

УДК 656.621, 656.613.1, 656.225

DOI: 10.18524/2413-9998/2018/1(38).135561

А. В. Церковна,

старший викладач

кафедри економіки та управління

Одеський національний університет імені І. І. Мечникова

Французький бульвар 24/26, м. Одеса, 65044, Україна,

e-mail: timeoutproduct.ua@ukr.net

В. В. Харламова,

менеджер

ПП «КОРСАР ПІВДЕНЬ СЕРВІС»

e-mail: wit8.1@outlook.com

ТЕНДЕНЦІЇ КОНТЕЙНЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ

У статті досліджуються особливості контейнерних перевезень в Україні на сучасному етапі їх розвитку, проаналізовано актуальні проблеми розвитку контейнерних перевезень, їх переваги та недоліки. У статті розглянуто вплив держави на розвиток контейнерних перевезень і порівняльна динаміка за попередні роки в Україні. Здійснюється пошук шляхів ефективності державної політики в галузі контейнерних перевезень.

Ключові слова: логістика, контейнерні перевезення, стандарти контейнера, вантаж, порти, термінали, контейнерооборот, Maersk.

Постановка проблеми у загальному вигляді. Сьогодні контейнерні перевезення вважаються найбільш популярними і затребуваними в усьому світі. Завдяки універсальності контейнерів є можливість перевозити їх за допомогою практично всіх видів вантажу. Універсальність контейнерів – це одна з найголовніших причин, які дозволили перевезенням такого типу стати найпопулярнішим способом транспортування вантажу. За допомогою контейнерних перевезень можна здійснити перевезення «від дверей до дверей». Це такий вид перевезення, коли від замовника потрібно тільки вказати місце звідки забирати вантаж і куди його доставляти. На цьому участь замовника в такому перевезенні закінчується. На даний час затребуваність контейнерних вантажоперевезень зростає просто в геометричній прогресії. Сьогодні неможливо собі уявити виробництво без здійснення перевезення вантажів на різні відстані. Завдяки використанню сучасної техніки перевозити вантажі можна на будь-які відстані незалежно від ваги і кількості.

Сьогодні використання сучасних видів транспорту дозволяє в повній мірі вести доставку вантажів на значні відстані без запізнь і точно в термін. Наданий момент доставка вантажів ведеться найоптимальнішим і менш витратним для замовника способом. Вибір транспорту для здійснення перевезення ведеться в залежності від кількості та обсягів вантажу. В даному випадку практикується індивідуальний підхід, який дозволяє знизити витрати на проведення транспортування.

Протягом усього шляху за переміщенням вантажу ведеться контроль для того, щоб виключити можливі непередбачені обставини і затримки його доставки. Переміщуваний вантаж в обов'язковому порядку страхується від пошкодження або втрати внаслідок обставин непереборної сили. В даний час послуги вантажоперевезень в якісному плані розвиваються, і це повною мірою дозволяє підвищувати безпеку вантажів, що транспортуються навіть на найбільш віддалені відстані. Завдяки досить високій конкуренції між вантажоперевізниками вартість доставки товарів незмінно знижується і це позитивним чином позначається на їх собівартості.

Для проведення вантажоперевезень в обов'язковому порядку використовується тільки сучасний транспорт, який знаходиться в справному та працездатному стані. Найбільшою популярністю користуються міжнародні перевезення різноманітних великогабаритних вантажів. Спосіб переміщення вантажу вибирається в залежності від вартості і витрат на його транспортування.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Вивченням та аналізом транспортних інтермодальних перевезень займалися О. А. Карпенко, О. В. Комаров, В. Н. Костров, Е. Л. Лимонов, С. В. Милославська, К. І. Плужніков, В. С. Нікіфоров, Р. Сенсом, О. В. Лаврухін, Б. Андрушків, Н. Кирич, О. Погайдак, І. Стойко, Р. Шерстюк, А. М. Окороков та інші. Але розвиток сучасних технологій транспортування, зокрема, контейнерні перевезення потребують подальшого дослідження в умовах необхідності оптимізації транспортних витрат при збільшенні експорту нашою країною.

