

УДК 656.621, 656.613.1, 656.225

А. М. ОКороков^{1*}

^{1*} Каф. «Управління експлуатаційною роботою», Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, ул. Лазаряна, 2, 49010, м. Дніпропетровськ, Україна, тел. +38 (056) 373-15-04, ел. почта andrew_okorokoff@mail.ru, ORCID 0000-0002-3111-5519

АНАЛІЗ ПЕРСПЕКТИВ РОЗВИТКУ РИНКУ КОНТЕЙНЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ

Мета. Підписання угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом вимагає від першої всебічного розвитку по всіх напрямках та відповідності високим європейським стандартам. Одним з важливих напрямків є розвиток транспортної системи країни, як в цілому, так і по окремих видах транспорту. Вигідне географічне положення України, її позиція як держави-транзитера між сходом та заходом та бурхливий розвиток контейнерних перевезень вимагає відповідних заходів для утримання досягнутих позицій на ринку контейнерних перевезень та подальшого збільшення вантажопотоків. Метою статті є аналіз стану системи контейнерних перевезень, визначення перспектив її подальшого розвитку, встановлення проблемних ділянок та пропозиція шляхів щодо їх усунення. **Викладення основного матеріалу.** Обсяг контейнерних перевезень по всьому світу протягом останніх десятирічь демонструє стійку тенденцію до зростання, на яку незначним чином вплинули навіть такі події як світова фінансова криза 2008 року. В останні п'ять років це зростання відбувається здебільшого за рахунок активного розвитку економіки Китаю та інших країн Південно-Східної Азії, а також через виробничий аутсорсінг до цього ж регіону. У зв'язку з цим багато країн приділяють підвищену увагу побудові надійних транспортних мостів між сходом та заходом, зокрема й розвитку контейнерної транспортної системи. Україна займає одну з передових позицій по обробці контейнерного вантажопотоку у Чорноморському регіоні, однак через ряд причин в останні роки обсяги його зменшуються. Для виправлення цієї ситуації необхідно удосконалення всього спектру операцій з організації руху контейнерного потоку, що в свою чергу вимагає проведення досліджень з виявлення проблемних питань та розробки шляхів їх вирішення. При цьому підвищену увагу слід приділяти розвитку залізничних контейнерних перевезень, які, як свідчить передовий європейський досвід, мають багато переваг перед автомобільними та здатні значно підвищити конкурентоспроможність України на ринку контейнерних перевезень.

Ключові слова: ринок контейнерних перевезень, контейнер, Чорноморський регіон, контейнерний поїзд, вантажопотік.

Вступ

Україна є одним з основних гравців на ринку контейнерних перевезень як у Чорноморському регіоні, так і у Східноєвропейському, однак наявний потенціал, зумовлений вигідним географічним положенням, і достатньо розвинутою інфраструктурою використовується не повною мірою.

Активний розвиток міжнародної торгівлі, навіть за умови рецесії останніх років, дає можливість для України одержати в перспективі значні прибутки, перш за все за рахунок виконання транзитних перевезень з «світової фабрики» – Китаю до країн центральної та східної Європи.

Залучення цих вантажопотоків до України вимагає побудови високоефективної системи контейнерних перевезень, яка з одного боку дасть змогу швидко, дешево та ефективно переміщувати ці вантажопотоки, а з іншого – забезпечить належний рівень транспортного сервісу та супутніх послуг [1].

Мета

Метою статті є аналіз сучасного стану ринку контейнерних перевезень в Україні, виявлення проблемних ділянок та встановлення основних тенденцій подальшого розвитку.

Для досягнення поставленої мети необхідно:

- проаналізувати світовий ринок контейнерних перевезень, тенденції його розвитку та визначити потенційне місце України в ньому;
- виконати аналіз сучасного стану системи контейнерних перевезень в Україні;
- дослідити перспективи зростання обсягів переробки контейнерних вантажів як у внутрішньому сполученні так і транзитних;
- розглянути проблемні ділянки та недоліки існуючої технології перевезення контейнерних вантажів;
- визначити потенційні напрямки усунення існуючих недоліків та підвищення ефективності роботи системи перевезення контейнерних вантажів.

