

УДК 656.073.235; 656.135; 656.96

*Анна Брайковська, к.е.н., доц.  
(доцент каф. «Менеджмент», Державний економіко-технологічний  
університет транспорту)*

*Аліна Теплюк  
(магістр спеціальності «Менеджмент організацій і адміністрування (за  
видами економічної діяльності)», Державний економіко-технологічний  
університет транспорту)*

### СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ РИНКУ КОНТЕЙНЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ УКРАЇНИ

*На етапі реформування транспортної системи України гострої актуальності набуває виявлення шляхів стимулювання розвитку контейнерних перевезень. Україна зацікавлена в залученні вантажного потенціалу Транскаспійського міжнародного транспортного маршруту, який пролягає через залізниці Туреччини, Грузії, Азербайджану, Казахстану. Зокрема Міністерство інфраструктури розробило низку ініціатив щодо розвитку контейнерних перевезень в напрямку Китай – Казахстан – Азербайджан – Грузія – Україна – Європа. Згідно із заявою Міністерства, Україна готова спільно опрацювати максимально прийнятні умови для контейнерних перевезень через морські порти країни, в тому числі у складі потягу «Вікінг».*

*В умовах загострення конкурентної боротьби на ринку вантажних перевезень потребують значної уваги оптимізація, планування, організація та управління роботою транспорту промислових вузлів. Переробка масових контейнеропотоків обумовлює актуальність пошуку ефективних проектних, технічних, технологічних і організаційних рішень в рамках зазначених завдань.*

*У статті проаналізований стан ринку контейнерних перевезень України, зокрема Чорноморського регіону. Виокремлені перспективи розвитку та основні проблеми організації контейнерних перевезень. Розглянутий міжнародний досвід стимулювання розвитку контейнерних перевезень, а саме: впровадження принципу «єдиного вікна» у порту Поті (Грузія); впровадження комбінованих схем контейнерних перевезень у рамках концепції маркетингу відносин компанії CMA CGM (Франція); менеджмент-програма New Challenge 21 японської компанії контейнерних перевезень Japan Freight Railway (JR Freight).*

*Ключові слова: контейнерні перевезення, вантажні перевезення; ринок транспортних послуг, транспортно-експедиторська компанія, «єдине вікно», контейнерообіг портів, логістичний менеджмент.*

© Брайковська А., Теплюк А., 2016

*Анна Брайковская, к.э.н., доц.  
(доцент каф. «Менеджмент», Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

*Алина Теплюк  
(магистр специальности «Менеджмент организаций и администрирование (по видам экономической деятельности)», Государственный экономико-технологический университета транспорта)*

## СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ РЫНКА КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК УКРАИНЫ

*На этапе реформирования транспортной системы Украины острую актуальность приобретает выявление путей стимулирования развития контейнерных перевозок. Украина заинтересована в привлечении грузового потенциала Транскаспийского международного транспортного маршрута, пролегающего через железные дороги Турции, Грузии, Азербайджана, Казахстана. В частности, Министерство инфраструктуры разработало ряд инициатив по развитию контейнерных перевозок в направлении Китай – Казахстан – Азербайджан – Грузия – Украина – Европа. Согласно заявлению Министерства, Украина готова совместно проработать максимально приемлемые условия для контейнерных перевозок через морские порты страны, в том числе в составе поезда «Викинг».*

*В условиях обострения конкурентной борьбы на рынке грузовых перевозок потребуют значительного внимания оптимизация, планирование, организация и управление работой транспорта промышленных узлов. Переработка массовых контейнеропотоков обуславливает актуальность поиска эффективных проектных, технических, технологических и организационных решений в рамках указанных задач.*

*В статье проанализировано состояние рынка контейнерных перевозок Украины, в частности Черноморского региона. Выделены перспективы развития и основные проблемы организации контейнерных перевозок. Рассмотрен международный опыт стимулирования развития контейнерных перевозок, а именно: внедрение принципа «единого окна» в порту Потти (Грузия); внедрение комбинированных схем контейнерных перевозок в рамках концепции маркетинга отношений компании CMA CGM (Франция); менеджмент-программа New Challenge 21 японской компании контейнерных перевозок Japan Freight Railway (JR Freight).*

*Ключевые слова:* контейнерные перевозки, грузовые перевозки; рынок транспортных услуг, транспортно-экспедиторская компания, «единое окно», контейнерооборот портов, логистический менеджмент.

