

v umovakh yevrointehratsii" [Prospects of Development of Agroindustrial Complex of Ukraine under Conditions of European Integration]. *Naukovyi visnyk Lvivskoho natsionalnoho universytetu veterynarnoi medytsyny ta biotekhnologii imeni S. Z. Gzhytskoho*, vol. 19, no. 76 (2017): 47-55. Doi: 10.15421/nvlvet7610

Holovni ahrarni novyny. <https://agronews.ua>

Ofitsiyni sait Derzhavnoi sluzhby statystyky. <http://ukrstat.gov.ua>

Ofitsiyni sait Sekretariatu z pidtrymky eksportu ukrain-skoj prodovolchoi ta ahrarnoi produktsii. <https://ukrainefood.org>

Pikulyk, O. I. "Ukraina u svitovomu hospodarstvi" [Ukraine in the World Economy]. *Ekonomika i suspilstvo*. 2018. http://economyandsociety.in.ua/journal/15_ukr/9.pdf

Stepanova, A., Horbas, I., and Davydova, O. "Practical Aspects of Strategic Marketing Management of Agricultural Enterprises" [On the Example of "MRIYA AGRO HOLDING" LLC]. *Finansovo-kredytna diialnist: problemy teorii ta praktyky*, no. 2 (2017): 221-228.

Tekhnolohiia likarskykh preparativ promyslovoho vyrobnyctva [Technology of Medicines of Industrial Production]. Vinnytsia: Nova knyha, 2008.

The Statistics Portal. <https://www.statista.com>

УДК 656.07

JEL: L95

МОРСЬКІ КОНТЕЙНЕРНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ: СВІТОВІ ТЕНДЕНЦІЇ

©2019 ПЕТРЕНКО О. І.

УДК 656.07

JEL: L95

Петренко О. І. Морські контейнерні перевезення: світові тенденції

У статті досліджено стан та основні тенденції розвитку морських контейнерних перевезень у світі; проаналізовано динаміку та структуру морських контейнерних перевезень за регіонами світу, найбільшим серед яких є Азія; визначено динаміку контейнерних вантажопотоків та виділено 20 міст з найбільшим контейнерним вантажооборотом; визначено роль контейнерних перевезень у розвитку глобальної морської торгівлі. Встановлено, що обробка контейнерних вантажопотоків залишається зосередженою у великих портах. Загальна пропускна здатність 20 найбільших портів світу зростає і у 2018 р. становила 347,8 млн TEU. Шанхай залишається найпотужнішим контейнерним портом у світі, найбільше зростання спостерігається в Сінгапурі. Лише п'ять портів за межами Азії представлені серед 20 провідних контейнерних портів, а саме: Антверпен, Гамбург, Лос-Анджелес, Лонг Біч та Роттердам. Очікується подальший розвиток контейнерних перевезень з Китаю, що, своєю чергою, може спричинити скорочення обсягів та вантажопотоків на Транстихоокеанському маршруті. У морських контейнерних перевезеннях спостерігаються тенденції до створення альянсів між операторами терміналів, лінійними компаніями для спільної експлуатації причалів, що висуває нові вимоги до адаптації та технічної оснащеності портів. Вертикальна інтеграція та подальше розширення транспортних ліній у термінальних операціях посилює конкуренцію між перевізниками. Встановлено, що розвитку морських контейнерних перевезень сприяє зростання економічної активності у світі, реструктуризація ланцюга поставок на користь великих суден і альянсів перевізників, цифровізація та модернізація транспортної інфраструктури, новітнє суднобудування, економічна інтеграція та інформатизація.

Ключові слова: морські контейнерні перевезення, світові контейнерні потоки, порт, обробка контейнерів, морський транспорт.

DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2019-12-177-184>

Рис.: 2. **Табл.:** 2. **Бібл.:** 19.

Петренко Ольга Іванівна – кандидат економічних наук, доцент, завідувачка кафедри бізнес-логістики та транспортних технологій, Державний університет інфраструктури та технологій (вул. Кирилівська, 9, Київ, 04071, Україна)

E-mail: olga_co@meta.ua

ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-1869-7999>

Researcher ID: <http://www.researcherid.com/Q-8778-2018>

УДК 656.07

JEL: L95

Петренко О. И. Морские контейнерные перевозки: мировые тенденции

В статье исследовано состояние и основные тенденции развития морских контейнерных перевозок в мире; проанализирована динамика и структура морских контейнерных перевозок по регионам мира, крупнейшим среди которых является Азия; определена динамика контейнерных грузопотоков и выделено 20 городов с наибольшим контейнерным грузооборотом; определена роль контейнерных перевозок в развитии глобальной морской торговли. Установлено, что обработка контейнерных грузопотоков остается сосредоточенной в крупных портах. Общая пропускная способность 20 крупнейших портов мира растет и в 2018 г. составила 347,8 млн TEU. Шанхай остается самым мощным контейнерным портом в мире, наибольший рост наблюдается в Сингапуре. Лишь пять портов за пределами Азии представлены среди 20 ведущих контейнерных портов, а именно: Антверпен, Гамбург, Лос-Анджелес, Лонг-Бич и Роттердам. Ожидается дальнейшее развитие контейнерных перевозок из Китая, что, в свою очередь, может привести к сокращению объемов и грузопотоков на транстихоокеанском маршруте. В морских контейнер-

