

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ**  
**ОДЕСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**

*Кафедра міжнародних економічних відносин*

Допущено до захисту  
Завідуюча кафедрою  
к.е.н., доцент Уханова І.О.



«6» грудня 2024 р.

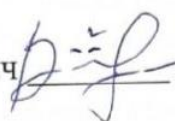
**КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА**  
**на здобуття освітнього ступеня магістра**  
зі спеціальності 292 Міжнародні економічні відносини  
за освітньою програмою «Міжнародні економічні відносини»

**НА ТЕМУ: «СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МОРСЬКОЇ ТОРГІВЛІ  
УКРАЇНИ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ»**

**Виконавець:**

студент 64 групи ФМЕ

Попов Даниїл Олександрович

 /підпис/

**Науковий керівник:**

к.е.н., доцент

Воронова Олена Вікторівна

 /підпис/

ОДЕСА – 2024

## АНОТАЦІЯ

**Попов Д. О., «Стан та перспективи розвитку морської торгівлі України в умовах воєнного стану».**

Кваліфікаційна робота на здобуття освітнього ступеня магістра зі спеціальності 292 «Міжнародні економічні відносини» за освітньою програмою «Міжнародні економічні відносини». – Одеський національний економічний університет. – Одеса, 2024 р.

Кваліфікаційна робота магістра складається з трьох розділів. Об'єктом дослідження є морська торгівля України.

У роботі розглядається сутність, зміст та система регулювання морської торгівлі, роль морської торгівлі у світовій економіці, її значення для глобальних ланцюгів постачання та інтеграції ринків; методи оцінки ефективності морської торгівлі; світовий досвід морської торгівлі під час кризових ситуацій та війн.

Визначено специфіку морської торгівлі України, зокрема, роль портів Великої Одеси та Дунайського кластеру; проаналізовано фактори, що впливають на розвиток морської торгівлі України; розглянуто вплив воєнних дій на інфраструктуру портів і адаптацію нових транспортних маршрутів; здійснено оцінку ефективності морської торгівлі України в умовах воєнного стану.

Обґрунтовано стратегії адаптації та відновлення портової інфраструктури, визначено перспективи диверсифікації напрямків торгівлі, розглянуто можливості інтеграції з міжнародними транспортними коридорами, а також представлено прогнози розвитку морської торгівлі та транзитного потенціалу України в умовах повоєнного відновлення.

**Ключові слова:** морська торгівля, портова інфраструктура, експорт, логістичні коридори, військові дії, міжнародна економіка, міжнародні економічні відносини.

## ABSTRACT

**Popov D. O., “State and prospects for the development of maritime trade in Ukraine under martial law”**

Master's thesis for obtaining the educational degree of Master in the specialty 292 “International Economic Relations” under the educational program “International Economic Relations.” – Odesa National Economic University. – Odesa, 2024.

The master's thesis consists of three chapters. The object of the research is Ukraine's maritime trade.

The work examines the essence, content and system of regulation of maritime trade, the role of maritime trade in the world economy, its importance for global supply chains and market integration, methods for assessing the effectiveness of maritime trade, world experience of maritime trade during crisis situations and wars.

The specifics of maritime trade in Ukraine are determined, in particular, the role of the ports of Greater Odessa and the Danube cluster; factors influencing the development of maritime trade in Ukraine are analyzed; the impact of military operations on port infrastructure and adaptation of new transport routes is considered; the effectiveness of maritime trade in Ukraine under martial law is assessed.

Strategies for adapting and restoring port infrastructure are substantiated, prospects for diversifying trade directions are identified, opportunities for integration with international transport corridors are considered, and forecasts for the development of maritime trade and transit potential of Ukraine in the context of post-war recovery are presented.

**Keywords:** maritime trade, port infrastructure, export, logistics corridors, military operations, international economy, international economic relations.

## ЗМІСТ

|                                                                                                                                       |     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| ВСТУП.....                                                                                                                            | 3   |
| РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ МОРСЬКОЇ ТОРГІВЛІ .....                                                                      | 5   |
| 1.1. Сутність, зміст та система регулювання морської торгівлі .....                                                                   | 5   |
| 1.2. Методи оцінки ефективності морської торгівлі.....                                                                                | 23  |
| 1.3. Світовий досвід морської торгівлі під час кризових ситуацій та війн .....                                                        | 28  |
| Висновки до розділу 1 .....                                                                                                           | 35  |
| РОЗДІЛ 2 АНАЛІЗ СТАНУ МОРСЬКОЇ ТОРГІВЛІ УКРАЇНИ В УМОВАХ<br>ВОЄННОГО СТАНУ .....                                                      | 37  |
| 2.1. Загальна характеристика стану морської торгівлі України та її роль у<br>національній економіці .....                             | 37  |
| 2.2. Аналіз факторів, що впливають на розвиток морської торгівлі України .....                                                        | 55  |
| 2.3. Аналіз змін в роботі портової інфраструктури та логістичних ланцюгів з<br>початку повномасштабного вторгнення РФ в Україну ..... | 62  |
| 2.4. Оцінка ефективності морської торгівлі України в умовах воєнного стану .....                                                      | 68  |
| Висновки до розділу 2 .....                                                                                                           | 76  |
| РОЗДІЛ 3 ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МОРСЬКОЇ ТОРГІВЛІ УКРАЇНИ ПІД ЧАС<br>ВОЄННОГО СТАНУ ТА ПІСЛЯВОЄННИЙ ПЕРІОД.....                         | 78  |
| 3.1. Стратегії адаптації та розвитку портової інфраструктури України під час<br>воєнного стану .....                                  | 78  |
| 3.2. Можливості для диверсифікації напрямків торгівлі та партнерів.....                                                               | 87  |
| 3.3. Прогнози розвитку морської торгівлі в Україні після завершення воєнного<br>стану.....                                            | 94  |
| Висновки до розділу 3 .....                                                                                                           | 101 |
| ВИСНОВКИ .....                                                                                                                        | 104 |
| СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....                                                                                                       | 107 |

## ВСТУП

**Актуальність дослідження.** Сьогодення глобальної економіки відзначається великими змінами, що зумовлені як внутрішніми викликами окремих країн, так і міжнародними кризами та глобальними політичними конфліктами. Одним із ключових чинників, що впливають на світову економіку, є розвиток міжнародної морської торгівлі, яка є важливим складником глобальних ланцюгів постачання та інтеграції ринків. У цей період складних глобальних та регіональних економічних умов, Україні, як країні з перспективною морською інфраструктурою, необхідно пристосовуватись до нових реалій.

Актуальність дослідження зумовлена низкою факторів. По-перше, воєнні дії, спричинені повномасштабною агресією Російської Федерації у 2022 році, значно впливають на діяльність морських портів, транспортну інфраструктуру та зовнішню торгівлю. Зокрема, блокування традиційних морських шляхів через Чорне море, необхідність пошуку альтернативних маршрутів і перегляд логістичних ланцюгів створюють нові економічні та політичні виклики. По-друге, розвиток інфраструктури портів і транспортних маршрутів потребує стратегічного підходу до модернізації портової інфраструктури, а також запровадження новітніх технологій, які дозволяють знижувати витрати та підвищувати конкурентоспроможність на світових ринках.

Серед дослідників питань та проблем розвитку морської торгівлі, зокрема, в умовах геополітичних криз та війн слід відзначити таких закордонних та українських авторів як М. Стопфорд, Дж. Родріг, Т. Ноттебум, Е. Чан, К. Хе, С. Шульц, О. Луцків, М. Мельник, О. Котлубай, О. Липинська. Наявна література стосується розвитку морської торгівлі, припортової та логістичної інфраструктури, в тому числі за умов воєнних дій та економічних криз. Між тим відновлення морської торгівлі України після повномасштабної агресії Росії проти України з 2022 року та подолання наслідків російських обстрілів припортової інфраструктури й блокування цивільного судноплавства у Чорному та Азовському морях має враховувати специфіку української географії та економіки. Вищевикладене обумовило вибір теми кваліфікаційної роботи, її мету та завдання.

**Метою дослідження** є аналіз стану та перспектив розвитку морської торгівлі України в умовах воєнного стану, визначення основних факторів, що впливають на її

ефективність, а також формулювання пропозицій щодо вдосконалення портової інфраструктури та оптимізації логістичних процесів.

Для досягнення цієї мети поставлені такі **завдання дослідження**:

- розкрити сутність, зміст і систему регулювання морської торгівлі;
- здійснити характеристику методів оцінки ефективності морської торгівлі;
- продемонструвати світовий досвід функціонування морської торгівлі в умовах криз та воєн;
- проаналізувати сучасний стан морської торгівлі в Україні в умовах воєнного стану;
- окреслити перспективи розвитку морської торгівлі України в період воєнного стану та у післявоєнний час.

**Об'єктом дослідження** є морська торгівля України.

**Предметом дослідження** є теоретичні і практичні засади розвитку морської торгівлі України в умовах воєнного стану.

**Методи дослідження.** Теоретичну та методологічну основу магістерської роботи складають загальнонаукові методи пізнання: аналіз, синтез, порівняння, метод економічного моделювання та метод стратегічного аналізу.

**Інформаційною базою** дослідження є законодавчі та нормативно-правові акти України, аналітичні матеріали, монографії та наукові публікації вітчизняних і зарубіжних фахівців, дані офіційної звітності України та інших держав.

**Публікації та апробація результатів дослідження.** За результатами виконання кваліфікаційної роботи опубліковано статтю: «Вплив Другої світової війни на морську торгівлю: уроки для сучасності».

**Структура роботи.** Робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків і списку використаних джерел (84 найменування). Загальний обсяг роботи становить 122 сторінки. Основний зміст викладено на 111 сторінках. Текст роботи включає 20 рисунків та 6 таблиць.

## **РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ МОРСЬКОЇ ТОРГІВЛІ**

### **1.1. Сутність, зміст та система регулювання морської торгівлі**

Морська торгівля виступає однією з провідних форм міжнародної економічної діяльності, сутністю якої є транспортування товарів між країнами за допомогою морського транспорту. Це надзвичайно значуща складова глобальної економіки, адже на морські шляхи припадає близько 80 % світового товарообігу [1]. Головними функціями морської торгівлі є не лише забезпечення транспортування товарів на великі відстані, але й сприяння міжнародній кооперації та підтримка глобального ланцюга постачання, що робить її ключовим елементом світової економічної системи.

Однією з особливих переваг морського транспорту є його ефективність при перевезенні значних обсягів вантажів. Завдяки цьому він стає незамінним засобом для транспортування великих партій різноманітної продукції, зокрема сировинних ресурсів (як-от нафта, вугілля, руда), продуктів харчування (особливо зернових культур, зернобобових, олійних вантажів, а також продуктів їх переробки) і промислових товарів [29]. Таким чином, морська торгівля задовольняє попит на великі обсяги товарів, сприяючи оптимізації витрат та мінімізації транспортних витрат на світовому ринку.

Крім транспортування, морська торгівля виконує важливу роль у розвитку економічних взаємовідносин між державами, забезпечуючи можливість імпорту та експорту товарів, які країна не може самостійно виробляти або яким вона потребує через обмежені ресурси. Це позитивно впливає на глобальну економічну ефективність, підтримуючи міжнародну спеціалізацію, що сприяє формуванню конкурентоспроможних переваг окремих держав [29].

Важливість морської торгівлі у глобальних ланцюгах постачання визначається її здатністю забезпечувати безперервне доставлення товарів від виробників до кінцевих споживачів. Саме від її ефективності залежать стабільність постачання, регулювання рівня цін на світових ринках та запобігання зривам у постачанні [4].

Для багатьох країн, особливо тих, що мають вихід до моря, морська торгівля є вагомим джерелом економічного доходу, оскільки вона сприяє розвитку портової інфраструктури, створенню нових робочих місць та залученню іноземного капіталу [5]. За рахунок експортування товарів на віддалені ринки морська торгівля дозволяє державам диверсифікувати свою економіку, що є запорукою підвищення її стійкості до внутрішніх економічних потрясінь. Окрім цього, вона забезпечує доступ до імпоротної продукції, яку неможливо або економічно не вигідно виготовляти локально, що підвищує економічну стабільність й адаптивність країни [6].

Морська торгівля має значний потенціал для сприяння стійкому економічному розвитку завдяки впровадженню інноваційних технологій у судноплавстві. Сучасні рішення у цій галузі дозволяють знижувати викиди вуглекислого газу та підвищувати енергоефективність транспортних засобів, що є важливим внеском у досягнення екологічної стійкості світового транспорту [7]. Зменшення екологічного впливу морського транспорту забезпечує можливість гармонійного поєднання економічної та екологічної складових розвитку, що відповідає принципам сталого розвитку, прийнятими на міжнародному рівні.

Вантажі, які транспортуються морськими шляхами, поділяються на чотири основні категорії, кожна з яких має свої особливості щодо способу перевезення та зберігання. До першої категорії належать наливні вантажі (liquid bulk cargo), що включають рідини на кшталт нафти, нафтопродуктів та інших хімічних речовин. Друга категорія – це сипучі або навалочні вантажі (dry bulk cargo), до яких відносяться зерно, вугілля, руда та інші неупаковані матеріали, що транспортуються «навалом». Третя категорія охоплює генеральні вантажі (general cargo), що містять як контейнеризовані вантажі, так і вантажі, які перевозяться без контейнерів, наприклад, великогабаритні промислові вироби.

