

**МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ
ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ВНУТРІШНІХ СПРАВ
КРЕМЕНЧУЦЬКИЙ ЛЬОТНИЙ КОЛЕДЖ**

Циклова комісія економіки та управління

ТЕКСТ ЛЕКЦІЇ

з навчальної дисципліни «Геологістика»
вибіркових компонент
освітньо-професійної програми першого (бакалаврського) рівня вищої освіти

Логістика

за темою – Модальні транспортні системи світу. Контейнерні перевезення

Харків 2022

ЗАТВЕРДЖЕНО

Науково-методичною радою
Харківського національного
університету внутрішніх справ
Протокол від 30.08.2022 № 8

СХВАЛЕНО

Методичною радою
Кременчуцького льотного
коледжу Харківського
національного університету
внутрішніх справ
Протокол від 22.08.2022 № 1

ПОГОДЖЕНО

Секцією науково-методичної ради
ХНУВС з гуманітарних та соціально-
економічних дисциплін
Протокол від 29.08.2022 № 8

Розглянуто на засіданні циклової комісії економіки та управління, протокол
15.08.2022 № 1

Розробники: старший викладач циклової комісії економіки та управління,
к.е.н., спеціаліст вищої категорії, викладач – методист, Харченко М.В.

Рецензенти:

1. Голова циклової комісії економіки та управління КЛК ХНУВС, к.е.н., спеціаліст вищої категорії, старший викладач – методист Цимбалістова О.А.
2. Професор кафедри логістики НАУ, доктор економічних наук, професор, експерт Українського логістичного альянсу (УЛА) Смерічевська С.В.

План лекції

1. Модальні транспортні системи в процесах інтеграції і глобалізації економіки.
2. Регіональні особливості модальної логістики. Геополітичні фактори розвитку модальних сполучень.
3. Поняття міжнародного транспортного коридору.
4. Контейнерні перевезення.

Рекомендована література:

Основна

1. Указ Президента України «Про затвердження Стратегії інтеграції України до Європейського Союзу» (із змінами, внесеними згідно з Указом Президента № 587/2000 від 12.04.2000) // Урядовий кур'єр – 2000. – 16.07.
2. Барановський Ф.В. Європейська інтеграція та демократичний розвиток України: концептуальний аналіз взаємовпливу: монографія / Ф.В. Барановський – Луганськ : «Елтон-2», 2007. – 407 с.
3. Бірюкова Т.В. Співпраця Європейського Союзу та України у сфері транспорту / Т.В. Бірюкова. // Держава та регіони. Серія: Економіка та підприємництво. – 2010. – № 5. – С.10-14.
4. Будько Т.В. Методологічний підхід до формування логістичних технологій на залізничному транспорті: / Т.В. Будько, Д.В. Ломотько // Залізничний транспорт України – 2010. – № 4. – С. 47-49.
5. Гончаров Ю.В. Світ. Європа. Україна: трансформація економіки та інтеграція / Ю.В. Гончаров, Ю.О. Петін, О.М. Сальник. – К. : Знання України, 2007. – 504 с.
6. Ільєнко О.В., Катерна О.К. Геологістика: Навчальний посібник / О.В. Ільєнко, О.К. Катерна. – К.: НАУ, 2013. – 274 с.
7. Карпінський Ю. О. Аналіз міжнародного досвіду створення інфраструктури геопросторових даних // Львів.: Сучасні досягнення геодезичної науки та виробництва. –Збірник наукових праць Західного Геодезичного Товариства. – Видавництво Національного університету “Львівська політехніка”, випуск 1(11).- 2006. – С. 151-164
8. Кудрицька Н.В. Транспортно-дорожній комплекс України: сучасний стан, проблеми та шляхи розвитку / Н.В. Кудрицька. – К. : НТУ, 2010. – 338 с.
9. Харченко М.В., Цимбалістова О.А., Юденко Э.В. Формування поняттєво-категорійного апарату геологістики в умовах інформаційної економіки: Економічний науково-практичний журнал «Підприємництво та інновації». - Київ: Видавничий дім «Гельветика». 2020. Вип. 14, С.76-78.

