

## КОНТЕЙНЕРНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПОРОМНИМ СПОЛУЧЕННЯМ У ЧОРНОМУ МОРІ ЯК ЧАСТИНА ТРАНСКАСПІЙСЬКОГО МІЖНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО МАРШРУТУ

В.І. Літвяк<sup>1</sup>, О.В. Щербина<sup>2</sup>

<sup>1</sup>здобувач ступеню доктор філософії  
кафедри «Експлуатація флоту і технологія морських перевезень»,  
Одеський національний морський університет,  
Одеса, Україна,

ORCID ID: 0009-0000-6261-927X

<sup>2</sup>к.т.н., доцент кафедри «Експлуатація флоту і технологія морських перевезень»,  
Одеський національний морський університет, Одеса, Україна,  
ORCID ID: 0000-0002-9247-5972

### Анотація

**Вступ.** Контейнеропотік між Східною Азією та Європейським Союзом є одним з найбільших за об'ємом. Широкомасштабне російське вторгнення в Україну призвело до зменшення популярності так званого «Північного коридору» – транспортної системи, що сполучає Китай з країнами ЄС, та вимусило вантажовласників обирати альтернативні шляхи доставки. Транскаспійський міжнародний транспортний маршрут знову привернув до себе увагу, як мультимодальний шлях доставки вантажів з Китаю до ЄС. Цей маршрут, який проходить через декілька країн Середньої Азії, на сьогоднішній день є потенційною альтернативою для наземного логістичного ланцюга перевезення вантажів, який раніше йшов по території росії. Однією з ланок даного шляху є морське перевезення вантажів з портів Грузії/Туреччини до морських портів східного берегу Чорного моря. Одним з варіантів такого маршруту є поромне сполучення між грузинськими та турецькими портами з портом Чорноморськ. **Мета.** Метою статті є огляд контейнерних вантажопотоків, що рухаються по Транскаспійському міжнародному транспортному маршруту, та аналіз перспектив використання поромних перевезень у ланцюгу доставки вантажів. **Результати.** Аналіз перевезень довів, що Транскаспійський міжнародний транспортний маршрут представляє для України дуже перспективну схему доставки вантажів з Китаю, а також транзитних перевезень на напрямку Східна Азія-ЄС. Незважаючи на конкуренцію портів Румунії та Болгарії, залізничні поромні перевезення з Грузії до порту Чорноморськ мають певні переваги і потенціал розвитку. **Висновки.** Залізничні поромні перевезення контейнерів за напрямом Батумі/Поті-Чорноморськ дозволять українській транспортній системі долучитись до Транскаспійського міжнародного транспортного маршруту, та переведуть частину контейнерного вантажопотоку між Китаєм та ЄС через територію України. Незважаючи на це, такий вид сполучення має певні недоліки, які вимагають більш докладного порівняння з традиційним контейнерним перевезенням суднами-фідерами.

**Ключові слова:** контейнерні перевезення, пором, Транскаспійський міжнародний транспортний маршрут, логістика, доставка вантажів.

## CONTAINER TRANSPORTATION BY FERRY IN THE BLACK SEA AS PART OF THE TRANS-CASPIAN INTERNATIONAL TRANSPORT ROUTE

V.I. Litviak<sup>1</sup>, O.V. Shcherbyna<sup>2</sup>

<sup>1</sup>PhD seeker of the Department "Fleet operation and shipping technologies",  
Odesa National Maritime University, Odesa, Ukraine,  
ORCID ID: 0009-0000-6261-927X

<sup>2</sup>PhD, Associate Professor at the Department "Fleet operation and shipping technologies",  
Odesa National Maritime University, Odesa, Ukraine,  
ORCID ID: 0000-0002-9247-5972

