

УДК 656.073

<https://doi.org/10.53920/ES-2022-1:2-5>

Катерина Олександрівна КУЗНЕЦОВА

К.е.н., доц., доцент кафедри менеджменту підприємств,
Національний технічний університет України «Київський політехнічний
інститут імені Ігоря Сікорського»
ORCID ID: 0000-0003-0162-1071

Вікторія Ярославівна ГОЛЮК

К.е.н., доц., доцент кафедри менеджменту підприємств,
Національний технічний університет України «Київський політехнічний
інститут імені Ігоря Сікорського»
ORCID ID: 0000-0002-8050-4158

Ірина Віталіївна ВОЛОШИНОВСЬКА

магістр з менеджменту,
Національний технічний університет України «Київський політехнічний
інститут імені Ігоря Сікорського»
ORCID ID: 0000-0002-1905-6966

СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ КОНТЕЙНЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ У СВІТІ

Виокремлення особливостей та аналіз сучасних тенденцій розвитку контейнерних перевезень у світі, визначення впливу пандемії COVID-19 на контейнерні перевезення, що надає можливість окреслити основні напрямки подальших змін у світовій логістичній системі є актуальним завданням та метою даного дослідження. Доведено, що пандемія COVID-19 вплинула на світову структуру контейнерних перевезень у світі, а саме щодо: зміщення фокусу споживачів з використання морського транспорту на інші види транспорту; зміни споживчих інтересів людей внаслідок епідеміологічної кризи; стрімкого повернення стану світових економік до рівня 2019 р., що призвело до суттєвого збільшення попиту на контейнерні перевезення з боку великих підприємств, це в свою чергу стало головною причиною підвищення фрахту на перевезення судами більше ніж 100%. Визначено, що внаслідок підвищення цін на морський транспорт почався активний розвиток залізничних контейнерних перевезень по всьому світу. Кількість залізничних контейнерних перевезень у світі збільшилась в середньому від 25 до 50% за останні 2 роки. Виявлено зростання попиту і на авіатранспорт, не дивлячись на дуже високу його вартість порівняно з іншими видами. Україна підтримує загальносвітові тенденції зростання обсягу контейнерних перевезень. З 2016 по 2020 рр. обсяги проходження контейнерів в морських портах України збільшились на 81,1%, зросли обсяги перевезень контейнерів залізницею на 78,7%. Отже, світова логістична система наразі переживає кардинальні структурні зміни. Крім того, клімат, передбачуваний енергетичний перехід, а також криза

внаслідок пандемії, створюють зовсім інші вимоги до транспорту та логістики, а також призводять до зміни балансу між видами транспорту та структурою вантажних перевезень.

Ключові слова: залізничний транспорт; контейнерні перевезення; морський транспорт; міжнародні перевезення; перспективи розвитку.

Kateryna KUZNIETSOVA

PhD in Economics, Associated professor,
associated professor of the Department of Enterprises' Management,
National Technical University of Ukraine
"Igor Sikorsky Kyiv Polytechnic Institute"
ORCID ID: 0000-0003-0162-1071

Viktoriia HOLIUK

PhD in Economics, Associated professor,
associated professor of the Department of Enterprises' Management,
National Technical University of Ukraine
"Igor Sikorsky Kyiv Polytechnic Institute"
ORCID ID: 0000-0002-8050-4158

Iryna VOLOSHYNOVSKA

Master of Management,
National Technical University of Ukraine
"Igor Sikorsky Kyiv Polytechnic Institute"
ORCID ID: 0000-0002-1905-6966

MODERN TRENDS IN THE DEVELOPMENT OF CONTAINER TRANSPORTATION IN THE WORLD

Highlighting the features and analysis of modern trends in the development of container transportation in the world, determining the impact of the COVID-19 pandemic on container transportation, which provides an opportunity to outline the main directions of further changes in the global logistics system, is an urgent task and goal of this research article. It has been proven that the COVID-19 pandemic has affected the global structure of container transportation in the world, namely in relation to: shifting the focus of consumers from the use of sea transport to other types of transport; changes in people's consumer interests as a result of the epidemiological crisis; the rapid return of the state of the world economies to the level of 2019, which led to a significant increase in the demand for container transportation by large enterprises, this in turn became the main reason for the increase in freight for transportation by ships by more than 100%.

