення безперешкодного пропуску поїздів у міжнародному сполученні та створення умов для проведення прикордонного та митного огляду, посилення залізничних підходів до існуючих і споруджуваних морських портів;</li> <li>- розвиток швидкісного (160-200км / год) і високошвидкісного (250-350км / год) пасажирського руху.</li> </ul> <p><b>МТ:</b> - диверсифікація портової індустрії відповідно до перспективних сценаріїв розвитку зовнішньої торгівлі і відповідної їм структурою вантажопотоків, нарощування потужностей для забезпечення експорту наливних вантажів, вугілля, добрив, а також для переробки контейнерів;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- полегшення формальностей у портах для суден закордонного плавання;</li> <li>- впровадження системи автоматичної обробки даних (ADP) у міжнародному морському судноплаванні;</li> <li>- вдосконалення систем безпеки мореплавства;</li> <li>- відновлення інфраструктури, що забезпечує безпечне судноплавання на трасі Північного морського шляху;</li> <li>- створення нового покоління атомних криголамів;</li> <li>- будівництва інспекційно-доглядових комплексів для митного контролю великогабаритних вантажів;</li> <li>- оновлення і будівництво портового флоту, включаючи портові криголами</li> </ul>
---	--

<b>Основні напрями реалізації Транспортної стратегії</b>	
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Модернізація транспортної системи.</li> <li>2. Забезпечення конкурентоспроможності та якості транспортних послуг для економіки, шляхом.</li> <li>3. Підвищення якості послуг пасажирського транспорту загального користування.</li> <li>4. Європейська інтеграція та розвиток експортного потенціалу транспортних послуг.</li> <li>5. Підвищення ефективності державного управління</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Розвиток ринку транспортних послуг.</li> <li>2. Розвиток транспортної інфраструктури.</li> <li>3. Посилення ролі Росії на світовому ринку транспортних послуг.</li> <li>4. Удосконалення транспортної техніки і транспортних технологій, розвиток транспортного машинобудування.</li> <li>5. Гармонізація розвитку транспортної системи, підвищення її безпеки.</li> <li>6. Державне регулювання транспортної діяльності</li> </ol>
<b>Проекти</b>	
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Збільшення пропускної спроможності залізничного руху в напрямку Криму, а також на напрямку Київ – Трипілля – Миронівка, розвиток паралельного залізничного напрямку Долинська – Миколаїв – Херсон – Джанкой.</li> <li>2. Впровадження технологій енергозбереження при перевезеннях залізничним транспортом на напрямку Знамянка – Долинська – Миколаїв – Херсон – Джанкой.</li> <li>3. Будівництво та реконструкція терміналів (перш за все контейнерних) у морських портах.</li> <li>4. Оновлення портового допоміжного і криголамного флоту та модернізація засобів портової механізації.</li> <li>5. Створення логістичних центрів у транспортних вузлах зі значними вантажопотоками.</li> <li>6. Будівництво другої черги глибоко-водного суднового ходу Дунай – Чорне море</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Розвиток поромних ліній на Балтиці.</li> <li>2. Вихід на повну проектну потужність Балтійської трубопровідної системи в поєднанні зі створенням системи управління рухом суден на Балтиці.</li> <li>3. Модернізація арктичної транспортної системи.</li> <li>4. Вихід на проектну потужність портового комплексу в Усть-Лузі.</li> <li>5. Модернізація Астраханського водотранспортного вузла і портів Махачкала і Оля, розвиток системи поромного сполучення на Каспії в рамках розвитку МТК «Північ-Південь».</li> <li>6. Комплексна системна модернізація портів Далекого Сходу і залізничних підходів.</li> <li>7. Будівництво системи трубопроводів з виходом на узбережжя Баренцового моря і причальних комплексів з нафтовими терміналами</li> </ol>
<b>Результати реалізації Транспортної стратегії</b>	
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Підвищення якості та доступності транспортного обслуговування для населення відповідно до державних соціальних стандартів і нормативів та для економіки держави.</li> <li>2. Підвищення швидкості руху в межах міжнародних транспортних коридорів на 25 – 30 %, що сприятиме скороченню часу доставки вантажів та пасажирів.</li> <li>3. Ліквідація вузьких місць та збільшення пропускної спроможності транспортної мережі, в тому числі у морських портах – на 61 % (із 199 до 320 млн тонн).</li> <li>4. Зменшення рівня зносу рухомого складу за рахунок його оновлення, підвищення рівня комфортності пасажирських перевезень.</li> <li>5. Скорочення загального обсягу викидів шкідливих речовин в атмосферу на 30 %.</li> <li>6. Зменшення енергоємності транспорту на 10 – 20 % (залізничного – з 9,57 грамів у.п./прив.ткм до 8,61 грамів у.п./прив.ткм).</li> <li>7. Транспортна галузь зможе задовольнити потреби економіки і суспільства в якісних транспортних послугах, які відповідають світовим аналогам і створять передумови для подальшого успішного розвитку країни</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Буде завершено створення єдиної опорної транспортної мережі без розривів і «вузьких місць».</li> <li>2. Потужності портової інфраструктури дозволять забезпечувати до 90-95% зовнішньоторговельних операцій.</li> <li>3. Вантажоемність ВВП знизиться на 8-10%.</li> <li>4. Швидкість вантажного сполучення зросте на 15-20%, а в основних міжнародних транспортних коридорах – на 20-30%.</li> <li>5. Індекс зростання транспортних тарифів не перевищить 0,8-0,9 темпів інфляції.</li> <li>6. Більше 50% тоннажу контрольованого Росією торгового флоту буде зареєстровано в національних реєстрах.</li> <li>7. Частка транспорту в забрудненні навколишнього середовища знизиться в півтора рази і складе 22% (в 2003 році в Росії вона становила – 33%, в розвинених країнах - менше 20%).</li> <li>8. Транзитні перевезення через територію Росії складуть 90-100 млн тонн на рік</li> </ol>