UDC 656.07

JEL: L95

Petrenko O. I. Container Shipping: Global Trends

The article explores the status and major trends in the development of container shipping traffic in the world; analyzes the dynamics and structure of container shipping traffic by regions of the world, the largest of which is Asia; determines the dynamics of container freight flows, allocating 20 cities with the largest container freight turnover; defines the role of container shipping in the development of global maritime trade. It is determined that the processing of container freight flows remains concentrated in large ports. The total capacity of the world's 20 largest ports is growing and makes 347,8 million TEU in 2018. Shanghai remains the most powerful container port in the world, the largest growth is observed in Singapore. Only five ports outside Asia are represented among the top 20 container ports, namely Antwerp, Hamburg, Los Angeles, Long Beach and Rotterdam. Further development of container traffic from China is expected, which in turn may lead to a reduction in volumes and freight flows on the Trans-Pacific route. In the container shipments

ных перевозках наблюдаются тенденции к созданию альянсов между операторами терминалов, линейными компаниями для совместной эксплуатации причалов, что выдвигает новые требования к адаптации и технической оснащенности портов. Вертикальная интеграция и дальнейшее расширение транспортных линий в терминальных операциях усиливает конкуренцию между перевозчиками. Установлено, что развитию морских контейнерных перевозок способствует рост экономической активности в мире, реструктуризация цепи поставок в пользу крупных судов и альянсов перевозчиков, цифровизация и модернизация транспортной инфраструктуры, новейшее судостроение, экономическая интеграция и информатизация.

Ключевые слова: морские контейнерные перевозки, мировые контейнерные потоки, порт, обработка контейнеров, морской транспорт.
Рис.: 2. **Табл.:** 2. **Библ.:** 19.

Петренко Ольга Ивановна – кандидат экономических наук, доцент, заведующая кафедрой бизнес-логистики и транспортных технологий, Государственный университет инфраструктуры и технологий (ул. Кирилловская, 9, Киев, 04071, Украина)

E-mail: olga_co@meta.ua

ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-1869-7999>

Researcher ID: <http://www.researcherid.com/Q-8778-2018>

by sea, there are tendencies to form alliances between terminal operators, line companies for joint operation of berths, which puts new requirements for adaptation and technical equipment of ports. Vertical integration and further expansion of transport lines in terminal operations increases competition between carriers. It is determined that the development of container shipping is facilitated by the growth of economic activity world-wide, restructuring of supply chain in favor of large ships and carrier alliances, digitalization and modernization of transport infrastructure, the newest shipbuilding, economic integration and informatization.

Keywords: container shipping, global container flows, port, container processing, sea transport.

Fig.: 2. **Tabl.:** 2. **Bibl.:** 19.

Petrenko Olga I. – PhD (Economics), Associate Professor, Head of the Department of Business-Logistics and Transport Technologies, State University of Infrastructure and Technologies (9 Kyrylivska Str., Kyiv, 04071, Ukraine)

E-mail: olga_co@meta.ua

ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-1869-7999>

Researcher ID: <http://www.researcherid.com/Q-8778-2018>

Контейнерні перевезення набирають все більшої популярності через універсальність у застосуванні видів транспорту та придатності для різних вантажів. Крім того, розвитку контейнерних перевезень сприяє пошук економіки, виробництва, електронної торгівлі, модернізація транспортної інфраструктури, новітнє суднобудування, інновації у сфері транспорту, економічна інтеграція та інформатизація. У 2017 р. контейнерні перевезення склали 17,1% від загальної морської торгівлі, при цьому зростання у 2017 р. порівняно з 2016 р. становило 6,4% [17, р. 16], а у 2018 р. – вже 2,7% порівняно із 2017 р. [18, р. 10].

Зростання асортименту товарів та можливостей інтернет-торгівлі також стимулює попит на контейнерні морські перевезення різноманітних вантажів на великі відстані. Контейнерні перевезення морським транспортом мають ряд переваг порівняно з іншими видами організації контейнерних потоків, зокрема завдяки низькій вартості, необмежених габаритних можливостей. Водний транспорт найменше впливає на собівартість товарів, сировини та будь-яких вантажів у частині вартості доставки. Сучасна логістика здатна забезпечити ефективну організацію вантажопотоків у контейнерному морському транспорті, проте і тут є ряд проблем [19]. Тенденція до укрупнення гравців на ринку контейнерних перевезень флотом тісно пов'язана зі збільшенням вантажомісткості сучасних контейнерних суден. З одного боку, це дозволяє заощадити витрати, проте вимагає більшого часу та ресурсів для того, щоб повністю завантажити контейнерні судна, обробити їх і не дозволяти простоювати. Також це сприяє укрупненню та монополізації серед перевізників, оскільки лише великі оператори здатні ефективно та швидко заповнювати судна більшої контейнерної місткості. Це змінює і світові контейнерні вантажопотоки, посилюючи роль великих міжнародних портів. Контейнерні морські переве-

знення взаємозалежні з кон'юнктурою транспортного ринку, економічними коливаннями, світовими тенденціями та глобальними проблемами, тому залишаються важливим об'єктом для дослідження.

