

## АНАЛІЗ СУЧАСНИХ ВАНТАЖОПОТОКІВ В УКРАЇНІ ТА НАПРЯМИ ЇХ РОЗВИТКУ

Проведено аналіз вантажопотоків за видами транспорту, визначено їх структуру та потенційні можливості розвитку.

*Ключові слова:* вантажопотік, структура вантажів, напрямки вантажоперевезень, номенклатура вантажоперевезень

Структура вантажоперевезень в Україні за видами транспорту протягом останніх 10 років суттєво не змінювалася – частка автомобільного транспорту становила 72-73 %, залізничного – 27-28 %, річкового – до 1 %. Дана видова структура вантажоперевезень у частині розподілу часток залізничного та річкового транспорту

значно відрізняється від інших європейських країн, які мають судноплавні річки (аналогічні Дніпру, Південному Бугу та Дунаю) і співрозмірні за територією з Україною, площа якої 603 тис. км<sup>2</sup> (Німеччина – 357 км<sup>2</sup>, Рейн, Майн, Ельба; Франція – 544 км<sup>2</sup>, Сена, Луара, Рона) (табл. 1).

Таблиця 1

Структура вантажоперевезень в Україні і європейських країнах, %

№ пор.	Країна	Автотранспорт	Залізниця	Річковий транспорт
1.	Україна	73	26	1
2.	Німеччина	66	18	16
3.	Франція	72	13	15

Так, в Україні співвідношення обсягів перевезених вантажів річковим транспортом до обсягів перевезення залізницею становить орієнтовно 1 : 26 (відповідно ~15 і ~400 млн т/рік), тимчасом як у Німеччині та Франції дане співвідношення дорівнює 1 : 1. У Німеччині щороку перевозиться ~300 млн. т/рік річковим транспортом і ~350 млн. т залізницею; у Франції – відповідно ~110 і 100 млн. т/рік

Зазначений перекид у структурі вантажоперевезень в Україні між залізничним і річковим видами транспорту викликаний різною тарифною вартістю на перевезення. Так, вартість перевезення залізницею обкотишів Полтавського ГЗК до порту «Південний» становить 80 грн/т (без ПДВ), тоді як аналогічна вартість перевезення річковим транспортом (самохідне + 2 баржі із супроводом морськими буксирами) в півтора рази більша – 125 грн/т (без ПДВ). Проте досвід інших європейських країн переконує, що в Україні слід активніше використовувати річкові перевезення по Дніпру та Дунаю. Адже потенціал річкових вантажоперевезень сягає щонайменше 50 млн. т/рік і передбачає перевезення: зерна на експорт униз по Дніпру (10 млн т/рік); мінерально-будівельних вантажів уверх-униз по Дніпру (10 млн. т/рік); залізничної сировини вниз по Дніпру (20 млн. т/рік); металопрокату вниз по

Дніпру (4 млн. т/рік); імпортової марганцевої руди вверх по Дніпру (до 2 млн. т/рік); мінеральних добрив униз по Дніпру (0,5 млн. т); контейнерів з (до) морських портів у прилеглі до Дніпра області (450-500 тис. TEU/рік, або до 5 млн. т у ваговому виразі); експорт/імпорт і транзит вантажів по Дунаю (до 10 млн. т/рік).

Портове господарство України, що здійснює перевалку вантажів, охоплює 18 морських торгових портів (далі – МТП), 4 морських рибних порти (далі – МРП), 11 річкових портів, а також близько 25 морських причалів та терміналів підприємств і компаній. Останні в основному створені на базі причалів судноремонтних та суднобудівних заводів і набули значного поширення за останні роки в результаті зростаючого попиту на перевалку вантажів. Найбільшими серед них є порт «Авліта» (потужністю 5 млн. т/рік, створений на базі Севастопольського морзаводу), термінал «Нібулон» (5 млн. т/рік, на базі Чорноморського суднобудівного заводу), термінал «СРЗ» (2 млн. т/рік, на базі судноремонтного заводу у Маріуполі), зерновий термінал «Боріваж» (4,5 млн. т/рік, акваторія порту «Південний»), порт «Ніка-Терра» (5 млн. т/рік, акваторія Бугського лиману).

Загальний обсяг перевалки вантажів в українських портах усіх типів протягом 2000-2011 рр. змінювався (табл. 2). Так, протягом 2000-

2008 рр. загальний обсяг перевалки вантажів у портах зріс майже вдвічі – відповідно з 99,2 млн. т у 2000 р. до 184,1 млн т – у 2008 р. У

2009-2010 рр., в умовах кризи, обсяг перевалки знизився відповідно до 162,1 і 154,8 млн. т. (див. табл. 2).

