

УДК 339.543.36:656.614(477)

DOI: <https://doi.org/10.32840/2522-4263/2019-5-5>

Слободян В.В.

молодший науковий співробітник  
Національного наукового центру митної справи  
Науково-дослідного інституту фіскальної політики  
Університету державної фіскальної служби України

Slobodian Viktoria

Junior Research Fellow  
Customs Research Center  
of the Fiscal Policy Research Institute  
of the State Fiscal Service of Ukraine

## АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ КОНТЕЙНЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ

### ACTUAL PROBLEMS OF CONTAINER TRANSPORTATION DEVELOPMENT IN UKRAINE

#### АНОТАЦІЯ

У статті розглянуто питання щодо здійснення контейнерних перевезень в Україні в контексті здійснення зовнішньоекономічних операцій. Контейнерні перевезення – це сучасний і найбільш економічний вид доставки з усіх використовуваних у трансконтинентальному середовищі. Велика кількість підприємств сьогодні використовує саме цей вид перевезень, адже вони є найбільш безпечними, а завдяки високій кількості пропозицій ще й найбільш дешевими на ринку. Визначено основні переваги та недоліки здійснення контейнерних перевезень в Україні. Розглянуто статистику щодо здійснення морських контейнерних перевезень. Проаналізовано обсяги переробки контейнерів на основних морських портах України. Надано певні рекомендації щодо ефективної діяльності підприємств, що займаються контейнерними перевезеннями.

**Ключові слова:** контейнер, контейнерні перевезення, контейнеризація, морські контейнерні перевезення в контексті здійснення зовнішньоекономічних операцій.

#### АННОТАЦИЯ

В статье рассмотрены вопросы осуществления контейнерных перевозок в Украине в контексте осуществления внешнеэкономических операций. Контейнерные перевозки – это современный и наиболее экономичный вид доставки из всех используемых в трансконтинентальном сообщении. Большое количество предприятий сегодня использует именно этот вид перевозок, ведь они являются наиболее безопасными, а благодаря большому количеству предложений еще и самыми дешевыми на рынке. Определены основные преимущества и недостатки осуществления контейнерных перевозок в Украине. Рассмотрена статистика осуществления морских контейнерных перевозок. Проанализированы объемы переработки контейнеров на основных морских портах Украины. Представлены определенные рекомендации для эффективной деятельности предприятий, занимающихся контейнерными перевозками.

**Ключевые слова:** контейнер, контейнерные перевозки, контейнеризация, морские контейнерные перевозки в контексте осуществления внешнеэкономических операций.

#### ANNOTATION

The article deals with the issue of container transportation in Ukraine in the context of foreign trade operations. Container transportation is the most modern and economical type of delivery of all used in transcontinental communication. A large number of companies today use this type of transportation, because they are the safest, and because of the high number of offers, even the cheapest on the market. The main advantages and disadvantages

of container transportation in Ukraine are identified. The advantageous geographical position of Ukraine, its position as a transit country between east and west, and the rapid development of container transportation, require appropriate measures to maintain the position achieved in the container transportation market and further increase freight traffic. Ukraine is one of the major players in the container shipping market both in the Black Sea region and in the Eastern European region, but the existing potential is driven by favorable geographical location and underdeveloped infrastructure is underused. The active development of international trade, even in the face of the recession of recent years, makes it possible for Ukraine to earn significant profits in the long run, primarily through the transit of goods from the "world factory" – China to the countries of Central and Eastern Europe. Attracting these cargo flows to Ukraine requires the construction of a highly efficient container transportation system, which on the one hand will allow to move these cargo flows quickly, cheaply and efficiently, and on the other hand, will provide an adequate level of transport service and related services. If Ukraine wishes to maintain its existing position in the container transportation market and to attract additional cargo flows, measures should be taken to improve work in a number of areas. The statistics on the implementation of sea container transportation are considered. The volumes of container processing at the main seaports of Ukraine are analyzed. Some recommendations are given for the efficient operation of container transportation companies.

**Key words:** container, container transportation, containerization, sea container transportation in the context of foreign trade operations.

**Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями.** Світовий ринок контейнерних перевезень сьогодні є однією зі сфер, що найбільш динамічно розвивається. Щорічні темпи зростання становлять у середньому 8-10%. Розвиток контейнеризації зумовив докорінну зміну організації перевезень генеральних вантажів, включаючи значні перетворення у сфері лінійного судноплавства: змінилися принципи ціноутворення, регулювання діяльності транспортних підприємств, форми конкуренції, з'явилися нові види об'єднань за участю судноплавних компаній, типи суден-контейнеровозів та ін. Усе це вимагає подальших наукових досліджень.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій**, в яких започатковано розв'язання даної проблеми і на які спирається автор. Питанням, пов'язаним із розвитком світового фрахтового ринку, зокрема ринку морських контейнерних перевезень, присвячено праці вітчизняних авторів, серед яких – О.М. Котлубай, І.А. Лапкіна, С.І. Рилов, П.Я. Панарін і закордонних – Е.Л. Лімонов, М. Brooks, М. Benacchio, Р. Cariou, С. Ferrari, Н. Haralambides, J. Hoffmann, Е. Musso, М. Stopford та ін. [1, с. 70]. Контейнеризація дала поштовх до раціоналізації морського транспорту та розвитку інтермодальних перевезень. Сучасні проблеми розвитку інтермодальних або мультимодальних перевезень розглядаються в роботах С.В. Милославської, К.І. Плужникова, М.Я. Постанова та ін. [2]. Але сьогодні відсутні систематизовані дослідження, що розглядають основні принципи діяльності транспортних підприємств на ринку морських контейнерних перевезень в умовах глобалізації.

**Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми**, котрим присвячується означена стаття. Нині виконується низка досліджень щодо підвищення ефективності вантажних перевезень узагалі та контейнерних перевезень зокрема, а досвід економічно розвинутих країн доводить, що ефективність міжнародних транспортних перевезень зростає. За оцінками фахівців, для України, яка має стійкі автомобільні, залізничні, морські зв'язки з державами Центральної та Західної Європи, а також із країнами СНД, розвиток контейнерних перевезень має стратегічний характер. Очевидно, що найбільшого ефекту на ринку транспортних послуг можна досягти завдяки організації контейнерних перевезень у мережі міжнародних транспортних коридорів, а це, своєю чергою, потребує глибокого дослідження та вирішення низки проблем, які розглянуто мало.

**Формулювання цілей статті (постановка завдання)**. Метою статті є дослідження сучасних тенденцій розвитку контейнерних перевезень в Україні, їхніх переваг та недоліків, розкриття впливу на них глобалізації світової економіки.

**Виклад основного матеріалу дослідження** з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Галузь контейнерних перевезень налічує більше 50 років, саме вона призвела до революції у сфері логістики і змінила обробку вантажів у ХХ ст. Сьогодні понад 90% перевезень тарно-штучних вантажів здійснюється в контейнерах. Дана система ефективна, економічна, але водночас уразлива. Контейнерні перевезення є системою інтермодальних перевезень із використанням стандартних інтермодальних контейнерів, стандартизованих Міжнародною організацією зі стандартизації (ISO), які, своєю чергою, можуть бути навантажені товаром, опечатані і повантажені на контейнерні судна, залізничні вагони, літаки та вантажні АТЗ [4]. Упровадження контейнерних перевезень при-

звело до значного прогресу в ефективності роботи морських портів і, відповідно, зниження витрат на вантажні операції і саму доставку вантажу, що, врешті-решт, спричинило значне прискорення і збільшення торговельних потоків. Нині практично всі товари, що імпортуються, проводять деякий час у контейнері.

Україна починаючи з підписання у 1994 р. Угоди про партнерство і співробітництво з Європейським Союзом дотримується визначеного політичного курсу, здійснює послідовні кроки на його реалізацію, у тому числі й у галузі транспорту. Важливим напрямом транспортної політики в зазначеному контексті є розвиток міжнародних транспортних зв'язків, використання та розширення транзитного потенціалу країни й інтеграція національної транспортної системи до європейської.

Контейнерні перевезення вважаються найбільш популярними і затребуваними в усьому світі. Завдяки універсальності контейнерів існує можливість перевозити практично всі види вантажу. Універсальність контейнерів – це одна з найголовніших причин, які дали їм змогу стати найпопулярнішим способом транспортування вантажу. За допомогою контейнерних перевезень можна здійснити перевезення від дверей до дверей – вид перевезення, коли від замовника потрібно тільки вказати місце, звідки забрати вантаж і куди його доставити.