Така класифікація сприяє раціоналізації процесу транспортування та дозволяє оптимально організувати вантажопотоки залежно від характеру продукції, що перевозиться.

Наливні вантажі включають широкий спектр продуктів, що транспортуються у рідкому стані. До них відносяться такі важливі товари, як сира нафта, нафтопродукти, пальне, скраплений природний газ (СПГ) та рослинні олії. Ці вантажі є критичними

для глобального енергетичного ринку, оскільки саме вони забезпечують сировиною численні галузі промисловости та енергетики. Значна частка глобальної морської торгівлі зосереджена саме на транспортуванні наливних вантажів, що підтверджує їхню важливість для міжнародної економіки, зокрема енергетичного сектору [1].

Категорія сипучих вантажів охоплює руду, вугілля, зернові культури, добрива та інші сировинні матеріали. Ці вантажі перевозяться переважно великими обсягами, що робить морський транспорт оптимальним рішенням завдяки його здатності забезпечувати економічну ефективність при перевезенні значних партій сировини. Наприклад, зернові культури та добрива є основою аграрного сектору, тоді як руди та вугілля – важливими ресурсами для металургії та енергетики. Сипучі вантажі транспортуються здебільшого на суднах великої місткості, що дозволяє мінімізувати транспортні витрати й підвищити рентабельність перевезень [29].

Генеральні вантажі охоплюють товари, які транспортуються в окремих одиницях або невеликими партіями, кожна з яких потребує індивідуальної обробки. Це товари, які не належать до категорій сипучих або наливних вантажів, та, як правило, мають певний рівень пакування для підтримки безпечності перевезення. Вони можуть зберігатися в ящиках, бочках, тюках, мішках, контейнерах або на піддонах, залежно від характеру товару. Серед типових прикладів генеральних вантажів – промислове обладнання, транспортні засоби (якщо вони не перевозяться спеціалізованими суднами типу ро-ро), металеві вироби, текстильні товари, електроніка та побутова техніка. Основною ознакою генеральних вантажів є різноманітність їхніх характеристик за формою, розміром і вагою. Транспортування може відбуватись як у контейнерах, так і без них, відповідно до специфіки вантажу та вимог замовника [29].

Контейнерні вантажі являють собою універсальну категорію, яка включає широкий асортимент товарів: від електроніки й текстилю до різноманітних споживчих товарів. Завдяки стандартизації контейнерів, ці вантажі можуть швидко оброблятися на терміналах та ефективно транспортуватися на великі відстані. Контейнерна торгівля є основою для багатьох секторів економіки, оскільки стандартизовані контейнери дозволяють ефективно перевезти різні види товарів, незважаючи на їхній розмір та вагу [29].

Неконтейнеризовані вантажі – це великогабаритні предмети, що не поміщаються у стандартні контейнери. Серед них можна виділити будівельну техніку та інше великогабаритне обладнання, яке потребує спеціалізованих рішень для транспортування. Також існує окрема група спеціалізованих вантажів, що потребують особливих умов перевезення, зокрема небезпечні матеріали, які вимагають дотримання суворих правил із техніки безпеки та спеціалізованого устаткування.

Генеральні вантажі істотно відрізняються від наливних і сипучих вантажів своїми вимогами до процесів завантаження і розвантаження, оскільки потребують значного обсягу ручної праці. Кожен товар із цієї категорії потребує індивідуальної обробки, тобто перевалки, що збільшує затрати часу і працевитрати під час транспортування. Саме ця особливість робить генеральні вантажі складнішими в обслуговуванні порівняно з наливними або сипучими вантажами, де процеси механізовані й стандартизовані [29].

У межах категорії генеральних вантажів окремо виділяються так звані вантажі ро-ро (roll-on/roll-off) та ло-ло (lift-on/lift-off), кожен з яких має свої особливості транспортування та свої переваги. Вантажі ро-ро транспортуються за допомогою спеціалізованих суден, відомих як ролкери. Такі судна призначені для перевезення транспортних засобів, які мають можливість самостійного заїзду та виїзду з судна. До цієї категорії належать вантажівки, автомобілі, автобуси, а іноді навіть вагони залізниці. Завдяки такому підходу значно скорочується час завантаження та розвантаження, адже відпадає необхідність використання кранів або іншого підйомного обладнання. Головною перевагою методу ро-ро є економія часу, що підвищує ефективність процесу перевезення, а також можливість транспортування великогабаритних об'єктів без необхідності їх розбирання [13].

На відміну від ро-ро, метод ло-ло передбачає використання кранів або іншого підйомного обладнання для завантаження і розвантаження вантажів. Цей метод застосовується здебільшого для контейнерних вантажів або об'єктів, які неможливо пересувати самостійно. Ло-ло судна здатні перевозити велику кількість контейнерів та спеціалізованих вантажів, адже їхня конструкція розрахована на максимальне використання місткості. Таким чином, основною перевагою ло-ло суден є

оптимізація простору для транспортування контейнерів, що дозволяє економічно вигідно перевозити значні обсяги вантажів з використанням підйомного обладнання [14].

Основні транспортні маршрути морської торгівлі формуються відповідно до географічних особливостей світових океанів і розташування ключових портів, що сприяють інтенсивному переміщенню вантажів між континентами. Серед найважливіших морських шляхів особливо виділяється Суецький канал, який є одним з найбільш значущих транспортних коридорів у світі. Він з'єднує Середземне море з Червоним морем, створюючи найкоротший маршрут між Європою та Азією. Використання Суецького каналу дозволяє уникнути тривалого й дорогого обхідного шляху навколо Африки через мис Доброї Надії, скорочуючи маршрут на понад 7 тис. кілометрів. Це істотно знижує як час транспортування, так і загальні витрати на доставлення товарів. За оцінками, близько 12 % світового товарообігу проходить саме через цей канал, включно з такими важливими товарами, як нафта, нафтопродукти, контейнери з широким асортиментом товарів, автомобілі, обладнання та продовольчі товари.

У 2015 році було здійснено масштабне розширення Суецького каналу, що дозволило збільшити його пропускну здатність та забезпечило можливість обслуговування більшої кількості суден одночасно. Це значне розширення відіграло важливу роль у пришвидшенні глобальних поставок, що є критично важливим для сучасного ланцюга постачання. Через Суецький канал проходять переважно контейнерні судна, нафтові танкери та судна для перевезення зрідженого природного газу (ЗПГ), що забезпечує ефективне доставлення ресурсів і товарів. Окрім скорочення відстані, канал дозволяє зменшити витрати на транспортування, що, своєю чергою, позитивно впливає на ціноутворення у всьому ланцюгу постачання [4].

Стратегічне значення Суецького каналу також робить його вразливим до глобальних криз та непередбачуваних подій. Наприклад, у 2021 році блокада каналу через інцидент із застряглим судном Ever Given паралізувала міжнародні ланцюги постачання, що продемонструвало високий рівень залежності світової торгівлі від цього каналу. Додатково, загострення ситуації у Червоному морі та ризики для цивільного судноплавства, спричинені обстрілами з боку єменських хуситів, змусили

операторів суден змінити маршрути. Внаслідок цього значний обсяг торговельного трафіку був перенаправлений через мис Доброї Надії, що розташований на південному узбережжі Африки. Це призвело до значних затримок у постачаннях, підвищення вартости фрахту (тобто оренди суден для перевезення вантажів), а також до зростання цін на нафтопродукти через збільшення витрат на суднове паливо. Таким чином, подібні кризи наголошують на необхідності диверсифікації маршрутів та впровадження альтернативних логістичних рішень для зменшення ризиків глобальних постачань.

Панамський канал є штучною водною артерією, яка з'єднує Атлантичний і Тихий океани через Панамський перешийок у Центральній Америці. Цей канал надає можливість значно скоротити морські маршрути між західним узбережжям Америки та Азією, а також між східним узбережжям Америки та західною Європою. Завдяки Панамському каналу судна можуть уникнути тривалого і складного маршруту навколо Південної Америки через мис Горн, що значно знижує витрати та час на транспортування. Подібно до Суецького каналу, Панамський канал є стратегічним об'єктом, що забезпечує ефективне сполучення між різними регіонами світу, сприяючи розвитку міжнародної торгівлі.

У 2016 році було здійснено масштабне розширення Панамського каналу, яке дало можливість проходити надвеликим суднам класу Neo-Panamax. Ці судна, місткістю від 12,000 до 17,000 TEU (двадцятифутовий еквівалент стандартного контейнера), тепер можуть ефективно транспортувати великі обсяги вантажів між Америкою, Азією та Європою. Це розширення істотно покращило транспортні потоки, забезпечуючи зручний та швидкий доступ до різних ринків та оптимізуючи глобальні ланцюги постачання. Панамський канал відіграє ключову роль у перевезенні контейнерів, нафти, зрідженого природного газу (ЗПГ) та сільськогосподарських продуктів, таких як соя, кукурудза, а також вугілля. Завдяки цьому маршруту значно скорочуються витрати на транспортування ресурсів між Азією та США, що позитивно впливає на економіку обох регіонів [17].

Проте, останні роки засвідчили серйозний вплив кліматичних змін на роботу каналу, що породжує занепокоєння щодо його майбутньої стійкості. Наприклад, у 2022 році через рекордну посуху прохід суден каналом був майже повністю

заблокований, що створило значні труднощі для міжнародної торгівлі. У 2024 році ситуація набула протилежного характеру – Панамський канал постраждав від сильних повеней, викликаних інтенсивними дощами у районі Амазонського басейну. Подібні кліматичні екстремуми демонструють, наскільки критично важливими є заходи щодо адаптації інфраструктури до змін клімату, аби забезпечити безперебійну роботу цього важливого маршруту в майбутньому [18].

Південнокитайське море є одним із найбільш стратегічно важливих морських маршрутів у світі, через яке проходить близько 30 % світової торгівлі, що підкреслює його критичне значення для глобальної економіки. Цей регіон є основним маршрутом для транспортування енергоресурсів, зокрема нафти та зрідженого природного газу, до країн Східної Азії, таких як Китай, Японія та Південна Корея, забезпечуючи безперервне постачання ресурсів, необхідних для економічної стабільності й розвитку цих країн [19]. Важливість Південнокитайського моря посилюється високою концентрацією контейнерних перевезень і нафтових танкерів, що прямують через Малаккську протоку – важливий стратегічний вузол, який зв'язує Індійський океан із Південнокитайським морем, що дозволяє оптимізувати транспортні потоки між регіонами.

Втім, цей регіон є не лише транспортною артерією, але й ареною складних геополітичних конфліктів, оскільки на його територію претендують декілька країн, що може створити перешкоди для стабільної роботи цього маршруту. Зокрема, територіальні претензії на різні частини Південнокитайського моря висувують Китай, В'єтнам, Філіппіни, Малайзія, Бруней і Тайвань. Конфліктні інтереси у цьому регіоні обумовлені значними природними ресурсами, зокрема родовищами нафти й газу, а також стратегічним розташуванням, яке забезпечує транзит третини всієї світової морської торгівлі [20].

Китай висуває найбільші територіальні претензії, стверджуючи, що майже 90 % акваторії Південнокитайського моря належить йому на основі так званої лінії дев'яти пунктирів (Nine-Dash Line), яка охоплює більшу частину регіону. Однак ця претензія не визнана міжнародною спільнотою, що було підтверджено у 2016 році Постійним арбітражним судом у Гаазі, який, посилаючись на Конвенцію ООН з морського права (UNCLOS), відхилив законність китайських вимог [19].

У останні роки Китай активно займається спорудженням штучних островів у спірних водах, включаючи будівництво військових баз на архіпелагах Спратлі та Парасель. Це викликало серйозне занепокоєння з боку сусідніх країн та США, які регулярно проводять операції щодо забезпечення свободи навігації (Freedom of Navigation Operations, FONOPs) з метою збереження відкритості морських шляхів та недопущення домінування однієї держави у цьому регіоні [21].

Напруженість у Південнокитайському морі вже спричинила численні інциденти, що негативно впливають на судноплавство та рибальство. Зіткнення китайських та філіппінських рибальських суден, блокування нафтових платформ В'єтнамом і Китайськими судами підкреслюють небезпеку потенційної ескалації конфлікту, що, своєю чергою, може призвести до зривів у глобальних ланцюгах постачання [22].

До напруженості також додаються регулярні військові навчання та розміщення військових сил з обох сторін. Сполучені Штати активно підтримують своїх союзників у регіоні, зокрема, Філіппіни та В'єтнам, що викликає додаткові ризики загострення відносин між великими державами та може створити загрозу для стабільності міжнародної торгівлі [23]. Багато країн, таких як США, Японія, Австралія та Індія, виступають проти односторонніх дій Китаю та закликають до дотримання норм міжнародного морського права. Китай, зі свого боку, продовжує наполягати на своїх територіальних претензіях, що робить вирішення конфліктів у цьому регіоні малоймовірним у найближчій перспективі. Наразі, хоч і були розроблені певні дипломатичні ініціативи, як-от Декларація щодо поведінки сторін у Південнокитайському морі, їхній практичний вплив на забезпечення безпеки судноплавства залишається обмеженим [22].