### Summary

**Introduction.** The container traffic between East Asia and the European Union is one of the largest in terms of volume. The large-scale Russian invasion of Ukraine has led to a decline in the popularity of the so-called "Northern Corridor" – a transport system connecting China with the EU countries, and has forced cargo owners to choose alternative delivery routes. The Trans-Caspian international transport route has again attracted attention as a multimodal route for delivering goods from China to the EU. This route, which passes through several Central Asian countries, is currently a potential alternative to the land logistics chain for transporting goods from China to the EU, which previously ran through the territory of Russia. One of the links of this route is the sea transportation of goods from the ports of Georgia/Turkey to the seaports of the eastern coast of the Black Sea. One option for such a route is a ferry connection between Georgian and Turkish ports with the port of Chornomorsk. **Purpose.** The purpose of the article is to review container cargo flows moving along the Trans-Caspian international transport route and analyze the prospects for using ferry transportation in the cargo delivery chain. **Results.** The analysis of transportation has proven that the Trans-Caspian international transport route represents a very promising scheme for Ukraine for the delivery of goods from China, as well as transit transportation between East Asia and the European Union. Despite the competition from the ports of Romania and Bulgaria, rail ferry transportation from Georgia to the port of Chornomorsk has certain advantages and development potential. **Conclusions.** Rail ferry transportation of containers in the direction of Batumi/Poti-Chornomorsk will allow the Ukrainian transport system to join the functioning of the Trans-Caspian international transport route and will transfer part of the container cargo flow between China and the EU through the territory of Ukraine. Despite this, this type of connection has certain disadvantages that require a more detailed comparison with traditional container transportation by feeder vessels.

**Key words:** container shipping, ferry, Trans-Caspian international transport route, logistics, cargo delivery.

**Вступ.** Морські контейнерні перевезення є одним з найбільш розповсюджених способів доставки вантажів у світі. Універсальність та великі об'єми цього виду перевезень дозволяють вантажовласникам доставляти вантажі на великі відстані за відносно низькими цінами.

На сьогоднішній день, один з найбільших контейнерних вантажопотоків іде за маршрутом Китай-ЄС. За інформацією UNCTAD, за напрямком Східна Азія-Європа лише морським транспортом було перевезено приблизно 23 млн TEU [1].

Одним з типових маршрутів перевезень вантажів на цьому напрямку до нещодавнього часу був Північний маршрут, але у зв'язку з виключенням російського сектора з логістичного ланцюга доставки вантажів з Китаю до ЄС, нагальним стало питання пошуку альтернативних маршрутів перевезень контейнерів. Однією з таких альтернатив є Транскаспійський міжнародний транспортний маршрут (ТМТМ). Цей мультимодальний логістичний шлях з'єднує країни ЄС з Китаєм транспортним коридором, який проходить через Грузію, Туреччину, Азербайджан та Казахстан. Україна може бути однією з ключових ланок цього транспортного ланцюга, оскільки контейнери з портів Грузії та Туреччини на їх шляху до європейських країн необхідно перевозити морським транспортом через Чорне море.

**Постановка проблеми.** У зазначених раніше умовах доцільним є розгляд використання поромного сполучення для перевезення контейнерів, що рухаються ТМТМ. У морських портах, що є частиною цього коридору (Чорноморськ, Батумі, Поті, Самсун) існує інфраструктура, яка підходить для організації контейнерних перевезень поромом. На даний момент ці умови не використовуються у логістичному ланцюгу Китай-ЄС, тож доцільною є оцінка перспективності їх залучення.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Потенціал використання Транскаспійського міжнародного транспортного маршруту як альтернативи існуючим шляхам перевезень між ЄС та Китаєм розглядається дослідниками вже декілька років. Разом з початком повномасштабного вторгнення на територію України ця тема стала більш актуальною, що призвело до збільшення її наукових досліджень у контексті різних видів вантажів, а також доставки вантажів за різними географічними напрямками. Перспективи вантажних перевезень ТМТМ досліджували Т. Kenderdine, Р. Bucky, N. Miholjic, G. Chankov, A. Garibov, R. Palu, O.-P. Hilmola, Ж. Медеубаєва, Р. Таштемханова, А. Тугаєв та ін.

Вітчизняні науковці також досліджують функціонування української транспортної системи у складі ТМТМ як у комплексних оглядах транзитних перевезень територією України, так і у рамках можливої співпраці з країнами Кавказу та Середньої Азії у транспортній сфері. Серед цих досліджувачів варто відзначити Г. С. Прокудіна, О. А. Чупайленка, А. А. Маніскевича, А. В. Просянюка, П. І. Затону.