Контейнерні перевезення виступають одним із найважливіших резервів підвищення продуктивності та зниження собівартості перевезення вантажів. Перевагами контейнерних перевезень є зниження витрат на тару та упаковку, підвищення продуктивності та поліпшення умов праці, прискорення доставки вантажів та підвищення ступеня їх збереження, підвищення якості перевізного процесу в цілому [3].

Перевезення вантажів у контейнерах дає змогу уніфікувати транспортну технологію, що робить цей вид доставки вантажів дуже привабливим не тільки для морських ліній, а й для автотранспорту та залізниці.

Формування ринку контейнерних перевезень має сприяти динамічному розвитку змішаних перевезень і підвищенню якості обслуговування клієнтів. Сьогодні у світі спостерігаються дві тенденції у сфері контейнерних перевезень: конкуренція й інтеграція. Конкуренція у цій сфері активно розвивається, а інтеграційні процеси в ній наразі виражені слабко.

Аналізуючи стан розвитку контейнерного ринку в Україні, варто відзначити, що ще 10 років тому він був на піку зростання, й експерти прогнозували, що до 2017 р. оборот у портах досягне 5 млн. TEU на рік. Тоді ніхто не міг передбачити, що на контейнерооборот вплине криза 2008 р., а пізніше – анексія Криму та агресія Російської Федерації. За ці десять років динаміка була не стійкою: перевалка контейнерів у вітчизняних портах опускалася і нижче 500 тис TEU на рік, і демонструвала

позитивну динаміку, як у 2018 р., коли оборот контейнерів на півтори сотні тисяч не дотягнув до мільйона [5].

Сьогодні переробка контейнерів в українських портах ведеться на чотирьох контейнерних терміналах: в Одеському порту (контейнерний термінал Одеса та Бруклінсько-Київський порт), у порту Южний, а також на терміналі Іллічівського морського рибного порту та порту Ольвія [5].

За 2017 р. стан контейнерних перевезень стабілізувався і показники обсягів переробки збільшилися на 5%, хоча в 2016 р. показники контейнерних перевезень були вищими на 20%. Аналізуючи структуру контейнерних перевезень, варто зазначити, що найбільшу частку займає експорт масла рослинного походження і зернових культур [7].

Зі статистичних даних першого півріччя 2017 р. видно, що найбільше зростання обсягів обробки було зареєстровано в Чорноморському порту. Обробка контейнерів зросла за наведений період на 32,7%. Порт також став лідером за абсолютними обсягами зростання (+13603 TEU). Із початку 2017 р. на терміналі Чорноморського порту було опрацьовано 55207 TEU [8].

Обсяг частки завантаженості контейнерів в експорті та імпорті практично рівний і становить майже 80%. Однак порожніх контейнерів більше йде на відправку, ніж привозять, – 34214 TEU проти 31927 TEU. Загальний обсяг завантажених перероблених контейнерів – 273986 TEU, 80,5% від загального обсягу. Порівняно з 2016 р. цей показник збільшився на 8,4%, а обсяг порожніх контейнерів зменшився на 7% і становив 66141 TEU [3].

Постійним лідером із погляду обробки контейнерних вантажів є Контейнерний термінал Одеса. У 2017 р. було оброблено 145555 TEU (+10,1%). Частка терміналу в загальному обсязі вантажообігу України зросла до 42,8%. Обробка суден здійснюється на двох терміналах компанії – головному і новому глибоководному – на Карантинному молі [8].

Більше половини загального ринку контейнерних перевезень в Україні контролюють три найбільші перевізники: Maersk Line, CMA CGM та MSC. Вони становлять 60% ринку, або 205 тис TEU. Частка 15 провідних перевізників у загальному обсязі контейнерів, що перевозяться через українські порти, зросла з 96% до 99%. Із квітня 2018 р. судна відомого данського перевізника Maersk Line – найбільшої у світі компанії з доставки контейнерів – не заходять в Одеський морський торговий порт. Натомість Maersk Line пропонує своїм клієнтам на вибір два варіанти суднозаходів – порт Чорноморськ (рибний термінал) або порт Южний (термінал ТІС) [3]. Завдяки цьому порт Южний у 2018 р. збільшив перевалку контейнерів на 75%. Однак, незважаючи на догляд Maersk Line, Одесі також удалося показати зростання в 15%. Окрім того, у лідерах виявив-

ся порт Чорноморськ зі збільшенням обсягів у 3 тис разів. Світовим лідером серед лінійних операторів у контейнерних перевезеннях також є Maersk Line, що залишається провідною компанією на українському ринку. Компанія здійснює третину від загального обсягу контейнерних потоків, що проходить через порти України, – понад 90 тис. TEU було здійснено у першій половині 2017 р.