Судновласники є ключовими учасниками глобальної морської торгівлі, оскільки вони безпосередньо володіють флотом суден і несуть відповідальність за їхнє управління, технічне обслуговування, страхування та ремонт. Серед судновласників можна знайти як великі міжнародні корпорації, так і малих приватних власників. Однак, операційне керування судами нерідко здійснюється операторами, які можуть не бути власниками суден, але орендують їх для виконання рейсів за певними маршрутами. Оператори відповідають за планування рейсів, організацію

фрахтування суден та координацію процесу доставлення вантажів, що забезпечує безперебійне функціонування логістики морських перевезень [4]. Нижче наведено основні типи учасників морської торгівлі.

Експортери – це підприємства або виробники, які постачають товари на зовнішні ринки. Вони залежать від судноплавних компаній та експедиторів для організації процесу доставлення своїх товарів до країн-імпортерів. Серед основних експортерів у морській торгівлі виділяються компанії, що займаються постачанням нафти, сировини, електроніки й текстилю.

Відповідно, імпортери – це компанії чи державні установи, які отримують товари з-за кордону через морські перевезення. Вони відповідають за митне оформлення, оплату фрахту і дотримання регуляторних норм країни. Експедитори часто представляють інтереси імпортерів, спрощуючи процедури імпортування й забезпечуючи зручність у транспортуванні товарів [29].

Трампові перевізники здійснюють перевезення вантажів за змінними маршрутами, адаптуючись до потреб ринку. Вони здебільшого транспортують наливні та сипучі вантажі, що вимагає гнучкого планування та швидкої реакції на попит.

Лінійні перевізники працюють за фіксованими маршрутами та графіками, забезпечуючи стабільні й регулярні постачання вантажів, переважно контейнерів. На ринку лінійних перевезень домінують великі судноплавні компанії, такі як Maersk, MSC та COSCO, що забезпечують основні вантажопотоки між континентами.

Експедитори виконують важливу функцію посередників між експортерами та перевізниками. Вони займаються організацією процесу транспортування, полегшуючи компаніям доставку вантажів до місця призначення. Діяльність експедиторів включає надання широкого спектра додаткових послуг, таких як митне оформлення, складування, страхування та консалтинг у галузі логістики. Провідні експедитори працюють на глобальному рівні, забезпечуючи координацію між різними видами транспорту, зокрема морським, авіаційним та залізничним, що підвищує ефективність доставлення.

Портові оператори займають центральну позицію в морській торгівлі, керуючи портовою інфраструктурою та надаючи послуги з прийому, обробки, перевантаження

та зберігання вантажів. Вони забезпечують доступність портів для великих суден, надають складські та логістичні послуги, а також відповідають за митне оформлення та дотримання регуляторних вимог. Ефективність роботи портових операторів значною мірою впливає на швидкість транспортування вантажів і загальні витрати на логістику. До найбільших портів світу за обсягом перевантажень належать Шанхай, Сінгапур, Лос-Анджелес і Роттердам, які відіграють ключову роль у світових торгових потоках [25].

Основні завдання портових операторів включають:

- забезпечення доступності портової інфраструктури для великих суден;
- надання складських і логістичних послуг для зберігання вантажів;
- здійснення митного оформлення та дотримання регуляторних норм, що дозволяє прискорити процеси перевантаження і транспортування вантажів.

Міжнародні регулятори є важливими учасниками ринку морських перевезень, адже саме вони розробляють та впроваджують стандарти для підтримки безпеки судноплавства, охорони довкілля та регулювання міжнародних відносин у галузі морської торгівлі. Однією з найбільш впливових організацій у цій галузі є Міжнародна морська організація (ІМО), яка створює та постійно оновлює нормативні вимоги для всіх аспектів морських перевезень.

Наприклад, із 1 січня 2020 року набули чинності нові вимоги ІМО, що обмежують допустимий рівень вмісту сірки у судновому паливі до 0,5 % (з попередніх 3,5 %) у всіх міжнародних водах. Це рішення було прийнято з метою значного зниження забруднення повітря та поліпшення здоров'я населення, особливо у прибережних регіонах. Для суден, які не мають можливості використовувати низькосірчане паливо, були запропоновані альтернативні методи, як-от встановлення скрубберів – систем очищення вихлопних газів, що дозволяють зменшити викиди сірки [7].

Крім того, ІМО розробила довгострокову стратегію зі скорочення викидів парникових газів, зокрема, поставивши амбітну ціль зменшити викиди на 50 % до 2050 року порівняно з рівнем 2008 року. Ця ініціатива передбачає перехід до екологічно чистих видів пального, таких як ЗПГ, водень і аміак, які мають потенціал для значного скорочення шкідливих викидів. ІМО активно працює над

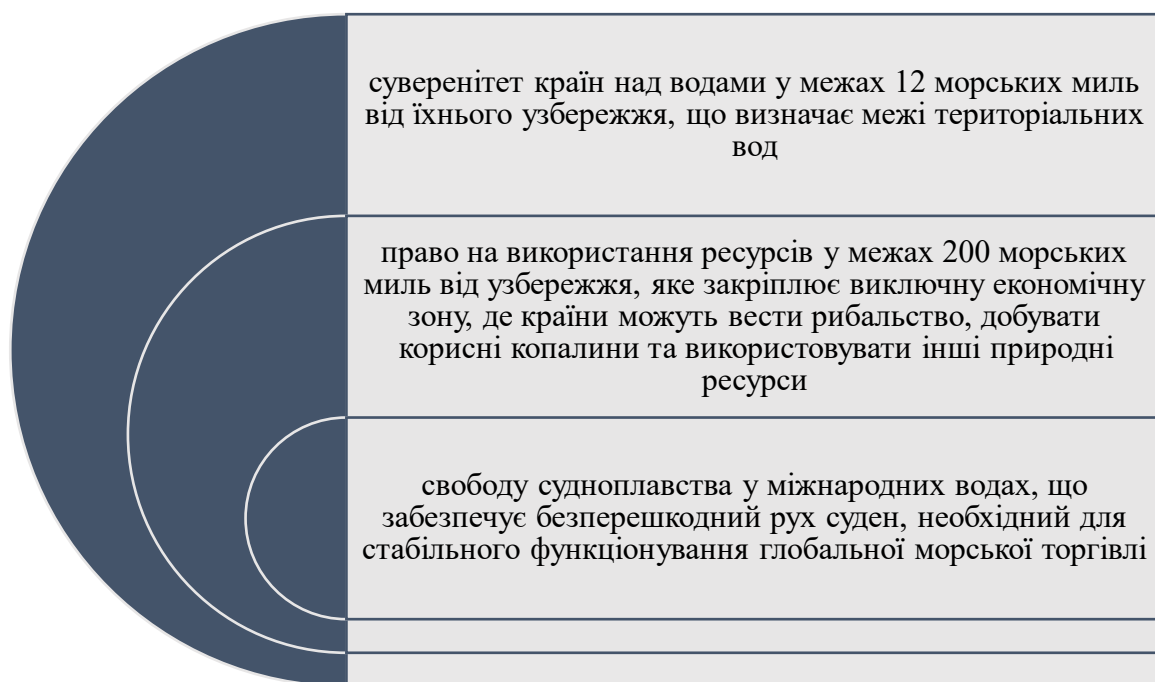
впровадженням нових стандартів енергоефективності суден, що сприяє поступовому переходу морської галузі до більш екологічних технологій [7].

До інших важливих документів, що підтримують безпеку судноплавства, належить Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі (SOLAS). ІМО постійно вдосконалює цю конвенцію, зокрема, оновлюючи вимоги до рятувальних засобів, протипожежної безпеки та навігаційного обладнання на судах. Метою SOLAS є підвищення безпеки на морі та зменшення ризиків аварій та катастроф [7].

Крім SOLAS, важливою є також Міжнародна конвенція щодо запобігання забрудненню з суден (MARPOL), що визначає вимоги до запобігання забрудненню морських вод нафтою, хімікатами, стічними водами та іншими небезпечними для довкілля речовинами. Ці вимоги спрямовані на охорону морської екосистеми та забезпечення чистоти вод у міжнародних водах [7].

Ще однією важливою ініціативою є Конвенція про керування баластними водами (Ballast Water Management Convention), що розроблена для запобігання поширенню інвазійних видів через баластні води суден. Ця конвенція зобов'язує судна очищати баластні води перед їх випуском, що знижує ризики для біорізноманіття регіонів, куди прибувають судна [30].

Основним міжнародним документом, що регулює права й обов'язки держав щодо використання світових океанів, є Конвенція ООН з морського права (UNCLOS), яка набула чинності у 1994 році. UNCLOS визначає ключові правила стосовно територіальних вод, виключних економічних зон (ВЕЗ), міжнародного морського дна, а також забезпечує охорону морського середовища. Цей документ відіграє фундаментальну роль у формуванні сучасного правового режиму використання світових океанів, регулюючи як економічну діяльність, так і збереження екосистем [30]. Основні положення UNCLOS наведено на рисунку 1.1.



**Рис. 1.1. Основні положення UNCLOS**

*Джерело: створено автором на основі [32]*

Крім цього, UNCLOS передбачає механізми для вирішення територіальних суперечок і врегулювання конфліктів щодо прав на використання морських ресурсів, що сприяє зменшенню ризиків ескалації між країнами.

Інші міжнародні конвенції також мають великий вплив на морську торгівлю. Серед них варто виділити Міжнародну конвенцію про працевлаштування мореплавців (MLC, 2006), Рамкову конвенцію ООН про зміну клімату (UNFCCC) та Гаазько-Вісбійські правила. Кожна з цих конвенцій встановлює стандарти для різних аспектів морської галузі, від умов праці до екологічних норм.

Міжнародна конвенція про працевлаштування мореплавців (MLC, 2006) визначає стандарти умов праці на суднах, включаючи робочий час, умови роботи, медичне обслуговування та соціальний захист моряків. Вона передбачає мінімальні стандарти житлових умов, харчування й доступу до санітарних засобів на судні, що сприяє покращенню умов для тривалих рейсів та позитивно впливає на продуктивність [32]. Крім того, MLC зобов'язує судновласників забезпечити доступ до медичних послуг, медичну страховку та першу допомогу на борту, з можливістю евакуації в разі необхідності [36].

Особлива увага в MLC приділяється регулюванню робочого часу та відпочинку. Робочий час не має перевищувати 14 годин на добу або 72 години на тиждень, а

морякам повинно бути надано не менше 10 годин відпочинку на добу, що знижує ризик виснаження і підвищує безпеку на судні [36]. Також всі моряки повинні мати трудові договори з чітким визначенням прав, обов'язків, рівня оплати праці та умов закінчення контракту, що сприяє прозорості трудових відносин [32].

MLC також вимагає забезпечення соціального захисту, включаючи компенсації в разі травм, хвороб, зникнення безвісти або загибелі працівників. Це не лише підвищує рівень соціальної відповідальності, а й допомагає уникнути експлуатації моряків [7].

Дотримання стандартів MLC є обов'язковим для країн, які ратифікували конвенцію. Це забезпечує стабільність у морській галузі, зменшуючи ризики експлуатації та покращуючи умови праці. Порушення вимог MLC може призвести до штрафів або заборони експлуатації суден, а відповідність цим стандартам є важливим фактором для підтримки репутації судноплавних компаній, оскільки багато країн вимагають відповідності MLC для дозволу на вхід суден у свої порти [36].

Рамкова конвенція ООН про зміну клімату (UNFCCC) зосереджена переважно на екологічних аспектах, проте вона значно впливає на морську торгівлю через вимоги щодо зниження викидів парникових газів і поступового переходу на екологічно чисті види палива для суден. Виконання цих вимог стає дедалі актуальнішим у зв'язку з посиленням глобальної боротьби зі змінами клімату, а морська галузь відіграє важливу роль у зниженні свого впливу на навколишнє середовище [5].

Гаазько-Вісбійські правила стосуються питань відповідальності судновласників за безпечне доставлення вантажів і регулюють договірні відносини між судноплавними компаніями та клієнтами. Прийняті в рамках Міжнародної конвенції про уніфікацію певних правил, що стосуються коносаментів (товаро-розпорядчих документів), вони були підписані в Гаазі у 1924 році та пізніше доповнені протоколом у Вісбю (Швеція) у 1968 році. Метою цих правил є врегулювання правових відносин між вантажовласниками та судновласниками, зокрема у частині відповідальності за втрату чи пошкодження вантажу.

Основні положення Гаазько-Вісбійських правил зобов'язують перевізників дотримуватися високих стандартів у підготовці суден до рейсу. Перевізник повинен

забезпечити, щоб судно було в належному стані для плавання, повністю укомплектоване екіпажем, обладнане й підготовлене для збереження вантажу в цілісності під час транспортування. Крім того, перевізники можуть обмежити свою відповідальність за втрату чи пошкодження вантажу певною сумою на кожен одиницю вантажу. Зокрема, в редакції 1968 року розмір цієї компенсації був збільшений порівняно з початковою редакцією 1924 року [40].