Постановка завдання. Метою є обґрунтування особливостей процесів контейнерних перевезень та пошук шляхів підвищення їх ефективності.

Виклад основного матеріалу дослідження. Коротко розглянемо історію контейнерних перевезень. Оригінальний стандартний контейнер для перевезення мав шість метрів (дев'ятнадцять футів), двадцять сім сантиметрів (десять з половиною дюймів) в довжину, два з

половиною метра (вісім футів) в ширину і майже три метри (вісім футів шість дюймів) у висоту.

Ранні контейнери для перевезення з'явилися в Європі до Другої світової війни. Вони використовувалися для залізничних, а не морських перевезень, але ідея стандартного контейнера, який можна було б зняти з задньої частини одного вагона і поставити на інший, як вважають, була одним із способів поживити європейське судноплавство після Великої депресії. Ідея не використовувалася на міжнародному рівні до Другої Світової війни. Це сталося, завдяки Малкольму Макліну.

У 1956 році Малькольм Маклін створив перший успішний контейнер для транспортного бізнесу. Він не був першим, хто створив контейнерне судно, але його переобладнаний нафтової танк різко збільшив швидкість і зменшив вартість завантаження і вивантаження судна. Ідея Макліна швидко набула наслідувачів, і незабаром, контейнери стали слідувати стандартам. У 1968 році ISO 668 став першим стандартом, що визначає розміри транспортних контейнерів. До цього для здійснення перевезення, виробник вантажив свої товари на судно, потім ці товари розвантажувалися з судна та вантажилися в поїзд або вантажівку.

Як і будь-яке нововведення, транспортні контейнери мали як позитивні, так і негативні наслідки. На вільну торгівлю, аутсорсинг, контрабанду і навіть доступне житло вплинули низька вартість і доступність контейнера для транспортування.

Однак деякі процеси оптимізації ще не досягнуті. Середній контейнер для перевезення витрачає більше половини свого п'ятнадцятирічного терміну служби, якщо стоїть порожнім і невикористаним. Оскільки глобальна судноплавна галузь входить в стан кризи (яка частково обумовлена низькими цінами), глобальний запас порожніх контейнерів буде збільшуватися, а перевізники будуть нести додаткові витрати, зберігаючи ці порожні активи.

Це в першу чергу стосується підприємств, які залежать від доставки фізичних товарів на склади, в магазини і до споживачів. Декілька судноплавних ліній тепер консолідують простір на своїх судах, щоб заощадити на витратах. Підприємства повинні це розуміти і бути готовими до цих ситуацій.

Отже, контейнерні перевезення важливі для глобальної торгівлі. Незалежно від того, який товар потрібно перевезти, контейнерні перевезення необхідний економічний спосіб доставки товарів.

Сьогодні розміри контейнера не набагато відрізняються від розмірів перших контейнерів. Контейнерне транспортування на сьогоднішній

день використовує стандартні контейнери розміром 20 футів (6,09 метрів), 40 футів (12,18 метрів), 45 футів (14,6 метрів) і 53 фути (16,15 метрів). Еквівалентна одиниця (TEU) – це стандартна міра. Контейнери побудовані за міжнародними стандартами, що робить їх взаємозамінними між судноплавними компаніями, залізничними і вантажними компаніями.

Різні типи контейнерів мають різні конструкції: мають відкритий кінець, відкриту сторону, відкриту верхню частину, половину висоти, плоску стійку, рефрижератор, рідку збірку (резервуар), та інші.

Слід зазначити, що крім перевезень у контейнерах самі контейнери теж потрібно перевозити. Існують декілька типів щодо транспортування. Розглянемо чотири основних типи.

1) Морські вантажні перевезення: транспортування контейнеру здійснюється морськими судами за фіксованими розкладом.

2) Авіаперевезення: літаки рухаються швидше, але перевозять набагато менше вантажів. Тому вони дорожчі і менш екологічні.

3) Залізничні вантажні перевезення (Rail Freight: Rail) – ефективний спосіб транспортування вантажів з морського порту в пункт призначення по всій країні. Контейнери переміщуються краном з корабля на вагон.