Другий термінал в Одеському порту – Бруклінсько-Київський порт – збільшив перевалку на 10%, понад 100 тис TEU. Частка терміналу продовжує зростати. Компанія вже обробляє більше третини всього українського контейнерного потоку. Контейнерні кораблі CMA CGM, третього контейнерного перевізника у світі, є клієнтами терміналу. CMA CGM є партнером порту Бруклін-Київ та співвласником цього терміналу в Одеському морському торговельному порту.

Ще один термінал – ТІС КТ у порту Южний. Обсяги перевалки вантажів у цьому порту в 2017 р. також показали тенденцію до зростання.

За підсумками 2017 р. приріст загального вантажообігу всіх українських портів становив +0,6%. Це перше зростання загального вантажообігу всіх українських портів за період 2013-2016 рр. Усього в 2017 р. всі порти України переробили 132,6 млн. т вантажів [8].

У 2017 р. термінал ТІС КТ переробив 26,012 млн. т, що становило п'яту частину від загального обороту портів України.

Однак найбільш помітне зростання було показано компанією COSCO Shipping Line (+617%), яка була створена в 2016 р. шляхом об'єднання двох найбільших китайських судноплавних компаній – COSCO та CSCL. На світовому ринку компанія займає четверте місце як контейнерний флот. У 2017 р. через українські порти судноплавна лінія COSCO перевезла майже 30 тис TEU, випередивши лінію ZIM, що була на п'ятому місці, з обсягом 29 тис TEU (+38%) [6].

Хороші показники зростання є у UASC (+187%, до 7853 TEU), які в 2017 р. зазнали значних змін. У травні 2017 р. об'єднання UASC із німецьким Harpag – Lloyd було завершено. У результаті була сформована п'ята найбільша контейнерна лінія у світі.

На ринку контейнерів 2017 р. можна назвати роком великих змін у глобальній доставці. Нові альянси – The Alliance (MOL, NYK Line, K-Line, YML, Harpag-Lloyd / UASC) та Ocean Alliance (CMA CGM, COSCOSL, OOCL, Evergreen) – замінили альянси G6, Ocean Three та SKYNE. Отже, компанії, які вступили у нові союзи, об'єднали свої зусилля у боротьбі з домінуючим на ринку в 2016 р. об'єднанням 2М-компаній Maersk Line і MSC [5].

Аналізуючи 2018 р. в Україні, варто відзначити різке зростання контейнерних перевезень. У січні-липні 2018 р. морські контейнерні перевезення збільшилися на 38,9% порівняно

з аналогічним періодом минулого 2017 р. Усього за цей час у портах України було прийнято 454 719 TEU. Імпортні контейнерні перевезення становили 221 680 TEU (зростання на 32,6%), експортні – 218 331 TEU (збільшилися на 55,5%). Відзначено негативну тенденцію в обороті транзитних контейнерів – оборот скоротився на 20,4%, усього в портах було прийнято 14 708 TEU [7].

Лідером контейнерообігу в 2018 р. так і залишається Одеський морський порт, його частка становила 72,5% від усього контейнеропотоку, всього було оброблено 329 792 TEU, це на 13,8% більше, ніж у минулому році. Після фактичного простою в 2017 р., коли було оброблено всього 6 TEU, різко наростив морські контейнерні вантажоперевезення порт Чорноморськ, які становили 68 616 TEU (імпорт – 25 121 TEU, експорт – 43 495 TEU). На частку порту припадає 15,1% від загального контейнерообігу [7].

На третьому місці – порт Південний, в якому було прийнято 56 022 TEU, зростання становило 49,1%, на частку порту припадає 12,3% від загального контейнеропотоку через морські порти України. Як і раніше, незначною, менше 1%, залишається частка порту Ольвія, в якому за сім місяців цього року було оброблено всього 289 TEU.

За статистичними даними Асоціації митних портів України за січень 2018-2019 рр. загальні обсяги переробки контейнерів на основних митних портах наведено в табл. 1.