Цей порівняльний аналіз свідчить про більш ніж серйозні наміри Росії щодо використання власного транспортного, і особливо транзитного потенціалу (див. п. 8 «Результатів реалізації транспортної стратегії», табл. 1). Ці наміри підкріплені відповідними ресурсами. Неважко побачити географічну спрямованість експортних та транзитних вантажопотоків Росії, в якій жодного разу не згадується про Україну з її транспортними можливостями. Ще більш прагматичний підхід до планування міжнародних вантажопотоків (не на користь України) відображено в транспортній політиці ЄврАзЕС [6]. Тому Україні теж слід шукати адекватних відповідей у транспортній сфері, опираючись на свої ресурси.

Поки ж ситуація з транзитними транспортними вантажопотоками Чорноморсько-Азовського регіону така:

за 9 місяців 2012 р. морськими портами України оброблено 113195,4 тис. т вантажів, з них транзитних – 28946,0 тис. т, експортних – 70667,8 тис. т, імпортних – 12381,5 тис. т, у внутрішньому сполученні – 1200,1 тис. т вантажу. Порівняно з аналогічним періодом 2011 р. спостерігається загальне збільшення обробки вантажів морськими портами на 0,8 %, але за деякими видами сполучень обробка вантажів суттєво скоротилася: імпорتنі – на 12,4 %, внутрішні – на 45,6 %, транзитні – на 20 %.

Вантажообіг українських портів протягом 2002 – 2011 рр. та прогноз на 2012 р. за існуючими тенденціями за видами сполучень досить неоднорідний, що можна побачити на рис. 1.