Також правила передбачають, що перевізник не несе відповідальності за втрату чи пошкодження вантажу в разі форс-мажорних обставин, таких як природні катастрофи, війни або страйки, які неможливо було передбачити та запобігти. Цей пункт гарантує захист інтересів перевізників у випадках, що знаходяться поза межами їх контролю [40].

Гаазько-Вісбійські правила також визначають терміни, протягом яких вантажовласники можуть подати претензії до перевізника, – зазвичай один рік з моменту доставки вантажу або з моменту, коли вантаж мав бути доставлений. Це створює певні правові рамки для вирішення претензійних питань і забезпечує дотримання обов'язкових термінів для кожної зі сторін [41].

Завдяки своїй збалансованості, Гаазько-Вісбійські правила стали основою для регулювання відповідальності судновласників у багатьох країнах, створивши чіткі правила для міжнародного ринку морських перевезень. Вони забезпечують захист інтересів як вантажовласників, так і перевізників, визначаючи справедливі умови для довірливих відносин у галузі морської торгівлі.

Однак з часом ці правила почали критикувати за обмеженість суми відповідальності перевізника та недостатню адаптацію до нових технологічних умов у морській галузі. У зв'язку з цим були розроблені Гамбурзькі правила 1978 року й Роттердамські правила 2008 року, які прагнули модернізувати вимоги та посилити відповідальність перевізників, враховуючи сучасні виклики й технічний прогрес у морській торгівлі [42].

Інші міжнародні організації, такі як Світова організація торгівлі (WTO) та Конференція ООН з торгівлі та розвитку (UNCTAD), здійснюють значний вплив на морську торгівлю через регулювання міжнародних торговельних відносин і впровадження політик, які сприяють глобальній економічній інтеграції. Ці організації

відіграють важливу роль у розвитку морської торгівлі, формуючи нормативні вимоги та сприяючи адаптації країн до міжнародних стандартів [1].

Зокрема, WTO працює над створенням єдиних стандартів для міжнародної торгівлі, зокрема для морських перевезень. Однією з ключових ролей організації є забезпечення прозорості й відкритості глобальної торгівлі через впровадження Угоди про спрощення процедур торгівлі (TFA). TFA має на меті зменшити час і витрати на митне оформлення вантажів, включаючи товари, що проходять через порти. За рахунок використання електронних систем управління митними процедурами забезпечується ефективніше обслуговування вантажів, зниження затримок у портах і прискорення доставки товарів. Це спрощення є особливо важливим для країн, що розвиваються, оскільки воно створює більш рівні умови для доступу до глобальних ринків [43].

Крім того, WTO регулює субсидії та тарифи у галузі морських перевезень, оскільки субсидії можуть спотворювати конкуренцію на ринку. Організація спрямовує зусилля на те, щоб уникати дискримінаційних субсидій, які дають непропорційні переваги окремим країнам. Наприклад, правила WTO забороняють субсидії, які штучно знижують вартість судноплавства, надаючи окремим країнам несправедливу перевагу [44].

Від часу прийняття TFA у 2015 році міжнародні морські компанії в багатьох країнах скоротили час на обробку вантажів, що зменшило затримки у портах і знизило витрати на транспортування, підвищуючи ефективність логістичних операцій [43].

UNCTAD, своєю чергою, займається питаннями розвитку міжнародної торгівлі та розробляє рекомендації щодо впровадження економічних політик, які сприяють зростанню торгівлі, зокрема для країн, що розвиваються. UNCTAD щорічно публікує «Огляд морського транспорту» (Review of Maritime Transport), який дає глибокий аналіз світових тенденцій у морській торгівлі, охоплюючи обсяги перевезень, зміни у флотах, розвиток портової інфраструктури та екологічні виклики, зокрема викиди від суден. У звіті за 2022 рік наголошувалося на важливості впровадження цифрових технологій і зелених ініціатив для забезпечення стійкості й ефективності морської галузі [45].

Також UNCTAD активно підтримує країни, що розвиваються, у їхньому прагненні інтегруватися у світову економіку шляхом модернізації портової інфраструктури, розвитку законодавства та підвищення конкурентоспроможності у морській галузі. Наприклад, програма ASYCUDA (Автоматизована система митних даних) дозволяє багатьом країнам полегшити митне оформлення товарів, скорочуючи бюрократичні затримки та сприяючи швидшому проходженню вантажів через порти. У 2017 році програма ASYCUDA була впроваджена в багатьох країнах Африки та Латинської Америки, що дозволило скоротити час на митне оформлення на 60 %, підвищити прозорість і зменшити рівень корупції у портових операціях [46].

Загалом, діяльність WTO та UNCTAD сприяє підвищенню ефективності міжнародної морської торгівлі, забезпечуючи оптимальні умови для транспортування та підтримуючи стійкий розвиток глобальної економіки.

Регуляторна політика відіграє критичну роль у формуванні ефективності й конкурентоспроможності морської торгівлі, оскільки вона впливає на аспекти безпеки судноплавства, екологічної стійкості, вартості перевезень та відповідності міжнародним стандартам. Внутрішні та міжнародні регуляторні вимоги створюють як виклики, так і можливості для учасників ринку, впливаючи на кожен ланку логістичних ланцюгів і структурованість торговельних процесів.

Внутрішня регуляторна політика кожної країни спрямована на контроль за основними логістичними маршрутами, відповідною інфраструктурою, а також трейдерами та вантажовідправниками. Основні аспекти включають митне оформлення, податкову політику, технічні вимоги до суден і захист прав працівників морського транспорту. Серед цих аспектів митне оформлення має критичне значення, оскільки саме воно визначає швидкість обробки вантажів у портах і загальну ефективність логістичних операцій. Національна митна політика може мати значний вплив на глобальні ланцюги постачання через можливі затримки, адміністративні бар'єри та складні регуляції. Сучасні тенденції спрямовані на модернізацію та цифровізацію митних процедур для підвищення ефективності.

Бюрократія є одним із ключових бар'єрів для ефективного управління митними процедурами. У країнах із високим рівнем регуляторної складності бюрократичні перешкоди призводять до затримок, що збільшує час обробки вантажів і витрати на

торгівлю. Багато країн вимагають значної кількості документів для імпорту та експорту, що збільшує часові витрати і ризик помилок під час митного оформлення [1]. Крім того, великі вантажні партії часто підлягають перевіркам, які можуть бути тривалими, особливо у країнах із недостатньо автоматизованими митними процесами, що знижує загальну ефективність логістичних операцій та створює ризик затримок у портах.

Іншим фактором, що впливає на ефективність митної системи, є корупційні ризики, які у деяких країнах ускладнюють швидке проходження вантажів через кордони. Це додатково збільшує затримки та підвищує вартість транспортування.

Для подолання цих викликів багато країн, зокрема в ЄС, активно впроваджують цифрові рішення для спрощення митних процедур. Однією з ключових ініціатив є програма «Єдиний цифровий ринок» (Digital Single Market), яка дозволяє гармонізувати митні операції в межах ЄС і зменшити бюрократичні затримки. Серед основних переваг таких ініціатив можна виділити такі:

- єдина митна база даних: використання спільної бази даних дозволяє митним службам обмінюватися інформацією про вантажі у режимі реального часу, що значно скорочує час на обробку документів і перевірок [25].
- цифрові митні декларації: автоматизовані платформи, що підтримують цифрові декларації, дозволяють компаніям подавати документи онлайн, знижуючи витрати на логістику і прискорюючи процес оформлення вантажів.
- смарт-технології: деякі країни запроваджують технології штучного інтелекту та блокчейну для підвищення прозорості й автоматизації митних процесів, що допомагає мінімізувати ризики корупції та прискорити оброблення вантажів [34].

Загалом, модернізація регуляторної політики через цифрові інновації сприяє підвищенню ефективності морської торгівлі, забезпечуючи її адаптацію до сучасних вимог і підтримуючи конкурентоспроможність на світовому ринку.

Європейський Союз є прикладом регіону, який активно впроваджує цифрові рішення для спрощення митних процедур. Програма «Єдиний цифровий ринок» (Digital Single Market) дозволяє гармонізувати законодавство й забезпечити

безперешкодний рух товарів між країнами-членами ЄС. Основною метою цієї програми є усунення бар'єрів у транскордонній торгівлі, що суттєво підвищує ефективність морської торгівлі у межах ЄС, одночасно зменшуючи витрати на митне оформлення [35].

Більшість країн також запроваджують певні технічні та екологічні стандарти для суден з метою підвищення безпеки та зниження ризику аварій. Наприклад, національні органи влади можуть вимагати модернізації суден або використання новітніх технологій для скорочення викидів шкідливих речовин в атмосферу. Це сприяє підвищенню екологічної відповідальності й безпеки в морському секторі.

Багато країн також дотримуються стандартів Міжнародної організації праці (ILO), яка регулює умови праці на суднах через Міжнародну конвенцію про працю в морському секторі (MLC). Виконання цих вимог є важливим для підтримки стабільності і захисту прав працівників у морській галузі, що, своєю чергою, підвищує загальний рівень безпеки та продуктивності [33].

Дотримання міжнародних стандартів, хоч і призводить до збільшення витрат для судновласників та операторів, зобов'язаних модернізувати флот або впроваджувати нові технології, створює рівні умови для всіх учасників ринку. Це сприяє справедливій конкуренції, а також стимулює розвиток інновацій у морській галузі. Наприклад, упровадження стандартів щодо зниження викидів змушує компанії інвестувати в інноваційні технології, які зменшують їхній екологічний слід. Це, своєю чергою, сприяє більш відповідальному та сталому судноплавству.

Регуляторна політика також може бути рушієм для інновацій. Зокрема, вимоги ІМО щодо енергоефективності суден стимулювали розвиток технологій, спрямованих на підвищення енергоефективності двигунів і створення суден з низьким споживанням палива. Ці технологічні досягнення дозволяють судноплавним компаніям не лише дотримуватися вимог, але й знижувати операційні витрати завдяки економії пального [7].

Загалом, регуляторна політика є двосічним мечем. З одного боку, вона збільшує витрати на управління та модернізацію флоту, змушуючи компанії вкладати значні кошти в адаптацію до нових стандартів. З іншого боку, такі регуляції підвищують рівень безпеки, знижують негативний вплив на навколишнє середовище та сприяють

впровадженню сучасних технологій у морську галузь, що загалом забезпечує сталий розвиток сектору.

## **1.2. Методи оцінки ефективності морської торгівлі**

Морська торгівля є важливою складовою світової економіки, ефективність якої вимірюється через кілька основних показників. Вони дозволяють оцінити продуктивність судноплавної галузі, а також здатність компаній відповідати на ринкові вимоги. До основних показників ефективності морської торгівлі належать обсяг перевезень, витрати, час доставки та рентабельність, кожен з яких відіграє ключову роль у забезпеченні конкурентоспроможності судноплавних компаній.

Обсяг перевезень також є одним із найбільш важливих показників, що відображає кількість товарів, перевезених морем за певний період, і вимірюється в тоннах або контейнерах (TEU). Збільшення обсягу перевезень свідчить про зростання попиту, що позитивно впливає на розвиток морської галузі. За даними UNCTAD, у 2022 році обсяг світових морських перевезень досяг понад 11 мільярдів тонн, відображаючи поступове відновлення після падіння під час пандемії COVID-19. Велика частина цих обсягів припадає на контейнери та наливні вантажі, зокрема нафту та нафтопродукти [1]. Відстеження динаміки обсягів перевезень допомагає компаніям оптимізувати флот і вибирати найефективніші маршрути для транспортування.

Витрати є ключовим показником, оскільки вони безпосередньо впливають на прибутковість судноплавних компаній. Основні компоненти витрат включають вартість палива, обслуговування суден, портові збори, витрати на екіпаж, страхування та адміністративні витрати. Вартість палива є найбільшим компонентом, а її зміни суттєво залежать від коливань цін на нафту. Введення екологічних стандартів, таких як IMO 2020, які обмежують викиди сірки, призвело до необхідності використання дорожчого низькосірчаного палива або інвестицій у скрубери для очищення викидів, що додатково збільшує витрати [7]. Разом із тим, економія на масштабах – використання великих суден типу ULCV (Ultra Large Container Vessel) – дозволяє

компаніям зменшити вартість перевезення на одиницю товару, підвищуючи таким чином рентабельність великих перевізників [29].

Час доставлення вантажів є критичним показником для судноплавних компаній, оскільки швидкість доставки безпосередньо впливає на їхню конкурентоспроможність. Тривалість доставки залежить від багатьох факторів, включаючи вибір маршруту, швидкість судна, умови в портах, погодні умови і технічні несправності. З розвитком глобальних ланцюгів постачання важливість швидкої доставки зростає, що змушує судноплавні компанії оптимізувати маршрути та впроваджувати інноваційні технології, такі як цифровізація, для зменшення часу простою в портах і прискорення обробки документів [4].

Рентабельність – це показник, що визначає співвідношення прибутку до витрат, і він є важливим для оцінки фінансової стійкості компанії. Рентабельність залежить від ефективності флоту, завантаженості суден, витрат на обслуговування і маршрутизації. Підвищення рентабельності можливе завдяки економії на масштабах, поліпшенню технологій управління флотом і впровадженню гнучких бізнес-моделей, таких як *time charter* або *voyage charter*, що дозволяють ефективно управляти суднами та раціонально використовувати ресурси [14]. Крім того, екологічні ініціативи, спрямовані на зниження викидів CO<sub>2</sub> (вуглекислого газу), допомагають знизити довгострокові витрати та забезпечити стабільність бізнесу в умовах посилення екологічного регулювання.