Отже, проведений аналіз показує, що вантажообіг контейнерів у країні виріс. Як зазначають митні експерти, зростання відбулося за рахунок збільшення імпортних та експортних вантажопотоків. До того ж із 2018 р. в статистику АМПУ почали включатися дані перевалки Чорноморського рибного порту, який раніше не давав статистику. Але навіть без урахування обсягів Рибного порту зростання в 2018 д. істотне і становить +30% в експортному та +19% в імпортному напрямках порівняно з 2017 р. Водночас практично припинилася перевалка у внутрішньому напрямку: у 2018 р. перевалено всього 80 TEU, тоді як у 2017 р. – 2306 TEU [8; 9].

За підсумками 2018 р. морські порти України перевалили 846,5 тис TEU контейнерних вантажів. Це на 18,7% більше, ніж у минулому році. За даними Конференції ООН із торгівлі та розвитку (UNCTAD), світовий ринок контейнерів до 2023 р. зростатиме у середньому на 3,8%

на рік. Значна позитивна динаміка в морських портах України є наслідком відновлення вантажообігу після значного падіння у 2014-2015 рр. Протягом 2018 р. в українських портах було перевалено 846,5 тис TEU. У тоннах вантажообіг контейнерних вантажів становив 10,9 млн. [7]. Таким чином, показник перевалки контейнерів у 2018 р. став рекордним за останнє десятиліття (рис. 1).

Загальні обсяги вантажів внутрішнього сполучення в основних портах України в розрізі видів вантажу наведено в табл. 2 [8; 9].

Загалом більша частина обробки контейнерів в Україні здійснюється виключно приватними стивідорними компаніями, де 25,7% обробки вантажів здійснюється на їхніх власних причалах (табл. 3) [10].

Серед стивідорних компаній лідерами з обробки контейнерів стали ДП «КТО», «Бруклін-Київ Порт», «ТІС» і Чорноморський рибний порт. У компанії «ТІС» відзначають, що за підсумком 2018 р. контейнерний термінал обробив 124 947 TEU. Зростання порівняно з 2017 р. становило 75% [4].

За минулі 10 років можна також побачити, як змінилася і частка імпорту та експорту в контейнерних вантажах. Якщо в 2008 р. частка експорту становила близько 15%, то за підсумками 2018 р. вона зросла до 47,4%; щодо імпорту, то, за даними експертів, за стабільного курсу гривні і збереження стабільності росту ВВП у 2019 р. імпорт контейнерів може показати приріст у межах 14-15% на рік [5]. Серед основних видів вантажів, які експортуються контейнерами, – зерно, фрукти, харчові вантажі, металопродукція, будівельні матеріали. Імпортуються переважно обладнання, текстиль, харчові вантажі, алкоголь, пластик/ПВХ.

В Адміністрації морських портів України відзначають, що позитивна динаміка 2018 р. є наслідком відновлення вантажообігу після значного падіння в 2014-2015 рр.

Сьогодні сумарна потужність усіх терміналів у морських портах України становить 3,1 млн. т TEU на рік. І зараз вони завантажені на 26%. Щоб не простоювати, багато хто використовує контейнерні потужності для перевалки інших видів вантажів: вугілля, зерна і т.д.

Отже, контейнерні перевезення вантажів по праву вважаються не тільки найбільш економічним, а й найбільш надійним способом доставки вантажів. Завдяки застосуванню сучасних

Таблиця 1  
Загальні обсяги переробки контейнерів на основних морських портах України за січень 2019 р. порівняно із січнем 2018 р.

Показники	Одеський морський порт			Морський порт Ольвія			Морський порт Южний			Морський порт Чорноморськ		
	2018	2019	%	2018	2019	%	2018	2019	%	2018	2019	%
Контейнери (т)	547,32	642,29	117,4	3,32	0,05	1,5	67,39	258,17	383,1	134,49	129,89	96,58
Контейнери (шт.)	26380	29689	112,5	137	6	4,4	4105	13143	320,2	6605	6815	103,17
Контейнери (TEU)	41603	48206	115,9	243	11	4,5	5324	18849	354,0	-	-	-

Джерело: складено на основі [9]

