



**Гаверський В. В.,**  
к.ю.н., доцент,  
доцент кафедри морського та митного права  
Національного університету  
«Одеська юридична академія»  
(м. Одеса, Україна)

УДК 347.763.3

## **ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНТЕЙНЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ: СУЧАСНИЙ СТАН ТА РОЗВИТОК В УКРАЇНІ**

У статті досліджено історичний розвиток та сучасний стан правового забезпечення контейнерних перевезень вантажів. Проаналізовано нормативні документи ООН та ІМО про контейнерні перевезення, розглянуто правове регулювання контейнерних перевезень в ЄС, а також угоди в рамках СНД в досліджуваній сфері. Виявлено характерні риси українського законодавства у сфері контейнерних перевезень. Відзначено, що чинні нормативно-правові акти, в основному, присвячені залізничним та морським перевезенням вантажів у контейнерах. Визначено напрямки оптимізації та підвищення ефективності контейнерних перевезень, а також шляхи розвитку українського законодавства у сфері контейнерних перевезень.

**Ключові слова:** контейнер, контейнерне перевезення вантажу, перевезення, спрощення перевезень, стандартизація контейнерів, транспортне законодавство.

**Гаверский В. В. Правовое обеспечение контейнерных перевозок: современное состояние и развитие в Украине. – Стаття.**

В статье исследовано историческое развитие и современное состояние правового обеспечения контейнерных перевозок грузов. Проанализированы нормативные документы ООН и ИМО о контейнерных перевозках, рассмотрено правовое регулирование контейнерных перевозок в ЕС, а также соглашения в рамках СНГ в исследуемой сфере. Виявлено характерные черты украинского законодательства в сфере контейнерных перевозок. Отмечено, что действующие нормативно-правовые акты, в основном, посвящены железнодорожной и морской

перевозке грузов в контейнерах. Определены направления оптимизации и повышения эффективности контейнерных перевозок, а также пути развития украинского законодательства в сфере контейнерных перевозок.

**Ключевые слова:** контейнер, контейнерная перевозка груза, перевозки, упрощение перевозок, стандартизация контейнеров, транспортное законодательство.

***Gaverskiy V. V. Legal Support of Container Traffic: Current State and Development in Ukraine. – Article.***

In the article a historical development and a current state of legal support of container traffic of goods are investigated. The normative documents of the UN and the IMO are analyzed about container traffic, the legal regulation of container traffic in the EU, and also the agreements within the CIS is considered in the studied sphere. The characteristic features of the Ukrainian legislation in the sphere of container traffic are elicited. It is noted that the normative legal acts currently in force, are generally devoted to transit by rail freightage of goods and sea shipping of cargo in containers. The directions of optimization and increase of efficiency of container traffic, and also ways of development of the Ukrainian legislation in the sphere of container traffic are defined.

**Keywords:** container, container traffic of freight, transportation, simplification of transportations, standardization of containers, transport legislation.

Основною тенденцією в розвитку вітчизняного та світового транспорту є активне зростання контейнерних перевезень. За даними дослідників, коефіцієнт контейнеризації вантажів у світових перевезеннях сягає 63%, його щорічне зростання за останні кілька років склав 1-2%, а граничне значення, на думку фахівців, дорівнює 70% [1, с. 87].

Висока ефективність застосування контейнерів, порівняно з іншими варіантами перевезень, доведена розрахунками і підтверджена практикою. Наприклад, схема контейнерного перевезення металопрокату залізничним транспортом забезпечує зниження тривалості вантажних операцій на шляху прямування в середньому на 25% у порівнянні з перевезенням у напіввагоні; транспортних витрат – в середньому на 15%. Крім того, контейнери, як універсальна тара багаторазового використання, забезпечують високу схоронність вантажів, оскільки знижують ризик псування, крадіжки при здійсненні вантажно-розвантажувальних операцій і в процесі транспортування [2, с. 109]. За даними проведених досліджень, обсяг світового ринку перевезень контейнерів досягає 500 млрд дол. США. Значна частина цих вантажопотоків зосереджена уздовж транспортних коридорів, що охоплюють кілька країн і, в більшості випадків, обслуговуються низкою великих компаній [3, с. 126].