It was determined that as a result of the increasing in prices for sea transport, the active development of railway container transportation around the world began. The number of rail container shipments in the world has increased

on average from 25 to 50% over the past 2 years. An increase in demand for air transport was also revealed, despite its very high cost compared to other types. Ukraine supports global trends in the growth of container transportation. From 2016 to 2020, the volume of containers passing through seaports of Ukraine increased by 81.1%, the volume of container transportation by rail increased by 78.7%. Therefore, the global logistics system is currently undergoing radical structural changes. In addition, the climate, the anticipated energy transition, as well as the crisis due to the pandemic, create completely different requirements for transport and logistics, as well as lead to a change in the balance between modes of transport and the structure of freight transport.

Keywords: railway transport; container transportation; sea transport; international shipping; development prospects.

Постановка проблеми. Проблема контейнерних перевезень у світі є актуальною, оскільки близько 50% усіх вантажів світу транспортуються саме в контейнерах. Тенденції розвитку різних видів транспортування контейнерів впливають на увесь світ. Ключовим фактором у забезпеченні максимальної прибутковості компанії та безперебійності її функціонування є ефективно налагоджена логістика. Таким чином, надзвичайно важливою є інформація стосовно ефективності тих чи інших видів транспорту за певним маршрутом. Дослідження даних тенденцій дозволить обрати найбільш економічний та швидкий варіант для доставки того чи іншого вантажу.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженням сучасних тенденцій розвитку контейнерних перевезень займалися: Куницький О. [1], Каціло Д. [2], Мiхajić Marko [5], Белашов С. [6], Ткачов В. [7] та інші.

Мета. Метою дослідження є виокремлення особливостей та аналіз сучасних тенденцій розвитку контейнерних перевезень у світі, визначення впливу пандемії COVID-19 на контейнерні перевезення, що дасть змогу окреслити основні напрямки подальших змін у світовій логістичній системі.

Виклад основного матеріалу. Контейнери є зручною та функціональною тарою для перевезення вантажів, які дозволяють перевозити великі партії товару, забезпечують збереження вантажу, дозволяють працювати з рідкими, твердими, сипучими видами продуктів, добре підходять для транспортування збірного вантажу, забезпечують економію коштів за рахунок зменшення витрат на транспортну тару, а також відсутності потреби в критому складі.

Контейнерні перевезення стають абсолютною перевагою, коли необхідно доставити велику кількість вантажу на будь-яку відстань. У 2021 р. на ринку контейнерних перевезень спостерігається висока активність та зростання порівняно з минулим роком. Обсяг перевезень

за I півріччя 2021 р. збільшився на 22,3% порівняно з минулим роком за всіма видами транспорту.

Найбільш привабливим та популярним способом перевезення контейнерів є морський транспорт. Більшість вантажоперевезень (близько 60%) по всьому світу здійснюється морськими шляхами. Це найбільш економічно, хоча й не надто швидко. Проте, ситуація з пандемією значно вплинула на усю світову логістичну систему і наразі можна спостерігати початок перебудови звичного ланцюга контейнерних перевезень.

Початок 2021 р. відзначився найвищими ставками на морський фрахт з Китаю за останні 10 – 12 років. У 2021 р. доходи світової судноплавної галузі досягли максимуму за останні 13 років, за даними Bloomberg. Вартість перевезення з Шанхаю до Нью-Йорка в 2019 р. складала приблизно 2500 дол. США, а наразі перевезення з Китаю до США може сягати 20000 дол. США [1]. Доставка контейнера довжиною 40 футів з Китаю до Європи наразі коштує 14000 дол. США, що на 500% вище, ніж у 2020 р. Динаміка цін на перевезення контейнерів з Китаю до США у період 2019–2021 рр. подано на рис. 1.