Додаткова

10. Гюлев Н. У. Конспект лекцій з курсу «Логістичний менеджмент»; Харків. нац. ун-т. міськ. госп-ва ім. О. М. Бекетова; Харків: ХНУМГ ім. О. М. Бекетова, 2016. – 52 с.
11. Литвиненко Л. Базові аспекти адаптації авіатранспортної системи України до спільного ринку Європи в умовах фінансово - економічної кризи: /Л. Литвиненко // Залізничний транспорт України. – 2009. – № 6. – С. 44-46.
12. Мандра В. В. Аналіз світового досвіду управління транспортно-логістичним центром. Економічний аналіз: зб. наук. праць. Тернопіль : Видавничо-поліграфічний центр Тернопільського національного економічного університету «Економічна думка», 2016. Том 24. № 2. С. 92 – 97.
13. Сирийчик Т. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу [Сирийчик Т., Фургальські А., Клімкевич Ч., Камола М., Дяченко Т., Пугачов М., Філіпенко О.] – К. : Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки, 2010. – 102 с.
14. Федорчук В.В. Теоретичні підходи до оцінювання якості функціонування міжнародних транспортних коридорів / В.В. Федорчук // Вісн. Східноукр. нац. ун-ту ім. В. Даля. – 2010. – № 4, ч. 1. – С. 157 – 161.
15. Чужиков В.І. Транспортна політика ЄС: соціальний аспект / В.І. Чужиков // Україна: аспекти праці. – 2010. – № 1. – С. 7-15.

Інформаційні ресурси в Інтернеті

16. Geo_M – геомаркетинг [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://geomarketing.biz/>
17. Geologistics [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.geologistics.com/>
18. geomarketing and benefits of your company [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://geographica.gs/en/blog/uses-of-geomarketing/>
19. Geomarketing and GIS analyst [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.wigeogis.com/de/home>
20. Geomarketing technologic [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://whatis.techtarget.com/definition/geo-marketing>
21. Географія в маркетингу. ESRI GIS [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.esri-cis.ru/news/arcreview/detail.php?ID=1014&SECTION_ID=30
22. Геомаркетинг та аналіз просторових даних[Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://gisgeo.org/catalogue/soft.html>
23. Напрями та методи аналізу територіально-розподільної інформації [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://gisgeo.org/research/geomarketing.html>
24. Проект Закону «Про національну інфраструктуру геопросторових даних» від 3 грудня 2009 р. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.rada.gov.ua>

25. Публікації з питань прикладних геомаркетингових досліджень [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://gisgeo.org/library/articles.html#geomarket>

26. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 5 березня 2008 р. №506–р. «Про схвалення Концепції Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2020 року». – [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/KR080506.html.

27. Розпорядження Кабінету Міністрів України. Про схвалення «Транспортної стратегії України на період до 2020 року» від 20 жовтня 2010 р. N 2174-р [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.rada.gov.ua>

Текст лекції

5.1 Модальні транспортні системи в процесах інтеграції і глобалізації економіки

Основними формами інтеграції в системі транспортного обслуговування є:

1. *Проста система доставки:* прямі контрактні відносини між вантажовласником і перевізником.
2. *Змішана система доставки:* доставка здійснюється, зазвичай, двома видами транспорту.
3. *Комбінована система доставки:* доставка виконується декількома перевізниками.

Взаємодія видів транспорту – це «механізм», за допомогою якого окремі види транспорту об'єднуються в систему для підвищення загальної ефективності транспортної діяльності за рахунок раціонального використання їх переваг.

Види взаємодії підприємств різних видів транспорту в залежності від ступеня тісноти зв'язків між господарюючими суб'єктами:

- 1) *проста господарсько-економічної взаємодії* між транспортними підприємствами (**relationship**);
- 2) *партнерська взаємодія*, яка може бути результатом розвитку господарсько-економічної взаємодії з зовнішніми, по відношенню до даного підприємства контрагентами, або виникати між відокремленими підрозділами організації в інтегрованих структурах корпоративного типу (**partnership**);
- 3) *інформаційна взаємодія підприємств*, запровадження якої, як правило, веде до формування більш тісних взаємовідносин контрагентів (**interaction**);
- 4) *взаємодія підприємств*, що має місце при створенні ними *добровільних об'єднань* без злиття капіталів (**alliance**);
- 5) *інтеграція підприємств* (**integration**), що може бути здійснена на основі інформаційних технологій (без об'єднання або взаємної участі у капіталі