*Anna Braykovskaya, Ph.D., Associate Professor  
(associate Professor of Department «Management», Management department,  
State Economy and Technology University of Transport)*

*Alina Teplyuk  
(master of «Management of organizations and administration, State Economy  
and Technology University of Transport)*

## STATE AND PROSPECTS OF DEVELOPMENT OF THE MARKET OF CONTAINER TRANSPORTATIONS OF UKRAINE

*The identifying ways to stimulate the development of container transport becomes acute relevance to the stage of the reform of the transport system of Ukraine. Ukraine is interested in attracting the cargo capacity of the Trans-Caspian international transport route, which runs through the railways of Turkey, Georgia, Azerbaijan, Kazakhstan. In particular, the Ministry of Infrastructure has developed a number of initiatives for the development of container traffic in the direction of China – Kazakhstan – Azerbaijan – Georgia – Ukraine – Europe. According to the Ministry, Ukraine is ready to jointly work out the most favorable conditions for container traffic through the ports of the country, including in the train «Viking».*

*The optimization, planning, organization and management of the transport work industrial centers require special attention in terms of exacerbation of competition in the freight market. Processing of container mass substantiates the relevance of search for effective design, technical, technological and organizational solutions within the framework of these objectives.*

*The article analyzes the state of the container market of Ukraine, in particular the Black Sea region. The authors identify the prospects for development and the basic problems of the organization of container traffic. The article focuses on the international experience of stimulating the development of container traffic. Namely, the authors examine: the introduction of the principle of «single window» in the port of Poti (Georgia); the introduction of the combined container transport schemes within the CMA CGM marketing concept relations (France); management program «New Challenge 21» of Japan Freight Railway (JR Freight).*

*Keywords: container transportations, freight transportation, market of transport services, transport-forwarding company; «single window», container turn ports, logistic management.*

**Постановка проблеми.** Задовольнити зростаючі вимоги вантажовласників в умовах конкуренції з автомобільним, морським та іншими видами транспорту здатний лише той перевізник, який надає повний комплекс високоякісних послуг при транспортуванні вантажів з обов'язковою гармонізацією економічних інтересів клієнтури. На сьогодні в одеських портах оформлення вантажів на митниці займає 4-6 годин при світовій практиці в півгодини. Крім об'єктивних причин зниження обсягу контейнерних перевезень через економічну кризу і війну на сході країни, на

жаль, в Україні продовжують діяти корупція, непрозорі правила ведення бізнесу, бюрократія на митниці і в портах.

На разі в одеських портах відмічається зниження обсягу контейнерних перевезень до 40% [8]. Неможливість швидкого оформлення вантажів в українських портах відлякує іноземні компанії, які інвестують в Україні або ж поставляють вантажі через вітчизняних підрядників. Про це заявляють представники асоціацій перевізників і експедиторів, а також представники іноземного бізнесу [15].

В умовах ринкової економіки та реформування транспортної системи виникає необхідність нового підходу в організації контейнерних перевезень, який дозволив би, з одного боку, скоротити витрати залізниць, з іншого – підвищити їх привабливість для споживачів.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Питанням щодо контейнерних перевезень присвячено роботи вітчизняних і зарубіжних учених. Харчевська І. В. у своїй роботі проаналізувала конкурентне середовище експедиторських компаній у секторі контейнерних перевезень [1]; Андрієнко М. М. фокусувала свою увагу на оцінці ефективності контейнерних перевезень на транспорті [2]; Вітер Н. С. здійснив аналіз критеріїв оцінки ефективності процесу обслуговування споживачів при контейнерних перевезеннях [3].

Харчевська І. В. зазначає необхідність прийняття комплексу заходів з боку держави щодо сприяння розвитку національних операторів контейнерних перевезень, зокрема гармонізації національного законодавства у сфері надання транспортно-експедиторських послуг з міжнародними нормами [1].

Андрієнко М. М. визначила фактори рентабельності контейнерних перевезень та їх обслуговування. Розглянутий спосіб оцінки ефективності контейнерних перевезень, на думку Андрієнко М. М., дозволить встановити рівень впливу основних перевізних і додаткових сервісних послуг на загальну рентабельність контейнерних перевезень на залізничному транспорті в умовах механізму їх сервісного обслуговування [2].

Вітер Н. С. вважає, що в якості коефіцієнта ефективності контейнерних перевезень повинен виступати інтегральний показник, який буде враховувати особливості технологічної схеми організації транспортного процесу. Склад і структура елементів оцінки в кожному конкретному випадку залежить від специфіки послуг, що надаються споживачам. В якості загальних критеріїв оцінки ефективності функціонування системи доставки вантажів можуть виступати витрати часу та фінансові витрати. Серед характеристик і критеріїв ефективності транспортного процесу є такі: оборот контейнера; норми простою контейнера; своєчасність доставки вантажів; тривалість доставки; втрата продуктів у процесі транспортування; собівартість транспортно-експедиційних послуг; приведені витрати; прибуток; доход; якість обслуговування замовлень споживачів, задоволення клієнтів; наявність сучасного обладнання, GRS навігаторів продуктивність; доступність; надійність і т.д. [3].