Аналіз публікацій

Проблеми українського ринку контейнерних перевезень широко висвітлені в публікаціях багатьох авторів. При цьому зазначається, що витoki проблеми лежать як в суто технічній [2], так і в законодавчій сферах [3]. Зокрема аналіз публікацій [4-7] дозволяє виділити наступні основні проблеми ринку контейнерних перевезень в Україні:

- недостатня кількість досвідчених експедиторів та контейнерних операторів;
- диспропорції в потужності портових перевантажувальних комплексів та пропускної спроможності прилеглих транспортних ліній;
- нестача залізничного рухомого складу для перевезення контейнерів – фітінгових платформ;
- низька якість автомобільних доріг та їх непристосованість за своїми технічними характеристиками для перевезення великотоннажних контейнерів;
- невикористання можливостей перевезення контейнерів по внутрішніх водних шляхах;
- високий рівень портових зборів;
- складні та довготривалі митні процедури;
- фактична відсутність єдиної інформаційної системи контролю та прогнозування переміщення контейнерів;
- недостатня кількість та нераціональне оснащення контейнерних терміналів всередині країни;
- нерозвинута логістика контейнерних перевезень та низький рівень транспортного сервісу.

Це, звичайно, далеко не повний перелік проблемних питань, проте навіть його достатньо, щоб уявити масштаби модернізації яку необхідно провести у всіх сферах, що впливають на український ринок контейнерних перевезень для приведення його до конкурентоспроможного стану.

Викладення основного матеріалу

В останні роки світовий ринок контейнерних перевезень демонстрував стійку тенденцію до зростання (рис. 1). Незначним чином вплинули на нього навіть фінансова криза 2008 року, спад від якої склав біля 9,2 % та рецесія економіки у 2012 році, що принесла зменшення обсягів попиту біля 2 %, однак вже 2013 року були досягнуті та навіть перевищені докризові обсяги.

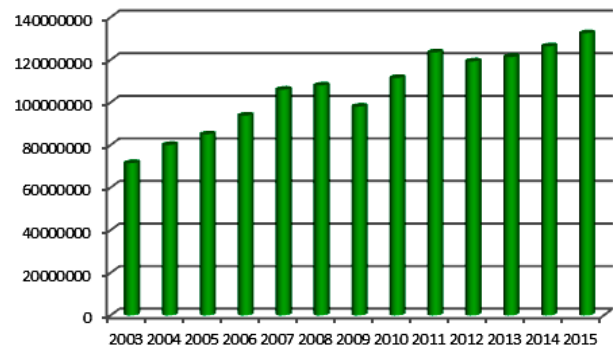


Рис. 1. Загальний попит на контейнерні перевезення на світовому ринку (TEU)

Не дивлячись на те, що Чорноморський регіон є лише малою частиною світового ринку контейнерних перевезень, внесок в його роботу українських контейнерних терміналів важко переоцінити. Відповідно до даних [8], у 2015 році Україна залишилася однією з провідних країн Чорноморського басейну за контейнерообігом (рис. 2).

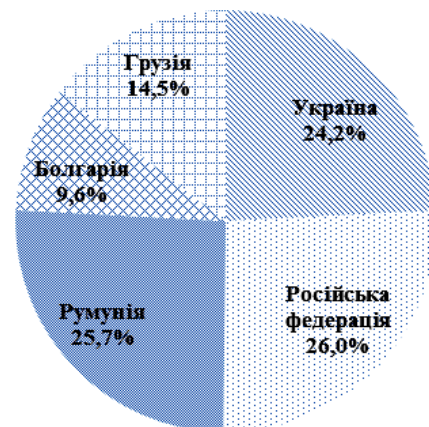


Рис. 2. Контейнерообіг країн Чорноморського регіону (завантажений)

Протягом останнього року обсяги перевезень контейнерів як по всьому світу, так і в Чорноморському регіоні та в Україні зростали дуже повільно через рецесію європейської економіки, викликаний цим спад попиту на споживчі товари, сировину. Додатковим фактором, що викликав спад перевезень в Україні та Російській Федерації стала війна у східноукраїнських регіонах та європейські санкції проти РФ.