Дослідження контейнерних перевезень з використанням поромів є менш популярною темою для досліджень, проте робота Л. В. Ширяєвої та М. В. Шагіної [2] розглядає поромні перевезення контейнерів саме у чорноморському басейні.

**Метою статті** є огляд стану вантажних і, зокрема, контейнерних перевезень за Транскаспійським міжнародним транспортним маршрутом та аналіз перспектив використання залізничних поромів у якості ланки мультимодального перевезення контейнерних вантажів у Чорному морі.

**Виклад основного матеріалу.** Транскаспійський міжнародний транспортний маршрут, або Середній коридор – це маршрут перевезення вантажів, що сполучає ЄС і Китай. Ідея ТМТМ була вперше запропонована в 2013 р. у рамках II Міжнародного транспортно-логістичного бізнес-форуму «Новий Шовковий шлях» в Казахстані, де головами національних залізниць Казахстану, Азербайджану та Грузії була підписана угода про започаткування Координаційного комітету з розвитку ТМТМ. Згодом, у 2014 році було створено комітет, до якого увійшли транспортні організації, які забезпечують морські перевезення у Каспійському морі.

Сьогодні цей логістичний ланцюг включає у себе 10 тисяч кілометрів залізничних шляхів і 9 морських портів та пролягає через Казахстан, Каспійське море, Азербайджан, Грузію, Туреччину, Болгарію, Румунію та Україну (рис. 1). Крім цього, він є географічно найкоротшим шляхом доставки вантажів між Китаєм та ЄС. За оцінкою Міжнародної асоціації «Транскаспійський міжнародний транспортний маршрут», маршрут має потенційну пропускну спроможність у 10 млн. тон вантажів і до 200 тис. контейнерів на рік [3].



*Рис. 1. Транскаспійський міжнародний транспортний маршрут на мапі [3]*

Як вже було зазначено, ТМТМ представляє альтернативу двом існуючим транспортним шляхам, які поєднують країни ЄС з Китаєм. Перший – Північний маршрут, сьогодні втратив значні об'єми перевезень у зв'язку з введенням санкцій у бік російської федерації, що обмежило можливість транзитних перевезень через її територію. Другий маршрут – морське перевезення через Суецький канал, яке також має певні недоліки. Тарифи перевезення на ньому схильні до раптових підвищень через вплив багатьох факторів, таких як надмірна завантаженість портів та Суецького каналу, підвищення цін на паливе, нестача контейнерів, небезпека судноплавства у регіоні Червоного моря та ін. Так, у зв'язку з перевантаженістю портів Середземномор'я та порушеннями роботи суден, пов'язаними з атаками єменських хуситів, тарифи на перевезення зросли до 5.5 тис. дол. США за один TEU [1].

На фоні цього, ТМТМ виглядає перспективною заміною, проте і він має свої недоліки. Наразі, ТМТМ далекий до рівня розвитку та організації наявних логістичних ланцюгів доставки контейнерів між Китаєм та країнами ЄС. Проблеми, які викликані відсутністю централізованого керуючого органу, підсилюються вищою, у порівнянні з іншими шляхами, складністю перевезень (перетин декількох міжнародних кордонів, використання різних видів транспорту) [4]. На даний момент, зазначені недоліки призводять до підвищення тарифів перевезення та вимушують вантажовласників обирати інші шляхи доставки вантажів.

Незважаючи на це, організації, які зацікавлені у розвитку та функціонуванні ТМТМ шляхом співпраці та стабільних інвестицій у інфраструктуру, продовжують підвищувати ефективність цього маршруту.

В основному, об'єктом інвестицій є ділянка переправлення вантажів через Каспійське море. У 2017 році був запущений в експлуатацію міжнародний морський поромний комплекс у порту Курик. Він розташований південніше порту Актау та сполучає казахстанську залізницю з азербайджанським портом Алят, який є спеціалізованим поромним терміналом порту Баку.