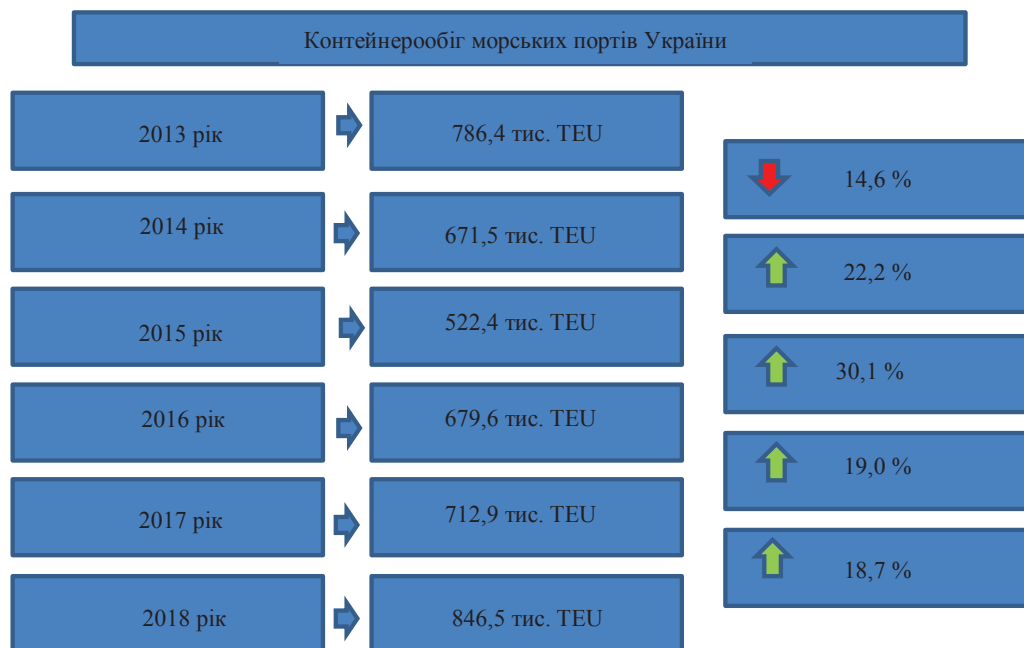


Рис. 1. Динаміка переробки контейнерів в українських портах за 2013-2018 рр.

Таблиця 2

Обсяги переробки вантажів в основних морських портах України за 2017–2018 рр. (тис т)

Показники	Одеський морський порт			Морський порт Ольвія			Морський порт Южний			Морський порт Чорноморськ		
	2017	2018	%	2017	2018	%	2017	2018	%	2017	2018	%
Всього вантажів:	120,94	107,51	88,9	207,77	50,72	24,4	37,44	147,45	393,8	7,70	51,20	666,0
наливні	0,44	0,07	14,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-
суховантажні сипучі	99,93	79,28	79,3	167,43	35,48	21,2	30,36	81,69	269,1	-	19,58	-
тарно-штучні вантажі	20,54	28,16	137,1	40,34	15,24	37,8	7,08	65,76	928,8	7,70	31,70	411,7
Контейнери (тон)	12,35	-	-	-	-	-	7,08	0,84	11,9	-	-	-
Контейнери (шт.)	1061	-	-	-	-	-	410	40	9,8	-	-	-
Контейнери (TEU)	1547	-	-	-	-	-	759	80	10,5	-	-	-
Інші тарно-штучні вантажі	3,09	-	-	1,12	0,16	14,3	-	0,94	-	-	-	-

Джерело: складено на основі [8; 9]

Таблиця 3

Обсяги переробки вантажів стивідорними компаніями в морських портах за формами власності за 2017–2019 рр. (тис т)

Перероблено вантажів у морських портах України:	2017	2018	Абсолютне відхилення в одиницях	Відносне відхилення (приріст/зменшення) у п. п.	2018	2019	Абсолютне відхилення в одиницях	Відносне відхилення (приріст/зменшення) у п. п.
державними стивідорними компаніями на причалах АМПУ	984,37	730,41	-253,96	-25,8	129,35	145,62	16,27	112,6
приватними стивідорними компаніями на причалах АМПУ	651,7	878,26	226,56	34,8	474,35	341,63	-132,72	72
стивідорними компаніями на власних причалах	202,02	522,61	320,59	158,69	111,03	184,67	73,64	166,3
Всього:	1838,09	2131,28	293,19	15,95	714,73	671,92	-42,81	94,01

Джерело: складено на основі [10]

логістичних технологій і рішень контейнерної перевезення вантажів дають змогу забезпечити швидку доставку з меншою кількістю операцій завантаження/розвантаження і мінімальним

ризиком для збереження майна власниками вантажу [2].