Стало нарощують обсяги переробки контейнерів лише Румунія та Болгарія, в яких економічна ситуація залишається відносно сталою (рис. 3).

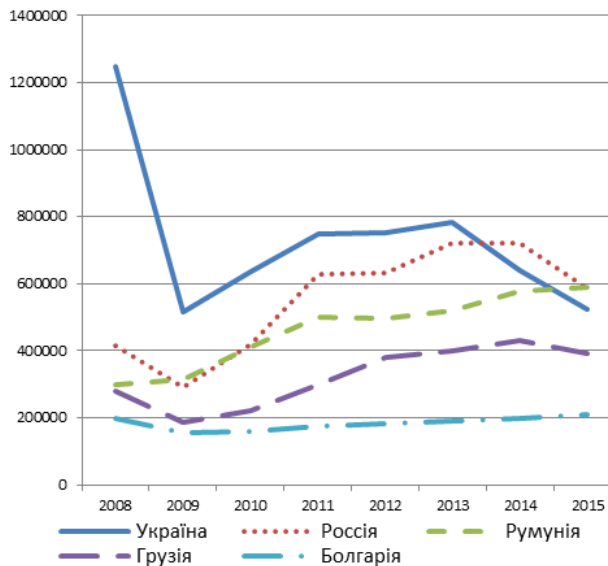


Рис. 3. Зміна обсягів переробки контейнерів в країнах Чорноморського регіону за 2008-2015 р.

Наслідком повільного зростання обсягів світового контейнерного ринку є з одного боку значний простій контейнеровозів, кількість яких на серпень 2015 року становила 149 одиниць загальною місткістю 377 тис. TEU [8], а з іншого – зменшення чартерних ставок, що дає можливість скоротити транспортну складову в кінцевій вартості продукту.

Зменшення обсягів переробки контейнерних вантажів в Чорноморському регіоні значним чином торкнулося і України. На початок року розміри транзитного контейнеропотoku у напрямку Російської Федерації зменшилися на 14 % [9], скоротилися і обсяги переробки контейнерних вантажів в портах – спад сягнув 14,6 % у 2014 та 24,9 % у першому півріччі 2015 року. Зменшення обсягів переробки пояснюється перш за все девальвацією національної валюти та зменшенням купівельної спроможності населення, що значно зменшило обсяги імпорту [10].

Не останню роль у зменшення контейнеропотоку відіграють військові дії на сході країни, які дестабілізують економічну ситуацію та призводять до переорієнтації вантажопотоків на альтернативні чорноморські порти – до Румунії та Російської Федерації. Не додає оптимізму і тарифна політика українських морських портів – кількість портових зборів є рекордною для всього світу – 13, в той час як у більшості країн їх кількість не перевищує 8. Однак, ця кількість прописана законодавчо, отже зменшення її процес досить довготривалий. Звертає на себе увагу і розмір цих зборів – вони перевищують середньосвітові у 2,3 рази. У порівнянні з конкурентними країнами різниця також значна –

збори в Румунії менше українських у два рази, в Туреччині – у три рази.

Змінюється порядок роботи з контейнерним вантажопотоком і всередині країни. Станом на 2013 рік біля 75 % всіх контейнерних перевезень на території України, а також 70 % контейнерних вантажів вивозилися з морських портів та завозилися на них автомобільним транспортом. У 2014-2015 роках баланс поступово почав зміщуватися в сторону залізничного транспорту. Аналізуючи 9 місяців 2015 року частка контейнерів, що перевозяться залізничним транспортом зросла до 35 %, а по завезенню-вивезенню з портів до 45 %.

Серед причин, що призвели до зростання частки залізничного транспорту у перевезення контейнерних вантажів виділяються наступні:

- незадовільний стан автомобільних доріг;
- підвищення вартості дизельного палива;
- зростання строків доставки через затримки вантажних автомобілів для перевірки на блокпостах;
- підвищена небезпека розкрадання та викрадення вантажу під час перевезення автомобільним транспортом.