Таблиця 2. Прогноз вантажообігу портів України, млн тонн

Роки	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Прогноз 2012
<b>Експорт</b>	65,436	70,698	68,391	63,86	76,261	88,082	87,574	85,9975	84,80136
<b>Імпорт</b>	11,675	13,331	15,231	18,784	21,139	12,839	17,598	19,6922	14,8578
<b>Транзит</b>	50,004	50,556	53,198	69,167	66,286	52,164	43,209	47,6164	34,7352
<b>Внутрішні перевезення</b>	4,646	4,401	3,79	6,108	5,909	4,096	7,178	8,3409	1,44012
<b>Всього</b>	131,761	138,986	140,61	157,919	169,595	157,181	154,832	162,264	135,83448

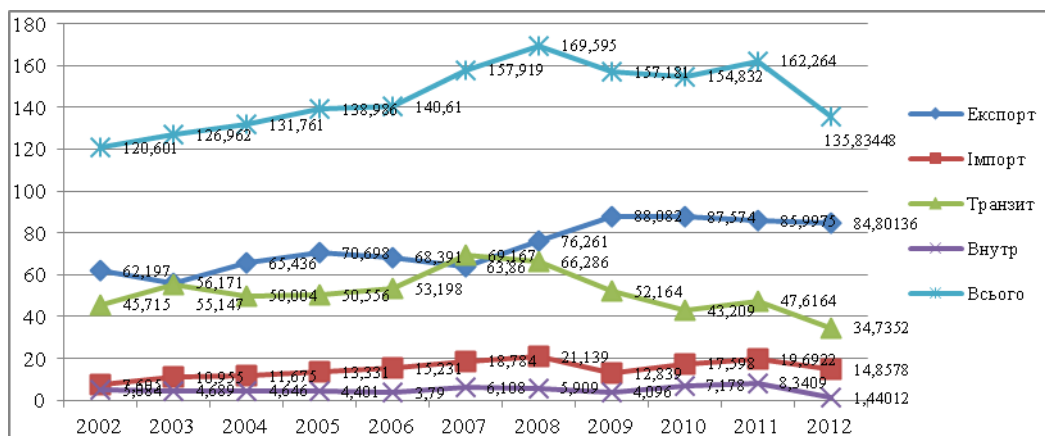


Рис. 1. Вантажообіг українських портів у 2002 – 2012 рр.

З 2008 р. спостерігається поступове падіння транзитних перевезень морським транспортом, що відображається на завантаженні переробних потужностей портів та транзитних перевезень залізничним транспортом. В чому причини цього падіння? З цих причин наочевидніша відображена на рис. 2 – це значне збільшення переробки вантажів російським чорноморськими портами саме в кризові та післякризові роки. Відомо, що цей процес відбувався цілеспрямовано, саме шляхом перенаправлення російського експорту на

російські чорноморські морські порти, в яких під час кризи звільнилися переробні спроможності, а не українські, як було перед кризою.

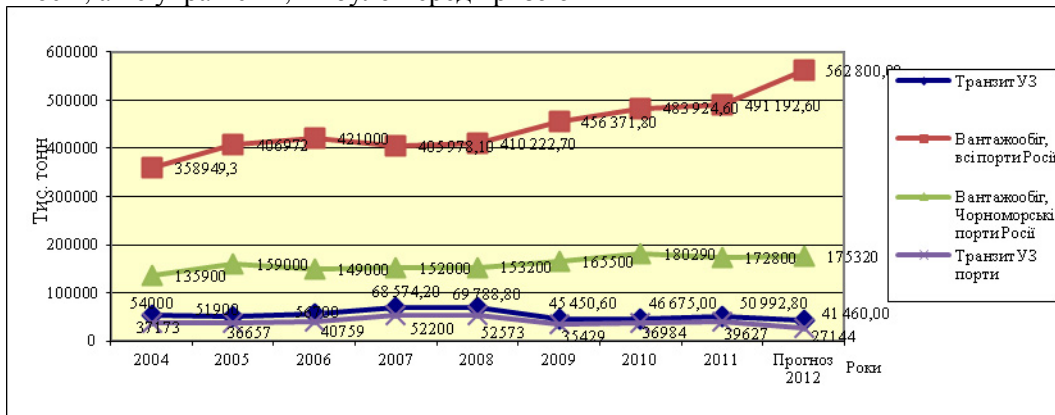


Рис. 2. Динаміка транзиту вантажів УЗ через порти у співставленні з вантажообігом морських портів Російської Федерації