Таблиця 2

**Обсяги перевалки вантажів у портах України у 2000-2011рр., млн т**

Рік / порт	МТП		МРП		Морські інші*		Річкові		Усього:
	млн.т	%	млн.т	%	млн.т	%	млн.т	%	
2000	84,1	84,8	2,9	2,9	4,9	4,9	7,3	7,4	99,2
2001	89	84,0	3,2	3,0	6,5	6,1	7,2	6,8	105,9
2002	106,3	82,6	4,5	3,5	9,8	7,6	8,1	6,3	128,7
2003	110,6	80,9	5	3,7	11,3	8,3	9,8	7,2	136,7
2004	111,4	77,3	4,9	3,4	15,5	10,7	12,4	8,6	144,2
2005	109	71,6	4,2	2,8	25,8	17,0	13,2	8,7	152,2
2006	112,5	71,4	3,5	2,2	24,6	15,6	16,9	10,7	157,5
2007	123,7	70,0	3,9	2,2	30,4	17,2	18,6	10,5	176,6
2008	132,2	71,8	4,3	2,3	33,1	18,0	14,5	7,9	184,1
2009	109,7	67,7	4,4	2,7	43,1	26,6	4,9	3,0	162,1
2010	107,6	69,5	4,7	3,0	36,2	23,4	6,3	4,1	154,8
2011 (6 міс.)	56,5	69,0	2,4	2,9	19,3	23,6	3,7	4,5	81,9
2011 (оц.)	115	67,6	5	2,9	41	24,1	9	5,3	170

\* Включає перевалку вантажів у морських термінальних комплексах підприємств і компаній.

Основна маса вантажів переробляється у МТП, проте частка їх протягом 2000-2011рр. знизилася з 84,8 % до 67,6 %. У кількісному виразі МТП у 2000-2008 рр. збільшили обсяги перевалки на 48,1 млн. т (+57,2 %), проте в 2009-2010 рр. спостерігалось зменшення обсягів перевалки відповідно до 109,7 та 107,6 млн. т. У 2011 році перевалка у МТП збільшена до 115 млн. т. У МРП у 2000-2011 рр. щороку перероблялося 3-5 млн. т вантажів, що становить 2-3 % від загального обсягу перевалки. Морські причали та термінали підприємств і компаній наростили свою частку майже у 5 разів: з 4,9 % (у 2000 р.) до 24,1 % (у 2011 р.). У кількісному виразі обсяг перевалки за цей

період зріс майже в 10 разів – відповідно з 4,9 до 41 млн. т. Річкові порти в докризовий період (2000-2007 рр.) наростили обсяги перевалки з 7,3 до 18,6 млн. т і свою частку з 7,4 % до 10,5 %, однак, у 2009 р. внаслідок кризи знизили перевалку до 4,9 млн. т. У 2010-2011 рр. відбулося відновлення обсягів перевалки (6,3 та 9 млн. т), однак вони значно менші від докризового рівня.

Український морський флот перевозить вельми незначну кількість вантажів (5-6 млн т/рік), і його частка в загальному обсязі перероблених в українських морських портах вантажів менша за 4 % (табл. 3).

Таблиця 3

**Обсяги перевезень вантажів морським транспортом України в 2000-2011рр., млн. т**

Рік	Перевалка в морських портах**	Перевезення морським транспортом України	Частка перевезення вантажів морським транспортом України, %
2000	91,9	6,3	6,9
2001	98,7	8	8,1
2002	120,6	8,8	7,3
2003	126,9	9	7,1
2004	131,8	9	6,8
2005	139	8	5,8
2006	140,6	9	6,4
2007	158	9	5,7
2008	169,6	8	4,7
2009	157,2	5	3,2
2010	148,5	5	3,4
2011 (6 міс.)	78,2	2,9	3,7
2011 (оц.)	161	6	3,7

\* Включає перевалку вантажів в МТП, МРП та морських причалах і терміналах підприємств і компаній.

Така ситуація є наслідком втрати національного торгового флоту: якщо у 1991 році його вантажопідйомність була 5,4 млн. т, то у 2010 році – лише 0,6 млн. т із середнім віком суден 25 років. Одна з найбільших у 1991 році судноплавних компаній у чорноморському регіоні «Чорноморське морське пароплавство», що налічувала тоді 240 морських суден, фактично втратила флот і припинила своє існування як судноплавна компанія. Азовське морське пароплавство передало залишки своїх кораблів компанії «Торговий флот Донбасу», яка не будує нових суден. Брак власного торговельного морського флоту в Україні криє в собі значні ризики залежності українських експортерів від іноземних власників флоту. Так, у докризовий період в умовах дефіциту флоту вітчизняні експортери змушені були платити підвищений (почасовий) фрахт для виконання

своїх експортних контрактів. Отже, в Україні в структурі перевезень вантажів за видами транспорту домінують автомобільний та залізничний транспорт, тим часом як частка річкового транспорту, незважаючи на великий потенціал, є незначною і не перевищує 1 %.