організацій) або на основі об'єднання або взаємної участі у капіталі організацій (злиття та поглинання підприємств);

6) *господарська кооперація підприємств*, налагодження якої може виступати основою для формування горизонтально-інтегрованих корпоративних структур, що здатні забезпечити весь технологічний цикл продукції або інтегрують окремі підгалузі економіки у єдиний сектор чи комплекс (*cooperation*);

7) *стратегічна взаємодія підприємств*, що базується на спільному або інтегрованому плануванні та здійсненні процесів і функцій за допомогою відповідних інформаційних технологій (*collaboration*).

Види моделей перевезення вантажу:

1. *Унімодальна модель перевезення вантажу* – використання тільки одного транспорту при доставці вантажів споживачеві.

2. *Інтермодальна модель перевезення вантажу* – послідовне перевезення вантажів декількома видами транспорту в одній і тій же вантажній одиниці або транспортному засобі без перевантаження самого вантажу при його перевалки на інший вид транспорту:

- трейлерні перевезення, переміщення залізничного вагона на візках-вагонозавантажувача автомобільного транспорту;

- контейнерні перевезення – переміщення транспортних засобів на вагоні-платформі;

- системи роудрейлеров – установка напівпричепа на залізничний візок.

3. *Мультимодальна модель перевезення вантажу* – це транспортування вантажів по одному договору, але виконана щонайменше двома видами транспорту; перевізник несе відповідальність за все перевезення, навіть якщо це транспортування проводиться різними видами транспорту (наприклад: залізницею, морем і автодорогою і т. п.).

4. *Амодальна модель перевезення вантажу* – транспортування вантажів за визначеними маршрутами, які обслуговуються різними видами транспорту і контролюються з одного диспетчерського пункту.

Метою транспортної діяльності в умовах змішаних перевезень є одержання найбільшого прибутку на обраному маршруті, при найкращому поєднанні роботи систем (інфраструктури) різних видів транспорту, при задоволенні потреб у транспортній продукції з урахуванням необхідного сервісу, безпеки та економічності процесу.

Транспортна система це організоване об'єднання взаємозалежних і взаємодіючих транспортних підприємств (елементів), об'єктів транспортного простору кожного виду транспорту для здійснення транспортної діяльності.

Характеристика транспортних потоків: інтенсивність транспортного потоку, його склад по типах транспортних засобів, щільність потоку, швидкість руху, затримки руху.

Інтенсивність транспортного потоку визначається як число транспортних засобів, що проїжджають за одиницю часу. За розрахунковий період часу для визначення інтенсивності руху приймають рік, місяць, добу, годину.

Учасники модальних перевезень пасажирів та вантажів

Учасники модальних перевезень		У коротко-строковому періоді	У довго-строковому періоді
1		2	3
Держава	Транспорт	Публікує законодавство по змішаним перевезенням і операторам змішаних перевезень	Враховує вимоги до інфраструктури та устаткування
Держава	Торгівля	Стимулює зміни в торговельній практиці, включаючи банківський бізнес і страхування	Враховує вимоги до інфраструктури та устаткування
	Фінанси та митниця	Розробляє й коригує політику в області контролю за обміном валюти. Спрощує митні процедури	Удосконалює політику та процедури, що сприяють розвитку торгівлі
Користувачі транспорту (продавці та покупці)	Регулярні Відправники та експортні організації	Зберігають можливість використання модального перевезення. Спрощують громіздкі процедури. Зменшують ризики, пов'язані з перевезенням. Поліпшують якість послуг (надійність). Скорочують загальні витрати на логістику. Сприяють використанню сучасних технологій	Мотивують операторів транспорту ставати партнерами по перевезенню. Заохочують удосконалювання транспортних/ розподільних ланцюгів. Стимулюють раціональне використання зекономлених коштів для розвитку та нових інвестицій

Стратегія діяльності учасників модальних перевезень

Партнери по торгівлі та перевезенням	Держава	Користувачі транспорту	Постачальники транспортних послуг
1	2	3	4
Держава	Спрощення митних процедур. Лібералізація контролю за	Стратегія розширення експорту. Стратегія заміни імпорту. Системи тимчасового зберігання товарів на митних	Надання інфраструктури та устаткування. Запровадження в дію юридичних вимог (ліцензій). Прийняття системи фінансо-

	обміном валюти	складах	вих застав за виконання до- говору
--	-------------------	---------	---------------------------------------

В основі інтеграції транспортно-логістичних систем (ТЛС) лежить ідея глобальної уніфікації та стандартизації модулів, що входять до складу транспортної системи, створюючи при цьому передумови для впровадження ефективних засобів автоматизації управління транспортними процесами.