Аналіз попиту та пропозиції є важливим елементом для розуміння ринкових тенденцій у морській торгівлі. Економетричні методи дозволяють кількісно оцінити взаємозв'язки, враховуючи такі фактори, як ціни, обсяги перевезень, зовнішньоекономічні умови та інфраструктурні обмеження. Попит на морські перевезення часто визначається станом світової економіки та виробничими циклами галузей, таких як агропромисловий сектор, енергетика і важка промисловість. Для оцінки попиту в морській торгівлі застосовуються модель простого попиту-пропозиції та гравітаційна модель торгівлі. Модель простого попиту-пропозиції передбачає використання регресійного аналізу для визначення залежності попиту на перевезення від факторів, як-от світовий ВВП, ціни на нафту, фрахтові ставки [68]. Наприклад, попит на перевезення зернових залежить від врожайності та цінових змін

на світових ринках. Гравітаційна модель дозволяє прогнозувати попит на перевезення між країнами, базуючись на економічному розмірі країн (ВВП) і відстані між ними. Для України ця модель є корисною для прогнозування попиту на перевезення зернових до ЄС, Азії та Африки [69].

Пропозиція у морській торгівлі залежить від наявності суден і портової інфраструктури. Для оцінки пропозиції використовують короткострокові та довгострокові моделі еластичності пропозиції. Короткострокова еластичність пропозиції є низькою, оскільки збільшення кількості суден на ринку потребує часу через тривалий процес будівництва нових суден або купівлі старих, тоді як довгострокова еластичність є вищою [3]. Також пропозиція залежить від спроможности портів приймати судна різного класу. Економетричні моделі пропускної здатності портів допомагають оцінити, як інфраструктурні обмеження (наприклад, глибина акваторії, наявність сучасного обладнання) впливають на пропозицію перевезень [4].

Таким чином, аналіз показників ефективності морської торгівлі дає можливість комплексно оцінити продуктивність судноплавної галузі та визначити шляхи оптимізації для забезпечення конкурентоспроможности на глобальному ринку.

Економетричні методи широко застосовуються для оцінки рівноважного стану на ринку морської торгівлі. Зокрема, моделі SCP (Structure-Conduct-Performance) дозволяють аналізувати взаємозв'язок між структурою ринку (конкуренція, рівень монополізації), поведінкою учасників (фрахтові ставки, стратегії ціноутворення) та їхньою продуктивністю (обсяги перевезень, витрати на пальне) [70]. Ці моделі можуть показати, як зміни в структурі ринку впливають на ефективність і конкурентоспроможність компаній. Наприклад, збільшення фрахтових ставок може призвести до скорочення попиту на перевезення, що особливо актуально для секторів, де логістичні витрати мають значний вплив на собівартість продукції, таких як агропромисловість [45].

Зовнішні фактори, включаючи зміни в міжнародних торгових угодах, валютні коливання та геополітичну ситуацію, також можна враховувати в економетричних моделях для аналізу їхнього впливу на попит і пропозицію. Наприклад, моделі VAR (Vector Autoregression) дозволяють оцінювати вплив різних шоків на ринок морської

торгівлі. Це корисно для аналізу, як події на кшталт виходу Росії з Зернової угоди впливають на логістичні ланцюги в Чорному морі та можуть створювати коливання у транспортних потоках.

Оцінка логістичних витрат є важливим елементом для розуміння загальної ефективності операцій у морській торгівлі. Логістичні витрати включають всі витрати, пов'язані з переміщенням товарів від виробника до кінцевого споживача, і мають значний вплив на рентабельність міжнародної торгівлі. Використання різних методів для розрахунку логістичних витрат допомагає компаніям і державним органам оптимізувати ресурси, знижувати витрати та підвищувати конкурентоспроможність на глобальному ринку.

Логістичні витрати у морській торгівлі можна розподілити на 5 основних категорій, що продемонстровано на рисунку 1.2.

|                         |                                                                                                                                                        |
|-------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| транспортні витрати     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• витрати на фрахт суден, паливе, портові збори та утримання екіпажу</li> </ul>                                 |
| витрати на зберігання   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• оренда складів або терміналів для зберігання вантажів до їх відправлення або після прибуття</li> </ul>        |
| витрати на страхування  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• страхування вантажів для захисту від ризиків пошкодження або втрати</li> </ul>                                |
| митні збори та податки  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• витрати на митні процедури, зокрема мита та інші регуляторні платежі</li> </ul>                               |
| адміністративні витрати | <ul style="list-style-type: none"> <li>• витрати на управління ланцюгом постачання, включаючи логістичну підтримку та оформлення документів</li> </ul> |

**Рис. 1.2. Основні категорії логістичних витрат у галузі морської торгівлі**

*Джерело: створено автором на основі [71]*

Загалом розрізняють такі методи розрахунку транспортних витрат як метод загальних витрат, метод розподілу витрат на одиницю товару, метод тотальної вартості власності, вплив логістичних витрат на рентабельність і моделі еластичності витрат.

Метод загальних витрат підсумовує всі витрати, пов'язані з транспортуванням, включаючи фрахт, портові збори, паливе, утримання суден і екіпажу, страхування та адміністративні витрати. Цей метод забезпечує повний огляд вартості транспортної операції та є базовим підходом для оцінки витрат [3].

Метод розподілу витрат на одиницю товару розподіляє загальні витрати на кількість вантажу, що перевозиться, дозволяючи оцінити вартість перевезення одиниці товару. Це корисно для аналізу ефективності морських перевезень різних товарів, таких як зерно або металопродукція [4].

Тотальна вартість власності (Total Cost of Ownership, TCO) враховує не лише прямі витрати на транспортування, але й витрати на утримання запасів, страхування, затримки та інші приховані витрати. Це важливо для довгострокового планування, оскільки дозволяє оцінити вплив короткострокових факторів на загальні витрати у ланцюгу постачань [72].

Моделі еластичності витрат оцінюють, як зміни вартості певних факторів, таких як ціни на паливе або фрахтові ставки, впливають на загальні витрати. Еластичність витрат дозволяє компаніям прогнозувати ризики, пов'язані з ринковими коливаннями, і краще планувати витрати в довгостроковій перспективі [70].

Вплив логістичних витрат на рентабельність особливо відчутний для країн, економіка яких залежить від експорту сировини. Наприклад, для України, де значна частка експорту припадає на аграрну продукцію, логістичні витрати можуть суттєво впливати на кінцеву вартість товарів на світовому ринку, впливаючи на конкурентоспроможність і рентабельність компаній.

Підвищення вартості пального, фрахтових ставок або портових зборів безпосередньо збільшує загальні витрати на логістику, що може знизити конкурентоспроможність товарів на світових ринках. Наприклад, якщо фрахтові ставки на перевезення зерна збільшаться на 10 %, це може підвищити кінцеву вартість продукту для споживачів у країнах-імпортерах [45].

Використання сучасних методик для розрахунку транспортних витрат дозволяє компаніям оптимізувати свої витрати. Наприклад, впровадження нових технологій для автоматизації портових операцій або вдосконалення логістичних ланцюгів може суттєво знизити витрати на транспортування [1]. Дослідження показують, що

оптимізація логістичних процесів може знизити витрати на 15-20 % і підвищити загальну рентабельність компаній [73].

Геополітичні фактори, зокрема, й воєнні дії, мають значний вплив на структуру транспортних витрат. Одним з яскравих прикладів є блокада українських портів у Чорному морі, що виникла внаслідок збройного конфлікту. Це обмеження змусило українських експортерів шукати альтернативні логістичні шляхи, що включали використання портів на Дунаї та залізничних коридорів, що ведуть до Європи. Перехід на ці менш ефективні та більш витратні маршрути призвів до суттєвого збільшення загальних витрат на транспортування товарів, оскільки нові шляхи потребували додаткових витрат на інфраструктуру та більших часових витрат, що врешті позначилось на економічних показниках торгових операцій.

### **1.3. Світовий досвід морської торгівлі під час кризових ситуацій та війн**

Друга світова війна є одним з найбільш значущих конфліктів новітньої історії, що мав колосальний вплив на глобальну торгівлю, особливо морську, через порушення ланцюгів постачання та значні зміни в міжнародній логістиці. Бойові дії, блокади, атаки на торгові судна та порти призвели до масштабних втрат і обмежень у постачанні товарів. Аналіз подій цього періоду дає важливі уроки для сучасної морської торгівлі, особливо в умовах кризових ситуацій, коли виникає потреба у швидкій адаптації та захисті торговельних маршрутів.

Однією з ключових тактик під час війни була блокада стратегічних портів і морських шляхів. Наприклад, Німеччина активно блокувала британські порти за допомогою підводних човнів (U-Boot), використовуючи тактику «вовчих зграй» для перешкоджання доставці товарів та військових ресурсів з Північної Америки до Великої Британії. Це суттєво обмежило можливості Великої Британії для імпорту життєво необхідних товарів і ресурсів. У відповідь на ці дії союзники впровадили конвойну систему, що складалася з торгових суден під охороною військових кораблів, зменшуючи ризики атак підводних човнів [74]. Ця стратегія стала прототипом для сучасних ініціатив колективної безпеки, таких як програми НАТО з охорони важливих торговельних маршрутів.

Для підвищення захищеності своїх суден британці також використовували нові технології, такі як радар і сонар для виявлення підводних човнів. Ця технологічна перевага дозволила значно зменшити втрати від атак і зберегти важливі ланцюги постачання. Крім того, було розпочато масове будівництво нових торгових суден, щоб замінити потоплені. Це свідчить про важливість швидкої мобілізації ресурсів та впровадження інновацій для підтримки стабільності торговельних маршрутів у кризових умовах.

Ще одним важливим аспектом було розвиток нових логістичних рішень у відповідь на блокади. Наприклад, у випадках блокування Суецького каналу або небезпек у певних зонах, країни знаходили альтернативні маршрути через Африку або інші географічні регіони. Схожий підхід застосовується й у сучасних конфліктах, зокрема у випадку війни в Україні, коли країни шукають нові морські та сухопутні маршрути для збереження стабільного товарообігу [75].

Розвиток нових баз і портів також став ключовою частиною стратегії під час війни. Наприклад, Сполучені Штати зосередилися на розвитку військових та торговельних баз на островах Тихого океану, таких як Гаваї та острови Мідуей. Це забезпечило стабільне постачання військових та економічних ресурсів, створивши інфраструктурну базу для підтримки операцій у Тихоокеанському регіоні [5]. Цей кейс демонструє важливість інвестицій в інфраструктуру та адаптації до умов війни, що дозволяє зберегти стабільність у постачаннях навіть у кризових ситуаціях.

Досвід Другої світової війни підкреслює критичну значимість захисту морських шляхів та швидкої адаптації до нових логістичних викликів. У сучасних умовах, зокрема в умовах геополітичної нестабільності, ці уроки залишаються актуальними, допомагаючи країнам і компаніям розробляти ефективні стратегії для збереження торгівлі, навіть у найбільш складних обставинах.

Під час Другої світової війни порти багатьох країн, зокрема Великої Британії, Німеччини та Японії, зазнавали інтенсивних атак, що призводило до руйнування інфраструктури та значного скорочення їхніх можливостей приймати судна та обробляти вантажі. Це мало прямий вплив на глобальні ланцюги постачання. Зниження здатності портів функціонувати обмежувало міжнародну торгівлю, створюючи дефіцит товарів [76]. Подібну вразливість портів демонструють і сучасні

конфлікти, такі як повномасштабна війна Росії проти України та загострення арабо-ізраїльської війни у 2023 році, коли атаки на порти призвели до порушень експорту аграрної продукції та сировини, обмеживши доступ до міжнародних ринків.

Модернізація портової інфраструктури та флоту – один із ключових уроків, який був винесений з досвіду війни. Після завершення Другої світової війни багато країн активно інвестували у розвиток нових технологій, суднобудування та реконструкцію портів, щоб підвищити ефективність обробки вантажів і забезпечити надійний захист морських шляхів [76].

Приклад США є особливо примітним. Після нападу Японії на Перл-Гарбор у 1941 році, США зазнали значних втрат, включаючи пошкодження портової інфраструктури та суден. У відповідь було організовано масштабне відновлення суднобудівної індустрії, що дозволило швидко замінити втрачені кораблі. Крім того, було прийнято рішення розвивати нові бази та порти на островах Тихого океану, зокрема на Гавайях та островах Мідвей, що забезпечило стабільність військових та економічних поставок у регіоні [76].

Історія війни також підкреслює важливість координації та захисту торговельних шляхів. Конфлікти та геополітична напруга в сучасному світі, як-от ситуація в Південнокитайському або Червоному морі, вимагають співпраці між державами для захисту безпеки судноплавства. Такий підхід може включати спільні зусилля для охорони торговельних маршрутів, що знижує ризик перешкоджань у постачанні під час криз [22].