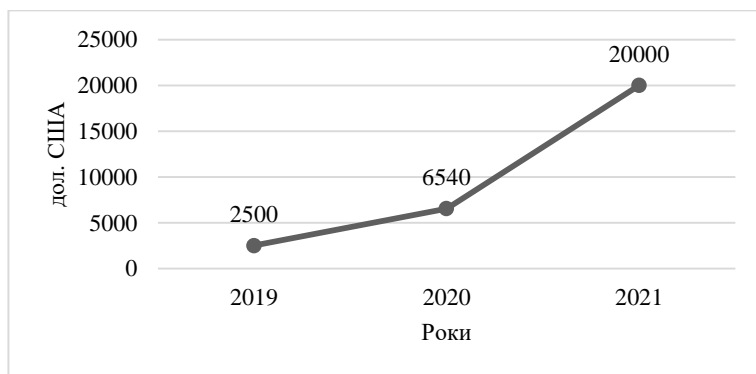


Рис. 1. Динаміка цін на перевезення контейнерів з Китаю до США 2019–2021 рр.

Причиною такого значного росту цін є стрімке повернення економік держав до рівня початку 2019 р. Результатом пандемії стали зміни в споживчих інтересах людей. Якщо раніше значна частка витрат припадала на подорожі, туризм та розваги, то наразі вони перейшли у сферу споживання. Як наслідок, з'явився надзвичайно високий попит на перевезення з Китаю, а перевізники не змогли вчасно забезпечити потрібний обсяг контейнерів. Динаміка попиту на контейнерні перевезення у період 2019–2021 рр. подано на рис. 2 [2].

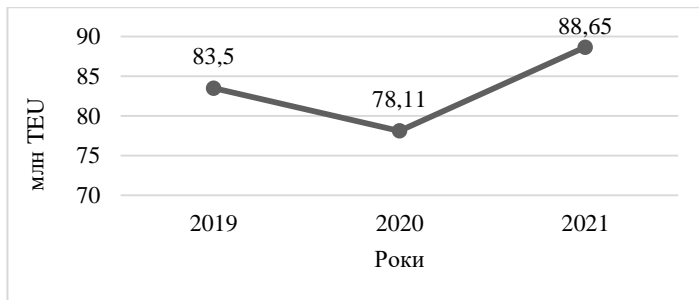


Рис. 2. Динаміка попиту на контейнерні перевезення 2019–2021 рр.

Додатково контейнеровоз Ever Given, що застряг у Суецькому каналі, в березні завдавав збитків світовій економіці в розмірі 9,5 млрд. дол. щодня. За підрахунками експертів, затор, спровокований 400-метровим контейнеровозом Ever Given, знизив пропозицію контейнерів у світі на 15% з загального обсягу за рахунок величезного простою. Дана ситуація додалася до стану надзвичайно великого стрибка попиту, а також до вже наявного на світовому ринку дефіциту вільних контейнерів та суден. Отже, цей фактор додатково вплинув на підвищення цін на морські контейнерні перевезення [2].

При цьому на тлі величезних ставок фрахту надійність контейнерних перевезень погіршилася приблизно в 2 рази порівняно з початком 2020 р. У березні 2021 р. настільки низький запас вільних контейнерів у США спостерігався 6 років тому. Тим часом, обсяги вантажних перевезень з Азії до Північної Америки зросли на 27% з січня по серпень 2021 р., як повідомляє статистика Балтійської та міжнародної морської ради (BIMCO). Результатом такого високого попиту стало збільшення середнього часу доставки контейнерів з 41 дня до 70, згідно статистики онлайн-платформи морських перевезень Freightos [1].

У вересні 2021 р. найбільші світові компанії-перевізники контейнерів відмінили 4 популярних рейси з Азії в Європу напередодні державних свят в Китаї, пояснюючи це тим, що вони хочуть збільшити надійність розкладу. При цьому, компанії-експедитори наголошують, що скасування рейсів потрібне для того, щоб підтримувати ставки на високому рівні, а не для того, щоб забезпечити дотримання розкладу [3].

Міжнародні морські перевізники почали робити паралельні та дуже схожі дії, щоб підтримати ціноутворення на морські перевезення та підвищити свою прибутковість за рахунок вантажовідправників та населення. MCS припускає, що ця змова стала можливою завдяки тому

факту, що зараз існує лише три альянси, які домінують більш ніж на 90% основних торгових маршрутів Схід – Захід [3].