Ступінь дослідження проблем, пов'язаних з організаційно-правовим забезпеченням контейнерних перевезень сьогодні невисока. В основному, питанням, пов'язаним з контейнерними перевезеннями, присвячують свої розробки представники економічної науки і сфери управління транспортними потоками (М. М. Андрієнко, Ю. В. Білецький, А. О. Іншакова, А. Колесников, Б. Козир, О. М. Ларін тощо). Правові дослідження представлені в роботах Г. Б. Астановського, О. Г. Бикова, В. А. Егізарова, В. Б. Ляндреса, Г. А. Моргунової, але в них не знайшли висвітлення зміни в діючому законодавстві України, а також тенденції останніх років в організації контейнерних перевезень вантажів. У зв'язку з цим, метою статті є виявлення основних тенденцій сучасного правового забезпечення контейнерних перевезень та визначення шляхів його удосконалення в Україні.

Слово «контейнер» (*container*) походить від англійського дієслова «*to contain*» – «містити всередині». Винахідником контейнера та засновником контейнерних перевезень вважається американець Малькольм Маклін (*Malcolm McLean*), якому наприкінці 30-х рр. XX ст. прийшла ідея використовувати контейнер для вантажних перевезень. В Європі думка про можливість використання контейнерів вперше була висловлена у 1942 р. в управлінні залізниць Німеччини – для оптимізації перевезень товарів на великі відстані пропонувалося використовувати сталевий ящик «бехельтер» (*Behälter*) вантажопідйомністю 25 т (що практично збігається з сучасним *TEU*) [4]. *TEU (twenty-foot equivalent unit)* – умовна одиниця виміру місткості вантажних транспортних засобів; часто використовується при описі місткості контейнеровозів і контейнерних терміналів. Ця одиниця ґрунтується на обсязі 20-футового (6,1 метрів) інтермодального ISO-контейнера – металевій коробці стандартного розміру, яка може транспортуватися різними видами транспорту: автомобільним, залізничним і морським [5].

Глобалізація світової економіки стала потужним стимулом у розвитку контейнерних перевезень. У 2006 р. в портах було перевантажено 400 млн *TEU*, в 2007 – 500 млн, а до 2015 р. їх кількість зросла до мільярда. У рейсі постійно знаходиться більше 3500 контейнеровозів з 15 млн контейнерів на борту [6].

Першими міжнародними угодами, що стосувалися контейнерів, були Митні конвенції 1956 [7] та 1972 [8] років, якими було

визначено поняття «контейнер» та його технічні характеристики, що були розроблені з метою спрощення митного оформлення та водночас – безпеки. Спеціальні ж норми щодо безпеки контейнерів містяться в Міжнародній конвенції про безпечні контейнери 1972 р. [9], в нормах якої вперше на міжнародному рівні були закріплені конструктивні вимоги для забезпечення безпеки при обробці, штабелюванні та перевезенні контейнерів у звичайних умовах експлуатації і з цією метою. Історично склалося так, що вперше контейнер був використаний і призначений для полегшення морського перевезення вантажів. Це і зумовило той факт, що міжнародна угода в сфері безпечних контейнерних перевезень розроблялася і приймалася під егідою Міжнародної морської організації (*International Maritime Organization, IMO*). У 1993 р. до неї було прийнято Поправки [10], що полягали у доповненнях та змінах до ст. II «Визначення» (доповнено визначеннями понять «максимальна експлуатаційна маса бруто», «тара», «максимально допустиме корисне завантаження» тощо), до додатків I та II (щодо методів випробування контейнерів та табличок з їх характеристиками).