Для вирішення проблем з автошляхами протягом 2016 року Міністерство інфраструктури України планує залучити кредитне фінансування та почати масштабну реконструкцію доріг на цілому ряду напрямків. Пріоритетними при цьому будуть ділянки з найбільшою вантажнонапруженістю, зокрема планується капітальний ремонт напрямку зі Львова до Херсону через основні чорноморські порти. Таким чином з'явиться можливість швидкого постачання контейнерів з портів в країни Східної Європи і далі, до всіх країн ЄС [11]. Однак кінцева дата закінчення та введення в повноцінну експлуатацію цих автошляхів – 2018 рік і далі, отже на тепер перевезення по цих напрямках автотранспортом залишаться в переліку проблемних. Щодо інших проблемних питань з автоперевезеннями, то на теперішній момент держава не має чіткої стратегії їх вирішення, отже у найближчій перспективі залізничні контейнерні перевезення здатні скласти вагомую конкуренцію автомобільним. Це в цілому відповідає останнім європейським тенденціям. Європейський Союз проводить активну політику спрямовану на переорієнтацію вантажопотоків з автомобільного на залізничний та водний транспорт. Такі негативні фактори автомобільного транспорту як підвищене забруднення навколишнього середовища та простій через завантаженість автошляхів були оцінені, та перетворені в рин-

кові субсидії для перевізників.

В Україні також розвиваються альтернативні шляхи перевезення контейнерів у внутрішньому сполученні. Зокрема судноплавна компанія «Укррічфлот», яка володіє основними річковими портами на Дніпрі, планує створити систему контейнерних перевезень на внутрішніх водних шляхах України [12]. Це покликано відродити перевезення по внутрішніх водних шляхах, які протягом останніх років демонстрували стале зменшення обсягів перевезень (рис. 4) [13].

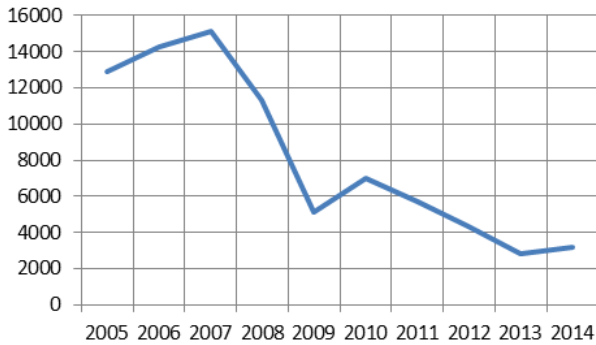


Рис. 4. Обсяги перевезення вантажів річковим транспортом (тис. т.)

Основною частиною проекту стане контейнерний сервіс по поєднанню основних одеських портів з внутрішніми регіонами – перш за все Дніпропетровською та Запорізькою областями. У Дніпропетровському річковому порту організується стаффірування контейнерів, що повинно залучити додаткові вантажопотоки. Новий сервіс орієнтований в першу чергу на металопродукцію різної номенклатури, однак потенційно можливе перевезення і інших вантажів – споживчих товарів, руд кольорових металів, олії і т.п. [14].

Не дивлячись на активізацію контейнерних перевезень по внутрішнім водним шляхам, їх частка в загальному вантажообігу залишається незначною. Протягом 2014 року перевезено лише 2,5 тисяч одиниць контейнерів (0,1 % від загального обсягу), при наявному потенціалі біля 100 тисяч. Не зміниться ситуація і у найближчі роки, оскільки існує ряд причин, як природних, так і технічних, через які повноцінну експлуатацію внутрішніх водних шляхів ускладнено [15]. Серед таких причин основними є наступні:

- обмеженість навігаційного періоду на протязі приблизно 3 місяців на рік, за фактичної відсутності діючих криголамів;
- значна різниця між відстанню наземного та водного транспортування (відстань перевезення контейнерів Дніпром перевищує відстань

перевезення автомобілем на 40 %, а залізницею – на 15 %);

- відстань від гирла Дніпра до найближчих глибоководних портів перевищує 100 км, що робить неможливим експлуатацію річкових суден на цьому відрізку шляху;

- відсутність в портах біля гирла Дніпра інфраструктури з перевантаження контейнерів з морських на річкові судна та навпаки;

- наявність значної кількості шлюзів (5 одиниць при перевезенні з Києва), а також ряду низьких мостів, що потребують підйому для проходження суден;

- незадовільний стан інфраструктури річкових портів, навігаційного та сигнального обладнання;

- тривала відсутність днопоглиблювальних робіт та робіт з розчистки русла річки, що ускладнює навігацію і зменшує безпеку виконання перевезень.