В Україні залізничним транспортом в 2007-2011 рр. перевозилася широка номенклатура вантажів (рис. 1), але основну вантажну базу формують: вугілля (25-28 %, або 110-130 млн. т/рік); мінерально-будівельні вантажі (15-18 %, або 52-94 млн. т/рік); нафта і нафтопродукти (5-7%, або 28-33 млн. т/рік), а також продукція гірничо-металургійного комплексу – рудна сировина (17-19%, або 73-93 млн. т/рік), чорні метали (8-10%, або 30-50 млн. т/рік), кокс (2-3 %, або 10-13 млн. т/рік) і металобрухт (1,3-1,5%, або 5-8 млн. т/рік).

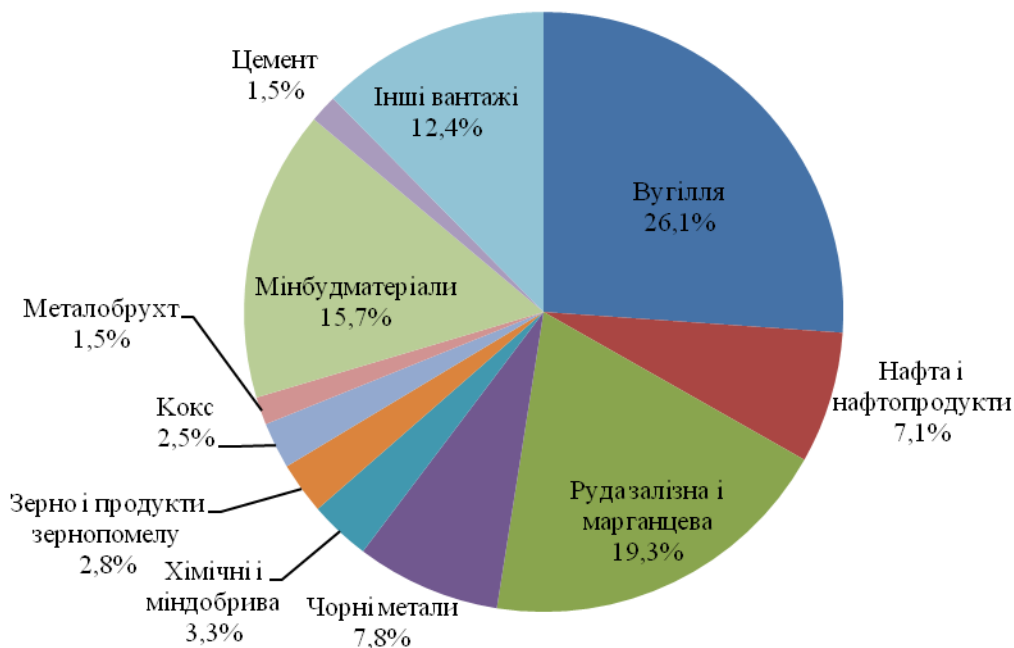


Рис. 1. Товарна структура вантажоперевезень залізничним транспортом в Україні у 2011 р.

Частка перевезення вантажів у контейнерах (1-2 млн. т/рік) у загальному обсязі залізничних перевезень є незначною (менш як 0,5 %), оскільки в Україні контейнери в основному перевозяться автомобільним транспортом (понад 85 %). Крім того, рівень контейнеризації вантажоперевезень в Україні (2 %) значно поступається європейським країнам (10-20 %).

Товарна структура вантажоперевезень залізницею протягом 2007-2011 рр. зазнала змін, значною мірою викликаних кризою. Так, зменшилася частка мінерально-будівельних вантажів з 18,3 % (у 2007 р.) до 15,7 % (у 2011 р.) і чорних металів (з 9,7 % до 7,8 %) та зросла –

рудної сировини (з 18,1 % до 19,3 %), вугілля (з 24,6 % до 26,1 %), нафти і нафтопродуктів (з 5,4 % до 7,1 %). Зменшення частки мінерально-будівельних матеріалів обумовлене двократним падінням обсягів будівництва та, відповідно, аналогічним зменшенням попиту на будматеріали. Зменшення частки чорних металів спричинено як зниженням їх виробництва в кризу на 10-15 %, так і збільшенням перевезень їх по території України та на експорт у морські порти автотранспортом, особливо з Донецька (ДМЗ, Електросталь) та маріупольських металургійних комбінатів (ММК ім. Ілліча, Азовсталь) в Маріупольський МТП. Збільшення частки руд-

ної сировини пояснюється зростанням експортного попиту, який компенсував зменшення внутрішнього споживання. Вугілля традиційно є основним енергоносієм для великих українських теплоелектростанцій, і зменшення обсягів його видобутку компенсується аналогічним збільшенням імпорту.