У ЄС питання транспортної політики завжди були однією з головних сфер співробітництва країн-членів. Завдяки спільним зусиллям транспортний комплекс ЄС – один з кращих в світі, якість дорожнього покриття відповідає високим стандартам, забезпечуючи стале автомобільне сполучення; підтримання в судноплавному стані внутрішніх водних шляхів та якісне технічне обслуговування в морських портах, що сприятливо позначається на розвитку мореплавства та річкового судноплавства. Серед документів, прийнятих в ЄС щодо транспорту (Біла книга 1992 р. [11]; План розвитку транспортного сектора ЄС і план дій до 2020 р. [12, р. 156], Дорожня карта єдиного європейського транспортного простору 2011 р. [13, с. 34] тощо) окремо не обмовляються аспекти контейнеризації, не звертається уваги на стандартизацію і безпеку контейнерних перевезень. При цьому, стратегія розвитку всіх видів транспорту передбачає глобалізацію і необхідність усунення існуючих торговельних і технологічних бар'єрів, чого, як здається, неможливо досягти без однакової стандартизованої тари, якою є контейнери. Таким чином, у зв'язку з тим, що спеціальних нормативних документів, присвячених контейнерним перевезенням в ЄС не вироблено на території Союзу діють угоди, прийняті під егідою ООН та ІМО в цій сфері.

Під час співробітництва в межах СНД також приймалися окремі договори, присвячені контейнерним перевезенням. Так, у 1993 р. було підписано Угоду про спільне використання вантажних вагонів і контейнерів власності держав-учасниць Співдружності, Азербайджана, Грузії, Латвії, Литви, Естонії [14], відповідно до якого на залізницях Сторін застосовується технологія спільної експлуатації вантажних вагонів і контейнерів у міждержавному сполученні. В цьому ж році було укладено Тимчасову угоду про порядок передачі вагонів і контейнерів з вантажами через міждержавні передавальні переходи [15], що встановила норми стосовно документального оформлення передачі вагонів і контейнерів на спеціально визначених двосторонніми угодами передавальних залізничних станціях. У 2001 р. були прийняті Правила перевезень вантажів в універсальних контейнерах залізницями [16], а у 2008 – Порядок перевезень швидкопсувних вантажів в універсальних контейнерах в міжнародному залізничному сполученні [17]. Останнім було визначено перелік, умови та граничні терміни перевезень швидкопсувних вантажів в універсальних контейнерах інвентарного парку залізничних адміністрацій та інших власників в міжнародному сполученні між сторонами. Таким чином, угоди, укладені в рамках СНД, присвячені лише залізничним контейнерним перевезенням.

Чинне українське законодавство досить обмежено регулює контейнерні перевезення, приділяючи увагу, в основному, залізничним і морським перевезенням вантажів в контейнерах. Ще у 1994 р. наказом Укрморрічфлоту було передбачено застосування на морському транспорті України керівного нормативного документа колишнього Мінморфлоту СРСР – Керівництва з технологічного проектування перевантажувальних комплексів, спеціалізованих для контейнерів. Наказом Міністерства транспорту України від 30.08.2002 р. термін дії цього документа був продовжений до 1 січня 2007 р., однак після закінчення зазначеного терміну його перегляд і переробка не проводилися [18, с. 70].

Правила перевезення вантажів у спеціальних та спеціалізованих контейнерах відправників і одержувачів, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 21.11.2000 р. № 644 [19], визначають, що для перевезення вантажів можуть застосовуватися спеціальні та спеціалізовані контейнери, що належать відправникам або одержувачам і призначені для перевезення залізничним транспортом

певних видів вантажів, які вимагають дотримання особливих умов при транспортуванні. Ці контейнери за розмірами і вантажопідйомністю повинні відповідати вимогам стандартів (технічних умов).

У 2001 р. було затверджено Правила перевезення вантажів в універсальних контейнерах [20], які встановили порядок та умови перевезення вантажів залізничним транспортом в універсальних контейнерах незалежно від їх належності. Правилами передбачено, що в універсальних контейнерах перевозяться: тарно-штучні вантажі; продовольчі та промислові товари для потреб населення; різні запчастини; домашні речі; сировина тваринного походження (шкурки свійських та диких тварин сухого консервування, хутро яких перевозиться без дослідження на сибірку); рідкі вантажі у дрібній розфасовці (місткістю до 1 л), а також у бочках, бідонах тощо; вантажі у полегшеній тарі (обрешітки, картонні коробки тощо); швидкопсувні та небезпечні вантажі відповідно до Правил перевезень швидкопсувних вантажів, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 09.12.2002 р. № 873 [21], та Правил перевезення небезпечних вантажів, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 25.11.2008 р. № 1430 [22]. Не дозволяється перевезення в універсальних контейнерах вибухових, легкозаймистих, ідких, отруйних, смердючих вантажів, що забруднюють стіни та підлогу, а також тих, після вивантаження яких необхідні промивання або дезінфекція контейнера.