ТЛС певної країни (групи країн або регіону) **можна визначати** як інтегровану сукупність суб'єктів транспортно-логістичної діяльності та об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури, що взаємодіють між собою з метою оптимізації вантажопотоків «від дверей до дверей» за мінімальними витратами на максимально вигідних умовах.

В залежності від функціональної фази забезпечення руху матеріальних та пов'язаних потоків до складової підсистеми та елементи, належать:

- транспортно-постачальницька підсистема;
- транспортно-складська підсистема;
- підсистема транспортно - логістичного обслу-говування;
- підсистема управління;
- транспортно-збутова підсистема.

Системоутворюючими складовими ТЛС є:

- підсистема безпосередньої транспортно-логістичної діяльності;
- підсистема транспортно-логістичної інфраструктури.

Підсистему безпосередньої транспортно-логістичної діяльності утворюють окремі види транспорту:

- повітряний (авіаційний) транспорт, що для сектору цивільної авіації (ЦА) передбачає перевезення пасажирів рейсами за розкладом та рейсами поза розкладом, а також інші авіаційні перевезення;
- водний транспорт, що охоплює морські та річкові перевезення на маршрутах та пороми;
- сухопутний транспорт, який у свою чергу поділяється на:
 - залізничний транспорт;
 - автомобільний транспорт;
 - інші засоби сухопутного транспорту.

Інфраструктурні елементи підсистеми транспортно-логістичної інфраструктури:

- інфраструктура авіаційного транспорту;
- інфраструктура залізничного транспорту;
- інфраструктура автодорожнього транспорту.

Метою функціонування ТЛС є максимальне задоволення потреб та запитів споживачів у наданні транспортних послуг належної якості у визначений час, а також мінімізація сукупних витрат, що мають місце у цій мезо- (регіональній) або макро- (на рівні держави) логістичній системі.

Задачі управління ТЛС:

- виявлення ефективних сфер використання видів транспорту окремо і в поєднанні один з одним для обґрунтування побудови транспортних ланцюгів;
- визначення раціональних маршрутів доставки;
- раціональний розподіл перевезень між різними видами транспорту, а також магістральних і внутрішньовиробничих транспортних засобів;
- вибір видів і типів транспортних засобів для виконання перевезень;
- спільне планування, комплексна експлуатація та координація роботи всіх видів транспорту, що передбачають створення організаційних форм взаємодії різних видів транспорту (транспортних підприємств) в транспортній ланцюг переміщення вантажів - від місця їх виробництва до місця споживання;
- оцінку ефективності інвестицій у розвиток різних видів транспорту і транспортних підприємств;
- забезпечення технологічної взаємодії бізнес-процесів перевезення і складування, а також єдиної технічної політики, яка передбачає взаємопов'язаний технічний прогрес на видах транспорту;
- уніфікацію показників функціональної діяльності підприємств в розрізі окремих видів транспорту, що дозволить поліпшити планування і координацію роботи елементів системи.

Інтегруюча функція транспортно-логістичної системи:

- порівняння комерційних можливостей господарських зв'язків з потребами в перевезеннях;
- координація управління бізнес-процесами постачання та транспортування;
- кооперація процесів товароруку при використанні складів транспортних та виробничих компаній різних галузей;
- оптимізація сукупних витрат шляхом забезпечення економічної зацікавленості всіх учасників бізнес-процесу в підвищенні його ефективності;
- розвиток управлінських функцій, раціонального внутрішньосистемного розподілу компетенцій з концентрацією активності на ключових бізнес-процесах.