4) Вантажні автомобільні перевезення: контейнер може бути завантажений безпосередньо з вантажного судна або залізничного вагона на автомобіль-трейлер без фізичного контакту з продуктом.

Клієнт працює з експедиторськими компаніями для організації перевезень від виробників. Транспортна компанія прибуває до виробника і завантажує продукт в стандартизований контейнер. Митниця є єдиною організацією, яка може відкрити закритий контейнер для перевірки до того часу, поки контейнер не досягне свого кінцевого пункту призначення. Експедитор здійснює пошук найефективнішого з точки зору витрат порту, з якого відправляється вантаж. Ціноутворення завжди є ключовим компонентом при виборі служби доставки контейнерів. Крім вартості, важливо вибрати успішну експедиторську компанію, що має досвід успішної доставки того типу продукту, який ви відправляєте [1].

Після того як ми розглянули що таке контейнери, історію та типи контейнерних перевезень, перейдемо до розгляду стану та тенденцій розвитку контейнерних перевезень в Україні.

За перше півріччя 2017 року стан контейнерних перевезень в нашій країні стабілізувався і показники обсягів переробки збільшилися на 5%, хоча в 2016 році показники контейнерних перевезень були набагато краще, а конкретніше – більше на 20 %.

Розглянемо структуру контейнеропотоків в Україні.

Переробка контейнерів в українських портах ведеться сьогодні на чотирьох контейнерних терміналах: в Одеському порту, в порту «Южний», а також на терміналі Іллічівського морського рибного порту. Контейнерні потужності порту «Чорноморськ», на жаль, на сьогоднішній день, не використовуються за призначенням. Перевалка контейнерів в порту припинилася у вересні 2016 року.

Експортні та імпорتنі вантажопотоки зберігають баланс. Різниця становить близько 900 TEU. Обсяги експорту збільшуються втричі, ніж обсяги імпорту. Аналізуючи перше півріччя 2017 року, ми можемо побачити, що експортні обсяги складають майже 170 тисяч TEU, тобто спостерігається 7 % приріст обсягу контейнерних перевезень від початку року, а приріст обсягу контейнерних перевезень імпорتنих товарів склав всього 2,6 %. Така статистика показує, що національний товар йде на експорт в контейнерах. Безумовно, найбільшу долю займає експорт масла рослинного походження і зернових культур. Однак, обсяг імпорتنих закупівель також знаходиться в позитивному стані, що говорить про те, що у населення з'являється здатність купувати імпортні товари.

Обсяг частки завантаженості контейнерів в експорті та імпорті практично рівні. Досягається 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. У порівнянні з минулим роком цей показник збільшився на 8,4 %, а обсяг порожніх контейнерів зменшився на 7 % і склав 66 141 TEU [2].

Розглянемо діючі порти та термінали в Україні.

Обробка контейнерів в Україні здійснюється виключно приватними стивідорними компаніями, з яких 25,7% здійснюється обробка вантажів на власних причалах.

Дві третини всього українського контейнерного потоку обробляється в Одеському порту, 16,2 % припадає на Чорноморський морський рибний порт, 9,6 % контейнерного потоку проходить через порт Южний.

За підсумками першого півріччя 2017 р. найбільше зростання обсягів обробки було зареєстровано в Чорноморському порту. Обробка контейнерів зросла на 32,7 %. Порт також є лідером за абсолютними обсягами зростання (+13 603 TEU). З початку року на терміналі Чорноморського порту було оброблено 55 207 TEU.

Постійним лідером з точки зору обробки контейнерних вантажів є «Контейнерний термінал Одеса». В 2017 р. було оброблено 145 555 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. Найбільші покупці послуг КТО – Maersk Line, ZIM і MSC, але з квітня 2018 р. судна відомого данського перевізника Maersk Line – найбільшої в світі компанії з доставки контейнерів – не будуть заходити 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) [6].

Слід зазначити, що за підсумками 2017 року Одеський контейнерний термінал займає друге місце в рейтингу операторів контейнерних майданчиків Чорноморського регіону.

Другий термінал в Одеському порту – «Бруклінсько-Київський порт» збільшив перевалку на 10 %, більш 100 тисяч 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 порті.