Контейнерним перевезенням загалом приділяється значна увага в науковій літературі через їх універсальність. Найбільше – у залізничному транспорті, оскільки для України даний вид транспорту розвинутий краще за водний. Але поряд з цим контейнерні перевезення морським транспортом також висвітлювали у наукових працях такі автори: А. Ковальова [1], Г. Матвієнко-Біляєва [2], А. Ніколаєва, М. Цимбал [3], А. О कोरोков [4], П. Підлісний, Н. Паткевич, Ю. Цветов [5], Н. Риженкова [6], Б. Хаккет [7], А. Церковна, В. Харламова [8] та ін. Проте актуальним світовим показникам, оцінці динаміки і тенденцій міжнародних морських контейнерних перевезень саме у вітчизняній літературі приділена недостатня увага.

У зарубіжних джерелах морському транспорту приділено значну увагу. Визнані міжнародні видання публікують огляди діяльності підприємств морського транспорту, де контейнерним перевезенням відводиться окрема роль [9, р. 14–19]. Дані огляди містять цікаву подачу інформації, спираються на статистичні та інші офіційні джерела, проте мають дуже загальний характер і повною мірою не розкривають проблеми та перспективи розвитку морського транспорту. Такі зарубіжні автори, як: Б. Р. Саллес [10], М. Больман [11], Е. Крістенсен зі співавторами [12] досліджують питання розвитку морського транспорту та контейнерних перевезень більш детально, проте недостатньо уваги приділяють стандартам, які застосовуються і контейнерних перевезеннях, їх зміні, тенденціям світової морської торгівлі, інноваціям та аспектам контейнерного суднобудування.

Слід зазначити, що теоретичні положення та огляди морських контейнерних перевезень, особли-

во у вітчизняних джерелах, не відповідають повною мірою актуальним даним і сучасним реаліям практичної діяльності транспортної галузі, вимагають всебічного висвітлення. Огляд світових контейнерних перевезень морським транспортом у вітчизняній літературі практично не розкритий. Потребує поглибленого дослідження як формування висновків щодо стану і перспектив розвитку міжнародних морських контейнерних перевезень, так і визначення місця України у світі сучасних тенденцій.

Основними завданнями даної статті є дослідження стану та основних тенденцій морських контейнерних перевезень у світі; аналіз динаміки та структури обробки контейнерних вантажопотоків; виділення топ-20 міст з найбільшим контейнерним вантажооборотом; визначення ролі контейнерних перевезень у розвитку глобальної морської торгівлі.

Пожвавлення світової економіки у 2017 р. сприяло зростанню морської торгівлі. За оцінками міжнародних видань, загальний обсяг світової морської торгівлі у 2017 р. склав 10,7 млрд т, що на 4%, або на 411 млн т, більше від показника 2016 р. [17, р. 10]. Зокрема, світова торгівля контейнерними товарами у 2017 р. зросла на 6,4% після історичних мінімумів, зафіксованих у 2015–2016 рр. У 2018 р. обсяг морської торгівлі склав 11 млрд т [18, р. 10], проте динаміка уповільнилась – відбулося зростання всього на 2,7% від показника 2017 р. Своєю чергою, контейнерні перевезення у 2018 р. зросли на 4,7% від рівня 2017 р. Причинами уповільнення динаміки стали міжнародна торговельна напруженість та протекціонізм у сфері світової торгівлі, нестабільність попиту в промисловості, які були більш яскраво вираженими у 2018 р.

За показниками структури (рис. 1) найбільший обсяг морських контейнерних перевезень у 2018 р. припадає на трафік портів країн Азії – 64%, на другому місці зі значним відставанням – Європа з пито-

мою вагою 16%, потім йдуть Північна Америка – 8%, Латинська Америка та країни Карибського басейну – 7%, Африка – 3% і Океанія – 2%.

За оцінками Ради ООН з питань торгівлі та розвитку (*United Nations Conference on Trade and Development – UNCTAD*) [17], за наявності сприятливих тенденцій у період між 2018 р. і 2023 р. очікується приріст світової економіки із середньорічними темпами у 3,8% [17, р. 10]. За оновленими даними за 2018 р. та прогнозами у період між 2019 р. і 2023 р., очікуваний середній темп зростання становить вже 3,4% [18, р. 10]. При цьому морська торгівля зростатиме в середньому на 3,5%, найбільше – у сфері контейнерних перевезень і сипучих вантажів за рахунок танкерних обсягів. Зростання морських вантажних перевезень у 2019 р., за прогнозами, очікувалося на рівні 2,6% [18, р. 2].