Починаючи з 6 тижня 2021 р. ситуація з обмеженою пропозицією контейнерів почала покращуватися. Поступово зростає рівень доступності контейнерів. За даними Container xChange, у великих портах Китаю індекс САх з початку року до кінця весни 2021 р. зріс на 56–64% в середньому для 20-футових контейнерів, а для 40-футових контейнерів – на 112% (Шанхай) [4].

САх – це індекс доступності контейнерів, який дозволяє зацікавленим сторонам відстежувати кількість імпорту та експорту повних контейнерів у великих портах. Значення САх, рівне 0,5, означає, що однакова кількість контейнерів виїжджає та входить у порт протягом одного тижня. Значення САх>0,5 означає, що більше контейнерів входить, а значення САх<0,5 означає, що більше контейнерів залишає певний порт, ніж в’їжджає [4].

Індекс наразі характеризує наявність контейнерів під завантаження на 90–100%. Якщо наприкінці минулого року він падав майже до нуля, то починаючи з 6 тижня 2021 р. стабільно показує, що у порт більше контейнерів в’їжджає, ніж виїжджає (індекс коливається від 0,52 до 0,66). Схожа ситуація спостерігається й інших великих портах світу. Таким чином, баланс попиту та пропозиції контейнерів практично прийшов у норму (рис. 3) [4].

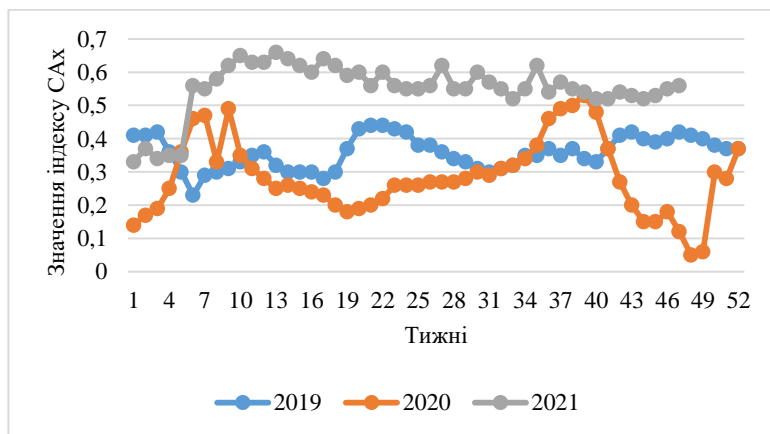


Рис. 3. Динаміка індексу САх в порту Шанхая 2019–2021 рр.

Однак не дивлячись на відновлення пропозиції контейнерів, ціни не повертаються до півня 2019 року і, як кажуть експерти, скоріше

всього не повернутися. Внаслідок збільшення цін на перевезення судами компанії почали шукати альтернативи морським перевезенням. Традиційні конкуренти морських перевізників на ринку контейнерних перевезень - залізничний транспорт та автоперевізники. Переваги останніх відомі: швидкість, гнучкість, можливість доставити товар до дверей. Однак на довгих маршрутах вони стають досить дорогими (від 3000 км вважається недоцільним використання автомобіля для перевезення контейнера).

Залізничні перевезення наразі вигідніші за морські, по-перше, за рахунок швидкості. На сьогоднішній день вже сформувався безліч прискорених поїздів, відсутні простои та необхідність перетарки з одного виду транспорту на інший. Наприклад, вантаж із портів Китаю можна доставити до Санкт-Петербурга сухопутним складом за 25–30 днів, оскільки стандартним шляхом морем через Суецький канал дорога займає 40–45 днів. По-друге, залізничний транспорт вважається найбільш безпечним для природи, бо використовує як тягу електроенергію, а на сьогоднішній день великі виробничі підприємства все частіше враховують екологічний фактор при транспортуванні. По-третє, ціна на залізничні перевезення хоч і зростає, але це зростання незначне порівняно із цінами на морський транспорт.

Багато залізниць були не готові до такого стрімкого зростання попиту на залізничні контейнерні перевезення. Таким чином, безліч перевізників та вантажовідправників стикнулися з такими проблемами як: низька прохідність магістралей, недостатньо розвинена термінально-логістична схема, брак площ залізничних станцій та брак складів.