У квітні 2019 року був запущений фідерний сервіс Актау-Баку, який збільшив річні обсяги контейнерних перевезень ТМТМ на 71%. Задля заохочення вантажовласників, асоціацією «ТМТМ» були зменшені комплексні ставки на контейнерні перевезення на 60-70% від базових ставок. Також, влада Казахстану планує створити контейнерний хаб у спеціальній економічній зоні морського порту Актау та побудувати власний поромний флот. Окрім того, ТМТМ залучає до свого розвитку іноземні інвестиції – Європейський банк реконструкції та розвитку інвестуватиме до 104 млн дол. у випуск облігацій НК «Казахстан темир жолы» (залізниці Казахстану) для підвищення фінансової стійкості оператора та модернізації ТМТМ [5]. Ці зусилля вплинули на появу позитивних тенденцій у використанні ТМТМ. Так, лише за 11 місяців 2024 р. цим шляхом перевезли більше 50 тис. TEU, що майже вдвічі перевищує річні показники до цього [6] (рис. 2).

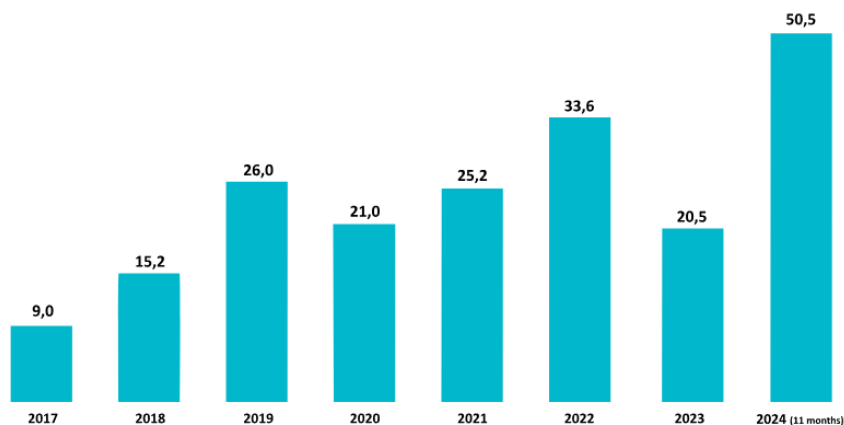


Рис. 2. Річний об'єм контейнерних перевезень по ТМТМ (тис. TEU) [6]

Зростання вантажопотоків вказують на зацікавленість вантажовласників у доставці вантажів саме цим шляхом. Подальший розвиток транспортної інфраструктури, діджиталізація та гармонізація митної справи у країнах, по територіям яких проходить ТМТМ, спростить процес перевезення та знизить тарифи перевезень, що дозволить залучити ще більші об'єми вантажів. За прогнозом Групи Світового банку [7] до 2030 р. загальні об'єми перевезень по Середньому коридору зростуть більше ніж у три рази, при чому частка контейнерних вантажів сягне 35,8%, у порівнянні з 22,7% у 2021 р.

Слід зазначити, що українська сторона приймала участь в організації ТМТМ ще з початку її функціонування. Укрзалізниця досі є одним з постійних членів асоціації, а також один з перших контейнерних потягів «Nomad Express» рухався за маршрутом Чорноморськ-Достик. Для України вкрай перспективною є участь

в цьому логістичному ланцюгу – не тільки у якості транзитної ланки, що може принести значні доходи для держави, а й як фінальне призначення вантажів.

У 2024 р. Китай був найбільшим імпортером та одним за найбільших експортерів товарів для України [8]. Незважаючи на те, що загальна кількість перевезеного вантажу за останні роки знизилась (табл. 1), що пов'язано з загальним зменшенням об'ємів зовнішньоекономічної діяльності, вантажопотік між Україною та Китаєм все одно потребує вдосконалення систем доставки вантажів – як імпортерів, так і експортерів.