**Виділення невирішеної проблеми.** На етапі реформування транспортної системи України гострої актуальності набуває виявлення шляхів стимулювання розвитку контейнерних перевезень.

**Метою статті** є аналіз стану ринку контейнерних перевезень і виявлення перспектив розвитку контейнерної транспортної системи в Україні.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Контейнерні перевезення – це сучасний, найбільш економічний вид транспортування вантажів, що використовується в міжнародних сполученнях і дає змогу доставити вантаж у будь-який куток світу в

найкоротший час [5]. Контейнерні перевезення вантажів – це перевезення різних вантажів за допомогою контейнерів – знімних транспортних пристосувань [4].

Перевізниками контейнерів виступають: компанії-оператори контейнерних перевезень, які беруть участь у перевезенні вантажів різними видами транспорту; компанії-оператори змішаних перевезень; компанії-оператори інтермодальних перевезень вантажів, що здійснюють доставку контейнерів за встановленими інтермодальними схемами [2].

Ефективність транспортного обслуговування – це показник, чи система показників, який характеризує рівень якості функціонування логістичної системи при заданому рівні загальних логістичних витрат. З точки зору споживача, що виступає кінцевою ланкою логістичного ланцюга, ефективність логістичної системи визначається рівнем якості обслуговування його замовлення. Організація транспортного процесу доставки вантажів у контейнерах має забезпечувати задоволення потреб клієнтів у перевезенні при високому рівні якості та мінімальних витратах. Переваги контейнерних перевезень полягають у забезпеченні високого позатранспортного ефекту від підвищення схоронності вантажів, значно прискорюють їх доставку, підвищують конкурентоспроможність і екологічність транспортної продукції. Контейнерні перевезення є найефективнішим видом доставки вантажів, який використовується не тільки у внутрішньому, а й міжнародному сполученні. Такі перевезення виконуються різними видами сухопутного, водного й повітряного транспорту.

Основними перевагами контейнерних перевезень є:

- збереження вантажів під час транспортування від відправника до одержувача різними видами транспорту. При змішаних сполученнях контейнер відіграє роль ланки, що поєднує діяльність різних видів транспорту;

- висока продуктивність вантажно-розвантажувальних робіт;

- зменшення потреби в складських площах і ризику дорожньо-транспортних пригод;

- забезпечення найбільшої екологічної чистоти транспортної продукції, що гарантується контейнерами [2]. Також перевагами контейнерних перевезень є зниження витрат на тару та упаковку, підвищення продуктивності та покращення умов праці, прискорення доставки вантажів і підвищення ступеня їх збереження, поліпшення якості перевізного процесу в цілому [3].

Основна конкуренція на ринку міжнародних контейнерних перевезень, у тому числі на ринку України, відбувається між трьома основними типами транспортно-експедиторських компаній:

- транспортно-експедиторські компанії в традиційному розумінні;

- транспортно-експедиторські компанії, які є частиною транспортних холдингів, не пов'язаних з агентуванням судноплавних контейнерних ліній (логістичні оператори);

- транспортно-експедиторські компанії, є частиною холдингів, в основі яких є агентування судноплавних контейнерних ліній, або ж, безпосередньо, агенти судноплавних ліній – лінійні агенти [1].

Компанія, що надає транспортно-експедиційне обслуговування повинна взяти на себе функції планування навантаження і розвантаження контейнерів, контроль за завезенням та вивезенням контейнерів, оформлення перевізної та митної документації, забезпечувати контроль часу перебування контейнерів під вантажними операціями та в їх очікуванні, доставкою вантажу «від дверей до дверей» [14]. Контейнерні перевезення є одним з найбільш важливих і необхідних способів транспортування вантажів. Річний товарообіг морських контейнерів досяг 40 000 000 одиниць,

а щорічний обсяг морських перевезень в контейнерах досяг 158 000 000 тонн, що складає близько 30% усіх світових перевезень вантажів [6]. На сьогодні монополії на перевезення контейнерів не існує, проте кілька міжнародних судноплавних компаній, конкурують з погляду масштабів діяльності своїх судноплавних ліній. Десять провідних компаній світу, забезпечують 30% світових контейнерних перевезень: NYK (Японія), Evergreen Marine Corporation (Китай), CMA CGM (Франція), Maersk Line (Данія), Mediterranean Shipping Company (Швейцарія), Hapag-Lloyd (Німеччина), American President Lines (APL) (Сінгапур), COSCO (Китай), Hanjin Shipping Company (Південна Корея), China Shipping Container Lines (Китай) [6].