У кінці 2019 р. російська залізниця повідомила, що кількість контейнерних перевезень (в тому числі транзитних) зросла на 15% порівняно з 2018 р. У 2020 р. спостерігалось зростання ще на 12%. В 2021 р. за даними російської залізниці обсяг перевезених транзитних вантажів зріс у 2,2 рази порівняно з минулим роком. Загалом за останні 9 місяців зросла кількість контейнерних перевезень залізницями від 20 до 45% по кожній із російських залізничних доріг за маршрутом Китай – Європа і навпаки.

Однак ситуація швидко змінюється на краще в результаті спільних зусиль держав та великих логістичних компаній.

Наслідком тенденції популяризації залізничних контейнерних перевезень у світі стало будівництво нових та розвиток наявних логістичних потужностей з перевезення контейнерів. Так, у 2019 р. було запущено міжнародний контейнерний транзитний маршрут Maersk від російського Східного порту до Балтійського моря, час доставки вантажів яким становить 18 днів. Зараз цей сервіс є частиною

глобальної мережі Maersk під кодом «AE-19» і доступний для всіх світових компаній. По ньому рухаються товаропотоки з Китаю, Південної Кореї, Японії до Європи та назад. Наразі транзитні поїзди за маршрутом «AE-19» з Азії до Європи ходять чотири рази на тиждень, а у зворотному напрямку – щотижня. Одночасно відкривається ще один маршрут перевезення з Китаю: Сіань-Казахстан-Калінінград-Великобританія (порт Іммінгем). За оцінками експертів, у найближчий рік контейнеризація ланцюжків експортних поставок залізницею може збільшитися на 25% [5].

Крім вказаного вище поїзду, логістична компанія «Рускон» у вересні 2021 р. запустила прямий контейнерний поїзд за напрямом Цзинань (Китай) – Ворсино (Калужська область), що проходить через територію Монголії, і організувала по ньому перше перевезення. Доставка 50 контейнерів з товарами народного споживання за цим маршрутом зайняла 25 днів. На сьогоднішній день графік передбачає відправлення одного поїзда на місяць, але у перспективі планується збільшення кількості рейсів.

Компанія «NHHLA Metrans» має на меті до 2023 р. створити новий залізничний контейнерний термінал в Угорщині, м. Залаегерсег. Уряд Угорщини передбачає витратити на його будівництво 1,1 млн євро. Створений термінал за планом повинен займатися обслуговуванням контейнерних вантажних потоків в межах Адріатичного транспортного коридору між Угорщиною, Словаччиною, Чехією та Польщею [6].

Польська компанія «PKP CARGO CONNECT» готується до початку запуску інтермодальних потягів-контейнеровозів за напрямком Туреччина-Україна-Польща. За планом, контейнери, які транспортуються з Туреччини, повинні перевантажуватися у портах України на потяги «Укрзалізниці» і далі транспортуватися до польського міста Медика. Представники компанії вважають, що термінал у м. Медика повинен стати ключовою точкою в перевезеннях коридором «Нового Шовкового Шляху». Крім цього, в угорському місті Фенешлітке компанією у межах «Нового Шовкового Шляху» проводиться будівництво великого залізничного контейнерного терміналу «East-West Gate», що буде займатися обслуговуванням контейнерів за маршрутом РФ-Україна-Угорщина [6].

Україна також не залишилась осторонь тенденції зростання обсягу контейнерних перевезень. З 2016 по 2020 рр. обсяги проходження контейнерів в морських портах України збільшились на 81,1%. Крім цього, зросли й обсяги перевезень контейнерів залізницею, а саме на 78,7%. В Україні існує окремий структурний

підрозділ, який займається повною організацією залізничних контейнерних перевезень – це філія АТ «Укрзалізниця», яка називається «Центр транспортного сервісу «Ліски». Наразі в Україні запущено 41 контейнерний поїзд, 32 з них курсують регулярно. Ціллю «Укрзалізниці» на найближчі три роки є підвищення рівня контейнеризації на 15% (у країнах ЄС на сьогоднішній день цей показник становить 45%) [6].