Таблиця 1

**Вантажні перевезення між Україною та деякими державами  
протягом 2021–2023 рр., млн. т [9]**

| Країни                | Роки |      |      |
|-----------------------|------|------|------|
|                       | 2021 | 2022 | 2023 |
| КНР                   | 35,6 | 12,4 | 11,5 |
| Туреччина             | 14,3 | 9,3  | 9,4  |
| Казахстан             | 3,8  | 0,9  | 0,4  |
| Іспанія               | 6    | 5,7  | 9,6  |
| Чехія                 | 6,4  | 5,6  | 4,8  |
| США                   | 5,6  | 2    | 1,2  |
| Сполучене Королівство | 1,9  | 0,7  | 0,6  |
| Швейцарія             | 2,4  | 0,5  | 0,5  |
| Австралія             | 0,6  | 0,6  | 0,2  |
| Канада                | 0,2  | 0,1  | 0,1  |
| Японія                | 1,2  | 0,4  | 0,1  |

Розглядаючи потенціал залучення української транспортної системи до перевезення контейнерних вантажів по ТМТМ, слід мати на увазі, з якими альтернативними шляхами вона має конкуренцію. Так, після переправлення через Каспійське море, транспортний ланцюг приходить до розвилки. Перший варіант подальшого перевезення – транспортування контейнерів до портів Туреччини, де, здебільшого, вони перевантажуються на фідерні контейнеровози або пороми та відправляються до портів країн ЄС. Ця схема доставки не є конкурентною для схеми доставки через Україну, оскільки остаточним призначенням в основному є південні країни ЄС (Іспанія, Італія, Хорватія, Греція та ін.) і транспортування вантажів до них через територію України не є доцільним. За другим варіантом перевезення, контейнери перевозяться залізницею від порту Баку до грузинських портів Батумі або Поті. У цьому випадку, з'являється вибір, до якого з портів на заході Чорного моря відправити вантаж: болгарського Бургасу, румунської Констанці або українського Чорноморська. У разі перевезення контейнерів фідерними суднами, український порт значно програє своїм конкурентам – інші порти мають набагато більші потужності та при цьому транспортна інфраструктура Румунії та Болгарії краще пов'язані з іншими країнами ЄС.

Попри це, існує варіант перевезення, при якому українські порти потенційно мають перевагу – перевезення залізничними поромами. Особливістю української транспортної системи у порівнянні з системами інших європейських країн є використання колій шириною 1520 мм – такої самої, як і інших країн ТМТМ

(Казахстан, Азербайджан, Грузія), на відміну від колії шириною 1435 мм європейського стандарту. Це означає, що використання залізничних поромів на напрямку Чорноморськ-Батумі/Поті дозволяє безперевантажувальне перевезення контейнерних вагонів по Чорному морю. Це значно скорочує час рейсу судна та позбавляє ризику перенавантаження портових терміналів через довгу тривалість вантажних операцій.

На даний момент двома працюючими суднами, які можуть бути використані при цьому типі сполучення, є автомобільно-залізничні пороми «Vilnius» та «Kaunas», що оперуються судноплавною компанією «Укрферрі» в акваторії Чорного моря. Ці судна можуть перевозити відповідно 50 та 49 універсальних залізничних вагонів [10], що аналогічно 100 та 98 TEU на фітинговій платформі в один ярус. Вантажомісткість цих поромів очевидно замала для освоєння навіть частини вантажопотоку в 50 тис. TEU, особливо зважаючи на найменший час рейсу в 5 діб.

Крім цього, у власності Фонду держмайна України знаходиться два суто залізничних пороми «Герої Плевни» та «Герої Шипки», які з 2015 р. належали Укрзалізниці. Саме ці пороми планували використовувати для контейнерного потягу «Nomad Express». Проте, на жаль, судна не використовувались довгий час через брак оператора, оскільки Укрзалізниця не спеціалізувалася в оперуванні морським флотом [11]. Вагономісткість цих поромів значно більша за вище згаданих – вони можуть загалом умістити до 124 вагонів на верхній та головній палубі (табл. 2), що відповідає 248 TEU в один ярус. Втім, важливо зазначити, що ці пороми можуть бути не готові для експлуатації через довгий час бездіяльності.