Отже, основними вантажоутворюючими галузями у сегменті залізничного транспорту є паливно-енергетичний комплекс (шахти, електростанції і нафтопереробка), гірничо-металургійний комплекс (рудна сировина, кокс, металургія) і будівництво (пісок, щебінь, цемент). Сумарно на них припадає близько 80 % усіх вантажоперевезень залізницею.

В сегменті річкового транспорту основними вантажоутворюючими секторами є будівництво і гірничо-металургійний комплекс, і те що потенціал річкового транспорту використовується не більше ніж на 10 %.

Автомобільним транспортом в Україні перевозяться вантажі передусім для власних потреб на короткі відстані (до 100 км). Комер-

ційні перевезення на замовлення здійснюють спеціалізовані автотранспортні підприємства, частка яких у загальному обсязі вантажоперевезень автотранспортом становить 8-9 %, або 87-134 млн. т/рік. Варто зауважити, що статистичної інформація щодо товарної структури загальних вантажоперевезень автотранспортом немає, оскільки підприємства звітують лише про загальні обсяги перевезень для власних потреб. Доступною є інформація щодо товарної структури вантажоперевезень спеціалізованих автотранспортних підприємств (табл. 4, рис. 2).

У 2007-2011 рр. спеціалізовані автотранспортні підприємства перевозили в основному зерно (15-25 %, або 20-27 млн. т/рік), мінерально-будівельні вантажі (14-20 %, або 12-27 млн т/рік), рудну і нерудну сировину (12-15 %, або 10-20 млн. т/рік). Перевезення контейнерних вантажів становило 12-15 %, або 10-20 млн. т/рік, і автотранспорт, отже, є найбільшим їх перевізником в Україні.

Таблиця 4

**Товарна структура вантажоперевезень спеціалізованими автотранспортними підприємствами у 2007-2011 рр., тис. т**

Продукція	2007		2008		2009		2010		2011 (оц.)	
	тис.т.	%	тис.т.	%	тис.т.	%	тис.т.	%	тис.т.	%
Нафта і нафтопродукти	11 400	8,5	11 551	8,8	10 254	11,8	12 133	12,3	14 364	11,4
Рудна і не рудна сировина	19 716	14,7	18 508	14,1	10 601	12,2	14 500	14,7	17 136	13,6
Зерно	20 252	15,1	21 396	16,3	21 289	24,5	22 095	22,4	26 586	21,1
Мінерально-будівельні	26 958	20,1	25 990	19,8	12 339	14,2	13 908	14,1	18 648	14,8
Чорні метали	8 450	6,3	8 926	6,8	7 386	8,5	8 680	8,8	12 096	9,6
Хімічні вантажі і мінеральні добрива	8 450	6,3	7 745	5,9	4 692	5,4	5 129	5,2	6 426	5,1
Лісові	5 499	4,1	5 907	4,5	3 128	3,6	3 156	3,2	4 410	3,5
Контейнерні	19 716	14,7	19 952	15,2	10 688	12,3	12 330	12,5	15 624	12,4
Інші	13 680	10,2	11 289	8,6	6 517	7,5	6 707	6,8	10 710	8,5
<b>ВСЬОГО:</b>	<b>134 121</b>	<b>100,0</b>	<b>131 263</b>	<b>100,0</b>	<b>86 895</b>	<b>100,0</b>	<b>98 639</b>	<b>100,0</b>	<b>126 000</b>	<b>100,0</b>