Ще один термінал – «TIS КТ» в порту «Южний». Обсяги перевалки вантажів в цьому порту в 2017 році також показали тенденцію до зростання.

За підсумками 2017 року приріст загального вантажообігу всіх українських портів склав +0,6 %. Це перше зростання загального вантажообігу всіх українських портів за період 2013-2016 роки. Всього у 2017 році всі порти України обробили 132,6 млн. т. вантажів.

У 2017 році термінал «TIS КТ» переробив 26,012 млн. т., що склало п'яту частину від загального обороту портів України.

Цікаво також розглянути лінійних операторів, що працюють в українських портах.

Світовий лідер у контейнерних перевезеннях Maersk Line залишається провідною компанією на українському ринку. Компанія здійснює третину від загального обсягу контейнерних потоків, що проходить через порти України - більше 90 тисяч TEU у першій половині 2017 року.

Більше половини загального ринку контейнерних перевезень в Україні контролює три найбільші перевізники: Maersk Line, CMA CGM та MSC. Вони складають 60 % ринку, або 205 тисяч TEU. Частка 15 провідних перевізників у загальному обсязі контейнерів, що перевозяться через українські порти, зросла з 96 % до 99 %.

Таблиця 1

Контейнерообіг деяких країн, терміналів і портів світу за 9 місяців 2016 і 2017 рр.

Порт / Країна	Контейнерообіг за 9 міс. 2016 р., тис. TEU	Контейнерообіг за 9 міс. 2017 р., тис. TEU	Зміни (+) (-), 2017/2016, %
Термінали DP World	47070.0	52300.0	+10,0
Шанхай (КНР)	27448.2	29900.0	+8,2
Сінгапур	22912.3	24770.0	+7,5
Гонконг (КНР)	14212.2	15635.0	+9,1
Роттердам (Голландія)	9169.8	10200.0	+10,1
Антверпен (Бельгія)	7548.5	7798.0	+3,2
Лос-Анджелес, (США)	6325.0	6890.0	+8,2
Лонг Біч, (США)	5065.2	5560.0	+8,9
Порти РФ у т.ч.	2960.0	3400.0	+14,9
Балтійський басейн	1500.4	1670.0	+11,3
Далекосхідний басейн	859.0	1090.0	+26,9
Азово-Чорноморський басейн	466.8	538.4	+15,3
Великий порт Санкт-Петербург	1300.0	1430.0	+10,0
Гданськ (Польща)	948.9	1123.0	+15,5
Рига, Латвія)	268.8	323.9	+17,0
Таллінн (Естонія)	148.8	157.1	+5,5
Порти України *, у т.ч.	453.7	420.6	-5.1
Одеський МТП	363.3	371.5	+2,2
МТП Южний	59.1	49.1	-20.3

Джерело: морська періодика.

Найбільш помітне зростання було показано компанією COSCO Shipping Line (+617 %), створена в 2016 році шляхом об'єднання двох найбільших китайських судноплавних компаній – COSCO та CSCL. На світовому ринку компанія займає четверте місце в якості контейнерного флоту. У 2017 році через українські порти судноплавна лінія COSCO перевезла майже 30 тисяч TEU, випередивши лінію ZIM, що була на 5-му місці, обсягом 29 тисяч TEU (+38 %).

Хороші показники зростання є у УАСК (+187 %, до 7853 TEU), які в 2017 році зазнали значних змін. У травні 2017 р. року об'єднання УАСК з німецьким «Хапаг-Ллойд» було завершено. В результаті, була сформована п'ята найбільша контейнерна лінія у світі.

На ринку контейнерів 2017 рік можна назвати роком великих змін у глобальній доставці. Нові альянси – The Alliance (MOL, NYK Line, K-Line, YML, Hapag-Lloyd / UASC) та Ocean Alliance (CMA CGM, COSCOSL, OOCL, Evergreen) замінили альянси G6, Ocean Three та SKYNE. З 1 квітня 2017 р. вони почали працювати.

Таким чином, компанії, що вступають у нові союзи, об'єднали свої зусилля у боротьбі з домінуючим на ринку в 2016 році об'єднанням 2М компаній Maersk Line і MSC.