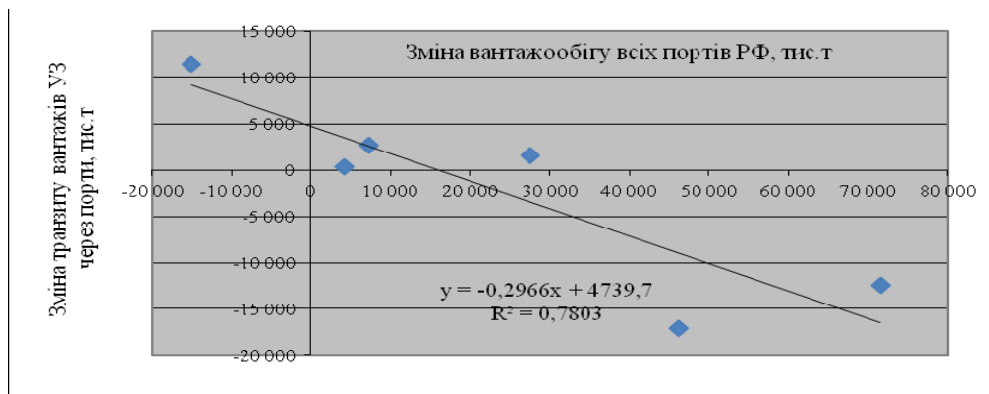


Рис. 3. Залежність зміни транзиту вантажів УЗ через порти від зміни вантажообігу всіх портів РФ

Як видно з рис. 2 та 3, існує суттєва залежність між зміною транзиту УЗ через порти України та загальним вантажообігом всіх портів Російської Федерації. Наслідок цього – зниження транзиту через порти України та через її залізниці. Існує незаперечна кореляція між збільшенням переробки вантажів російськими портами і зменшенням перевезень транзитних вантажів українськими залізницями. Ця кореляція досить сильна, коефіцієнт апроксимації дорівнює  $R^2 = 0,7803$ .

Таблиця 3. Прогноз вантажообігу портів України та Чорноморських портів РФ, млн тонн

Вантажообіг	Роки							
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Прогноз 2012
Вантажообіг, Чорноморські порти Росії	131,76	267,66	152	153,2	165,5	180,29	172,8	175,32
Вантажообіг, порти України	138,99	297,99	157,9	169,6	157,2	154,83	162,26	135,8345
Загальний вантажообіг	140,6	289,6	309,9	322,8	322,7	335,12	335,06	311,1545