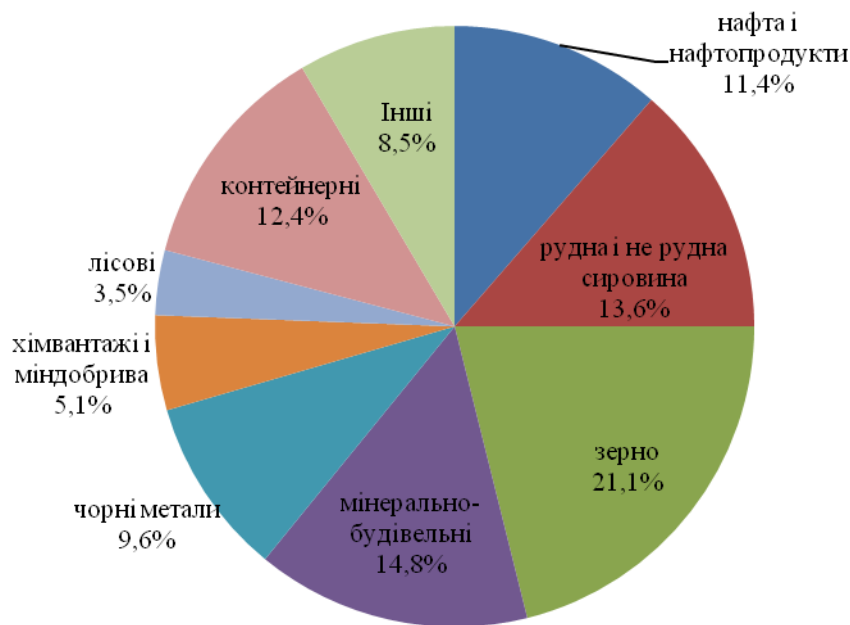


Рис. 2. Товарна структура вантажоперевезень спеціалізованими автотранспортними підприємствами в Україні за 2011 р.

### Структура вантажоперевезень залізничним транспортом в Україні за напрямками в 2011 р.

Основна частина імпорتنих вантажів залізничним транспортом (або 20-30 млн. т/рік) транспортується в Україну через сухопутні кордони, з морських портів щороку надходить 4-8 млн. т. Основну вантажну базу для імпорتنих перевезень формують вугілля (10-13 млн. т/рік), рудна сировина (4-7 млн. т/рік), чорні метали (1-2 млн. т/рік), хімпродукція (1-2 млн. т) і мінерально-будівельні (2-4 млн. т/рік). Частка імпорتنих вантажоперевезень залізницею у загальній структурі вантажоперевезень протягом 2007-2011 рр. змінювалась у межах 6-6,8 %. Обсяги транзитних вантажоперевезень залізницею протягом 2007-2011 рр. знизилися з 69 млн. т/рік у 2007-2008 рр. до 45,5 млн. т у 2009 р. У 2010-2011 рр. відзначається збільшення обсягів транзиту, однак у 2011 р. він досягає лише 51 млн. т, або 74 % від докризового рівня 2007-2008 рр. Основна частина транзитних вантажоперевезень залізничним транспортом (або 32-42 млн т/рік) транспортується у напрямку морських портів, а в напрямку сухопутних кордонів щороку транспортується 13-30 млн. т. Основну вантажну базу для транзитних перевезень залізницею формують нафта і нафтопродукти (12-15 млн. т/рік), рудна сировина (5-8 млн. т/рік), чорні метали (3-5 млн. т/рік), хімічні і мінеральні добрива (4-5 млн. т) і хімікати (3-4 млн. т/рік). Частка транзитних вантажоперевезень залізницею у загальній структурі вантажоперевезень протягом 2007-2011 рр. знизилася відповідно з 13,3 % до 10,9 %.

жоперевезень залізницею у загальній структурі вантажоперевезень протягом 2007-2011 рр. знизилася відповідно з 13,3 % до 10,9 %.

Структура вантажоперевезень спеціалізованими автотранспортними підприємствами за напрямками протягом 2007-2011 рр. суттєво не змінювалась (рис. 5). Основна частина вантажів у даному сегменті припадала на внутрішньо-українські перевезення (включаючи перевезення в морські порти з дальшим відправленням морем) – 81-85 %, або 70-115 млн. т у кількісному виразі. Основну вантажну базу у даних перевезеннях формують нафтопродукти, зерно, чорні метали, мінерально-будівельні і контейнери. Частка прямих експортних перевезень становила 4,3-6,6 %, або 5,3-6,5 млн. т у кількісному виразі. Тут основною вантажною базою є високовартісні контейнерні вантажі (продукти харчування, побутова техніка тощо), які постачались у Росію через східний кордон та в європейські країни через західний кордон України. Частка прямих імпорتنих перевезень була 6,2-8,1 %, або 7-10,2 млн. т/рік у кількісному виразі. Основну вантажну базу тут також формують високовартісні контейнерні вантажі (продукти харчування, побутова техніка та ін.), які постачалися в основному з європейських країн.