Розглянемо контейнерообіг деяких країн, терміналів і портів світу за 9 місяців 2016 і 2017 років (табл. 1).

Наведені у відкритій морській періодиці дані про контейнерної переробці в деяких портах і терміналах світу за перші три квартали 2017 року також демонструють високі темпи зростання. Так, за 9 місяців 2017 р контейнерообіг терміналів «DP World» виріс на 10 %, порту Шанхай – на 8,2 %, порту Сінгапур – на 7,5 %, порту Гонконг – на 9,1 %, порту Роттердам – на 10,1 %, порту Лос-Анджелес – на 8,2 %, порту Лонг-Біч – на 8,9 % і порту Гданськ – на 15,5 %. При цьому в більшості випадків в 3-му кварталі темпи зростання контейнерообігу перевищували показники 1-го півріччя 2017 року. Наприклад, на терміналах «DP World» вони склали 13,5 % проти 10,0 % за підсумками 1-го півріччя 2017 року [3].

Можливо виділити чотири впливові чинника, що впливають на розвиток галузі контейнерних перевезень.

Перший чинник, що впливає на фінансовий стан контейнерних компаній, пов'язаний з дуже малими ставками фрахту. В результаті, велика кількість компаній мають від'ємний фінансовий результат за рік (рис. 1).

Однією з умов падіння ставок є уповільнення темпів розвитку економіки у світі, що відбулися у 2016 році. Зниження рівня світової торгівлі є наступним чинником, який впливає на ринок контейнерних перевезень. Відповідним чином, попит на контейнерні перевезення фактично знизився, а тоннаж продовжував підвищуватись.

Третій чинник, який також має суттєвий вплив на контейнерний ринок, – це консолідація контейнерних ліній. Лінії об'єднуються, купуються, поглинаються. Процес консолідації галузі за 2016-2017 роки став найбільш динамічним, ніж за останні 20 років. Експерти

передбачають продовження консолідації та й у подальшому. В наслідок через 10 років, скоріше, залишиться не більше декількох найбільших компаній. У той час як у 2014 році в галузі було два десятка ключових компаній.



Рис. 1. Середня маржа операційного прибутку 13 основних контерейних перевізників за 2008-2016 рр., %.

Джерело: [4].

І четвертий чинник, вплив якого ми бачимо у всьому світі, – все більше проникнення ІТ-технологій у контейнерну галузь. Йде посилення зосередження до ролі технологій і цифрових технологій у ланцюжках поставок вантажів.

Відповідно статистиці аналітиків компанії Alphaliner, які спробували орієнтовно дослідити становище, складний фінансовий стан торкнувся всіх провідних контейнерних ліній. Середня операційна маржа 13 основних контейнерних перевізників залишилася від’ємною у 2017 році.

Відповідно до реакції на негативні фінансові результати і консолідацію ринку, 8 з 20 найбільших ліній просто припинили своє існування. Деякі з них збанкрутували, інших купили або поглинули. У той же час топ-5 світових ліній істотно збільшили свої потужності на ринку. Проте 2016 рік був для цих компаній у фінансовому плані також негативним, але у 2017 році їх становище покращилася.

Лінія Maersk Line, як і всі інші, також приймає участь у процесі консолідації, тому на початку цього року вона заявила про своє бажання купити Hamburg Sud. Головним наслідком цього потенційного об’єднання буде те, що у Maersk збільшиться кількість прямих сервісів і лінія зможе доставляти контейнери без перевалки у більшу кількість портів. Згідно

з цим, це вплине на зниження транзитного часу і збільшить кількість суднозаходів.

Найбільш привабливий ефект від консолідації-підвищення надійності сервісів. Це пов'язано з тим, що компанії мають змогу забезпечити більш надійний розклад. Проте для клієнтів вибір ліній зменшується. Кількість ліній стає менше, і вже більш потужні альянси створюють новий судноплавний ландшафт для наших клієнтів, особливо в Європі. У перспективі між клієнтами і перевізниками зв'язки будуть більш тісними, тому що клієнти стануть більш розсудливими у виборі своїх партнерів. У свою чергу, консолідація – це потрібний поштовх для підвищення рентабельності галузі.