У 2015 р. триваючий економічний спад вніс кілька суттєвих змін у контейнерний ринок України, зокрема Чорноморського регіону. Так, зменшення напруженості збройного конфлікту на Сході України призвело до поступового уповільнення падіння економіки і виробництва цієї країни в третьому кварталі. Це підтверджується поквартальною динамікою загального контейнерообігу України в 2015 р.: у другому кварталі порівняно з першим загальний контейнерообіг впав на 19,93%, але вже в третьому кварталі у порівнянні з другим він збільшився на 10,35%. Варто зазначити, що загальний обсяг перевалки навантажених контейнерів в Україні за 9 місяців 2015 р. знизився на 28,38% у порівнянні з аналогічним періодом 2014 р.

Показовою є динаміка контейнерного вантажообігу України першого півріччя 2015 р. у порівнянні з другим півріччям 2014. Контейнерний вантажообіг України з країнами Південно-Східної Азії скоротився на 29,87%, Європи – на 24,31%, Південної Америки – на 28,66%, при цьому з країнами Близького Сходу – збільшився на 8,57%. Також в Україні відбулось рекордне зменшення обсягів імпорتنних перевезень за даний період – 38,9%. Частки країн у загальній переробці навантажених контейнерів у четвертому кварталі 2015 р. розподілилися таким чином: Румунія – 26,76%, Росія – 25,67%, Україна – 22,05%, Грузія – 16,88%, Болгарія – 8,64% [7]. Також одним із трендів контейнерної логістики в даний час є перевезення за маршрутом Україна – Китай. В експортних перевезеннях України найбільшу питому вагу займає Китай, потіснивши традиційного лідера – Російську Федерацію [13].

Існує кілька основних проблем, які виникають при використанні контейнерної транспортної системи:

- інформаційний потік, який супроводжує перевезення, не завжди встигає за переміщенням контейнерів;
- затримки на контейнерних пунктах, пов'язані з пошуком контейнерів;
- відсутність балансу обсягів прямих і зворотних перевезень вантажів у контейнерах;
- виникає проблема порожніх пробігів, коли в одному напрямку є вантаж, а у зворотному немає;
- потреба значних капітальних вкладень на створення окремих ліній (спеціалізовані термінали, транспортні засоби);
- значна маса тари;
- низький рівень використання контейнерів через існування затримок в кожній з систем, від вантажовідправника до вантажоодержувача.

Україна зацікавлена в залученні вантажного потенціалу Транскаспійського міжнародного транспортного маршруту, який пролягає через залізниці Туреччини, Грузії, Азербайджану, Казахстану. Зокрема Міністерство інфраструктури розробило низку ініціатив щодо розвитку контейнерних перевезень у напрямку Китай – Казахстан – Азербайджан – Грузія – Україна – Європа. Україна також готова спіль-

но опрацювати максимально прийнятні умови для контейнерних перевезень через морські порти країни, в тому числі у складі потягу «Вікінг».

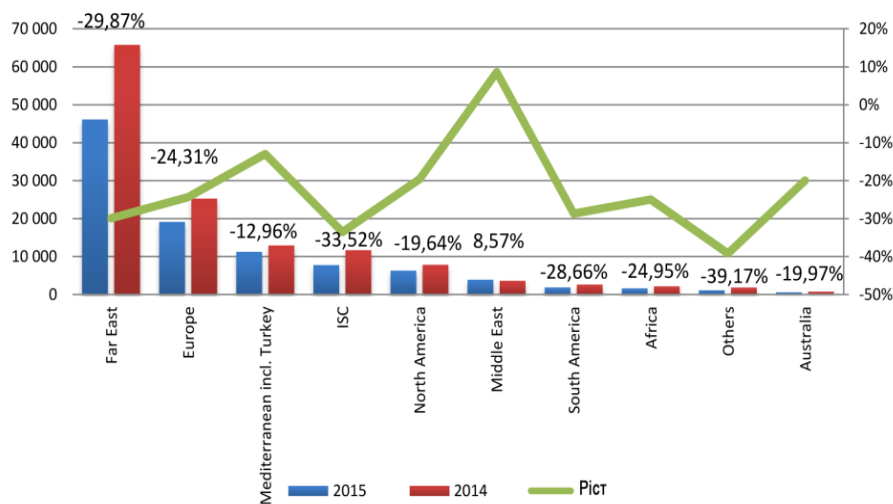


Рис. 1. Загальний контейнерообіг портів України за торговельними напрямками у 2015 р. порівняно з 2014 р., TEU

Організація залізнично-поромного сполучення між вище зазначеними країнами можлива за умов створення відповідної законодавчої бази і зміни підходу контролюючих органів до контейнерних перевезень, що наразі є одним із найперспективніших видів вантажних перевезень у світі. При цьому особливо важливим є спрощення процедур оформлення документів і прикордонного контролю. Українське транспортне відомство вже спростило ці процедури в портах з метою залучення вантажопотоків, в тому числі й транзитних. Зокрема, згідно з Постановою КМУ № 491 від 07.07.2015, акцентується увага на розвитку інформаційної системи порту.