У структурі перевалки вантажів в українських морських портах за напрямками протягом 2007-2011 рр. також відбулися зміни (рис.6), а саме зросла частка експорту (з 40,4 % до 53 %) і

знизилися частка транзиту (з 43,8 % до 31,8 %). Частки внутрішньоукраїнської та імпоротної перевалки протягом досліджуваного періоду змінювалися менш суттєво, відповідно в межах 1,7-3,9 % та 8-12,3 %. У кількісному вираженні протягом досліджуваного періоду збільшилися об-

сяги перевалки в морських портах експортних (з 63,9 до 85,3 млн. т) та імпорتنих (з 18,8 до 19,8 млн. т) вантажів та знизилися – транзитних (з 69,2 до 51,2 млн. т) та внутрішньоукраїнських (з 6,2 до 4,7 млн. т).

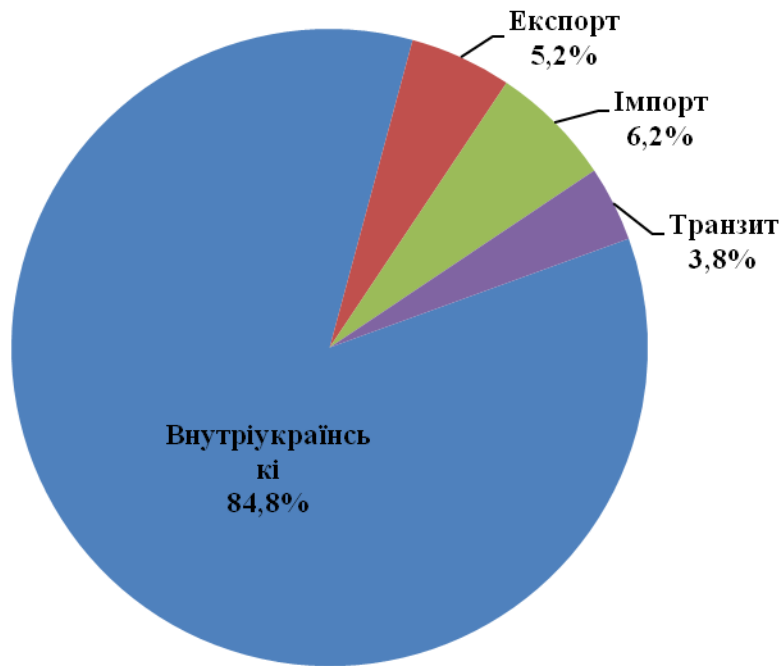


Рис. 5. Структура вантажоперевезень спеціалізованими автотранспортними підприємствами в Україні за напрямками у 2011 р.

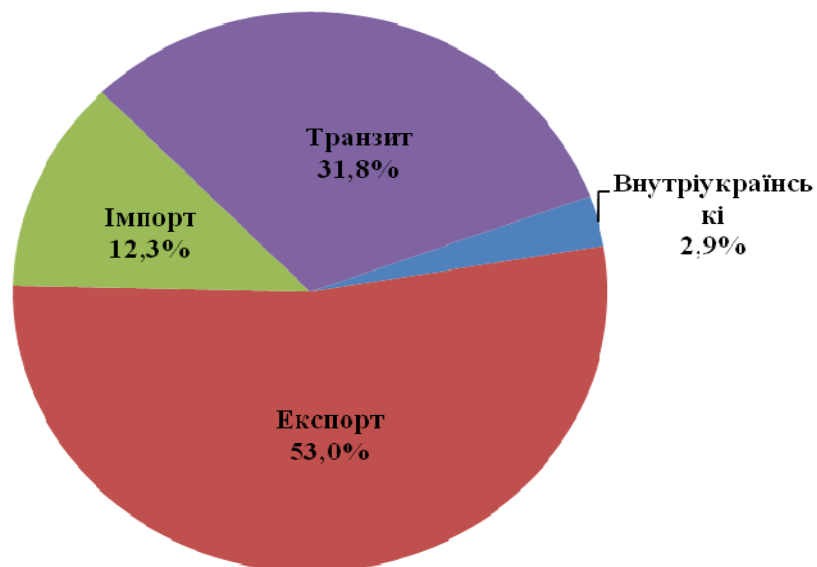


Рис. 6. Структура відвантаження вантажів в морських портах України за напрямками в 2011 р.

У 2007 р. залізничним транспортом в Україні було відправлено 415,9 млн. т вантажів, у т.ч. вугілля – 96,1 млн. т (23,1 %), рудної сировини – 72,7 млн. т (17,5 %), чорних металів – 41,7 млн. т (10 %), будматеріалів — 65,3 млн. т (16,4 %). У кризові 2008-2009 рр. обсяги

відправлення залізницею вантажів знизилися відповідно до 399,7 та 322,2 млн. т, при цьому зменшилися обсяги відправлення всіх видів продукції, і суттєвих змін у товарній структурі не спостерігалось. Надалі, у 2010-2011 рр., вантажі залізницею відправлялися частіше, од-

нак за результатами 2011 р. (388,1 млн. т) все ще залишалися нижчими від докризового рівня 2007 р. Товарна структура відправлення

вантажів залізничним транспортом у 2011 р. наведена на рис. 7.