Таблиця 2

**Розміщення вагонів на верхній та головній палубах поромів «Герої Плевни» та «Герої Шипки» [2]**

|                            | Верхня палуба    |                    | Головна палуба   |                    |
|----------------------------|------------------|--------------------|------------------|--------------------|
|                            | довжина колії, м | місткість, вагонів | довжина колії, м | місткість, вагонів |
| Центральні колії           | 180              | 13                 | 183              | 13                 |
| 2 центральні бортові колії | 358              | 26                 | 350              | 24                 |
| 2 бортові колії            | 344              | 24                 | 346              | 24                 |
| Всього вагонів, шт.        | —                | 63                 | —                | 61                 |

У разі забезпечення поромного сполучення необхідним флотом, подальшу доставку контейнерів у країни ЄС можна забезпечити завдяки українській інфраструктурі мультимодальних перевезень. На шляху на захід залізниця веде до багатьох «сухих» портів – сухопутних контейнерних терміналів, які дозволяють перехід контейнерних потягів на колію європейського стандарту (рис. 3).

Наприклад, один з найбільших терміналів – Контейнерний термінал Мостиська, який має проектну потужність у 100 тис. TEU на рік, обладнаний коліями широкого та вузького стандартів. У майбутньому компанія-оператор планує подвоїти потужність терміналу. Альтернативно, контейнерні потяги можуть йти за напрямком через прикордонну залізничну станцію Ізов та до польської станції Славкув, до якої з території прокладена широка колія (1520 мм).

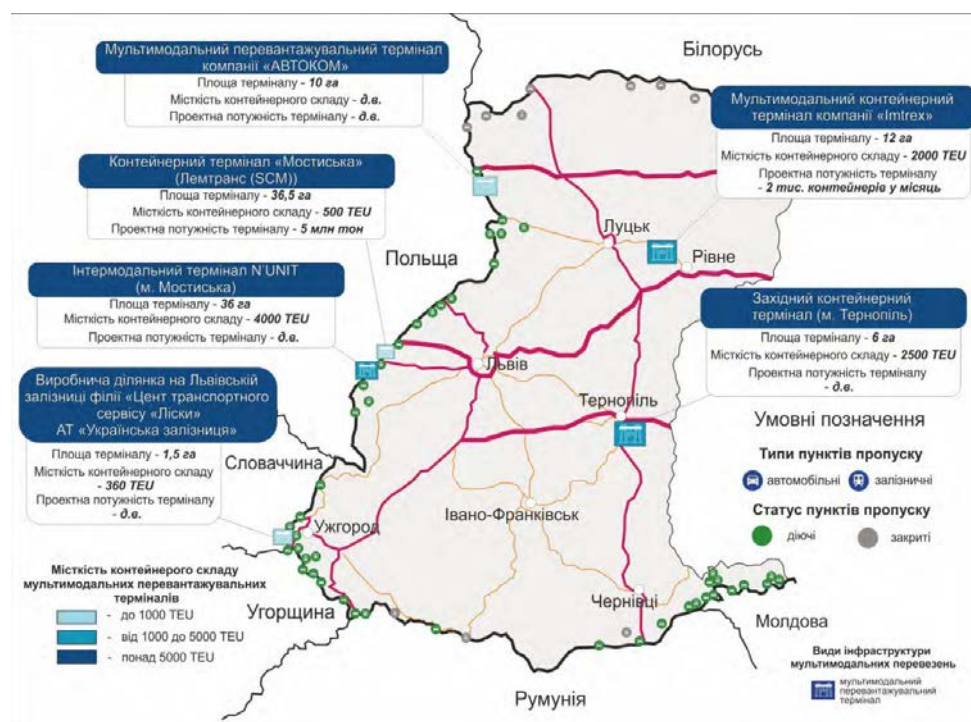


Рис. 3. Інфраструктура сухопутних мультимодальних вантажних перевезень у західній Україні, станом на початок 2023 р. [12]

При цьому, поромне перевезення контейнерів у Чорному морі має ряд недоліків, які заважатимуть конкуренції з традиційним морським перевезенням контейнерів, а саме:

- висока вартість перевезень у порівнянні з фідерним сполученням;
- менша вантажомісткість суден;
- обмежена кількість поромів.