«Державне підприємство «Адміністрація морських портів України» з метою впровадження, забезпечення функціонування та розвитку інформаційної системи портового співтовариства визначає та розробляє:

- структуру та формат обміну даними в інформаційній системі портового співтовариства;
- форми електронних документів;
- технічні та технологічні умови створення, впровадження і функціонування інформаційної системи портового співтовариства;
- порядок і умови підключення та використання інформаційної системи портового співтовариства;
- плани заходів щодо створення, впровадження та розвитку інформаційної системи портового співтовариства;
- плани заходів щодо застосування документів в електронній формі замість паперових документів;
- технологічні схеми обробки і оформлення осіб, транспортних засобів, товарів, у тому числі вантажів та багажу, пасажирів у морських портах з використанням інформаційної системи портового співтовариства» [16].

Розроблені Міністерством інфраструктури України зміни до Митного кодексу, дозволяють залишити в минулому необхідність надання гарантій оплати мита при

залізничному перевезенні транзитних підкацизних товарів. Готується до впровадження експериментальний проект з наданням 50% знижки на портові збори. [12].

Серед переваг контейнерних перевезень через Україну варто виокремити такі: висока швидкість доставки (900 км/доба); розвиток інфраструктури (10 тис. км електрифікованих ліній) вигідне розташування (географічний центр Європи, більше 50 залізничних пунктів пропусків, незамерзаючі порти Чорного моря)

Розглянемо низку прикладів щодо вирішення організаційних проблем розвитку контейнерних перевезень в інших країнах.

1. Японія. Певний час економіка Японії була дефляційною та дерегуляційною, більша частка праце- і матеріаломістких виробничих потужностей була переведена в інші країни, що призводило до постійного зменшення загального обсягу перевезених вантажів. Зазначене обумовлювало високий рівень конкуренції на транспортному ринку. Тому транспортні компанії були вимушені впроваджувати концепцію менеджменту, яка охоплювала весь логістичний ланцюг (SCM) та вимагала від операторів як підвищення якості управління перевезеннями, так і вдосконалення використовуваних технічних засобів.

З 2002 р. Японська компанія контейнерних перевезень Japan Freight Railway (JR Freight) функціонувала у відповідності із середньостроковою менеджмент-програмою New Challenge 21 («Новий виклик XXI століття»). Основними цілями програми були:

- посилення конкурентоспроможності компанії на транспортному ринку;
- збільшення обсягу вантажних перевезень за рахунок подальшого поліпшення обслуговування клієнтури;
- підвищення ефективності управління основною діяльністю та оптимізація управлінських структур.

Пріоритетом є зазначений розвиток та підвищення обсягів контейнерних перевезень на залізниці заради супутнього ефекту поліпшення стану навколишнього середовища (згідно з нормативами по виділенню вуглекислого газу). Для досягнення цих цілей компанія активно впроваджувала сучасні інформаційні технології, види послуг та інші заходи щодо вдосконалення контейнерних перевезень [9].

2. Франція. Французька компанія CMA CGM посідає 3-тє місце у світі за обсягом морських контейнерних перевезень. Гордість компанії – контейнеровоз CMA CGE «Жюль Верн» – може вмістити понад 160 тис. тонн вантажу, що еквівалентно річному обсягу виробництва автомобільного заводу. Найбільше судно компанії має довжину в 396 м (для порівняння висота Ейфелевої вежі – 324 м), а його площа дорівнює чотирьом футбольним полям.

Дана компанія зберегла індивідуальний підхід у відносинах з клієнтами. У регіональних відділеннях представники компанії пропонують ексклюзивні рішення з використанням не тільки морських перевезень, а й інших способів доставки вантажу від місця виробництва до місця складування: залізничним, річковим і вантажним транспортом. Зазначені комбіновані схеми використовуються щомісяця понад 150 тис. клієнтами: промислові групи, великі торговельні мережі, експедиторські фірми, а також ціла низка малих і середніх підприємств. Попри непросту економічну ситуацію, ринкова частка контейнерних перевезень продовжує збільшуватися. На цьому гнучкому модульованому виді перевезень позитивно відбивається розширення міжнародної торгівлі.