Диверсифікація торговельних шляхів є ще одним важливим уроком, отриманим з досвіду Другої світової війни. Для забезпечення життєздатності торгівлі у кризових ситуаціях країни мають розробляти альтернативні маршрути. У сучасній морській торгівлі, зокрема, можна використовувати Дунай або порти сусідніх країн для підтримки експорту, що забезпечує стабільність ланцюгів постачання [20].

Ключовий висновок, зроблений на основі досвіду війни, полягає у захисті критичної інфраструктури, включно з портами та суднами. Інвестиції у сучасні системи безпеки, цифровізацію та автоматизацію портових процесів підвищують захист і допомагають знизити ризики порушення логістичних ланцюгів [23].

Також серйозні загрози для сучасної морської торгівлі становлять піратство та тероризм, особливо в регіонах, де контроль за морськими шляхами обмежений. Ці загрози не лише створюють фізичні ризики для суден та екіпажу, але й призводять до значних економічних втрат: підвищення страхових ставок, вимушене збільшення транспортних витрат, зниження рентабельності міжнародних перевезень.

Ситуація біля берегів Сомалі є одним із найяскравіших прикладів сучасного піратства. З 2000-х років цей регіон став небезпечним для судноплавства через постійні напади на торговельні судна, зокрема танкери та контейнеровози. Сомалійські пірати, захоплюючи судна та вимагаючи викуп за вантаж і членів екіпажу, створили серйозні проблеми для міжнародної торгівлі, адже Аденська затока та Суецький канал є ключовими шляхами для транспортування нафти та товарів між Європою та Азією. За даними Міжнародного морського бюро (ІМВ), у період 2008-2011 років понад 200 суден стали жертвами піратських атак, що призвело до збільшення страхових витрат і зміни маршрутів, оскільки компанії обирали обхідні шляхи, щоб уникнути небезпеки [79].

Для протидії піратству в регіоні Сомалі були створені міжнародні ініціативи, як-от операція «Аталанта» – військово-морська операція ЄС, що розпочалася у 2008 році. Її основною метою була охорона судноплавства у районі Африканського рогу, захист гуманітарних конвоїв та стримування піратських атак. Важливими заходами стали впровадження систем супроводу та організація конвоїв, що значно підвищило безпеку проходження суден через небезпечні зони [80].

Гвінейська затока (Західна Африка) – ще один регіон, де піратство стало масштабною проблемою. У 2020-2021 роках затока була найнебезпечнішою зоною для судноплавства: за даними ІМВ, понад 90 % усіх викрадень екіпажу сталося саме тут. Пірати часто викрадають екіпажі з метою викупу або захоплюють судна для продажу товарів на чорному ринку [78].

Регіон Південно-Східної Азії, зокрема акваторії поблизу Малайзії та Індонезії, є ще одним районом з високою активністю піратів, особливо в Малаккській протоці. Через цю протоку проходить до 30 % світової торгівлі нафтою, та, попри спільні зусилля урядів Індонезії, Малайзії та Сінгапуру, проблема піратства залишається актуальною [80].

Тероризм на морських шляхах є ще однією суттєвою загрозою, особливо в зонах військових конфліктів. Один із найбільш відомих випадків – це напад на американський есмінець USS Cole у 2000 році, коли терористи здійснили вибух у єменському порту, що призвело до загибелі 17 членів екіпажу [80].

Висновок, який можна зробити з цих прикладів, полягає у важливості інвестування у безпеку. Мова йде про захист морських шляхів, створення міжнародних коаліцій, впровадження новітніх технологій, а також підвищення координації між державами. Підтримка безпеки судноплавства є критичним фактором, що дозволяє знизити ризики, підвищити рентабельність перевезень і забезпечити стабільність міжнародної торгівлі.

Атака на французький нафтовий танкер Limburg у 2002 році біля берегів Ємену є ще одним показовим прикладом терористичних дій на морі. Під час вибуху частина нафти витекла у море, що спричинило тимчасове зростання світових цін на нафту через побоювання щодо нових атак [80].

Піратство та тероризм на морі значно підвищують витрати на морські перевезення. Це обумовлено не лише зростанням страхових ставок, але й необхідністю супроводу торговельних суден військовими кораблями, а також подовженням маршрутів для уникнення небезпечних зон. Такі заходи, своєю чергою, можуть затримувати доставлення товарів, підвищувати ціни та створювати перебої у глобальних ланцюгах постачання.

Загальні економічні втрати від піратства оцінюються у мільярди доларів щороку, а терористичні атаки на морську інфраструктуру можуть призводити до довготривалих наслідків, що впливають на енергетичну та економічну стабільність регіонів [79, 80].

Міжнародна спільнота активно працює над запобіганням піратству та тероризму на морських шляхах, впроваджуючи комплексний підхід. Окрім військово-морських операцій, як-от місії НАТО, ЄС та ООН в Індійському океані, країни використовують сучасні технології, зокрема супутниковий моніторинг та автоматичні ідентифікаційні системи (AIS), для моніторингу суден та контролю морських шляхів. Важливу роль відіграє також співпраця з приватними охоронними компаніями, які надають послуги захисту в небезпечних регіонах.

Разом із тим, морська торгівля відіграє критичну роль у відновленні економік після конфліктів, адже саме морські шляхи є основними каналами для імпорту та експорту товарів, енергоносіїв, сировини та гуманітарної допомоги. Відновлення портів і морських шляхів стає одним із ключових етапів післявоєнної реконструкції. Це демонструють приклади відновлення морської торгівлі після конфліктів у Югославії та Іраку, які показують різні підходи до розв'язання проблем і цінні уроки для сучасних конфліктів.

Водночас Югославські війни 1990-х років спричинили одну з найбільших криз у Європі після Другої світової війни. Воєнні дії, етнічні чистки, а також бомбардування інфраструктури, зокрема морських портів, серйозно підірвали економіку регіону, що відчули на собі Сербія, Хорватія, Словенія та Боснія і Герцеговина. Морська торгівля в Адріатичному морі постраждала від значних обмежень, особливо через руйнування портової інфраструктури у Хорватії, включно з бомбардуванням порту Рієка – ключового логістичного вузла країни.

Після підписання Дейтонських угод у 1995 році між Сербією, Хорватією та Боснією і Герцеговиною, міжнародні організації, зокрема Європейський Союз, почали активно вкладати інвестиції у реконструкцію інфраструктури. Значні кошти було виділено на відбудову портів, доріг та залізничних ліній, що сприяло відновленню міжнародної торгівлі. Відновлення порту Рієка стало одним із пріоритетних проєктів, адже цей порт є найбільшим у Хорватії та важливим для транзиту товарів до Центральної Європи [77].

Участь Хорватії та Словенії в інтеграційних процесах до Європейського Союзу надала їм доступ до європейських ринків, що сприяло розвитку морської торгівлі. Порт Рієка поступово став важливим логістичним центром, забезпечуючи торгівлю між Європою та Азією, що демонструє, як інтеграція у міжнародні економічні структури може сприяти швидкому відновленню після конфлікту [77].

Після війни одним із важливих кроків стало стабілізування морських шляхів у Адріатичному морі, а також зниження рівня піратства, яке тимчасово активізувалося через економічну нестабільність. Завдяки відновленню стабільності, морська торгівля швидко повернулася до довоєнного рівня, особливо завдяки зростанню туризму та імпорту [67].

Ірак – інший важливий приклад післявоєнного відновлення морської торгівлі. Після кількох етапів конфліктів, зокрема війни у Перській затоці (1990-1991), економічних санкцій, інтервенції США у 2003 році, морська торгівля країни зазнала значних втрат. Порт Умм-Каср, головний порт Іраку, розташований на півдні, був сильно пошкоджений під час воєнних дій.

Після падіння режиму Саддама Хусейна порт Умм-Каср став ключовим для імпорту гуманітарної допомоги та військових ресурсів, що потребувало масштабної відбудови. За підтримки міжнародних партнерів, зокрема США та Великобританії, розпочався процес відновлення інфраструктури. Значні кошти було спрямовано на модернізацію доків, кранів та контейнерних терміналів, що заклало основу для відновлення морської торгівлі та підтримки економічного розвитку [64].

Приклади Югославії та Іраку виразно ілюструють, що інвестиції в інфраструктуру, підтримка міжнародних організацій, інтеграція в глобальні ринки та стабілізація безпеки є визначальними факторами відновлення морської торгівлі після воєнних конфліктів. Однак навіть після завершення основної фази бойових дій морська торгівля Іраку зазнавала труднощів через терористичні загрози та нестабільність у регіоні. Атаки на нафтові танкери, викрадення суден та саботаж портів сповільнювали відновлення. Крім того, Ірак зіткнувся з внутрішніми проблемами – корупцією та неефективним управлінням портовою інфраструктурою, що знижувало конкурентоспроможність країни [64].

У 2010-х роках Ірак почав активно залучати міжнародних інвесторів для модернізації портів. Одним із найбільших проєктів стала співпраця з Південною Кореєю, яка сприяла модернізації порту Умм-Каср, що дозволило значно збільшити обсяги обробки контейнерів і підвищити ефективність обслуговування суден. Завдяки цьому порту Ірак зміцнив свої позиції у торгівлі нафтою, сировиною та іншими товарами на міжнародних ринках [64].

Таким чином, Ірак, багатий на нафтові ресурси, приділив особливу увагу відновленню морських шляхів для експорту нафти. Зокрема, морський термінал у Басрі став ключовим елементом для транспортування іракської нафти на світові ринки, підкреслюючи значення відновлення інфраструктури для енергетичного сектору після конфліктів.

Історії відновлення морської торгівлі в Югославії та Іраку демонструють кілька ключових уроків для країн, що відновлюються після військових конфліктів.

По-перше, міжнародна допомога та інвестиції є критичними для швидкого відновлення портової інфраструктури та торгових маршрутів. Без зовнішньої підтримки країни часто не мають достатніх ресурсів для самостійного відновлення.

По-друге, безпека морських шляхів життєво важлива для відновлення торгівлі. Терористичні загрози, піратство або політична нестабільність можуть суттєво уповільнити процес відновлення морських перевезень.

По-третє, модернізація портової інфраструктури – не лише засіб відновлення після війни, а й можливість для підвищення економічної конкурентоспроможності на глобальних ринках.

Ці уроки підкреслюють важливість комплексного підходу до відновлення морської торгівлі, що включає як інфраструктурні, так і безпекові аспекти, забезпечуючи довгострокову стабільність і процвітання.

## **Висновки до розділу 1**

Морська торгівля є однією з ключових складових світової економіки, адже через неї здійснюється транспортування приблизно 80% усіх світових товарів, серед яких – сировина, продукти харчування та промислові товари. Значення цієї сфери не обмежується лише логістичним аспектом; морська торгівля забезпечує умови для міжнародної економічної кооперації, сприяє інтеграції ринків та підтримує стійкість глобальних ланцюгів постачання. Морський транспорт, особливо для наливних і сипучих вантажів, таких як сировина та енергоресурси, залишається найбільш економічно вигідним засобом доставки на великі відстані, що є основою для розвитку торгівлі сировинними ресурсами.

Регуляторна політика відіграє вирішальну роль у забезпеченні ефективності морської торгівлі. Основні міжнародні організації, такі як Міжнародна морська організація (ІМО) та Конвенція ООН з морського права (UNCLOS), розробляють стандарти для гарантування безпеки судноплавства, зниження рівня шкідливих викидів та забезпечення прозорості торговельних операцій. Зокрема, ІМО

впроваджує екологічні стандарти, що сприяють зниженню викидів шкідливих речовин у атмосферу та зменшенню негативного впливу на довкілля.

Крім екологічних вимог, важливою складовою є регуляція трудових відносин у морській галузі. Зокрема, Міжнародна конвенція про працю в морському секторі (MLC) встановлює стандарти для забезпечення прав та безпеки мореплавців, регулює умови праці, відпочинку та надає захист соціальних прав. Ці стандарти створюють безпечні та справедливі умови роботи, що підвищує ефективність і стабільність у сфері морської торгівлі.

Основними показниками ефективності морської торгівлі є обсяг перевезень, транспортні витрати, час доставки та рентабельність. Всі ці параметри безпосередньо впливають на здатність судноплавних компаній надавати конкурентоспроможні послуги. Підвищення обсягів світових перевезень після пандемії свідчить про відновлення глобальної економіки, але нові екологічні вимоги сприяють зростанню витрат на судноплавство, особливо через необхідність використання екологічно чистих видів пального.

Аналіз конкурентоспроможності України на світових ринках вказує на значний потенціал, зокрема завдяки її вигідному географічному положенню. Однак інфраструктурні обмеження, зокрема у портах Дунайського кластеру та Великої Одеси, знижують ефективність її торговельних можливостей. Основними експортними вантажами України залишаються агропродукція (зернові та олійні культури), нафта та металопродукція. Проте значну частину цього експорту було заблоковано через військові дії, що змусило країну шукати альтернативні маршрути, зокрема через Дунайські порти.

Історичний досвід показує, що блокади портів під час військових конфліктів мають серйозні наслідки для економіки, як це спостерігалось у багатьох війнах 20 та 21 століть. Водночас сучасні заходи колективної безпеки на морських шляхах і реалізація нових інфраструктурних проектів можуть сприяти стабільності торгівлі навіть у кризових умовах. Україні слід врахувати досвід таких конфліктів та зосередитися на відновленні портової інфраструктури й розвитку нових логістичних коридорів для зміцнення позицій на світовому ринку.