**Висновки.** Транскаспійський міжнародний транспортний маршрут має значний потенціал стати одним з основних шляхів доставки вантажів, в тому числі контейнерів, з Китаю до країн ЄС. У цих умовах, Україні необхідно активізуватися для того, щоб мати можливість ефективно брати участь у цьому транспортному ланцюзі. Так, важливою метою є подолання конкуренції з боку чорноморських портів Румунії та Болгарії на ділянці морського перевезення контейнерів з країн Кавказу.

Основною проблемою такого логістичного маршруту наразі є відносно висока вартість та невисока зацікавленість вантажовласників. Для її вирішення українській стороні необхідно поглибити співпрацю з компаніями-учасниками асоціації «ТМТМ». Це зможе допомогти у формуванні меншого єдиного тарифу на перевезення та у пошуку клієнтури.

Щодо безпосередньо перевезення контейнерних вантажів у Чорному морі на залізничних поромках, ця тема потребує більш детального дослідження. Рациональним є проведення порівняння економічної ефективності поромного сполучення з аналогічним фідерним сервісом, а також зіставлення перспектив інвестицій у поромні перевезення та морські контейнерні термінали у портах України.

### ЛІТЕРАТУРА

1. Конференція ООН з торгівлі та розвитку. Review of maritime transport 2024: Navigating maritime chokepoints. 2024. URL: [https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2024\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2024_en.pdf) (дата звернення: 17.01.25).
2. Л.В. Ширяєва, М.В. Шагіна. Аналіз можливостей використання залізничних поромів СК «Укрферрі» для перевезення контейнерів. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*. Одеса, 2017. №1 (58). С. 75-89.
3. Офіційний веб-сайт Middle Corridor – TITR. URL: <https://middlecorridor.com/en/about-the-association/history-en> (дата звернення: 17.01.25).
4. Економічна і соціальна рада ООН. Progress update on the operational capacity of the TransCaspian and Almaty-Istanbul Corridors. 2022. URL: <https://unece.org/sites/default/files/2022-08/ECE-TRANS-WP5-2022-01e.pdf> (дата звернення: 17.01.25).
5. Медеубаєва Ж., Таштемханова Р., Тугасєв А. Транскаспійський міжнародний транспортний маршрут: нові можливості для діалогу та співпраці. *Геополітика України: історія і сучасність*. Ужгород, 2023. № 1(30). С. 78–86. URL: [https://doi.org/10.24144/2078-1431.2023.1\(30\).78-86](https://doi.org/10.24144/2078-1431.2023.1(30).78-86) (дата звернення: 17.01.2025).
6. The TITR Working Group meeting held in Tbilisi. *Офіційний веб-сайт Middle Corridor – TITR*. 2024. URL: <https://middlecorridor.com/en/press-center/news/the-titr-working-group-meeting-held-in-tbilisi> (дата звернення: 17.01.2025).
7. Міжнародний банк реконструкції та розвитку/Група Світового банку. Middle trade and transport corridor. 2023. URL: <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/6248f697aed4be0f770d319dcaa4ca52-0080062023/original/Middle-Trade-and-Transport-Corridor-World-Bank-FINAL.pdf> (дата звернення: 17.01.2025).
8. Державна служба статистики України. Географічна структура зовнішньої торгівлі України товарами в січні-жовтні 2024 року. URL: [https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2024/zd/ztt/ztt1024\\_ue.xls](https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2024/zd/ztt/ztt1024_ue.xls) (дата звернення: 17.01.2025).
9. Національний інститут стратегічних досліджень. Міжнародні транспортні проекти як стратегічний чинник розвитку залізничного транспорту. 2024. URL: <https://niss.gov.ua/doslidzhennya/ekonomika/mizhnarodni-transportni-proekty-yak-stratehichnyy-chynnyk-rozvytku> (дата звернення: 17.01.2025).
10. Пороми судноплавної компанії «Укрферрі». URL: <https://www.ukrferry.com/uk/ships> (дата звернення: 17.01.2025).
11. "Укрзалізниця" позбудеться своїх поромів. *Центр транспортних стратегій*. 2024. URL: [https://cfts.org.ua/news/2024/07/04/ukrzaliznitsya\\_pozbudetsya\\_svokh\\_poromiv\\_79691](https://cfts.org.ua/news/2024/07/04/ukrzaliznitsya_pozbudetsya_svokh_poromiv_79691) (дата звернення: 17.01.2025).