Всі перелічені фактори ускладнюють, а у деяких випадках унеможливають розвиток контейнерних перевезень по внутрішнім водним шляхам без значних капітальних вкладень, що природним шляхом повертає вантажопотоки до двох основних перевізників – залізничного та автомобільного транспорту.

Українські залізниці мають значний досвід роботи з контейнерним вантажопотоком, як у складі окремих вагонних відправок, так і контейнерних поїздів. На теперішній момент по території країни курсує 11 контейнерних поїздів, як місцевого, так і міжнародного сполучення. Перевезення контейнерів у складі контейнерних поїздів складає 40 % від загального обсягу перевезених по території України контейнерів [15].

Починаючи з 2003 року регулярно курсує поїзд комбінованого транспорту «Вікінг» по маршруту Іллічівськ – Мінськ – Клайпеда. Не дивлячись на спад обсягів перевезень контейнерів протягом 2014 року, у першому півріччі 2015 обсяги перевезених у складі контейнерного поїзда контейнерів зросли на 29 % у порівнянні з аналогічним періодом минулого року та сягнули 2336 TEU.

Значні обсяги (4 680 контейнерів) перевезені поїздом, який курсує за маршрутом Словаччина (Кошице) – Росія (Перспектива). Крім того, «ZUBR» перевіз 435 од. контейнерів, «Дніпровець» (Одеса – дніпропетровські Ліски) – 1 тис. 86 од., «Хрещатик» (Одеса – київські Ліски) – 1 тис. 380 контейнерів, Польща – Україна (Ізов – Могилів-Подільський) – Молдова (Рибниця) – 82, «Поділля» (Одеса – Хмельницький) – 500

контейнерів в умовних одиницях [15].

При цьому слід зазначити – на всіх перелічених напрямках зберігається значний резерв провізної спроможності, отже у разі виникнення додаткового попиту на контейнерні перевезення залізниця здатні задовольнити його в повному обсязі.

Не дивлячись на позитивний досвід використання залізницею міжнародних контейнерних поїздів, загальні обсяги перевезень, виконані ними в останні два роки, стало зменшуються. На це впливає цілий ряд чинників, зокрема економічний спад, загальне зменшення обсягів перевезень контейнерів у Чорноморському регіоні, а також негативні наслідки реформи системи управління залізничним транспортом. Переведення рухомого складу з інвентарного парку до приватного викликало появу додаткових посередників у користуванні вагонами, а через це в свою чергу користування рухомих складом зросло в ціні до 50 %.

Отже, якщо Україна бажає зберегти існуючі позиції на ринку контейнерних перевезень та залучити додаткові вантажопотоки, необхідно проведення заходів щодо удосконалення роботи на цілому ряду напрямків. Зокрема варто створити більш сприятливий соціальний клімат, впроваджувати в життя політику відкритості та гнучкості по відношенню до клієнтів. Це стосується як тарифної політики, так і питання організації перевезень з впровадженням сучасних логістичних методів та всебічної інформаційної підтримки відправника в режимі реального часу. В іншому випадку сприятливі умови для збільшення обсягів контейнерних перевезень залізницями, які склалися на теперішній момент, можуть бути втрачені, та вантажовідправники повернуться до автомобільних перевізників.

Висновки

Зважаючи на європейський вибір України, її бажання інтегруватися в європейський транспортний та торгівельний простір, контейнерні залізничні перевезення стають необхідним елементом транспортної системи і важливим індикатором її розвитку. Європейська практика показує, що стимулювання залізничних перевезень вантажів, зокрема і контейнерних, дає можливість сягнути більшої енергоефективності, екологічності та безпеки перевезень у порівнянні з автомобільним транспортом.

Угода про асоціацію з Європейським Союзом, яку підписала Україна 2014 року містить в собі окремий пункт щодо розвитку комбінова-

них та мультимодальних перевезень, врегулювання та узгодження нормативної та законодавчої бази з європейськими вимогами.