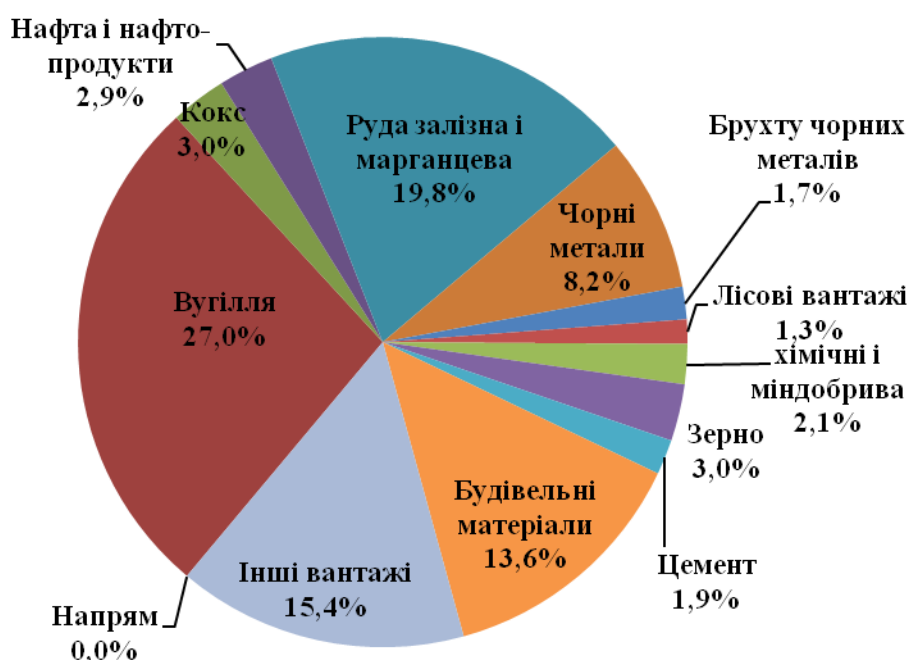


Рис. 7. Товарна структура відправлення вантажів залізничним транспортом у 2011 році

Зазначимо, що основна вантажна база в сегменті відправлення продукції залізничним транспортом у 2007-2011 рр. формувалася на території двох східноукраїнських залізниць: Придніпровської і Донецької, які охоплюють три індустріально розвинені області — Дніпропетровську, Донецьку і Луганську. Сумарно на ці дві залізниці припадає близько 70 % усіх відправлених в Україні залізницею вантажів (табл. 5). Так, Донецькою залізницею в докризовому 2007 р. відправлено 167,6 млн. т вантажів (або 40,3 % усіх відправлених даним видом транспорту), Дніпропетровською – 123,4 млн. т вантажів (або 29,7 %). У період кризи обсяг відправлення на обох залізницях скоротився у 2009 р. майже на третину (відповідно до 131,4 та 96,2 млн. т). У 2010-2011 рр. спостерігається відновлення обсягів відправлення

вантажів, однак у 2011 р. на докризовий рівень показники ще не повернулися.

У Донецькій залізниці основну вантажну базу формують вугілля (50-55 %, або 70-80 млн. т/рік), металопрокат (10-12 %, або 13-17 млн. т/рік), флюсо-доломітна продукція (12-15 %, або 14-19 млн. т/рік), кокс (6-8 %, або 8,5-11 млн. т/рік), будматеріали (3-5 %, або 4-8 млн. т/рік). У Придніпровській залізниці основною вантажною базою є залізна руда (60-65 %, або 65-80 млн. т/рік), вугілля (10-15 %, або 12-15 млн. т/рік), металопрокат і труби (10-15 %, або 12-15 млн. т/рік) і будматеріали (5-10 %, або 6-7 млн. т/рік). У чотирьох інших регіональних залізницях обсяги відправлення вантажів значно менші і становили 25...35 млн т/рік.