Розглянемо перспективи розвитку ринку контейнерних перевезень.

Якщо говорити про перспективи, то з точки зору зростання ВВП середньосвітової показник очікується на рівні 2,8 %. Причому, найбільше зростання мають розвинені економіки, а середнє зростання – перехідні. Однак, в останні роки помічається цікава тенденція: існує так званий «індекс контейнеризації» – прив'язка зростання контейнерного потоку до ВВП. За останні роки цей коефіцієнт знизився і очікується його подальше зниження. Тобто зростання ВВП не буде стимулювати зростання контейнерних перевезень.

Існують чотири основні фактори, які впливають на індекс контейнеризації. Перший фактор пов'язаний з тим, що аутсорсинг стає все менш і менш популярним у світі. Відомо, що Китай був великим світовим заводом, тобто там вироблялося майже все, що лежало на полицях у всьому світі. Але сьогодні, в зв'язку з тим, що робоча сила в Китаї стала більш дорожча, аутсорсинг виробництва в Китаї стає все менш цікавим. Є низки країни, які розташовані поруч з Америкою, або Європейським Союзом, у яких робоча сила за вартістю на рівні з Китаєм. Через те, що ці країни ближче до ринків споживання, то з точки зору логістики аутсорсинг виробництва там стає більш цікавим.

Наступний фактор пов'язаний з тим, що зростання ВВП сьогодні в більшій мірі відбувається в сфері послуг, а не в сфері товарного виробництва. ВВП зростає, наприклад, за рахунок ІТ-технологій.

Наступний фактор більше політичний і стосується протекціонізму держав по відношенню до своїх економік. Якщо порівняти співвідношення нового флоту до того, який був зданий на лом, то виходить, що в 2017 році оновлення флоту проводилось майже пропорційно. Прогнози на 2018 рік говорять про те, що введення нового флоту буде значно перевищувати списання. У той же час динаміка попиту

на перевезення буде менше, ніж зростання місткості флоту. Тобто ми можемо очікувати входження в нову еру цінових війн в 2018 році (рис. 2).

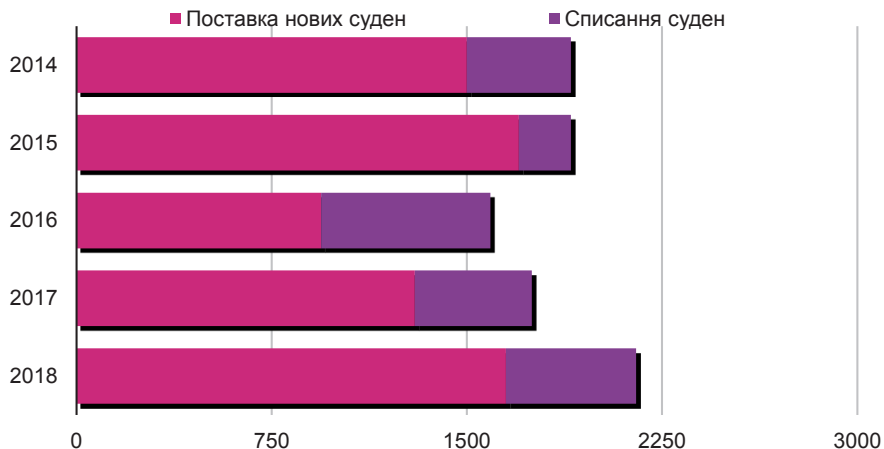


Рис. 2. Придбання та списання суден у 2014-2018 рр.

Але для європейського експорту ситуація трохи інша. Пов'язано це з тим, що європейський експорт зростає як усередині Європи, так і в інші країни. Єдиний напрям, де це не відбувається, – африканські країни. За шість років європейський експорт зріс більш ніж на 30 %, при цьому імпорту зріс лише на 12 %. Це говорить про те, що попит на експорт більше, ніж попит на імпорту.