5.2 Регіональні особливості модальної логістики. Геополітичні фактори розвитку модальних сполучень

Вантажовласники пред'являють до перевізників вимоги по поліпшенню якості перевізного процесу:

- дотриманню швидкості перевезення на всьому маршруті проходження, терміну доставки товару до місця призначення у встановлений час,
- схоронності перевезеного товару і його корисних властивостей,
- інформацію про місце перебування товару на шляху транспортування,
- пред'явлення вантажовласнику супутніх послуг (експедирування, митні операції, фасування, зажарювання, пакетування й ін.).

Потенціал регіональної міжнародної економічної інтеграції – це політичні і соціально-економічні особливості розвитку європейських країн, сучасні тенденції розвитку світової економіки, формування трьох світових економічних центрів (Європа, Північна Америка з домінуючою роллю США, Азія з пріоритетом Японії).

Найбільші масштаби, глибина та динаміка притаманні інтеграції західноєвропейських країн у рамках Європейського союзу (ЄС).

Транспорт сприяє якнайшвидшій інтеграції України в загальноєвропейську економічну систему, що потребує створення залізничних та автомобільних шляхів з центральних частин Західної Європи - у країни СНД, з півночі Західної Європи - у країни Близького Сходу.

Транспорт відіграє надзвичайно важливу роль у формування зовнішньоекономічних зв'язків - формує економічні, культурні, рекреаційні та інші зв'язки, а також прискорює соціально-економічний розвиток суспільства.

5.3 Поняття міжнародного транспортного коридору

Міжнародний транспортний коридор (МТК) – це комплекс наземних та водних транспортних магістралей з відповідною інфраструктурою на визначеному напрямку, включаючи допоміжні споруди, під'їзні шляхи, прикордонні переходи, сервісні пункти, вантажні та пасажирські термінали, устаткування для управління рухом, організаційно-технічних заходів, законодавчих та нормативних актів, які забезпечують перевезення вантажів та пасажирів на рівні, що відповідає вимогам Європейського Співтовариства.

Міжнародна мережа транспортних коридорів визначена Деклараціями Першої (31.10.1991 р., Прага), Другої (14-16.03.1994 р., Кріт) та Третьої (23-25.06.1997р., Гельсінкі) Пан-Європейських конференцій з питань транспорту. Затверджені десять Пан-європейських міжнародних транспортних коридорів, які отримали назву “критські”.

Критська конференція проходила в рамках Європейського співтовариства і визначила такі транспортні коридори:

Коридор №1. Гельсінкі – Таллінн – Рига –Каунас і Клайпеда – Варшава і Гданськ;

Коридор №2. Берлін – Познань – Варшава – Брест –Мінськ – Смоленськ – Москва – Нижній Новгород;

Коридор №3. Брюссель – Ахен – Кельн – Дрезден – Вроцлав – Катовіце – Краків – Львів – Київ;

Коридор №4. Дрезден/Нюрнберг – Прага – Відень – Братислава – Дєр – Будапешт – Арад – Бухарест – Констанца/Крайова – Софія – Салоніки – Пловдив – Стамбул;

Коридор №5. Венеція – Трієст/Копер – Любляна – Любляна – Марибор – Будапешт – Ужгород – Львів – Київ;

Коридор №6. Гданськ – Катовіце – Жиліна, західна гілка: Катовіце – Брно;

Коридор №7. Дунайський (водний); (Австрія, Угорщина, Югославія, Болгарія, Румунія, Молдова, Україна)

Коридор №8. Дуррес – Тірана – Скоп’є – Бітола – Софія – Дімітровград – Бургас – Варна;

Коридор №9. Гельсінкі – Выборг – Санкт-Петербург – Псков – Москва – Калінінград – Київ – Любашівка/Роздільна – Кишинів – Бухарест – Дімітровград – Александруполіс;

Коридор №10. Зальцбург – Любляна – Загреб – Белград – Ніш – Скоп’є – Велес – Салоніки.

4 з цих 10 МТК – №3, №5, №7, №9 – проходять по території України.

Коридор №6. Гданськ – Катовіце – Жиліна, західна гілка: Катовіце – Брно;

Коридор №7. Дунайський (водний); (Австрія, Угорщина, Югославія, Болгарія, Румунія, Молдова, Україна)

Коридор №8. Дуррес – Тірана – Скоп’є – Бітола – Софія – Дімітровград – Бургас – Варна;

Коридор №9. Гельсінкі – Выборг – Санкт-Петербург – Псков – Москва – Калінінград – Київ – Любашівка/Роздільна – Кишинів – Бухарест – Дімітровград – Александруполіс;

Коридор №10. Зальцбург – Любляна – Загреб – Белград – Ніш – Скоп'є – Велес – Салоніки.