У 2009 р. постановою Кабінету Міністрів України від 2 квітня № 320 було затверджено Порядок переміщення товарів у пунктах пропуску через державний кордон, що розташовані на території морських портів України, під час контейнерних перевезень у прямому змішаному сполученні [23], який передбачив полегшені правила митного оформлення контейнерних вантажів в морських портах України. Зокрема, Порядком було встановлено, що навантаження та розвантаження суден закордонного плавання, а також проведення допоміжних операцій з товарами (кріплення, розкріплення, переміщення по судну) допускається без участі комісії у разі застосування для судна вільної практики. Навантаження та розвантаження судна з товарами, що переміщуються у контейнерах, які зберігаються у межах одного пункту пропуску чи зони митного контролю на території морського торговельного порту до моменту їх вивезення іншим судном, а також вибуття судна з порту здійснюються без подання контролюючим орга-

нам документів, необхідних для проведення відповідних видів контролю таких товарів.

Митний кодекс України 2012 р. [24] (далі – МК України) визначає контейнер як транспортне обладнання (клітка, знімна цистерна або подібний засіб), що: а) являє собою повністю або частково закриту ємність, призначену для поміщення в неї вантажів; б) має постійний характер і завдяки цьому є достатньо міцним, щоб слугувати для багаторазового використання; в) спеціально сконструйоване для полегшення перевезення вантажів одним або кількома видами транспорту без проміжного перевантаження; г) сконструйоване таким чином, щоб полегшити його перевантаження, зокрема з одного виду транспорту на інший; ґ) сконструйоване таким чином, щоб його можна було легко завантажувати та розвантажувати; д) що має внутрішній об'єм не менше одного метра кубічного. Термін «контейнер» включає приладдя та обладнання, необхідні для цього типу контейнера, за умови, що вони перевозяться разом із контейнером. Знімні кузови прирівнюються до контейнерів (п.16 ст. 4). Крім ст. 4 МК України термін «контейнер» згадується у ст. 143 «Особливості здійснення митного контролю товарів, що постачаються магазинами безмитної торгівлі на повітряні, водні або залізничні транспортні засоби комерційного призначення, які виконують міжнародні рейси, для реалізації пасажиром цих рейсів».

Інших актів внутрішнього законодавства щодо контейнерів в Україні до сьогодні не прийнято. При цьому, український ринок морських контейнерних перевезень показує стабільну позитивну динаміку. Під час проведеного 7 вересня 2017 р. XI міжнародного Чорноморського контейнерного саміту було зазначено, що оскільки обсяги контейнерних перевезень, перш за все, корелюються зі зростанням ВВП, яке у цьому році прогнозується на рівні 2%, то це може дати зростання контейнерних перевезень приблизно на 7-8%. Також експерти припустили можливість зростання перевезень на 10-15% і в наступному 2018 році. Також за результатами 2016 р. було визначено перші три місця в рейтингу терміналів-лідерів регіону за контейнерообігом: DP WORLD CONSTANTZA (RO) – 516 620 TEU; CTO (UA) – 281 928 TEU; APMT POTI (GE) – 273 690 TEU. Перші три місця в рейтингу терміналів-лідерів регіону за темпами зростання контейнерообігу зайняли: ILYICHEVSK SEA FISHING PORT (UA) – зростання на 115,9% (до 101 076 TEU); ВКР(UA) – зростання на 79,3%

(до 198 407 TEU); TIS (UA) – зростання на 48,1 % (до 80 487 TEU) [25]. Під час II Міжнародної транспортної конференції «Інтегровані транспортні коридори Європа – Азія» і XI «Чорноморського контейнерного саміту» було відзначено, що за прогнозами Адміністрації морських портів України, вантажообіг контейнерів через порти України до 2025 р. при найбільш ймовірному сценарії може зрости на третину – до 756 тис. TEU (у 2016 р. обіг контейнерів склав 579,5 тис. TEU) [26].