Обмежувальними факторами у прогностичних оцінках, які стосуються розвитку морських контейнерних перевезень, є посилення торговельного протекціонізму між країнами, напруженість відносин між Китаєм і США – двома найбільшими світовими економіками, а також між Канадою, Мексикою, США та ЄС. Крім того, необхідно враховувати приховані ризики та фактори, які можуть суттєво вплинути на розвиток морської торгівлі: глобальний енергетичний перехід у споживанні енергоносіїв, структурні зрушення в економіках, морське піратство та військові конфлікти, цифровізація, залежність від розвитку електронної комерції та інформатизації.

Світовий флот у 2017 р. зріс на 42 млн валових тонн, що відповідає 3,3% зростання [17, р. 10]. Поряд з цим, у 2018 р. валова потужність світового флоту склала 1,97 млрд т (dwt), приріст 2,61% порівняно з 2017 р. – найповільніше зростання за період з 2009 р. [18, р. 11]. Світовий контейнерний флот у 2018 р. зріс на 5%. Німеччина залишається найбільшим світовим



Рис. 1. Структура світових контейнерних перевезень за регіонами, 2018 р.

Джерело: складено за даними [18, р. 3].

судновласником контейнерних перевезень, також у 2017–2018 рр. збільшили свою частку ринку Канада, Китай та Греція саме в контейнерних перевезеннях.

Понад 90% світового суднобудування зосереджено в Китаї, Японії та Республіці Корея, водночас 79% зносу суден припадає на країни Південної Азії, зокрема Бангладеш, Індію та Пакистан. В Україні також високий рівень зносу суден і портової інфраструктури, що є негативним фактором, який перешкоджає розвитку морської торгівлі.

На ринках, де переважає пропозиція, спостерігається тенденція до консолідації та об'єднання транспортних компаній [14]. На сьогодні дві третини місткості замовлень на морські контейнерні перевезення припадає на судна вантажопідйомністю понад 14 000 двадцятифутових еквівалентних одиниць (TEU). Двадцятифутовий еквівалент (TEU, або *teu*, – від англ. *twenty-foot equivalent unit*) є умовною одиницею, за допомогою якої вимірюють місткість вантажних транспортних засобів, а саме: контейнеровозів та контейнерних терміналів [11]. Заснована дана система на обсязі двадцятифутового (6,1 метра) інтермодального ISO-контейнера, що представляє собою металеву коробку стандартного розміру, яка може транспортуватися різними видами транспорту: автомобільним, залізничним і морським [11].

Динаміка зростання попиту на контейнерні судна високої місткості очевидна: на початку 2019 р. 25% потужностей на транс-тихоокеанському маршруті обслуговували контейнеровози місткістю понад 12 000 TEU, порівняно з 19% на початок 2018 р. і 7% на початок 2016 р. [12]. Оскільки до перевезень залучаються судна більш високої місткості, заповнити їх можуть тільки великі перевізники та альянси. Своєю чергою, це вимагає від них інвестицій у модернізацію портової галузі, ефективне використання ресурсів – енергетичних, трудових, фінансових.

За статистичними даними, світова портова діяльність та обробка вантажів після низького рівня у 2015–2016 рр. суттєво зросла у 2017 р. і дещо уповільнилась у 2018 р. За підрахунками, у 2017 р. у 20 найбільших світових портах було оброблено 9,3 млрд т вантажів проти 8,9 млрд т у 2016 р. [17, р. 11]. У контейнерні порти по всьому світу було переміщено 752,2 млн двадцятифутових еквівалентів (TEU). Найпотужнішими портами контейнерних перевезень у світі є Шанхай та Китай. Спираючись на прогнози економічного зростання та плани розвитку портової інфраструктури, очікується збільшення глобальної портової діяльності.

Збільшення розмірів суден і зростання альянсів та об'єднань перевізників посилюють вимоги до адаптації портів. Незважаючи на те, що мережі лінійних перевезень отримують переваги від підвищення ефективності внаслідок консолідації ресурсів, отримання системних ефектів, порти розвиваються

неоднаковими темпами через регіональне розташування, внутрішні впливи та різні інвестиційні можливості. Разом із цим посилення конкуренції між контейнерними портами світу зміцнює позиції альянсів та великих судновласників.

Глобальна пропускна здатність контейнерних перевезень у портах уповільнилась у 2018 р. порівняно з даними 2017 р. (табл. 1). Зростання за 2018 р. складало 4,7% від попереднього року, а у 2017 р. – 6,7% від рівня 2016 р. Найбільше зростання впродовж 2018 р. зафіксовано в портах Океанії (+7,4%), Латинської Америки та Карибського басейну (+5,7%), Європи (+5,5%), найменше – в портах Африки (всього +1,8%), проте за всіма регіонами спостерігається позитивна динаміка.

Традиційно лівова частка належить контейнерним портам країн Азії, пропускна здатність яких у 2018 р. склала 510,5 млн TEU, що на 4,4% більше, ніж у 2017 р.

У 2018 р. 793,26 млн TEU оброблено в контейнерних портах по всьому світу, що на 35,3 млн TEU більше, ніж у 2017 р., сума еквівалентна портовій вантажно-розвантажувальній діяльності Сінгапуру – другого за величиною центру світових контейнерних перевезень (табл. 2).