Ще одна перевага CMA CGM – її новаторський потенціал, що дозволяє відповідати останнім тенденціям ринку та вимогам вантажоперевізників, у тому числі у сфері екології. Компанія однією з перших почала використовувати екокон-



тейнери. З 2005 р. група скоротила викиди вуглекислого газу на 40 %. Викиди вуглекислого газу на «Жюль Верн» складають 36 г на тонну і на кілометр. Для порівняння викиди вуглекислого газу від автомобіля складають 90–120 г на кілометр. Безпека мореплавання забезпечується за рахунок спеціальних систем у центрі управління рухом суден, що забезпечують судна в режимі реального часу інформують про метеорологічні умови [10].

3. Грузія. Порт Поті – це на сьогодні єдиний універсальний порт у Грузії (типу «Land Lord»), що займається перевалкою контейнерів та забезпечує розвиток інфраструктури з подальшою передачею терміналів приватним операторським компаніям на довгостроковій основі (20–25 років). Тим не менш, в очікуванні передачі операторам частина терміналів (поромний і контейнерний) оперуються портом. На сьогодні в порту функціонують всі основні типи терміналів, включаючи термінали генеральних, навалювальних, нафтоналивних вантажів.

На сьогоднішній день в порту запроваджено принцип «єдиного вікна», поширений і на портову митницю. Таким чином, вантажовласники та експедитори мають щодня 24-годинний доступ для оформлення вантажів із фіксованим, з часу подання заявки, часом для проведення процедур. Для зменшення корупційних складових виключений прямий контакт з безпосередніми виконавцями, що здійснюють оформлення. З метою значного зменшення простоїв і затримок, у співпраці з агентськими та експедиторськими компаніями портом були спрощені, автоматизовані і в деяких випадках скасовані застарілі процедури на пропуск вантажів і транспорту в порт. Також за наполяганням порту спрощені процедури оформлення суден, і на сьогоднішній день замість колишніх п'яти тільки дві організації – еміграційна і митна служби – проводять усі формальності [11].

**Висновки та пропозиції.** Контейнерний вантажообіг України з країнами Південно-Східної Азії скоротився на 29,87%, Європи – на 24,31%, Південної Америки – на 28,66%, при цьому з країнами Близького Сходу – виріс на 8,57%. Україна зацікавлена в залученні вантажного потенціалу Транскаспійського міжнародного транспортного маршруту та розвитку контейнерних перевезень у напрямку Китай – Казахстан – Азербайджан – Грузія – Україна – Європа.

В умовах реформування транспортної системи України гострої актуальності набуває: створення відповідної законодавчої бази і зміни підходу контролюючих органів до контейнерних перевезень; спрощення процедур оформлення документів і прикордонного контролю; запозичення найкращого міжнародного досвіду організації та стимулювання розвитку контейнерних перевезень, зокрема досвід Грузії.

### ЛІТЕРАТУРА

1. Харчевская С. П. Анализ конкурентной среды экспедиторских компаний в секторе контейнерных перевозок [Електронний ресурс] / И. В. Харчевская, С. П. Онищенко // Технологический аудит и резервы производства. – 2014, № 6(3), ст.20-26. – Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/j-pdf/Tatrv\\_2014\\_6\(3\)\\_5.pdf](http://nbuv.gov.ua/j-pdf/Tatrv_2014_6(3)_5.pdf). – Загл. з екрана. – Проверено: 16.05.2016.
2. Андрієнко М. М. Оцінка ефективності контейнерних перевезень на транспорті / М. М. Андрієнко. // Ефективна економіка. – 2011, № 10, Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/j-pdf/efek\\_2011\\_10\\_9.pdf](http://nbuv.gov.ua/j-pdf/efek_2011_10_9.pdf).
3. Вітер Н. С. Аналіз критеріїв оцінки ефективності процесу обслуговування споживачів при контейнерних перевезеннях [Електронний ресурс] / Н. С. Вітер // Наукові нотатки. – 2010, Вип. 28., ст.107-110. – Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/j-pdf/Nn\\_2010\\_28\\_22.pdf](http://nbuv.gov.ua/j-pdf/Nn_2010_28_22.pdf). – Загл. з екрана. – Провірено: 16.05.2016.
4. Контейнерні перевезення вантажів. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://kku.in.ua/kontejnerni-perevezennya-vantazhiv\\_1.htm](http://kku.in.ua/kontejnerni-perevezennya-vantazhiv_1.htm). – Загл. з екрана. – Провірено : 16.05.2016.
5. Морські контейнерні перевезення від компанії KST [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.kst.com.ua/ua/mor\\_perevozki/](http://www.kst.com.ua/ua/mor_perevozki/). – Загл. з екрана. – Провірено: 16.05.2016.