## РОЗДІЛ 2 АНАЛІЗ СТАНУ МОРСЬКОЇ ТОРГІВЛІ УКРАЇНИ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ

### 2.1. Загальна характеристика стану морської торгівлі України та її роль у національній економіці

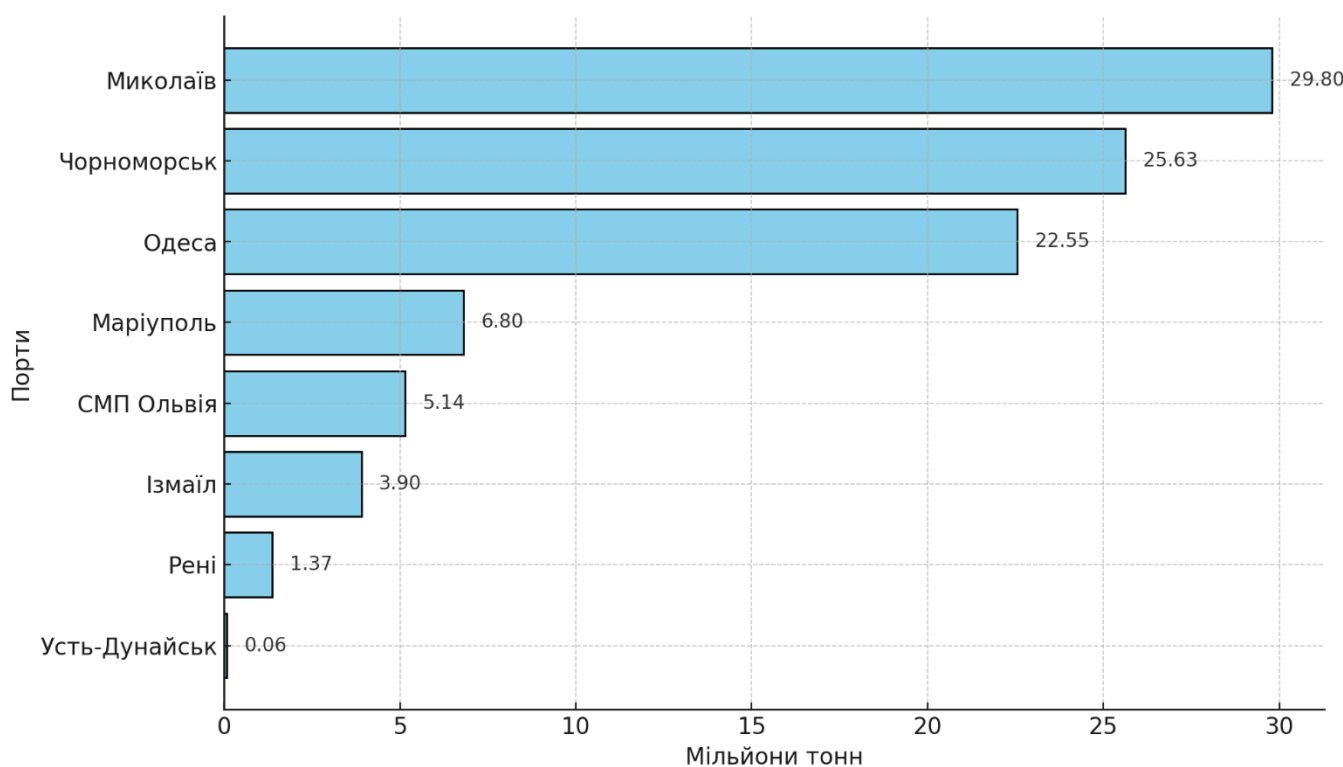
Морський транспорт України відіграє надзвичайно важливу роль у підтримці економічної стабільності та забезпеченні безперервного функціонування зовнішньої торгівлі. Як одна з ключових ланок міжнародних перевезень, він обслуговує значний обсяг товаропотоків і тим самим робить вагомий внесок у формування валового внутрішнього продукту (ВВП) країни.

Відповідно до статистичних даних, оприлюднених Державною службою статистики України, загальний обсяг вантажів, перевезених морським транспортом у 2021 році, становив близько 153 млн тонн. Цей показник підкреслює стратегічне значення галузі для національної економіки, адже морська торгівля забезпечує транспортування продукції, без якої неможливий сталий розвиток країни [12, 83].

За результатами 2021 року п'ять морських портів перевищили обсяги перевалки попереднього року: порт Чорноморськ обробив 25,63 млн тонн (+7,3 %), СМП Ольвія – 5,14 млн тонн (+31,6 %), порт Ізмаїл – 3,9 млн тонн (+20,4 %), порт Рені – 1,37 млн тонн (+74,3 %), а Усть-Дунайськ – 64,3 тис. тонн (зростання у 2,6 раза).

Водночас порти Миколаїв, Одеса та Маріуполь (наразі тимчасово окупований росіянами) продемонстрували незначне зниження обсягів перевалки. Зокрема, вантажообіг порту Миколаїв у 2021 році становив 29,8 млн тонн (-1,1 %), порту Одеса – 22,55 млн тонн (-3,5 %), а порту Маріуполь – 6,8 млн тонн (-2,3 %).

Обсяги перевалки по портах України станом на 2021 рік наведено на рисунку 2.1.

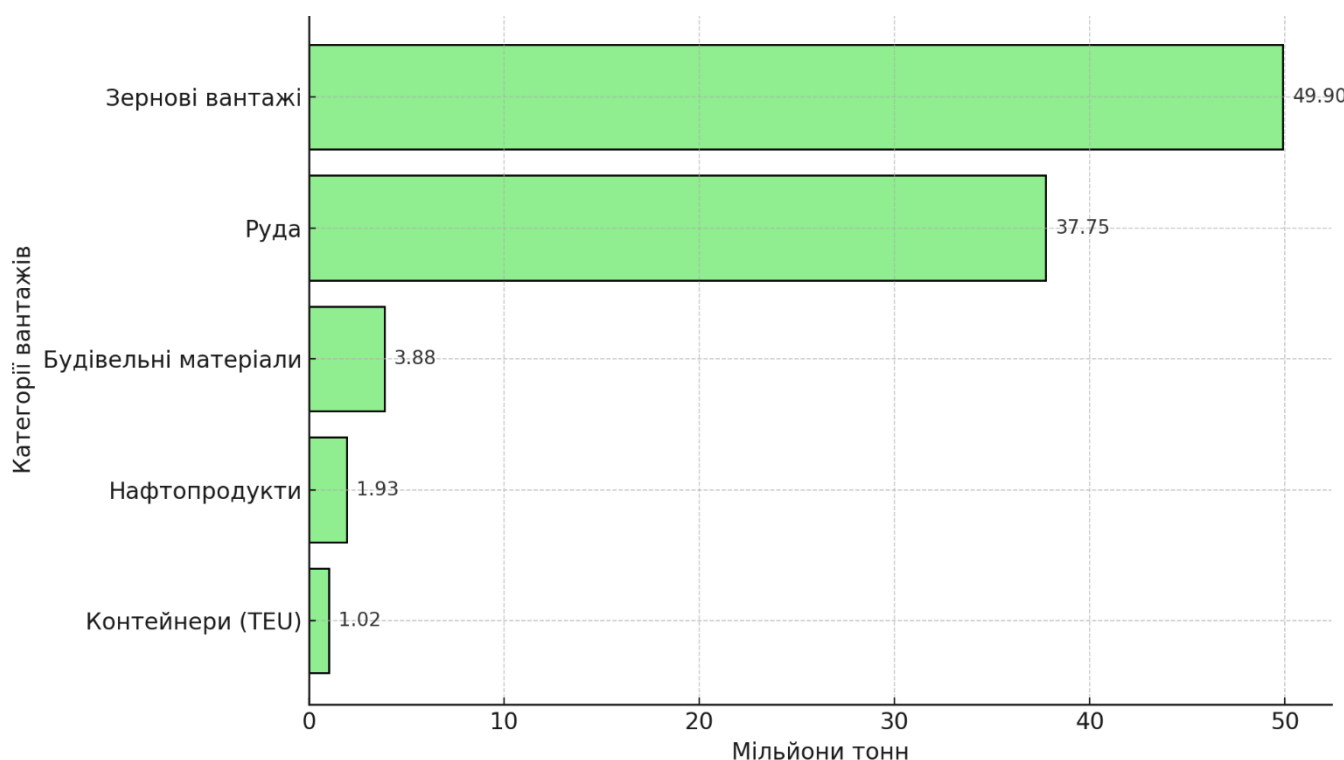


**Рис. 2.1. Обсяги перевалки у портах України станом на 2021 рік**

*Джерело: самостійно створено автором на основі [83]*

Протягом року найбільші обсяги перевалки припадали на зернові вантажі (49,9 млн тонн, +3,9 %) та руду (37,75 млн тонн, -14,8 %). Обсяг перевалки нафтопродуктів зріс на 82 % і склав 1,93 млн тонн. Значне зростання також спостерігалось у перевалці будівельних матеріалів – на 69,2 %, до 3,88 млн тонн. Щодо контейнерних перевезень, за 2021 рік було оброблено 1 021 621 TEU, що на 2,6 % менше, ніж у 2020 році. Обсяги перевалки у портах України за категоріями вантажів станом на 2021 рік наведено на рисунку 2.2.

Особливу увагу слід звернути на те, що на морську торгівлю припадає більш як половина всього обсягу експорту з України, що є показником її важливості для збереження доступу українських товарів на глобальні ринки. Зокрема, у 2022 році, навіть в умовах військової агресії з боку Російської Федерації, морські перевезення склали 54 % від загального обсягу експорту України. Такий рівень досягнуто завдяки використанню альтернативних шляхів, зокрема Дунайських портів, які стали опорою для національного експорту під час блокади ключових морських торговельних маршрутів [8].



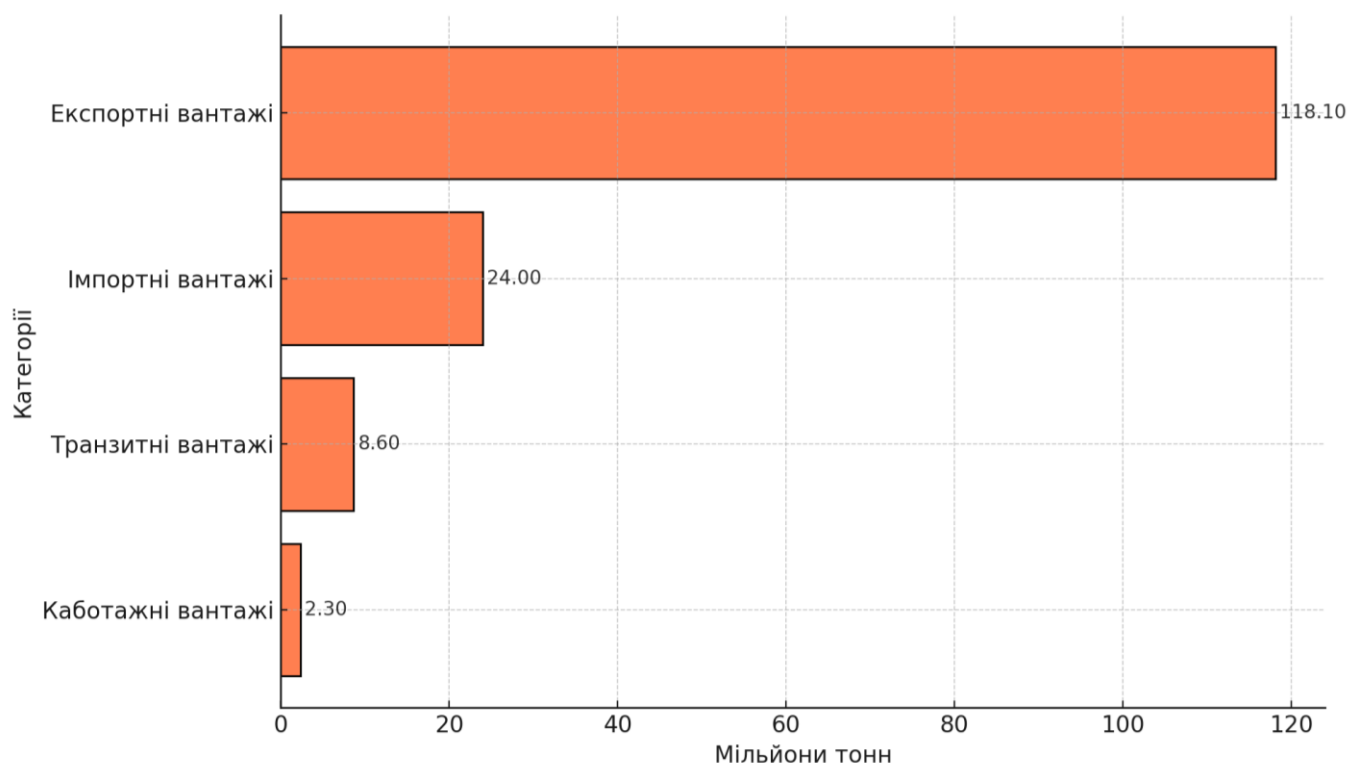
**Рис. 2.2. Обсяги перевалки в українських портах за категоріями вантажів станом на 2021 рік**

*Джерело: самотійно створено автором на основі [83]*

З огляду на вплив морського транспорту на ВВП України, можна виділити кілька важливих аспектів. Так, морська торгівля забезпечує значні валютні надходження завдяки експорту стратегічно важливих ресурсів, таких як зернові культури, металургійна продукція та інші товари. Наприклад, у 2021 році при обсязі морських перевезень у 153 млн тонн внесок морської галузі у формування валової продукції транспортного і логістичного сектору перевищив 10 %, що вказує на її високий рівень економічної значущості та необхідність подальшого розвитку для збереження конкурентоспроможності на світових ринках.