У цілому зростанню морських контейнерних перевезень сприяло поживлення на внутрішньо-азійських торгових шляхах, стійкий споживчий попит у США та завантаження на транс-тихоокеанському маршруті.

Лідером глобальних контейнерних перевезень за показником пропускної здатності портів є Шанхай з 42,01 млн TEU у 2018 р. На другому місці – Сінгапур із 36,60 млн TEU. Гонконг посідає сьоме місце з 19,60 млн TEU, Дубай – десяте місце з 14,95 млн TEU, Роттердам – одинадцяте місце з 14,51 млн TEU, Антверпен – тринадцяте місце з 11,10 млн TEU, Лос-Анджелес – сімнадцяте місце з 9,46 млн TEU, Гамбург – дев'ятнадцяте з 8,78 млн TEU.

Найбільше зростання за 2018 р. порівняно з 2017 р. зафіксовано в Сінгапурі (+8,7%), Гуанчжоу (+7,6%), Танджунг Пелепасі (+6,4%). Скорочення обсягів обробки контейнерних вантажопотоків у 2018 р. відбулося в портах Гонконгу (–5,6%), Дубая (–2,9%) та Гамбургу (–0,2%).

Швидке зростання контейнерних перевезень у портах Південно-Східної Азії є наслідком економічного розвитку в країнах Асоціації країн Південно-Східної Азії (ASEAN). Спільні підприємства та ТНК з транспортними лініями позитивно вплинули на обробку контейнерних вантажів у портах Сінгапуру, що пояснює приріст у 8,7%, що більше, ніж удвічі порівняно з показником 2017 р.

У 2018 р. японська компанія Ocean Network Express (ONE) обслуговувала середземноморські контейнерні перевезення. Компанії CMA CGM (Франція), Pacific International Lines (Сінгапур) і китайська

Таблиця 1

Динаміка обсягу контейнерних вантажопотоків у портах світу за регіонами у 2017–2018 рр., у двадцятифутових еквівалентних одиницях (TEU)

№ з/п	Регіон	2017 р.	2018 р.	Відхилення 2018 р. від 2017 р.	
				Абсолютне	Відносне, %
1	Африка	30398569	30940898	542329	+1,8
2	Азія	488852650	510513120	21660470	+4,4
3	Європа	119359397	125888633	6529236	+5,5
4	Латинська Америка та Карибський басейн	48863196	51669025	2805829	+5,7
5	Північна Америка	58510434	61352043	2841609	+4,9
6	Океанія	12003344	12896887	893543	+7,4
Разом світовий показник		757987590	793260606	35273016	+4,7

Джерело: складено за даними [17, р. 46; 18, р. 15].

Таблиця 2

Топ-20 глобальних контейнерних портів світу за даними 2018 р., у двадцятифутових еквівалентних одиницях (TEU)

№ з/п	Порти (місто, країна)	Пропускна здатність у 2018 р.	Відносне відхилення 2018 р. від 2017 р., %
1	Шанхай, Китай	42010000	+4,4
2	Сінгапур	36600000	+8,7
3	Нінбо-Жушань, Китай	26350000	+6,9
4	Шеньчжень, Китай	25740000	+2,1
5	Гуанчжоу, Китай	21920000	+7,6
6	Пусан, Південна Корея	21660000	+5,5
7	Гонконг, Китай	19600000	-5,6
8	Ціндао, Китай	19320000	+5,5
9	Тяньцзінь, Китай	16000000	+6,2
10	Дубай, ОАЕ	14950000	-2,9
11	Роттердам, Нідерланди	14510000	+5,7
12	Кланг, Малайзія	12030000	+0,4
13	Антверпен, Бельгія	11100000	+6,2
14	Сямень, Китай	10700000	+3,1
15	Гаосюн, Тайвань	10450000	+1,8
16	Далянь, Китай	9770000	+0,6
17	Лос-Анджелес, США	9460000	+1,3
18	Танджунг Пелепас, Малайзія	8790000	+6,4
19	Гамбург, Німеччина	8780000	-0,2
20	Лонг Біч, США	8070000	+3,7
Разом топ-20		347810000	+0,1

Джерело: складено за даними [17, р. 46; 18, р. 15].

COSCO Shipping приєдналися до створення нових терміналів у Сінгапурі. Однак у цілому в Західній Азії через надмірні санкції, політичну напруженість, нестабільність з боку погодних умов, стихійних лих, додаткові ризики, що з цим пов'язані (зокрема, циклони), негативно вплинули на контейнерні морські перевезення. Проте дані фактори є невід'ємною частиною

застосування морського транспорту, тому їх необхідно обов'язково враховувати в оцінках і прогнозах.

Підтримка та розвиток торгівлі між Китаєм та Європою сприяє розвитку контейнерних вантажопотоків. Пропускна здатність контейнерних портів у Європі (особливо в портах Роттердам та Антверпен) у 2018 р. зросла на 5,5%.

Вантажоперевезення контейнерів у портах Північної Америки також зростають – на 3,9% у 2017 р. і на 4,9% у 2018 р.