28 вересня 2021 р. в Україні був вперше запущений потяг, який слідує за маршрутом Україна – Китай. Це історичний крок в історії держави, який повинен допомогти Україні інтегруватися в світову систему контейнерних перевезень та використати своє вигідне географічне положення. Наразі частка контейнерних перевезень в Україні складає лише 2,5% порівняно з Європою, де цей показник наближається до 50%, тому на сьогоднішній день одним з ключових напрямів розвитку в Україні є контейнерні перевезення. Після Китаю також розглядається можливість будівництва нових маршрутів для поїздів-контейнеровозів до Грузії, Азербайджану та Індії [7].

Наразі контейнерний поїзд «Україна – Китай» зазнає збитків та не виправдовує очікувань ефективності. Враховуючи підвищення вартості на морські перевезення, українська компанія Fozzy Group, яка займається продажем продовольчих та непродовольчих товарів, спробувала перевезти імпортні товари залізницею, але це виявилось неефективно. Поїзд-контейнеровоз Китай-Україна перетинає чотири кордони, таким чином дуже довгі митні перевірки ліквідують головну перевагу перед морським транспортом – швидкість. Директор підрозділу імпорту Fozzy Group говорить, що обіцяні строки доставки становили 21 день, а фактично строк перевезення збільшився до 28 днів, внаслідок чого компанія зазнала збитків. Отже, наразі основним недоліком поїзда з Китаю до України є постійне порушення строків доставки, представники Fozzy Group наголошують, якщо ця проблема ліквідується, то вони готові перевозити імпортні товари даним способом [2].

Проте контейнерна криза може позитивно вплинути на продажі місцевих виробників товарів. Так, наприклад, засновник компанії Saturn, яка виробляє побутову техніку в Україні стверджує, що імпортна техніка вже подорожчала на 25%, що має позитивний вплив на його компанію, так як вона мінімально залежить від Китаю і може отримати перевагу в ціні [2].

Ще одним способом доставки вантажів є авіатранспорт, який, зазвичай, не виправдовує дуже значні витрати на транспортування вантажів, тому споживачі в рідких випадках звертаються до даного виду перевезень. Проте пандемія позитивно вплинула і на цей вид перевезень.

Світовий попит на вантажні авіаперевезення зріс у квітні 2021 р. на 12% порівняно з допандемічним періодом 2019 р. за даними Міжнародної асоціації повітряного транспорту (IATA). Північноамериканські авіаперевізники повідомили про зростання міжнародного попиту на послуги на 25,6% 2021 р., європейські авіаперевізники – на 11,4%, авіакомпанії Азіатсько-Тихоокеанського регіону – на 9,2%, перевізники із Близькосхідного регіону – на 15,3%, африканські авіакомпанії – на 30,6% [8]

Конкурентоспроможність авіаперевезень у порівнянні з морськими перевезеннями підвищилася, оскільки тарифи на вантажні авіаперевезення стабілізувалися після досягнення піку у квітні 2020 р., тоді як тарифи на морські контейнерні перевезення залишаються відносно високими.

Висновки. Сучасні тенденції розвитку контейнерних перевезень показали, що морський транспорт все ще є лідером поміж інших видів, проте внаслідок впливу пандемії COVID-19 спостерігаються зміни в структурі світових контейнерних перевезень. Внаслідок значного збільшення вартості доставки морським транспортом все більше популяризується залізниця. Країни Європи та Азії займаються будівництвом нових залізничних контейнерних терміналів та запускають нові поїзди-контейнеровози по різним маршрутам. Крім цього, не дивлячись на високу вартість, попит на авіаперевезення також зріс внаслідок збільшення фрахту на транспортування судам. Експерти наголошують, що світова економіка вступає у новий історичний етап свого розвитку. Кліматичні зміни, передбачуваний енергетичний перехід, а також криза внаслідок пандемії, створюють зовсім інші вимоги до транспорту та логістики, а також призводять до зміни балансу між видами транспорту та структури вантажних перевезень.