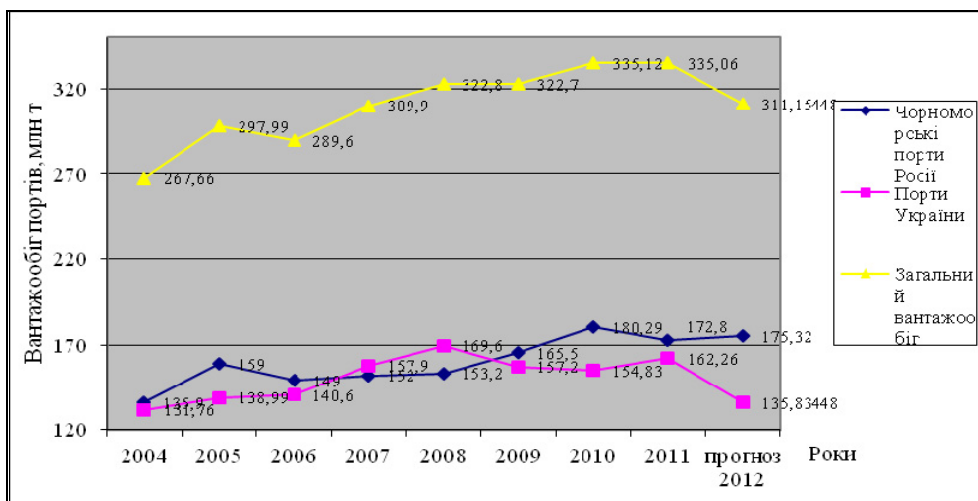


Рис. 4. Динаміка вантажообігу портів Чорноморсько-Азовського басейну Росії та України, млн тонн

Рис. 4 відображає зниження вантажообігу портів Чорноморсько-Азовського басейну у зв'язку зі значним зменшенням вантажообігу саме українських портів. Це не могло не вплинути на транзит залізниць України як в цілому, так і через її порти. Цитуємо за першоджерелом: «В 2011 году через морские порты и терминалы Украины, по данным Госстата, прошло 47,6 млн тонн транзитных грузов, что составляет 30,6 % всего грузооборота. Основные транзитные грузы сегодня — это нефть, нефтепродукты, руда, уголь, зерно, металл, химические, контейнерные грузы. 71,8 % всего транзита приходится на долю внешнеторговых грузов России. И именно за эти грузопотоки реально идет борьба с российскими морскими портами» [7].

Таблиця 4. Прогноз транзиту залізниць України з урахуванням вантажообігу портів Росії, тис. тонн

Вантажообіг	Роки							
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Прогноз 2012
Транзит УЗ	51900	56700	68574,20	69788,80	45450,60	46675	50992,8	41 460
Вантажообіг, всі порти Росії	406972	421000	405978,1	410222,7	456371,8	483924,6	491192,6	562 800
Транзит УЗ порти	36657	40759	52200	52573	35429	36984	39627	27144

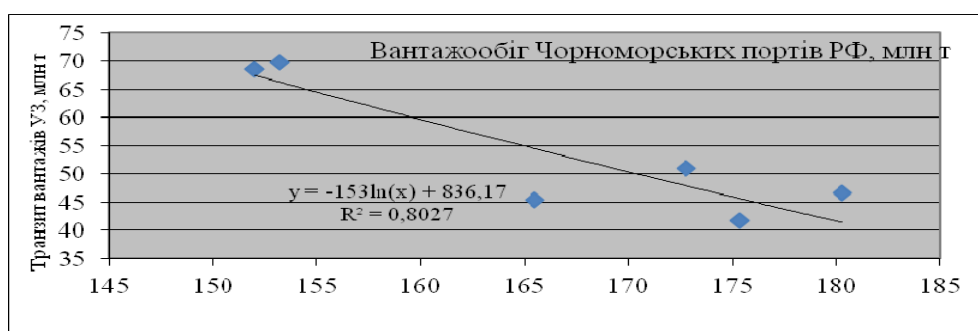


Рис. 5. Залежність транзиту вантажів залізниць України від вантажообігу Чорноморських портів РФ

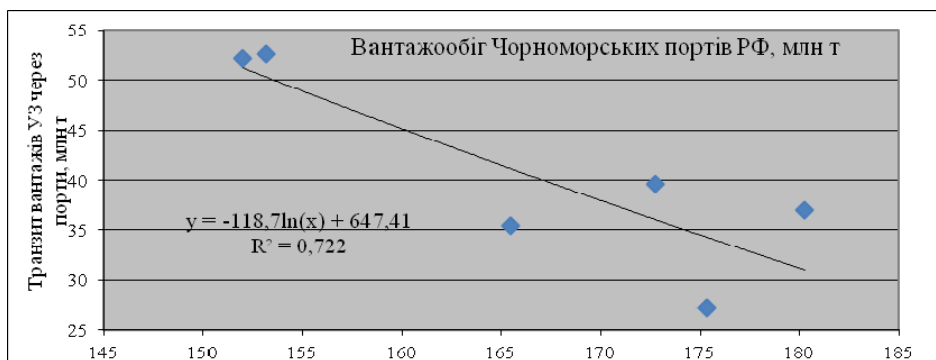


Рис. 6. Залежність транзиту вантажів залізниць України через порти від вантажообігу Чорноморських портів РФ