Слід зазначити, що центральну роль Азії в морській торгівлі та судноплавстві відіграють тенденції у глобальних контейнерних перевезеннях. Так, у 2018 р. азійському регіону належать дві третини світової обробки контейнерних портів, що більш наочно наведено на рис. 2.

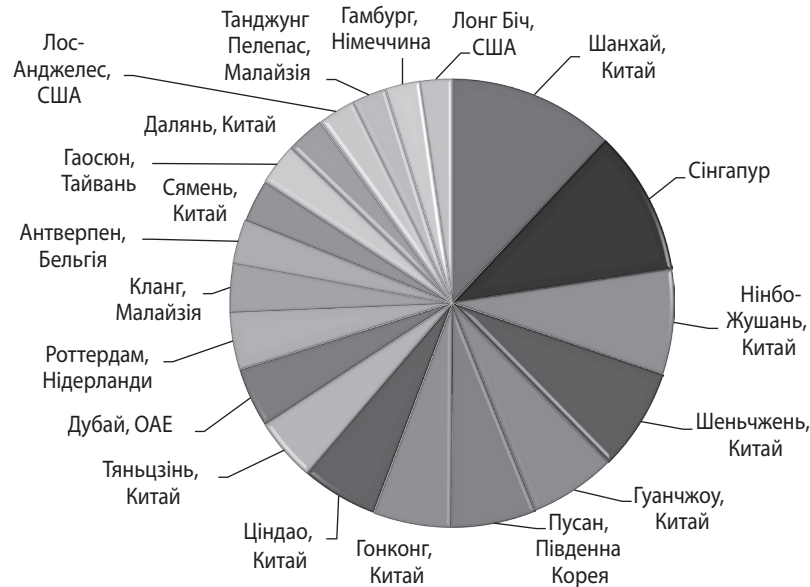


Рис. 2. Структура топ-20 глобальних контейнерних портів світу, 2018 р.

Джерело: побудовано за даними [17, р. 46; 18, р. 15].

Із 347,8 млн TEU контейнерних вантажів, оброблених топ-20, більше половини припадає на Китай (у тому числі, Гонконг, Китай і провінція Тайвань). Цьому сприяла підтримка уряду, інвестиції в оновлення флоту, суднобудування, модернізація портової інфраструктури та збільшення її пропускної здатності.

Прибуток у галузі контейнерних перевезень у 2017 р. досяг 7 млрд дол. США. Найбільш прибутковими світовими компаніями в галузі вантажних морських перевезень за результатами 2017 р. стали: CMA CGM (з прибутком 1,58 млрд дол.), Maersk Line (прибуток 700 млн дол.), Hapag-Lloyd (прибуток 480 млн дол.) [15]. Сприятливими факторами було зростання попиту на вантажні перевезення та збільшення пропускної здатності суден і портів в обробці вантажів, а також підвищення тарифів.

Серед проблем розвитку світових контейнерних перевезень можна виділити організаційні, технічні та економічні. З одного боку, сучасні термінали покращили процес обробки великих контейнерних суден, але проблеми залишаються, якщо судна прибувають у порт не за розкладом [13]. Через високу вантажопідйомність збільшуються витрати на обслуговування та зношуваність суден, при цьому зменшується частота обстежень, що може негативно вплинути на

роботу лайнера на суходолі в портах. Великі розміри контейнерних суден вимагають більш тривалого завантаження (збирання й наповнення контейнерів), їх обробки, розвантаження, що збільшує термін доставки та напругу на контейнерних терміналах. Однак, з іншого боку, великий розмір контейнерних суден сприяє оптимізації витрат на транспортування вантажів, відсіює гравців ринку, дозволяючи лише великим компаніям бути присутніми в даному сегменті. Більше того, це поглиблює їх інтерес до внутрішніх про-

цесів та інтеграцію в логістичні потоки. Перевізники та порти прагнуть диверсифікувати джерела доходів, максимально задовольняючи потреби відправників вантажів та покупців (клієнтів), знижуючи витрати на рейс через збільшення вантажопідйомності суден.

У 2018 і 2019 рр. продовжують створюватись альянси і спільні підприємства між операторами терміналів, лінійними компаніями для спільної експлуатації причалів. Це, своєю чергою, ставить нові вимоги до адаптації й технічної оснащеності портів. Вертикальна інтеграція та подальше розширення транспортних ліній у термінальних операціях впливає на конкуренцію між перевізниками, що є позитивним як для вантажовідправників, так і для розвитку світових контейнерних перевезень.

ВИСНОВКИ

Як показують дослідження, обробка контейнерних вантажопотоків залишається зосередженою у великих портах. Загальна пропускна здатність 20 найбільших портів світу зростає і у 2018 р. становила 347,8 млн TEU, а це – 43,8% від загального світового обсягу [18, р. 16]. Крім скорочення в Дубаю, Гонконгу та Гамбурзі, решта регіонів демонструють зростання, найбільше – 8,7% в Сінгапурі, який посідає дру-

ге місце у світі за обробкою контейнерних вантажів. Шанхай залишається найпотужнішим контейнерним портом у світі, який з приростом у 4,4% забезпечив обробку 42,01 TEU контейнерних вантажів у 2018 р. Лише п'ять портів за межами Азії представлені серед 20 провідних контейнерних портів за підсумками 2018 р., а саме: Антверпен, Гамбург, Лос-Анджелес, Лонг Біч та Роттердам.