© Кузнєцова К.О., Голюк В.Я., Волошиновська І.В., 2022

ЛІТЕРАТУРА

1. Куницький О. У п'ять разів дорожче: ціни на контейнерні перевезення – на рекордному рівні і як це впливає на бізнес. *Forbes*. URL: <https://forbes.ua/news/tsini-na-konteynerni-perevezennya-na-rekordno-visokomu-rivni-yak-tse-vplivae-na-biznes-14092021-2418>
2. Кацило Д. Світова контейнерна криза дісталась до України. Ціни на китайський імпорт будуть зростати. *Forbes*. URL: <https://forbes.ua/company/svitova-konteynerna-kriza-distalas-do-ukraini-tsini-na-kitayskiy-import-budut-zrostati-31032021-1264>

3. Savvides Nick Box lines ignore contracts and ‘collude’ to force shippers onto inflated spot market. *The Loadstar*. URL: <https://theloadstar.com/colluding-box-lines-are-exploiting-shippers-claims-bco-in-formal-complaint/>

4. Container Availability Index. *xChange*. URL: <https://container-xchange.com/features/cax/>

5. Mihajic Marko Maersk makes AE19 ocean-rail service from Asia to Europe permanent. *Maersk*. URL: <https://www.maersk.com/ae-19>

6. Белашов Є.В. Щодо реалізації потенціалу транспортної системи України на світовому ринку контейнерних перевезень. *Національний інститут стратегічних досліджень*. URL: <https://niss.gov.ua/sites/default/files/2021-03/transportna-systema.pdf>

7. Ткачов В. Укрзалізниця запустила перший в історії України контейнерний поїзд з експортним вантажем до Китаю. *АТ «Укрзалізниця»*. URL: https://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/562350/

8. Press Release No: 37. *The International Air Transport Association*. URL: <https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2021-06-08-01/>

REFERENCES

1. Kunitsky, O. (2021), “U p’iat raziv dorozhche: tsiny na konteynery perevezennia – na rekordnomu rivni i yak tse vplyvaie na biznes” [Five times more expensive: prices for container transportation - at a record level and how it affects business]. *Forbes*. Available at: <https://forbes.ua/news/tsini-na-konteyneryni-perevezennya-na-rekordno-visokomu-rivni-yak-tse-vplyvae-na-biznes-14092021-2418> (Accessed 02 December 2021).

2. Katsylo D. (2021), “Svitova konteynerna kryza distalas do Ukrainy. Tsiny na kytaiskiy import budut zrostaty” [The global container crisis has reached Ukraine. Prices for Chinese imports will rise]. *Forbes*. Available at: <https://forbes.ua/company/svitova-konteyner-na-kryza-distalas-do-ukraini-tsini-na-kitayskiy-import-budut-zrostaty-31032021-1264> (Accessed 02 December 2021).

3. Savvides N. (2021), Box lines ignore contracts and ‘collude’ to force shippers onto inflated spot market. *The Loadstar*. Available at: <https://theloadstar.com/colluding-box-lines-are-exploiting-shippers-claims-bco-in-formal-complaint/> (Accessed 02 December 2021).

4. Container Availability Index. *xChange*. Available at: <https://container-xchange.com/features/cax/> (Accessed 02 December 2021).

5. Mihajic M., 2019. Maersk makes AE19 ocean-rail service from Asia to Europe permanent. *Maersk*. Available at: <https://www.maersk.com/ae-19> (Accessed 02 December 2021).

6. Belashov E. (2021), “Shchodo realizatsii potentsialu transportnoi systemy Ukrainy na svitovomu rynku konteinernykh perevezen” [Regarding the realization of the potential of the transport system of Ukraine on the world market of container transportation]. *National institute for strategic studies*. Available at: <https://niss.gov.ua/sites/default/files/2021-03/transportna-systema.pdf> (Accessed 02 December 2021).

7. Tkachov V. (2021), “Ukrzaliznytsia zapustyla pershyi v istorii Ukrainy konteinernyi poezd z eksportnym vantazhem do Kytaiu” [Ukrzaliznytsia launched the first container train in the history of Ukraine with export cargo to China]. JSC "Ukrzaliznytsia". Available at: https://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/562350/ (Accessed 02 December 2021).

8. Press Release No: 37 (2021), *The International Air Transport Association*. Available at: <https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2021-06-08-01/> (Accessed 02 December 2021).

СТАТТЯ НАДІЙШЛА ДО РЕДАКЦІЇ 20.04.2022