При цьому, сьогодні процес доставки вантажів в контейнерах українськими ділянками міжнародних транспортних коридорів характеризується низькою конкурентоспроможністю і значно поступається за ефективністю доставки продукції морським шляхом. Для залучення додаткового обсягу перевезень контейнеропридатної продукції до транзитного сполучення України необхідна реалізація комплексної програми розвитку транспортного транзитного потенціалу країни [2, с. 109]. Реалізація транзитного потенціалу України шляхом сприяння діяльності транспорту, а саме в сфері перевезень транзитних вантажів, в умовах кризи є рятівним варіантом не лише для транспортного сектора економіки. Згідно з висновками провідних світових експертів, Україна має найбільший в Європі показник транзитності (коефіцієнт – 3,75, у Польщі – 2,92), але використовує його не повною мірою. Необхідно зазначити, що Транспортна стратегія України на період до 2020 року, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 20.10.2010 р. № 2174-р [27], лише тричі згадує про контейнери та контейнерні перевезення: в якості одного з шляхів розвитку транспортної інфраструктури передбачає будівництво і реконструкцію терміналів (перш за все контейнерних) в морських портах; в якості одного з шляхів забезпечення доступності та підвищення якості транспортних послуг – збільшення обсягу та номенклатури вантажів, що перевозяться в контейнерах, а також створення комплексних інформаційних систем управління, контролю та ідентифікації вантажів і контейнерів, повідомлення про їх прибуття.

Таким чином, програмний документ в транспортній сфері, незважаючи на глобальну контейнеризацію, досить коротко підходить до правового закріплення т. зв. контейнерних перспектив України. Це дещо дивно, оскільки унікальне географічне положення України, значний транзитний потенціал чорноморських портів, розвинена мережа залізничних і автомобільних доріг, а також внутрішніх водних шляхів,



як видається, вимагає більш детального правового регулювання контейнерних перевезень вантажів.

З огляду на обмежену кількість документів у сфері контейнерних перевезень в Україні, Асоціація контейнерних ліній України (добровільне об'єднання агентів, що представляють міжнародних перевізників контейнерів в українських портах Одеса, Чорноморськ, Южний, Маріуполь) розробила проект Закону України «Про особливості здійснення обробки та оформлення вантажів в контейнерах, контейнерів та транспортних засобів, що їх перевозять» [28], покликаний створити оптимальні умови для розвитку і залучення додаткових обсягів контейнерних вантажопотоків в портову галузь України. Зокрема, в документі закладені положення і механізми, які дозволять на законодавчому рівні спростити процедуру контролю та зменшити тривалість оформлення контейнерних вантажів в українських морських портах.

3 липня 2013 року прийнято постанову Кабінету Міністрів України № 553 «Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 21 травня 2012 р. № 451» [29]. Основною метою постанови є збільшення пропускної можливості морських торговельних портів за рахунок прискорення та спрощення процедури оформлення вантажів і транспортних засобів. Згідно з постановою, передбачено здійснювати процеси контролю, оформлення вантажів і транспортних засобів в морських торговельних портах за допомогою відповідної інформаційної системи, до якої підключені порти, перевізники, морські агенти, експедитори, митна, ветеринарна, інші служби і контрагенти порту.

Також позитивним можна вважати запровадження в морських портах України процедури траншшипменту відповідно до Закону України від 01.06.2010 р. «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо спрощення митного оформлення транзитних вантажів» [30]. При цьому, висловлюються думки щодо необхідності застосування процедури траншшипменту до LCL контейнерів. Адже іноді вантажовласникам не вигідно орендувати весь контейнер, а тому в один контейнер завантажуються товари декількох власників. LCL контейнер містить у собі не тільки товари, що передбачені для перевантаження на інше судно в режимі траншшипменту, а й товари, що передбачені для ввезення на митну територію держави в режимі імпорту. У такому випадку порядок обробки таких контейнерів має передбачати їх доставку до спеціального місця в порту перевантаження для розподілення в присутності працівників митної служби та наступним опломбовуванням і

повернення контейнера на судно. Важливим є розвиток законодавчої бази та практичної реалізації програм та інфраструктурних проектів для залучення інвесторів і створення необхідних господарсько-правових та митних умов для режиму траншшипменту [31, с. 30].