Четверту частину морської торгівлі в усьому світі складає імпорт з Китаю, тому економічний стан цієї країни суттєво впливає на динаміку морських вантажних перевезень. Очікується подальший розвиток контейнерних перевезень з Китаю, що, своєю чергою, може спричинити скорочення обсягів та вантажопотоків на транс-тихоокеанському маршруті.

Таким чином, основні тенденції на ринку світових морських контейнерних перевезень полягають у такому: 1) реструктуризація ланцюга поставок на користь великих суден та альянсів перевізників; 2) регіональний вплив економіки Китаю на контейнерні вантажопотоки; 3) розвиток інформаційних технологій, логістики та оцифрування транспортних процесів; 4) вплив екологічних факторів з охорони природного середовища, погодних умов, сезонності (стихійних лих і кліматичних змін); 5) консолідація та вертикальна інтеграція контейнерних перевезень, зокрема з іншими видами транспорту, розвиток портової інфраструктури, хабів та терміналів.

Перспективами подальших досліджень є визначення впливу процесів глобалізації на світові контейнерні перевезення морським флотом, оцінка наслідків від укрупнення перевізників і формування альянсів на стан конкуренції на ринку морських контейнерних перевезень. Вимагають подальшого дослідження також вимоги до експлуатації нових збільшених мега-контейнерних суден та проблеми обробки контейнерних вантажопотоків у найбільших світових портах. ■

ЛІТЕРАТУРА

1. Ковалева Ю. А. Тенденції розвитку Черноморсько-Азовського ринку контейнерних перевезень. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2011. № 35. С. 86–90.
2. Матвієнко-Біляєва Г. Л. Транспортна логістика на сучасних підприємствах. *Вісник Донецького національного університету економіки і торгівлі імені Михайла Туган-Барановського. Серія «Економіка»*. URL: <http://www.stattionline.org.ua/ekonom/60/8134-transportna-logistika-na-suchasnix-pidpriyemstvax.html>
3. Николаева Л. Л., Цымбал Н. Н. Морские перевозки : учебник. Одесса : Феникс, 2005. 424 с.
4. О कोरोков А. М. Аналіз перспектив розвитку ринку контейнерних перевезень в Україні. *Збірник наукових праць ДНУЗТ ім. акад. В. Лазаряна. Серія «Транспортні системи та технології перевезень»*. 2015. Вип. 10. С. 98–104. URL: http://tsst.dnui.edu.ua/article/viewFile/57075/pdf_70

5. Підлісний П. І., Паткевич Н. О., Цветов Ю. В. Роль контейнеризації змішаних вантажних перевезень у розвитку світової торгівлі. *Економічний форум*. 2016. № 3. С. 67–81.

6. Рыженкова Н. Контейнерные потоки 2014: лидер тот же, ИСПС вселяет надежду. *Порты Украины*. 2015. № 01. URL: <https://ports.com.ua/articles/archive/konteynerye-potoki-2014-lider-tot-zhe-isp-s-vselyaet-nadezhdu>

7. Хаккет Б. Перспективы контейнерного рынка. *Порты Украины*. 2015. № 10. С. 38–42.

8. Церковна А. В., Харламова В. В. Тенденції контейнерних перевезень в Україні. *Ринкова економіка: сучасна теорія і практика управління*. 2018. Том 17. Вип. 1. С. 129–143. URL: [https://doi.org/10.18524/2413-9998.2018.1\(38\).135561](https://doi.org/10.18524/2413-9998.2018.1(38).135561)

9. Allianz Global Corporate and Specialty SE. Annual Report. 2017. URL: <https://www.agcs.allianz.com/content/dam/onemarketing/agcs/agcs/about-agcs/AGCS-Annual-Report-2017-EN.pdf>

10. Barry Rogliano Salles Group. Annual review 2018: Shipping and shipbuilding markets. URL: https://it4v7.interactiv-doc.fr/html/brsgroup2018annualreview_pdf_668

11. Bohlman M. ISO's Container Standards are Nothing but Good News : Containers Standards Help to Remove Technical Barriers to Trade. *ISO Bulletin (International Organisation for Standardisation)*. September 2001.

12. Christensen E., Blaeser J., Drake J., Koch G., Labovitz J., Nemeth B., and Pringle H. Global container shipping outlook: IMO 2020 weighs on an industry struggling to generate sustained profitability. *Alix Partners*. 19 February 2019.