Розвиток системи контейнерних перевезень неможливий без гармонійного розвитку всіх видів транспорту, організації узгодженої взаємодії між ними, встановлення прийнятної та економічно обґрунтованого рівня тарифів та законодавчого захисту вантажовідправників.

Нажаль на теперішній момент, на фоні наявності сучасних потужних контейнерних терміналів в морських портах, Україна не має достатнього транспортного забезпечення для їх ефективного подальшого переміщення вглиб країни та до Європейського Союзу.

Залізничний транспорт в Україні на теперішній вже виконує значну частку контейнерних перевезень та має значний потенціал щодо збільшення своєї частки на цьому напрямку. Проте ряд неврегульованих питань як технічного, так і технологічного та законодавчого характеру, а також наявність негнучкої тарифної політики натеper відлякує значну частку клієнтури.

Кризові явища у внутрішньодержавній та світовій економіці з одного боку створюють додатковий негативний вплив на транспорту галузь, проте в той же час дають можливість збільшити свою частку ринку за рахунок пропозиції більш досконалої та дешевої послуги. Однак слід зазначити, що для використання цих можливостей необхідні достатні інвестиції та їх раціональне використання на найбільш проблемних ділянках – технічній модернізації залізничного транспорту, удосконаленню систем інформаційного забезпечення, підвищенню рівня транспортного сервісу тощо.

(БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК)

1. Heideloff, C. Handbook of Container Shipping Management, / C. Heideloff, T. Pawlik // Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL). – 2006. – Vol. 1. – 239 p.
2. Опанчук, Б. А. Развитие контейнерных перевозок в Украине: проблемы и пути их решения / Б. А. Опанчук // Экономические инновации. – 2009. – Вып. 39. – С. 72-78
3. Опанчук, Б. А. Траншипмент как перспективное направление развития контейнерных перевозок / Б. А. Опанчук // Экономические инновации. – 2010. – Вып. 41. – С. 168-173
4. Ковалева, Ю. А. Тенденции развития черноморско-азовского рынка контейнерных перевозок / Ю. А. Ковалева // Вісник економіки транспорту та промисловості. – 2011. - № 35. – С. 86-90
5. Огороков, А. М. Розробка методики оптимізації технічних параметрів транспортних вантажних комплексів / А. М. Огороков // Восточно-

Европейский журнал передовых технологий. – 2015. – № 2/3 (74). – С. 9-14.

6. Окоороков, А. М. Використання супутникових систем позиціонування об'єктів для удосконалення управління вантажними комплексами / А. М. Окоороков // Транспортні системи і технології перевезень : зб. наук. пр. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна – Дніпропетровськ, 2013. – Вип. 5. – с. 54-57.

7. Яневич В. З. Дослідження та оптимізація процесу перевезення вантажів залізничним транспортом [Текст] / В. З. Яневич, А. М. Окоороков // Транспортні системи і технології перевезень : зб. наук. пр. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна – Дніпропетровськ, 2014. – Вип. 7. – С. 73-79.

8. В мире простаивает все больше контейнеровозов различной вместимости [Электрон. ресурс] – Режим доступа: <http://ati.su/Media/News.aspx?HeadingID=13&ID=68162>

9. Транзит контейнеров по сети Укрзалізниця в адрес России сократился на 14 % [Электрон. ресурс] – Режим доступа : <http://ati.su/Media/News.aspx?HeadingID=13&ID=59537>

10. Объемы перевалки контейнеров уменьшились [Электрон. ресурс] – Режим доступа : <http://portsukraine.com/node/4182>

11. Хмиль, Р. Без ямочного ремонта. Как автодор потратит кредитные \$ 800 млн. [Текст з екрану] / Р. Хмиль – Режим доступа : <http://biz.liga.net/all/transport/stati/3043675-bez-yamochnogo-remonta-kak-avtodor-potratit-kreditnye-800-mln-.htm>

12. Украина создает внутреннюю контейнерную логистику [Электрон. ресурс] – Режим доступа: <http://ati.su/Media/News.aspx?HeadingID=13&ID=68941>

13. Державна служба статистики України [Електрон. ресурс] – Режим доступа : <http://www.ukrstat.gov.ua>

14. Логистические процессы и морские магистрали [Электрон. ресурс] – Режим доступа: <http://www.traceca-org.org/ru/>

15. Объемы перевозок контейнеров в комбинированных поездах «Викинг» за год выросли почти на 30 % [Электрон. ресурс]. – Режим доступа: <http://ati.su/Media/News.aspx?ID=64592&HeadingID=13&PageSize=382>

Стаття рекомендована до публікації д.т.н., проф. Альошинським Є. С. (Україна)

Надійшла до редколегії 26.11.2015.