Отже, 4 з цих 10 МТК – №3, №5, №7, №9 – проходять по території України.

Меморандум про взаєморозуміння щодо коридору №3 підписано в вересні 1996 року Міністрами транспорту України, Німеччини і Польщі.

Залізничний маршрут (Мостиська 2 - Львів - Тернопіль - Жмеринка - Вінниця - Козятин - Фастів - Київ (648 км)

Автомобільна ділянка: Краковець - Львів - Рівне - Житомир - Київ (616,5 км)

5.4 Контейнерні перевезення

Контейнер – стандартизована багатооборотна тара, призначена для перевезення вантажів автомобільним, морським, залізничним та повітряним транспортом і пристосована для механізованого перевантаження з одного виду транспорту на інший.

Основними показниками виміру контейнерних вантажопотоків є:

1. *Twenty-foot Equivalent Unit (TEU)* – одиниця виміру, рівна об'єму стандартному 20-футовому контейнеру.

Використовується в розрахунку місткості контейнеровозів або місця зберігання контейнерів.

2. *Fourty-foot Equivalent Unit (FEU)* – одиниця вимірювання, рівна об'єму стандартного 40-футового контейнера.

Один 40-футовий контейнер FEU рівний двом 20-футовим TEU.

Для зручності ідентифікації контейнерів в стандарті ISO 6346:1995 були введені «групові коди», що складаються з двох латинських букв:

GP (General Purpose) – стандартний (загального призначення, універсальний) контейнер;

DC (Dry Container) – сухий контейнер, дуже часто використовується замість *GP*;

RE, RT, RS (Reefer) – реф-контейнер;

HI, HR – ізольований;

VH – контейнер з немеханічною системою вентиляції в нижній і верхній частинах вантажного простору;

UT(OT - Open Top) – контейнер з відкритим верхом;

PF, PS, PC – контейнер-платформа;

TN, TG, TD – контейнер-танк (наливний контейнер);

BU – контейнер для насипних вантажів;

HC (High Cube) – збільшений по висоті контейнер(висота збільшена на один фут порівняно із стандартним контейнером);

PW – збільшений по ширині контейнер (242-245 см, дозволяє розмістити поруч два стандартних палета по 120 см).

Основні контейнерні потоки проходять у напрямках між портами Європи, Азії й США, де сконцентрована світова торгівля.

Основні напрямки транспортування:

1. Азія й Далекий Схід - Тихоокеанське узбережжя США /Канади;
2. Азія - Європа (без портів Середземного моря);
3. Азія - Середземномор'я;
4. Азія - східне (Атлантичне) узбережжя Північної Америки;
5. Азія - субконтинент (Індія, Пакистан, Бангладеш);
6. Європа - Середземномор'я;
7. Східна Азія - Північно-Східна Азія;
8. Східна Азія - Південно-Східна Азія;
9. Європа - Північна Америка (Атлантичне узбережжя);
10. Далекий Схід - Середній Схід.

По цих десятих напрямках, які можна справедливо назвати артеріями, перевозяться більше 70 % контейнерних вантажів.

Контейнерні перевезення у світі одержали швидкий розвиток у тих регіонах, у яких визначалося велике зростання виробництва готової продукції (контейнеро-пристосованих вантажів), наприклад, Китай, країни Південно-Західної Азії, або росло споживання необхідної продукції (Європейські країни, США).

Недоліки контейнерних перевезень:

- маленька швидкість доставки через необхідність дотримуватися графіку відправлень суден з порту;
- контейнерні перевезення залежать від потужності портів і контейнерних терміналів;
- погодні умови, ще один недолік перевезення контейнерів.

Переваги контейнерних перевезень:

- можливість доставки вантажу "від дверей до дверей".
- можливість перевезення як великих, так і дрібних партій вантажу.

1 місце **контейнерних судів** займає - датська *Maersk*.

2 місце і 3 місце - швейцарська *MSC* і французька *CMA CGM*.