6. Крупнейшие компании контейнерных перевозок. [Электронный ресурс] – Режим доступа: [http://korabley.net/news/krupnejshie\\_kompanii\\_kontejnnykh\\_perevozok/2012-03-30-1147](http://korabley.net/news/krupnejshie_kompanii_kontejnnykh_perevozok/2012-03-30-1147). – Загл. з екрана. – Проверено: 16.05.2016.
7. Контейнерный рынок стран Черноморского региона 2015: события, перспективы, прогнозы. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://cfts.org.ua/analytics>. – Загл. з екрана. – Проверено: 16.05.2016.
8. На дні: Чому транзитні контейнерні перевезення йдуть в обхід України. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://ua.112.ua/statji/na-dni-chomu-tranzytnei-konteynemi-perevezennia-idut-v-obkhid-ukrainy-239067.html> – Загл. з екрана. – Проверено: 16.05.2016.
9. Контейнерные перевозки в Японии. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.zdmira.com/arhiv/2005/zdm-2005-no-05>. – Загл. з екрана. – Проверено: 16.05.2016.
10. Новини у Франції СМА CGM – великий морський перевізник. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.ambafrance-ua.org/СМА-CGM-velikij-mors-kij>. – Загл. з екрана. – Проверено: 16.05.2016.
11. Контейнерные перевозки в Грузии и перспективы их роста [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://portsukraine.com/node/494>. – Загл. з екрана. – Проверено: 16.05.2016.
12. Микола Снітко: Розвиток контейнерних перевезень в напрямку Азія-Європа-Азія дозволить збільшити обсяги транзитного вантажопотоку через територію України. [Электронный ресурс] – Режим доступа: [http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art\\_id=248482422&cat\\_id=244277212](http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=248482422&cat_id=244277212). Загл. з екрана. – Проверено: 16.05.2016.
13. На первом месте – Китай. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.magistral-uz.com.ua/articles/na-pervom-meste--kitaj.html>. Загл. з екрана. – Проверено: 16.05.2016.
14. Музыкаш Г. И. Маркетинговые принципы повышения экономической эффективности контейнерных перевозок / [Электронный ресурс] Г. И. Музыкаш, П. В. Бех, Т. В. Болвановская // Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. – 2007. – Вип. 19. – С. 271-275. – Режим доступа: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/vdnuzt\\_2007\\_19\\_58](http://nbuv.gov.ua/UJRN/vdnuzt_2007_19_58). – Загл. з екрана. – Проверено: 16.05.2016.
15. Експерти: проблема на митницях виділяють іноземних інвесторів. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://tsn.ua/groshi/eksperti-problemi-na-mitnycyah-vidlyakuyut-inozemnih-investoriv.html>. – Загл. з екрана. – Проверено: 16.05.2016.
16. Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.kmu.gov.ua/control/ru/cardnpd?docid=248355764>. – Загл. з екрана. – Проверено: 16.05.2016.