В Україні ситуація ще цікавіша, бо український експорт за цей період збільшився більш ніж у два рази. При цьому імпорту на третину впав. Для того щоб підтримати українських експортерів, компанія Maersk Line на початку червня цього року впровадила новий прямий сервіс з України в країни Близького Сходу з заходом в Одесу та Чорноморськ. Це одна з кращих пропозицій, яка є на ринку на сьогоднішній день. Новий сервіс дозволяє по шляху проходження заходити в шість основних перевалочних портів і перевантажувати вантажі на основні порти Близького Сходу.

Якщо дивитися в майбутнє, то всім варто очікувати підвищення цін на експортні перевезення з Європи і України, зокрема, так як обсяги експорту з Європи продовжують зростати. Іноді ми просто фізично не можемо вантажити контейнери на суду через відсутність місця, відповідно вартість місця на судах буде збільшуватися.

Для більш успішного розвитку компанії застосовують інновації. Розглянемо інновації у компанії Maersk

IT-технології Maersk Line продовжують розвиватися. В 2018 році компанія підписала договір з IBM на створення Block chain - перспективної технології, яка дозволить здійснювати безпаперовий документообіг при перевезенні. Це сприятиме збільшенню прозорості всіх операцій і замінить тонни паперових процесів, керованих вручну. Це дозволить запобігти шахрайству та економити час і гроші.

Головна інновація Maersk-Remote Container Management System (RCM) – стала доступна для клієнтів вже з кінця вересня 2017 року. Сьогодні 270 тис. ріферних контейнерів Maersk обладнані спеціальними датчиками, які мають GPRS і Wi-Fi модулі. Такими ж датчиками обладнані і судна компанії. Це дозволяє клієнтам бачити все ріферні контейнери в онлайн режимі, стежити за температурним режимом, а також оперативно реагувати на збої в роботі контейнеру і контролювати його пересування [4].

Висновки та пропозиції. Таким чином ми можемо зробити висновки.

Основні переваги контейнерних перевезень:

- 1) низька, в порівнянні з альтернативними, вартість перевезення;
- 2) можливість перевезення великих обсягів вантажів;
- 3) можливість перевезення збірних вантажів;
- 4) можливість доставляти вантажі у широкий круг портів у Світі;
- 5) мобільність самих вантажів.

Однак, ми також маємо й недоліки:

- 1) швидкість перевезення істотно обмежена, а до того ж безпосередньо пов'язана з графіком виходу суден з порту;
- 2) обмежена кількість типів контейнерів під перевезення вантажів;
- 3) жорстка прив'язка до погодних умов, а також до пропускної спроможності портів [5].

Було виявлено, що в Україні контейнерні перевезення – це досить популярний вид перевезень тому, що є кілька портів, які адаптовані для прийому суден-контейнеровозів. Для збільшення ефективності контейнерних перевезень в Україні, а також ефективності експортної торгівлі, необхідно ще більше розвивати інфраструктуру у містах-портах, залучати закордонних партнерів до процесу інвестування. З кожним роком, не дивлячись на складне політичне і економічне становище в країні, технологічні процеси удосконалюються.

Крім того, ми бачимо прямий зв'язок ефективності контейнерних перевезень від впровадження інновацій у галузі, які повинні підтримуватись як приватними компаніями, тау і державою, що в результаті приведе до розвитку країни в цілому, вдосконаленню технологій і новому кваліфікаційному рівню співробітників. Подальші дослідження авторів будуть вивчати саме розвиток інновацій у міжнародних перевезеннях та вплив на логістичні процеси у міжнародній торгівлі.

Список використаної літератури

1. Essentials of Container Shipping. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://www.thebalance.com/what-you-need-to-know-about-container-shipping-1361441> (дата 23.01.18). – Назва з екрану.
2. Огляд ринку контейнерів в портах України в 2017. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://ports.com.ua/articles/obzor-rynka-konteynerov-v-portakh-ukrainy-v-i-polugodii-2017> (дата 23.01.18). – Назва з екрану.
3. Огляд ринку контейнерного тоннажу в 2017 року. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://sudohodstvo.org/en-overview-of-container-tonnage-market-in-3d-quarter-of-2017-part-2/> (дата 23.01.18). – Назва з екрану.
4. Контейнерна індустрія: минулий рік і перспектива. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://ports.com.ua/articles/konteynerna-ya-industriya-minuvshiy-god-i-perspektiva> (дата 23.01.18). – Назва з екрану.
5. Контейнерні перевезення вантажів. – [Електронний ресурс] – Режим доступу : http://synergostrans.com/index.php?option=com_content&view=article&id=78&Itemid=199 (дата 23.01.18). – Назва з екрану.
6. Найбільший в світі контейнерний перевізник Maersk Line йде з Одеського порту. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://dumskaya.net/news/maersk-line-uhodit-iz-odessy-083176/> (дата 23.01.18). – Назва з екрану.