Ці та інші очевидні переваги постійно стимулюють зростання попиту на таку затребувану

послугу, як контейнерні перевезення. Замовники, яким необхідні контейнерні перевезення вантажів, цінують цей вид послуг за його простоту і універсальність. Використовуючи контейнерні перевезення, можна здійснити доставку практично в будь-який куточок планети яких завгодно вантажів. Єдина вимога – розміщені об'єкти повинні мати габарити, що дають їм змогу поміститися всередині контейнерів стандартних типорозмірів.

Контейнерні перевезення вантажів також дають змогу максимально надійно захистити вантажі від пошкоджень, які можуть бути нанесені в процесі транспортування. Це досягається за рахунок того, що товарно-матеріальні цінності, поміщені в контейнер, захищені від зовнішнього впливу його досить товстими металевими стінами.

Зростання контейнерних перевезень свідчить про пошкваллення економіки. Однак українські порти ще не вийшли на докритичний рівень за цим напрямом, тому нам є ще куди зростати. Про це свідчать також і плани бізнесу щодо реалізації спільно з АМПУ проектів із розвитку контейнерних терміналів у тилу наших причалів.

**Висновки** з цього дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямку. Отже, контейнерні перевезення в Україні стають досить популярним видом перевезень, тому для їх швидкого розвитку створюються порти, які адаптовані для прийому суден-контейнеровозів. Однак для збільшення ефективності контейнерних перевезень в Україні, а також ефективності експортної торгівлі необхідно ще більше розвивати інфраструктуру у містах-портах та залучати закордонних партнерів до процесу інвестування, адже, проаналізувавши сучасний стан розвитку світового ринку контейнерних перевезень, встановлено стійку тенденцію до збільшення обсягів вантажів, які перевозяться в контейнерах, тому процес контейнеризації призведе до істотного підвищення ефективності й конкурентоспроможності підприємств логістичного сектору в Україні, що має велике значення в умовах розвитку світової економіки.

#### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Корнійко Я.Р., Філоненко О.О. Формування механізму інтегрованого логістичного управління контейнерними вантажопотоками. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Міжнародні економічні відносини та світове господарство»*. 2017. Вип. 11. С. 69-72.
2. Малащук Д.В., Гринчак Н.А. Діагностування та прогнозування перспектив розвитку світового ринку контейнерних перевезень. *Науковий вісник Національної академії статистики, обліку та аудиту*. 2018. № 3. URL : [http://nbuv.gov.ua/UJRN/nvhastat\\_2018\\_3\\_10](http://nbuv.gov.ua/UJRN/nvhastat_2018_3_10) (дата звернення: 19.02.19).
3. Церковна А.В., Харламова В.В. Тенденції контейнерних перевезень в Україні. *Ринкова економіка: сучасна теорія і практика управління*. 2018. Т. 17. Вип. 1(38). URL : [http://nbuv.gov.ua/UJRN/rectpu\\_2018\\_17\\_1\\_12](http://nbuv.gov.ua/UJRN/rectpu_2018_17_1_12) (дата звернення: 02.09.19).

4. Халіпова Н.В., Леснікова І.Ю. Моделювання та аналіз контейнерних перевезень в Україні. *Вісник АМСУ. Серія «Економіка»*. 2014. № 1(51). С. 149-160.
5. Контейнерна індустрія: минулий рік і перспектива. *Асоціація міжнародних експедиторів України*. URL : <http://www.ameu.org.ua/news/1338-kontejnerna-industriya-minulij-rik-i-perspektiva> (дата звернення: 05.09.19).
6. Контейнерні перевезення та параметри морських контейнерів. *Західброксервіс*. URL : <http://zbs.lutsk.ua/news/pereviznykam/kontejnerni-perevezennya-ta-parametry-morskykh-kontejneriv/> (дата звернення: 08.09.19).
7. Что ожидает рынок морских контейнерных перевозок в 2018 году. *Аналитическое бюро*. URL : <http://eurostatica.com/news/406/> (дата звернення: 05.09.19).
8. Загальні обсяги переробки вантажів стивідорними компаніями в морських портах за січень-грудень 2017 року. Показники роботи. *Адміністрація морських портів України*. URL : <http://www.uspa.gov.ua/ru/pokazateli-raboty> (дата звернення: 05.09.19).
9. Загальні обсяги переробки вантажів стивідорними компаніями в морських портах за січень-грудень 2018 року. Показники роботи. *Адміністрація морських портів України*. URL : <http://www.uspa.gov.ua/ru/pokazateli-raboty> (дата звернення: 05.09.19).
10. Загальні обсяги переробки вантажів стивідорними компаніями в морських портах за січень 2019 року. Показники роботи. *Адміністрація морських портів України*. URL : <http://www.uspa.gov.ua/ru/pokazateli-raboty> (дата звернення: 05.09.19).