Прийнята до друку 28.11.2015.

А. М. ОКООРОКОВ

АНАЛИЗ ПЕРСПЕКТИВ РАЗВИТИЯ РЫНКА КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК В УКРАИНЕ

Цель. Подписание соглашения об ассоциации между Украиной и Европейским Союзом требует от первой всестороннего развития по всем направлениям и соответствия высоким европейским стандартам. Одним из важных направлений является развитие транспортной системы страны, как в целом, так и по отдельным видам транспорта. Выгодное географическое положение Украины, ее позиция как государства-транзитера между востоком и западом и бурное развитие контейнерных перевозок требует соответствующих мер для удержания достигнутых позиций на рынке контейнерных перевозок и дальнейшего увеличения грузопотоков. Целью статьи является анализ системы контейнерных перевозок, определения перспектив дальнейшего развития, установления проблемных участков и предложение путей по их устранению. **Изложение основного материала.** Объем контейнерных перевозок по всему миру в течение последних десятилетий демонстрирует устойчивую тенденцию к росту, на которую незначительно повлияли даже такие события как мировой финансовый кризис 2008 года. В последние пять лет этот рост происходит в основном за счет активного развития экономики Китая и других стран Юго-Восточной Азии, а также из-за производственного аутсорсинга в этот же регион. В связи с этим многие страны уделяют повышенное внимание построению надежных транспортных мостов между востоком и западом, в том числе развития контейнерной транспортной системы. Украина занимает одну из передовых позиций по обработке контейнерного грузопотока в черноморском регионе, однако по ряду причин в последние годы объемы его уменьшаются. Для исправления этой ситуации необходимо усовершенствование всего спектра операций по организации движения контейнерного потока, что в свою очередь требует проведения исследований по выявлению проблемных вопросов и разработки путей их решения. При этом повышенное внимание следует уделять развитию железнодорожных контейнерных перевозок, которые, как показывает передовой европейский опыт, имеют много преимуществ перед автомобильными и способны значительно повысить конкурентоспособность Украины на рынке контейнерных перевозок.

Ключевые слова: рынок контейнерных перевозок, контейнер, черноморский регион, контейнерный поезд, грузопоток.

ANALYSIS OF THE PROSPECTS DEVELOPMENT CONTAINER MARKET IN UKRAINE

Goal. The signing of an association agreement between Ukraine and the European Union requires that the first comprehensive development in all fields and meet the high European standards. One important area is the development of the transport system of the country as a whole and for individual modes of transport. The favorable geographical position of Ukraine, its position as a transit country between east and west, and the rapid development of container transport requires appropriate measures to keep the achieved position in the container shipping market and further increases in freight flows. The aim of the article is the analysis of the container transport system, determine the prospects for further development, the establishment of problem areas and suggest ways to address them. **Statement of the basic material.** The volume of container traffic around the world in recent decades shows a stable growth trend, which slightly affected even such events as the global financial crisis of 2008. In the past five years, this growth is mainly due to the active development of the economies of China and other countries in Southeast Asia, as well as because of the outsourcing of production in the same region. In this regard, many countries are increasingly focusing on building a reliable transport bridge between East and West, including the development of container transport system. Ukraine is one of the leading positions in the processing of container traffic in the Black Sea region, but for various reasons in recent years the volume of its decline. To remedy this situation it is necessary improvement of the whole spectrum of operations, the organization of container traffic flow, which in turn requires research to identify issues and develop solutions. At the same time attention should be paid to the development of railway container transportation, which, as the best European experience, have many advantages over the road and can significantly improve the competitiveness of Ukraine in the container market.

Keywords: market of container transportation, container, the Black Sea region, the container train cargo.