## REFERENCES

1. Harchevskaya S. P. Analiz konkurentnoy sredy ekspeditorskih kompaniy v sektore konteynernykh perevozok [The analysis of the competitive environment of shipping companies in sector of container transportations] [Electronic resource] / I. V. Harchevskaya, S. P. Onischenko // Tehnologicheskij audit i rezervy proizvodstva. – 2014, № 6 (3), st.20-26. – Available at: [http://nbuv.gov.ua/j-pdf/Tatrv\\_2014\\_6\(3\)\\_5.pdf](http://nbuv.gov.ua/j-pdf/Tatrv_2014_6(3)_5.pdf) (Accessed 16 May 2016).
2. Andrienko M. M. Otsenka effektivnosti konteynernykh perevozok na transporte / N. N. Andrienko. // Effektivnaya ekonomika. – 2011, № 10. Available at: [http://nbuv.gov.ua/j-pdf/efek\\_2011\\_10\\_9.pdf](http://nbuv.gov.ua/j-pdf/efek_2011_10_9.pdf).
3. Viter N. S. Analiz kriteriev otsenki effektivnosti protsessa obsluzhivaniya potrebiteley pri konteynernykh perevozkah [The analysis of criteria for evaluation of efficiency of process of service of consumers at container transportations] [Electronic resource] / N. S. Viter // Nauchnyye zametki. – 2010 Vyip. 28., st.107-110. – Available at: [http://nbuv.gov.ua/j-pdf/Nn\\_2010\\_28\\_22.pdf](http://nbuv.gov.ua/j-pdf/Nn_2010_28_22.pdf) (Accessed 16 May 2016).
4. Konteynernyye perevozki gruzov [Container transportation of goods] [Electronic resource]. – Available at: [http://kku.in.ua/konteynemi-perevezennya-vantazhiv\\_1.htm](http://kku.in.ua/konteynemi-perevezennya-vantazhiv_1.htm) (Accessed 16 May 2016).
5. Morskie konteynernyye perevozki ot kompanii KST [Sea container transportations from the KST company] [Electronic resource]. – Available at: [http://www.kst.com.ua/ua/mor\\_perevozki/](http://www.kst.com.ua/ua/mor_perevozki/) (Accessed 16 May 2016).
6. Krupneyshie kompanii konteynernykh perevozok [The largest companies of container transportations] [Electronic resource] – Available at: [http://korabley.net/news/krupnejshie\\_kompanii\\_kontejnnykh\\_perevozok/2012-03-30-1147](http://korabley.net/news/krupnejshie_kompanii_kontejnnykh_perevozok/2012-03-30-1147) (Accessed 16 May 2016).
7. Konteynernyye ryinok stran Chernomorskogo regiona 2015: sobyitiya, perspektivy, prognozy [Container market of the countries of the Black Sea region of 2015: events, prospects, forecasts] [Electronic resource] – Available at: <http://cfts.org.ua/analytics> (Accessed 16 May 2016).
8. Na dne. Pochemu tranzitnyye konteynernyye perevozki idut v obhod Ukrainy [At the bottom Why transit container transportations make a detour of Ukraine] [Electronic resource] – Available at: <http://ua.112.ua/statji/na-dni-chomu-tranzytnei-konteynemi-perevezennia-idut-v-obkhid-ukrainy-239067.html> (Accessed 16 May 2016).

9. Konteynernyye perezovki v Yaponii [Container transportations in Japan] [Electronic resource] – Available at: <http://www.zdmira.com/arhiv/2005/zdm-2005-no-05> (Accessed 16 May 2016).
10. Novosti vo Frantsii CMA CGM – bolshoy morskoy perezovchik [News in France CMA CGM – a big sea carrier] [Electronic resource] – Available at: <http://www.ambafrance-ua.org/CMA-CGM-velikij-mors-kij> (Accessed 16 May 2016).
11. Konteynernyye perezovki v Gruzii i perspektivy ih rosta [Container transportations in Georgia and prospects of their growth] [Electronic resource]. – Available at: <http://portsukraine.com/node/494> (Accessed 16 May 2016).
12. Nikolay Snitko: Razvitie konteynernih perezovok v napravlenii Aziya-Evropa-Aziya pozvolit uvelichit ob'emyi tranzitnogo gruzopotoka cherez territoriyu Ukrainyi [Nikolay Snitko: Development of container transportations in the direction of Asia-Europe-Asia will allow to increase volumes of transit freight traffic through the territory of Ukraine] [Electronic resource] – Available at: [http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art\\_id=248482422&cat\\_id=244427712](http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=248482422&cat_id=244427712) (Accessed 16 May 2016).
13. Na pervom meste – Kitay [On the first place – China] [Electronic resource] – Available at: <http://www.magistral-uz.com.ua/articles/na-pervom-meste--kitaj.html> (Accessed 16 May 2016).
14. Muzyikin G. I. Marketingovyye printsipyi povysheniya ekonomicheskoy effektivnosti konteynernih perezovok / [Electronic resource] G. I. Muzyikina, P. V. Beh, T. V. Bolvanovskaya // Vestnik Dnepropetrovskogo natsionalnogo universiteta zheleznodorozhnogo transporta imeni akademika V. Lazaryana. – 2007. – Vyip. 19. – S. 271-275. – Available at: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/vdnuzt\\_2007\\_19\\_58](http://nbuv.gov.ua/UJRN/vdnuzt_2007_19_58) (Accessed 16 May 2016).
15. Ekspertyi: problema na tamozhnyah vyidelyayut inostrannyih investorov [Experts: a problem at customs allocate foreign investors] [Electronic resource] – Available at: <http://tsn.ua/groshi/eksperti-problemi-namitnitsyah-vidlyakuyut-inozemnih-investoriv.html> (Accessed 16 May 2016).
16. O vnesenii izmeneniy v nekotoryie postanovleniya Kabineta Ministrov Ukrainyi [About modification of some resolutions of the Cabinet of Ukraine] [Electronic resource] – Available at: <http://www.kmu.gov.ua/control/ru/cardnpd?docid=248355764> (Accessed 16 May 2016).