13. Drewry Maritime Research. Container Forecaster. Quarter 2. June. 2019.

14. Maritime ports freight and passenger statistics. *Statistics Explained*, May 2019, 17 p. URL: <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/pdfscache/6652.pdf>

15. Shanghai International Shipping Institute. Global Port Development. 2018. April. URL: <http://en.sisi-smu.org/index.php?c=article&id=17890>

16. UNCTAD. Review of Maritime Transport 2016 (United Nations publication. Sales No. E.16.II.D.7, New York and Geneva). URL: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2016_en.pdf

17. UNCTAD. Review of Maritime Transport 2018 (United Nations publication. Sales No. E.18.II.D.5, New York and Geneva). URL: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2018_en.pdf

18. UNCTAD. Review of Maritime Transport 2019 (United Nations publication. Sales No. E.19.II.D.20, New York and Geneva). https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019_en.pdf

19. United Nations. World Economic Situation and Prospects 2019 (Sales No. E.19.II.C.1. New York). URL: https://www.un.org/development/desa/dpad/wp-content/uploads/sites/45/WESP2019_BOOK-web.pdf

REFERENCES

"Allianz Global Corporate and Specialty SE. Annual Report. 2017". <https://www.agcs.allianz.com/content/dam/onemarketing/agcs/agcs/about-agcs/AGCS-Annual-Report-2017-EN.pdf>

"Barry Rogliano Salles Group. Annual review 2018: Shipping and shipbuilding markets". https://it4v7.interactiv-doc.fr/html/brsgroup2018annualreview_pdf_668

Bohlman, M. "ISO's Container Standards are Nothing but Good News : Containers Standards Help to Remove Technical

Barriers to Trade". ISO Bulletin (International Organisation for Standardisation). September, 2001.

Christensen, E. et al. *Global container shipping outlook: IMO 2020 weighs on an industry struggling to generate sustained profitability*. Alix Partners, February 19, 2019.

"Drewry Maritime Research". *Container Forecaster*, Quarter 2, June, 2019.

Khakket, B. "Perspektivy konteynernogo rynku" [Prospects for the Container Market]. *Porty Ukrainy*, no. 10 (2015): 38-42.

Kovaleva, Yu. A. "Tendentsii razvitiya Chernomorsko-Azovskogo rynku konteynernykh perevozok" [Development Trends of the Black Sea-Azov Container Transportation Market]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, no. 35 (2011): 86-90.

"Maritime ports freight and passenger statistics. Statistics Explained, May 2019". <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/pdfscache/6652.pdf>

Matviienko-Biliaieva, H. L. "Transportna lohystyka na suchasnykh pidpriemstvakh" [Transportation Logistics at Modern Enterprises]. *Visnyk Donetskoho natsionalnoho universytetu ekonomiky i torhivli imeni Mykhaila Tuhana-Baranovskoho*. Seriiia «Ekonomika». <http://www.stattionline.org.ua/ekonom/60/8134-transportna-logistika-na-suchasnix-pidpriemstvax.html>

Nikolayeva, L. L., and Tsymbal, N. N. *Morskiye perevozki* [Shipping]. Odesa: Feniks, 2005.

Okorokov, A. M. "Analiz perspektiv rozvytku rynku konteynernykh perevezen v Ukraini" [Analysis of the Prospects Development Container Market in Ukraine]. *Zbirnyk naukovykh prats DNUZT im. akad. V. Lazariana*. Seriiia «Transportni systemy ta tekhnolohii perevezen». 2015. http://tstt.diit.edu.ua/article/viewFile/57075/pdf_70

Pidlisnyi, P. I., Patkevych, N. O., and Tsvietov, Yu. V. "Rol konteyneryzatsii zmishanykh vantazhnykh perevezen u rozvytku svitovoi torhivli" [The Role of Containerization Multimodal Freight Transportation in the Development of the World Trade]. *Ekonomichnyi forum*, no. 3 (2016): 67-81.

Ryzhenkova, N. "Konteynerye potoki 2014: lider tot zhe, ISPS vselyayet nadezhdu" [Container Flows 2014: The Leader is the same; the Port Community Information System is Encouraging]. *Porty Ukrainy*. 2015. <https://ports.com.ua/articles/archive/konteynerye-potoki-2014-lider-tot-zhe-isps-vselyayet-nadezhdu>

"Shanghai International Shipping Institute. Global Port Development. 2018. April". <http://en.sisi-smu.org/index.php?c=article&id=17890>

Tserkovna, A. V., and Kharlamova, V. V. "Tendentsii konteynernykh perevezen v Ukraini" [Trends of Container Transportation in Ukraine]. *Rynkova ekonomika: suchasna teoriia i praktyka upravlinnia*. 2018. [https://doi.org/10.18524/2413-9998.2018.1\(38\).135561](https://doi.org/10.18524/2413-9998.2018.1(38).135561)

"UNCTAD. Review of Maritime Transport 2016 (United Nations publication. Sales No. E. 16. II. D. 7, New York and Geneva)". https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2016_en.pdf

"UNCTAD. Review of Maritime Transport 2018 (United Nations publication. Sales No. E. 18. II. D. 5, New York and Geneva)". https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2018_en.pdf

"UNCTAD. Review of Maritime Transport 2019 (United Nations publication. Sales No. E. 19. II. D. 20, New York and Geneva)". https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019_en.pdf

"United Nations. World Economic Situation and Prospects 2019 (Sales No. E. 19. II. C. 1. New York)". https://www.un.org/development/desa/dpad/wp-content/uploads/sites/45/WESP2019_BOOK-web.pdf