Таблиця 5

Регіональна структура відправлення вантажів залізничним транспортом України у 2007-2011 рр., млн. т

Залізниця	2007		2008		2009		2010		2011 (оц.)	
	млн.т.	%	млн.т.	%	млн.т.	%	млн.т.	%	млн.т.	%
Донецька ЗД	167,6	40,3	160,9	40,3	131,4	40,8	142,4	39,8	158	40,7
Львівська ЗД	26,9	6,5	23,6	5,9	16,9	5,2	22,4	6,3	25,1	6,5
Одеська ЗД	29,3	7,0	34,2	8,6	22,8	7,1	27,2	7,6	28,4	7,3
Придніпровська ЗД	123,4	29,7	114,7	28,7	96,2	29,9	110,7	30,9	111,7	28,8
Південно-західна ЗД	34,2	8,2	34,7	8,7	26	8,1	29,2	8,2	32,1	8,3
Південна ЗД	34,5	8,3	31,6	7,9	28,9	9,0	26,1	7,3	32,8	8,5
<b>ВСЬОГО:</b>	<b>415,9</b>	<b>100</b>	<b>399,7</b>	<b>100</b>	<b>322,2</b>	<b>100</b>	<b>358</b>	<b>100</b>	<b>388,1</b>	<b>100</b>

Значна частина наявного потенціалу транспортної галузі задіяна у виконанні транзитних перевезень з використанням вигідного географічного розташування країни та проходження її територією як міжнародних критських транспортних коридорів, так і транспортних осей у напрямках «Північ-Південь» і «Схід-Захід», коридорів TRACECA та нових міжконтинентальних транспортних маршрутів, зокрема швидкісних з Азії до Європи. З огляду на те що вплив МТК відчутний на відстані до 200 км, на прилеглих територіях найбільших пунктів пропуску через державний кордон на залізничному й автомобільному транспорті доцільно створювати нові високоякісні центри з надання логістичних послуг (нині 90 % об'єктів ринку логістичних послуг України зосереджено в Київській області, а загальна місткість цього ринку в Україні оцінюється у приблизно 2,5 млрд. євро). Дальшого розвитку потребує система мультимодальних перевезень, до якої залучається не тільки залізничний транспорт, а й насамперед автомобільний та поромні переправи. Розвитку сучасної мережі вантажних логістичних центрів в Україні сприяє також розгалужена система морських торговельних портів (МТП), які, однак, є здебільшого універсальними, тоді як за сучасних умов зростає попит на спеціалізовані порти і термінали, які можуть надавати ефективніші спеціалізовані послуги.

Існують потенційні можливості внутрішніх водних артерій Дніпра та інших річок, системи морських шляхів, що передбачають і другу чергу глибоководного суднового ходу (ГСХ) Ду-

най – Чорне море, створюваного Україною у нижній частині русла Дунаю. Сприятиме відновленню економічного розвитку багатьох регіонів України виконання Угоди між Кабінетом Міністрів України та Урядом Російської Федерації про порядок і умови плавання суден внутрішніми водними шляхами, проект якої підписаний у 2011 році. Реалізація положень Угоди дозволить відродити пасажирські і вантажні перевезення між країнами (залучається також Білорусь) через Азовське море до портів Дону, Волги, Дніпра, Десни, інших річок.

#### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. України у цифрах у 2010 році [Електронний ресурс] : за редакцією О. Г. Осауленка // Статистичний збірник – К. : 2011. – 252 с. – Режим доступу до журн. : [http://ukrstat.org/uk/druk/katalog/kat\\_u/publ1\\_u.htm](http://ukrstat.org/uk/druk/katalog/kat_u/publ1_u.htm)
2. Международные транспортные коридоры Украины: сети и моделирование / [А. А. Бакаев, С. И. Пирожков, В. С. Ревенко и др.]. – К. : КУЭТТ, 2003. – Т. 1. – 518 с.
3. Пашенко Ю. Є. Розвиток та розміщення транспортно-дорожнього комплексу України / Ю. Є. Пашенко. – К. : Наук світ, 2003. – 467 с.
4. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 9 червня 2011 р. N 523-р «Про підписання Угоди між Кабінетом Міністрів України та Урядом Російської Федерації про порядок і умови плавання суден внутрішніми водними шляхами».

Надійшла до редколегії 29.02.2012.

Прийнята до друку 14.03.2012.

И. П. САДЛОВСЬКАЯ

## АНАЛИЗ СОВРЕМЕННЫХ ГРУЗОПОТОКОВ В УКРАИНЕ И НАПРАВЛЕНИЯ ИХ РАЗВИТИЯ

Проведение анализа грузопотоков за видами транспорта, определена их структуры и потенциальные возможности развития.

*Ключевые слова:* грузопоток, структура грузов, направления грузоперевозок, номенклатура грузоперевозок

I. P. SADLOVSKA

## ANALYSIS OF MODERN CARGO FLOWS IN UKRAINE AND DIRECTIONS OF THEIR DEVELOPMENT

Realization of analysis of traffics of goods after the types of transport, certain their structures and potential possibilities of development.

*Keywords:* traffic of goods, structure of loads, directions of transportation of load, nomenclature of transportation of load.