З оптимізмом можна також сприймати зниження з 1.01.2018 р. на 20% портових зборів в Україні [32], що дозволить інтенсивніше нарощувати вантажообіг в портах, в т. ч. в режимі транзит [26].

Таким чином, поступове звернення уваги на необхідність розбудови транспортної інфраструктури, осмислення важливості приваблення вантажопотоків за рахунок зниження рівня тарифів та зборів і відповідне правове підґрунтя цих процесів дає підстави сподіватися на поступове зміцнення позицій України як важливої транзитної транспортної ланки на загальноєвропейському ринку перевезень. Поряд із цим, основними напрямками робіт з метою удосконалення та підвищення конкурентоспроможності контейнерних перевезень в Україні, є: 1) розробка нормативних актів про мультимодальні перевезення, транспортне експедирування і логістику [33], 2) пошук інвесторів в активи державних стивідорних компаній для розвитку їх потужностей [26]; 3) здійснення практичних кроків, спрямованих на підтримку та підвищення конкурентоздатності морських портів України; 4) розвиток фідерного траншшипменту та відродження судноплавства внутрішніми водними шляхами України; 5) створення на основних напрямках транзитних перевезень в змішаному сполученні комплексних транспортно-технологічних систем пропуску вантажопотоків із забезпеченням взаємодії всіх видів транспорту, терміналів, пунктів пропуску вантажів через державний кордон України на основі наскрізних тарифів, погоджених графіків руху, режимів роботи, технологій; 6) дослідження і підготовка пропозицій щодо перспективного розвитку контрейлерних перевезень.

#### ЛІТЕРАТУРА

1. Фридрихсон О. В. Анализ рынка контейнерных перевозок металлопроката и перспектив его развития // Молодой ученый. Ежемесячный научный журнал. 2009. № 5. С. 86-90.
2. Корнилов С. Н., Самуйлов В. М., Фридрихсон О. В. Проблемы организации контейнерных перевозок по международным транспортным коридорам // Современные проблемы транспортного комплекса России: межвуз. сб. науч. тр. 2012. Вып. 2. С. 108–117.

3. Ларин О. Н. Концепция транзитного потенциала транспортной системы // Известия Челябинского научного центра. 2006. №4. С. 125-127.
4. Революция в транспортировке товаров и грузов. URL: <http://www.odyssey-ltd.ru/blog/article/revolution-in-the-transportation-of-goods-and-cargo.php>
5. Порты – TEU миллионеры... URL: <http://business-consulting.su/teu-porty-millionery/>
6. История контейнерного транспорта. URL: <http://www.trcont.ru/ru/kompanija/istorija/istorija-kontejnernogo-transporta/>
7. Таможенная Конвенция, касающаяся контейнеров, 1956. URL: [http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995\\_704](http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995_704)
8. Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров, 1972. URL: [http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995\\_c34](http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995_c34). Набула чинності для України 01.03.1977 р.
9. Міжнародна конвенція про безпечні контейнери, 1972. URL: [http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995\\_013](http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995_013)
10. Поправки 1993 р. до Міжнародної конвенції про безпечні контейнери від 2 грудня 1972 р. URL: [http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/896\\_048](http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/896_048)
11. White Paper. European transport policy for 2010: time to decide. Commission of the European Communities. Brussels, 12.09.2001. COM(2001) 370 final. – 124 p.
12. Stevens H. Transport Policy in the European Union. – Palgrave Macmillan (2004). 296 p.
13. Иншакова А. О. Принципы правового обеспечения свобод общего рынка в транспортной политике ЕС // Научный журнал «Весник»; Пермский университет. 2012. Выпуск 3(17). С. 30-36.
14. Соглашение о совместном использовании грузовых вагонов и контейнеров собственности государств-участников Содружества, Азербайджанской Республики, Республики Грузия, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики, 1993 // Офіційний вісник України. 2005. № 19. Ст. 1033.
15. Временное соглашение о порядке передачи вагонов и контейнеров с грузами через межгосударственные передаточные переходы государств-участников Содружества, 1993. URL: [http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/997\\_408](http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/997_408)
16. Правила перевозок грузов в универсальных контейнерах по железным дорогам государств-участников СНГ, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики, 2001. URL: [http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/998\\_128](http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/998_128)
17. Порядок перевозок скоропортящихся грузов в универсальных контейнерах в международном железнодорожном сообщении между государствами-участниками Содружества, Латвийской Республикой, Литовской Республикой и Эстонской Республикой, 2008. URL: [http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/998\\_345](http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/998_345)
18. Положа С. О. Перспективи розбудови контейнерних терміналів у портах України // Вісник Академії митної служби України. Сер.: Технічні науки. 2010. № 2. С. 70-74.
19. Правила перевезення вантажів у спеціальних та спеціалізованих контейнерах відправників і одержувачів (ст. 54 Статуту), затверджені наказом Міністерства транспорту України від 21.11.2000 р. № 644 // Офіційний вісник України. 2000. № 48. Ст. 2108.