Як видно з рис. 5 та рис. 6, спостерігається очевидна, сильна залежність падіння транзиту залізниць України від вантажообігу російських портів Чорноморсько-Азовського регіону. При цьому кореляція транзиту залізницями в цілому дорівнює  $R^2 = 0,8027$ , а через порти  $R^2 = 0,722$ .

Час від часу виникає питання про можливу конкуренцію з українськими портами ще й з боку румунського порту Констанца [7]. Однак, як свідчить дослідження, у зв'язку з суттєвою залежністю вантажообігу самого порту Констанца від вантажообігу Чорноморських портів Російської Федерації, а також з тим, що цей порт значною мірою орієнтований на переробку «дунайського» вантажопотоку, вплив цього румунського порту на транзит залізниць України через порти майже відсутній (рис. 7).

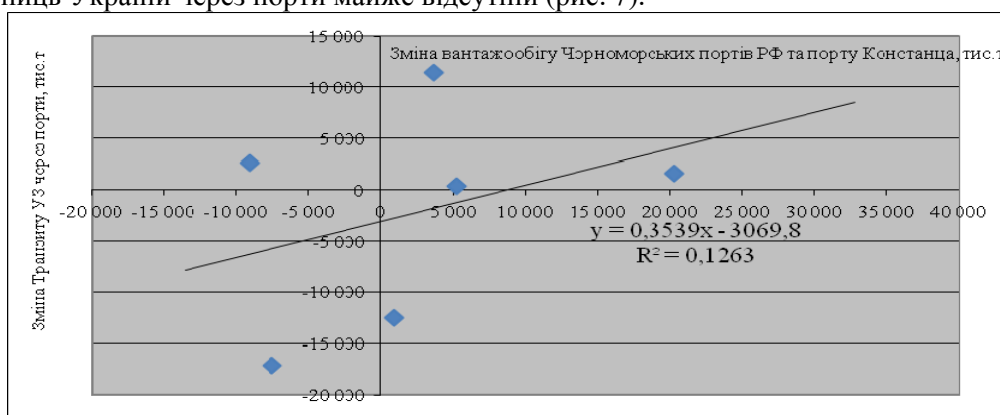


Рис. 7. Зміна транзиту залізниць України через порти залежно від зміни вантажообігу Чорноморських портів РФ та вантажообігу порту Констанца (Румунія)

Для визначення прогнозованих значень обсягів транзитних перевезень залізницями України в цілому та через порти можна використати досить прості моделі прогнозу з високим ступенем достовірності. Використовуючи дані лише про вантажообіг портів Чорноморсько-Азовського регіону Росії, можна визначити загальні обсяги транзитних перевезень вантажів залізницями України.

$$Q_m^{УЗ} = -153 \ln Q_{ЧАП}^{РФ} + 836,17 \quad (1)$$

$$Q_{m\text{ порт}}^{УЗ} = -118,7 \ln Q_{ЧАП}^{РФ} + 647,41 \quad (2)$$

де  $Q_m^{УЗ}$  – вантажообіг транзитних перевезень залізницями України в цілому;

$Q_{m\text{ порт}}^{УЗ}$  – вантажообіг транзитних перевезень залізницями України через її порти;

$Q_{ЧАП}^{РФ}$  – вантажообіг чорноморсько-азовських портів Російської Федерації.