Стаття надійшла 06.02.2018 р.

А. В. Церковная,

старший преподаватель

кафедры экономики и управления

Одесский национальный университет имени И. И. Мечникова

Французский бульвар 24/26, г. Одесса, 65044, Украина,

e-mail: timeoutproduct.ua@ukr.net

В. В. Харламова,

менеджер

ЧП «КОРСАР ЮГ СЕРВИС»

e-mail: wit8.1@outlook.com

ТЕНДЕНЦИИ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК В УКРАИНЕ

В статье исследуются особенности контейнерных перевозок в Украине на современном этапе её развития, проанализированы актуальные проблемы развития контейнерных перевозок, их преимущества и недостатки. В статье рассмотрено влияние государства на развитие контейнерных перевозок и сравнивается динамика за предыдущие годы в Украине. Осуществляется поиск путей эффективности государственной политики в области контейнерных перевозок.

Ключевые слова: логистика, контейнерные перевозки, стандарты контейнера, груз, порты, терминалы, контейнерооборот, Maersk.

A. V. Tserkovna,

Senior Lecturer

of Economics and Management Department

of Odessa I. I. Mechnikov National University 24/26, Frantsuzkiy av., Odessa,

65044, Ukraine, e-mail: timeoutproduct.ua@ukr.net

V. V. Kharlamova,

logistician of PE “KORSAR SOUTH SERVICE”

e-mail: wit8.1@outlook.com

TRENDS OF CONTAINER TRANSPORTATION IN UKRAINE

In the article the peculiarities of container transportations in Ukraine at the present stage of its development are investigated, the actual problems of development of container transportations, their advantages and disadvantages are analyzed. The article considers the influence of the state on the development of container transportations and compares the dynamics for previous years in Ukraine. The search for ways of the effectiveness of the state policy in the field of container transportation is being carried out.

Key words: logistics, container transportation, container standards, cargo, ports, terminals, container turnover, Maersk.

References

1. Essentials of Container Shipping. Retrieved from <https://www.thebalance.com/what-you-need-to-know-about-container-shipping-1361441>
2. Ohliad rynku kinteyneriv v portakh Ukrainy v 2017 [Overview of the container market at the ports of Ukraine in 2017]. Retrieved from <https://ports.com.ua/articles/obzor-rynka-konteynerov-v-portakh-ukrainy-v-i-polugodii-2017>. [in Ukrainian].
3. Ohliad rynku kinteyneriv v portakh Ukrainy v 2017 [Overview of the container market at the ports of Ukraine in 2017]. Retrieved from <https://su->

- dohodstvo.org/en-overview-of-container-tonnage-market-in-3d-quarter-of-2017-part-2/. [in Ukrainian].
4. Konteinerna industriia : mynulyi rik i perspekyva [Container industry : last year and prospect]. Retrieved from <https://ports.com.ua/articles/konteyner-naya-industriya-minuvshiy-god-i-perspektiva>. [in Ukrainian].
 5. Konteinerni perevezennia vaqntazhiv [Container transportation of cargoes]. Retrieved from http://synergostrans.com/index.php?option=com_content&view=article&id=78&Itemid=199. [in Ukrainian].
 6. Naibilshyi v sviti konterneinyi perezviznyk Maersk Line ide z Odeskoho portu [The world's largest container carrier Maersk Line comes from the port of Odessa]. Retrieved from <http://dumskaya.net/news/maersk-line-uhodit-iz-odessy-083176/>. [in Ukrainian].