20. Правила перевезення вантажів в універсальних контейнерах (ст. 7, 38, 54, 119 Статуту), затверджені наказом Міністерства транспорту України від 20.08.2001 р. № 542 // Офіційний вісник України. 2001. № 37. Ст. 1721.
21. Правила перевезення швидкопсувних вантажів (стаття 5 Статуту), затверджені наказом Міністерства транспорту України від 09.12.2002 р. № 873 // Офіційний вісник України. 2003. № 3. Ст. 88.
22. Правила перевезення небезпечних вантажів, затверджені наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 25.11.2008 р. № 1430 // Офіційний вісник України. 2009. № 17. Ст. 541.
23. Порядок переміщення товарів у пунктах пропуску через державний кордон, що розташовані на території морських портів України, під час контейнерних перевезень у прямому змішаному сполученні, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 02.04.2009 р. № 320 // Офіційний вісник України. 2009. № 26. Ст. 870.
24. Митний кодекс України, 2012 // Офіційний вісник України. 2012. № 32. Ст. 1175.
25. Черноморський контейнерний саммит 2017. URL: <http://summit.portsukraine.com>
26. Вантажообіг контейнерів через українські порти до 2025 року може зрости на третину, – АМПУ. URL: <http://www.uspa.gov.ua/ru/pres-tsentr/novini/novini-ampu/15649-vantazhoobig-kontejneriv-cherez-ukrajinski-porti-do-2025-roku-mozhe-zrosti-na-tretinu-ampu>
27. Транспортна стратегія України на період до 2020 року, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 20.10.2010 р. № 2174-р // Офіційний вісник України. 2010. № 92. Т. 2. Ст. 3280.
28. Про особливості здійснення обробки та оформлення вантажів в контейнерах, контейнерів та транспортних засобів, що їх перевозять: проект Закону України. URL: <http://clau.com.ua/legislation.php>
29. Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 21 травня 2012 р. № 451: постанова Кабінету Міністрів України від 03.07.2013 р. № 553 // Офіційний вісник України. 2013. № 63. Ст. 2297.
30. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо спрощення митного оформлення транзитних вантажів: Закон України від 01.06.2010 р. // Відомості Верховної Ради України. 2010. № 30. Ст. 400.
31. Аверочкина Т. В. Портове право: навчально-методичний посібник (для студентів денної та заочної форми навчання). – Одеса, 2017. 144 с.
32. Кабмін знизив портові збори на 20%, а відрахування АМПУ в держбюджет – до 50%. URL: <https://www.facebook.com/shippingwelcome/photos/a.130112893990582.4.1073741828.1300508883301163/1682695661749148/?type=3&theater>
33. Киселев В. В Транзитный потенциал Украины: проблемы и перспективы. URL: <http://firearticles.com/mejdunarodnaya-economika/122-tranzitnyj-potencial-ukrainy-problemy-i-perspektivy-kiselev-v-v.html>