---

Виникає питання достовірності прогнозу за формулами (1) і (2). Її можна оцінити, враховуючи те, що транзит залізниць, вантажообіг портів є випадковими величинами, що залежать від великої кількості факторів, жоден з яких не можна вважати вирішальним. Навіть неповний перелік цих факторів – використання транспортних засобів, продуктивність, провізна здатність, пропускні спроможності залізниць і портів, тарифи, вартість перевантаження, портові збори, час та швидкість доставки, коефіцієнт перевалки, погодні умови, укладені договори, середня відстань перевезень тощо – свідчить, що в сукупності своєї дії на величину транзиту залізниць України ці фактори можна вважати, випадковими (стохастичними). Отже, для описання транзитного вантажопотоку можна використати нормальний закон розподілу, який посідає центральне місце в теорії ймовірностей. Це обумовлено тим, що цей закон проявляється у всіх випадках, коли випадкова величина є результатом дії великої кількості різних факторів. До нормального закону наближаються всі інші закони розподілу [8].

Використовуючи закон нормального розподілу випадкової величини, можемо встановити, що з ймовірністю більш ніж 68 % транзит-залізниць через порти України буде коливатися в межах від 33,2 до 48,2 млн тонн з інтервалом відхилення 7,5 млн тонн. Але, як свідчить тенденція транзитних перевезень, це буде скоріше зниження вантажообігу, ніж його зростання.

### **Висновки**

1. Прогноз транзитних перевезень вантажів залізницями України можна здійснити з урахуванням вантажообігу чорноморських портів Російської Федерації за формулами (1) і (2).

2. Достовірність прогнозу може бути оцінена методами математичної статистики, і в наведеному прикладі вона є задовільною.

3. Прогноз транзитних перевезень вантажів залізницями України за участі морських портів з урахуванням вантажопереробки чорноморських портів Росії показує збільшення резервів пропускної спроможності залізниць України і деяке уповільнення зростання вантажопереробки в портах Росії після 2009 р., що свідчить про можливе збільшення переробки та перевезення транзитних вантажів транспортною системою України.

### **ЛІТЕРАТУРА**

1. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Стратегії розвитку морських портів України на період до 2015 року» від 16 липня 2008 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>

2. Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року [Електронний ресурс] Затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 р. N 2174-р. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-p>

3. Правительство Российской Федерации. Постановление от 5 декабря 2001 г. № 848 о федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010 - 2015 годы)»

4. International Political Economy of Black Sea Port Sector: Rivalry between Russia and Ukraine [Електронний ресурс] : HATTORI Michitaka 服部倫卓 / Institute for Russian & NIS Economic Studies (Tokyo) – Режим доступу: [www.geocities.jp/.../20100304seoul.pdf](http://www.geocities.jp/.../20100304seoul.pdf)

5. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года [Електронний ресурс] Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р. – Режим доступу: [http://www.mintrans.ru:8080/prensa/TransStrateg\\_VV.htm](http://www.mintrans.ru:8080/prensa/TransStrateg_VV.htm)

6. Стратегия создания и развития системы международных логистических центров Евразийского экономического сообщества (на период с 2009 по 2020 годы) [Електронний ресурс]. Одобрена 2 декабря 2008 года Решением 15-го заседания Совета по транспортной политике при Интеграционном Комитете ЕвразЭС – Режим доступу: <http://www.evrases.com/docs/view/434>

7. Мифы о порте Констанца Конкуренты // *Константин Ильницький* // [Електронний ресурс] Порты Украины, № 02 (114) 2012 – Режим доступу: <http://www.uports.odessa.ua>

8. Кальман О. Г., Христич І. О. Правова статистика: Підручник для студентів юридичних спеціальностей вищих закладів освіти. – Харків: Право, 2004. – 304 с. – Режим доступу: <http://radnuk.info/pidrychnuku/statustuka/509-kalman/11102-s-2-----.html>

---