#### REFERENCES:

1. Korniiiko Ya.R., Filonenko O.O. (2017) Formuvannja mekhanizmu integhrovanogho loghistychnogho upravlinnja kontejnerynymy vantzhopotokamy. [Formation of the mechanism of integrated logistic management of container cargo flows]. *Scientific Bulletin of Uzhgorod National University. Avg. International economic relations and the world economy*. Vol. 11. pp. 69-72.
2. Malashchuk D. V., Hrynchak N. A. (2018) Diahnostuvannia ta prohnozuvannia perspektiv rozvytku svitovoho rynku kontejnerynykh perevezen [Diagnosing and forecasting the prospects for the development of the world container shipping market] *Naukovyj visnyk Nacional'noji akademiji statystyky, obliku ta audytu*. [Scientific Bulletin of the National Academy of Statistics, Accounting and Auditing] (electronic journal), no 3. Available at: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/nvhastat\\_2018\\_3\\_10](http://nbuv.gov.ua/UJRN/nvhastat_2018_3_10) (accessed 19.02.19).
3. Tserkovna A.V., Kharlamova V.V. (2018) Tendentsii kontejnerynykh perevezen v Ukraini [Container Shipping Trends in Ukraine]. *Market Economics: Modern Management Theory and Practice* (electronic journal), volume 17, no. 1 (38). Available at: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/rectpu\\_2018\\_17\\_1\\_12](http://nbuv.gov.ua/UJRN/rectpu_2018_17_1_12) (accessed 02.09.19).
4. Khalipova N.V., Lesnikova I.Y. (2014) Modeliuvannia ta analiz kontejnerynykh perevezen v Ukraini [Modeling and analysis of container transportation in Ukraine]. *Bulletin of the Academy of Customs Service of Ukraine*, avg. Economy, no. 1(51). pp.149-160.
5. Asotsiatsiia mizhnarodnykh espedytoriv Ukrainy. *Kontejnerna industriia: mynulyi rik i perspektyva* [Container industry: last year and prospect] Available at: <http://www.ameu.org.ua/news/1338-kontejnerna-industriya-minulij-rik-i-perspektiva> (accessed 05.09.19).

6. *Zakhidbrokservis. Konteinerni perevezennia ta parametry morskyykh konteineriv* [Container transportation and parameters of sea containers]. Available at: <http://zbs.lutsk.ua/news/pereviznykam/konteinerni-perevezennya-ta-parametry-morskyykh-konteineriv/> (accessed 08.09.19).
7. *Analytycheskoe biuro. Chto ozhdydet rynok morskyykh konteinerovykh perevozok v 2018 godu* [What is expected in the marine container transportation market in 2018]. Available at: <http://eurostatica.com/news/406/> (accessed 05.09.19).
8. *Administratsiia morskyykh portiv Ukrainy. Zahalni obsiahy pererobky vantazhiv styvidornymy kompaniiamy v morskyykh portakh za sichen-hruden 2017 roku. Pokaznyky roboty* [Total cargo handling by stevedoring companies in seaports for January-December 2017. Performance indicators]. Available at: <http://www.uspa.gov.ua/ru/pokazateli-raboty> (accessed 05.09.19).
9. *Administratsiia morskyykh portiv Ukrainy. Zahalni obsiahy pererobky vantazhiv styvidornymy kompaniiamy v morskyykh portakh za sichen-hruden 2018 roku. Pokaznyky roboty* [Total cargo handling by stevedoring companies in seaports for January-December 2018. Performance indicators]. Available at: <http://www.uspa.gov.ua/ru/pokazateli-raboty> (accessed 05.09.19).
10. *Administratsiia morskyykh portiv Ukrainy. Zahalni obsiahy pererobky vantazhiv styvidornymy kompaniiamy v morskyykh portakh za sichen 2019 roku. Pokaznyky roboty*. [Total cargo handling by stevedoring companies in seaports in January 2019. Performance indicators]. Available at: <http://www.uspa.gov.ua/ru/pokazateli-raboty> (accessed 05.09.19).