12. Мельник М.І., Лещух І.В. Розвиток інфраструктури мультимодальних перевезень в Україні у контексті зміни транспортно-логістичних маршрутів в умовах війни: наукова доповідь / ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М.І. Долішнього НАН України». Львів, 2023. 51 с. (Серія «Проблеми регіонального розвитку»).

#### REFERENCES

1. United Nations Conference on Trade and Development. (2024). Review of maritime transport 2024: Navigating maritime chokepoints. Retrieved January 17th, 2025, from: [https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2024\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2024_en.pdf).
2. Shiryayeva L.V., Shagina M. V. (2017). Analysis of the possibilities of using rail ferries SC «Ukrferry» for the transport of containers [Analiz mozhlyvostei vykorystannia zaliznychnykh poromiv SK «Ukrferi» dlia perevezennia konteineriv]. *Development of management and entrepreneurship methods on Transport*, 1 (58), 75-89.
3. Middle Corridor – TITR official website. Retrieved January 17th, 2025, from: <https://middlecorridor.com/en/about-the-association/history-en>.
4. United Nations Economic and Social Council. (2022). Progress update on the operational capacity of the TransCaspian and Almaty-Istanbul Corridors. Retrieved January 17th, 2025, from: <https://unece.org/sites/default/files/2022-08/ECE-TRANS-WP5-2022-01e.pdf>.
5. Medebaieva Zh., Tashtemkhanova R., Tuhaiev A. (2023). Trans-Caspian international transport route: new opportunities for dialogue and cooperation [Transkaspiskiy mizhnarodnyi transportnyi marshrut: novi mozhlyvosti dlia dialohu ta spivpratsi]. *Geopolitics of Ukraine: history and modern times*, 1(30), 78–86.
6. The TITR Working Group meeting held in Tbilisi. (2024). Retrieved January 17th, 2025 from Middle Corridor – TITR official website: <https://middlecorridor.com/en/press-center/news/the-titr-working-group-meeting-held-in-tbilisi>.
7. International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank. (2023). Middle trade and transport corridor. Retrieved January 17th, 2025 from: <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/6248f697aed4be0f770d319dcaa4ca52-0080062023/original/Middle-Trade-and-Transport-Corridor-World-Bank-FINAL.pdf/>.
8. State Statistics Service of Ukraine. Geographical structure of Ukraine's foreign trade in goods in January-October 2024. Retrieved January 17th, 2025 from: [https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2024/zd/ztt/ztt1024\\_ue.xls](https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2024/zd/ztt/ztt1024_ue.xls).
9. National Institute for Strategic Studies. (2024). International transport projects as a strategic factor in the development of railway transport [Mizhnarodni transportni proekty yak stratehichniy chynnyk rozvytku zaliznychnoho transportu]. Retrieved January 17th, 2025 from: <https://niss.gov.ua/doslidzhennya/ekonomika/mizhnarodni-transportni-proekty-yak-stratehichnyy-chynnyk-rozvytku>.

10. Ferries of the shipping company "Ukrferry". Retrieved January 17th, 2025 from "Ukrferry" official website: <https://www.ukrferry.com/uk/ships>.
11. "Ukrzaliznytsia" will get rid of its ferries ["Ukrzaliznytsia" pozbudetsia svoikh poromiv]. (2024). Retrieved January 17th, 2025 from Center for Transport Strategies website: [https://cfts.org.ua/news/2024/07/04/ukrzalznitsya\\_pozbudetsya\\_svokh\\_poromiv\\_79691](https://cfts.org.ua/news/2024/07/04/ukrzalznitsya_pozbudetsya_svokh_poromiv_79691).
12. Melnyk M.I., Leshchukh I.V. (2023). Development of multimodal transportation infrastructure in Ukraine in the context of changing transport and logistics routes in wartime conditions: a scientific report [Rozvytok infrastruktury multymodalnykh perevezen v Ukraini u konteksti zminy transportno-lohistychnykh marshrutiv v umovakh viiny: naukova dopovid]. *"Problems of Regional Development" series*.