Порти України також відіграють стратегічну роль у загальній транспортній системі. Наприклад, порти Великої Одеси та Дунайського кластеру обслуговують значну частку експортно-імпортних операцій, сприяючи ефективності морських перевезень. Однак, через блокаду деяких портів у 2022 році, обсяги перевезень тимчасово знизилися, що змусило Україну адаптуватися та переорієнтувати частину вантажів через західні сухопутні кордони та річкові порти [12].

Обсяги перевалки вантажів у портах України за загальними категоріями станом на 2021 рік наведено на рисунку 2.3.



**Рис. 2.3. Обсяги перевалки за загальними категоріями станом на 2021 рік**

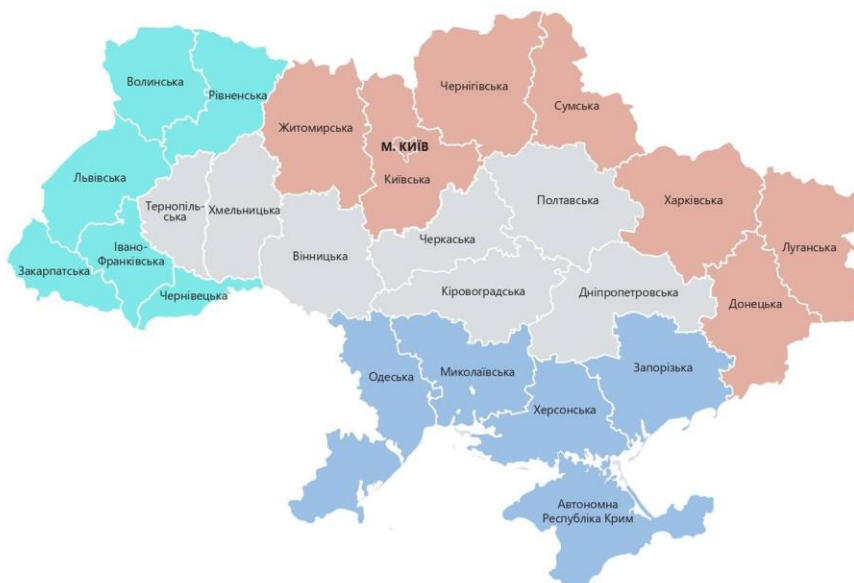
*Джерело: самостійно створено автором на основі [83]*

Попри значні виклики, спричинені воєнними діями, морський транспорт України продовжує залишатися одним із найефективніших інструментів для підтримки зовнішньоекономічної діяльності, зокрема експорту та імпорту стратегічних товарів. Блокада морських портів та суттєве зменшення обсягів перевезень у перші місяці війни мали негативний, хоча й тимчасовий, вплив на галузь. Проте, завдяки активним зусиллям українського уряду, спрямованим на відновлення пошкодженої інфраструктури та забезпечення безпеки судноплавства, морська торгівля поступово відновлює свої обсяги. Це свідчить про високу стратегічну важливість морської інфраструктури для української економіки, адже саме морські порти забезпечують основні канали для переміщення товарів, необхідних для стабілізації валютних надходжень та підтримки національної економіки [28].

На рисунку 2.4. наведено динаміку українського експорту / імпорту з 2021 по 2023 рік за основними логістичними маршрутами.

## МАРШРУТИ ЕКСПОРТУ-ІМПОРТУ 2021-2023

\*млн тонн



**Рис. 2.4. Маршрути експорту / імпорту протягом 2021-2023 років**

*Джерело: [82]*

У 2023 році часткове розблокування українських портів та збільшення логістичних можливостей Дунайських портів стимулювали зростання обсягів морських перевезень. Це посприяло частковому відновленню позицій морського транспорту у структурі українського ВВП, особливо у контексті економічної кризи та обмеженого внутрішнього попиту, коли експортні надходження залишаються важливим джерелом валютних ресурсів. Стабільна роль морської торгівлі у структурі ВВП України є важливим фактором для економічної стійкості країни, навіть в умовах зовнішніх та внутрішніх потрясінь [63].

Серед основних груп вантажів, які експортуються та імпортуються через морські порти України, домінують агропромислові товари, зокрема зернові культури та рослинні олії, які займають значну частину у загальній структурі експорту. Також важливу частку становлять продукти металургійної промисловости, енергетичні ресурси, включаючи нафту та газ, хімічна продукція, машини та обладнання для промисловости, а також будівельні матеріали. Крім того, контейнерні вантажі

становлять значну частину перевалки, забезпечуючи перевезення широкого асортименту споживчих та промислових товарів. Таким чином, морські перевезення охоплюють широкий спектр стратегічно важливих товарів, що сприяє збереженню економічної активності та забезпечує інтеграцію України у глобальні торговельні ланцюги.

Агропромисловий сектор є однією з ключових галузей економіки України, яка виконує стратегічну роль як для внутрішнього ринку, так і для експортної діяльності країни. Україна традиційно є великим експортером зернових культур, таких як пшениця, кукурудза та ячмінь, які забезпечують значний обсяг валютних надходжень і відіграють провідну роль у структурі аграрного експорту. Порти Чорноморськ, Одеса та Південний є основними точками перевалки зернових, що підтверджує важливість морської інфраструктури для стабільного функціонування агропромислового комплексу. У 2021 році обсяг експорту зернових через морські порти склав близько 50 млн тонн, що становить близько 70 % від загального обсягу аграрного експорту країни [12, 26]. Такий високий рівень експорту зернових підкреслює важливість аграрного сектору для забезпечення стабільності української економіки, особливо в умовах глобальної продовольчої кризи.

Морський транспорт є основним засобом для транспортування аграрної продукції, що забезпечує ефективний вихід українських товарів на міжнародні ринки. За даними Міністерства інфраструктури України, у 2022 році морськими шляхами було перевезено понад 54 % всієї аграрної продукції, призначеної для експорту [26]. Це свідчить про важливу роль морських портів, які забезпечують стабільні транспортні коридори та значні обсяги перевалки, необхідні для збереження позицій України як одного з провідних експортерів сільськогосподарської продукції.

Крім зернових, Україна має вагоме значення на світовому ринку олійних культур, зокрема соняшникової олії, експорт якої становить близько 50 % світового ринку цього продукту. У 2021 році Україна експортувала рекордні 6,7 млн тонн соняшникової олії, що принесло близько 7 млрд доларів валютних надходжень [16, 66]. Це забезпечило Україні провідне місце серед експортерів олійної продукції, а також додаткові валютні ресурси, необхідні для підтримки економічної стабільності. Окрім соняшникової олії, олійні культури, такі як ріпак і

соє, також займають вагому частку українського експорту, що підкреслює важливість диверсифікації аграрної продукції для конкурентоспроможності країни на світових ринках [12, 26].

Таким чином, агропромисловий сектор є стратегічно важливим для України не лише через значний обсяг валютних надходжень, але й через можливість забезпечення робочих місць у сільськогосподарському секторі та суміжних галузях. Такий розвиток сприяє зростанню економічної стабільності країни, а також її інтеграції у глобальні ринки агропродукції та олійних культур.

Металургійна галузь займає одне з провідних місць у морській торгівлі України, адже вона забезпечує суттєву частину експортних надходжень та економічну стійкість країни. Виробництво чорних металів, таких як сталь, чавун, прокат та трубна продукція, становить основний сегмент українського металургійного експорту, який користується стабільним попитом на світових ринках, особливо в країнах Європейського Союзу, Китаї та Туреччині. За даними Державної служби статистики України, у 2021 році метали та металопродукція склали близько 20 % від загальної вартості експорту України, що підкреслює значущість цієї галузі для економіки країни [9, 27]. Основні обсяги металургійної продукції експортуються через порти Чорного та Азовського морів, що дозволяє забезпечити доступ українських товарів до глобальних ринків.

Крім того, Україна значною мірою залежить від імпорту енергоресурсів, таких як нафта, природний газ та нафтопродукти, що забезпечує енергетичну безпеку держави та стабільність внутрішнього ринку. В умовах обмежених обсягів внутрішнього видобутку нафти, критично важливу роль відіграє морський транспорт, через який Україна імпортує необхідне паливо для промислових та споживчих потреб. За даними Міністерства енергетики України, у 2022 році через морські порти було імпортовано понад 8 млн тонн нафтопродуктів, що значною мірою сприяло забезпеченню енергетичних потреб держави [29]. Крім імпорту, через морські порти України здійснюється реекспорт енергоресурсів до країн ЄС, що зміцнює позиції України у регіональному енергетичному ринку та сприяє розвитку партнерських відносин з європейськими країнами.

Особливо важливим для забезпечення стабільного імпорту нафтопродуктів є морський термінал у порту «Південний», який є основним пунктом для ввезення нафтопродуктів, таких як дизельне паливо, бензин та інші види палива. Порт «Південний» відіграє стратегічну роль, оскільки дозволяє задовольнити потреби внутрішнього ринку пального та підтримує енергетичну стабільність країни [8, 94]. Завдяки наявності морських терміналів для імпорту енергоносіїв, Україна має можливість компенсувати недостатній внутрішній видобуток та забезпечувати постійний доступ до необхідних ресурсів навіть у складних економічних та геополітичних умовах.

У 2022 році імпорт нафтопродуктів до України зріс у відповідь на потребу підтримання енергетичної стабільності, що стало критично важливим в умовах нестабільної глобальної цінової політики та логістичних обмежень. Військові дії, блокування традиційних маршрутів та інші фактори суттєво вплинули на енергетичний сектор, підвищивши попит на імпорт палива для забезпечення як промислових, так і споживчих потреб. За даними Міністерства енергетики України, у 2022 році країна імпортувала понад 10 млн тонн нафтопродуктів, що дозволило покрити близько 70 % внутрішнього споживання [29]. Крім цього, українські порти також використовуються для реекспорту нафтопродуктів до сусідніх країн, що закріплює роль України як важливого гравця у регіональному енергетичному ринку [8]. Імпорт нафти та нафтопродуктів є ключовим елементом енергетичної безпеки країни, зважаючи на обмеженість власних нафтових ресурсів.

Металургія, як один із традиційних секторів української економіки, посідає значне місце у структурі експорту України, адже країна є одним із провідних виробників сталі та продукції з чорних металів на світовому ринку. Українська металургійна промисловість виготовляє чавун, сталь, прокат та інші вироби, які користуються значним попитом на міжнародних ринках, зокрема в ЄС, країнах Близького Сходу та Азії. За даними Державної служби статистики України, у 2021 році обсяг експорту металургійної продукції перевищив 20 млн тонн, що принесло економіці понад 13 млрд доларів [9, 27].

Основними металами, що експортуються, є чавун, сталь та інші продукти чорної металургії, які користуються високим попитом завдяки своїй якості й

конкурентоспроможності. Стратегічне розташування України і наявність морських портів, таких як Маріуполь, Чорноморськ та Південний, відкривають для металургійного сектору доступ до світових ринків [8, 94]. Проте військові дії та блокада деяких портів спричинили значні перешкоди для металургійного експорту, що вимагало пошуку альтернативних шляхів для доставки товарів, зокрема через порти Дунайського кластеру. Це дозволяє зберегти експортні постачання на високому рівні навіть за умов складної геополітичної ситуації [12, 26].

Українська хімічна промисловість охоплює широкий асортимент товарів, зокрема мінеральні добрива, полімери, синтетичні матеріали та фармацевтичні препарати, що робить цей сектор стратегічно важливим для економіки країни. Значна частина продукції хімічної галузі експортується через морські порти, що забезпечує доступ до світових ринків, особливо до ринків Європейського Союзу та країн Азії. У 2021 році обсяги експорту хімічної продукції через морські шляхи перевищили 3 мільйони тонн, причому значна частка експорту припадала на мінеральні добрива. Це свідчить про важливість українських добрив для підтримки аграрного сектору багатьох країн, забезпечуючи таким чином стабільні валютні надходження [8, 26].

Щодо імпорту, основними товарними групами, які надходять через морські шляхи, є промислове обладнання, транспортні засоби, електроніка та високотехнологічні механізми. За статистичними даними Державної служби статистики України, обсяги імпорту машин та обладнання через морські порти зросли на 15 % у 2022 році. Це зростання зумовлене високим попитом на новітню техніку, яка необхідна для модернізації вітчизняних виробничих потужностей та підтримки інфраструктурних проєктів, що особливо актуально в умовах воєнних дій і потреби в економічному відновленні [12].

Також через морські порти до України імпортуються різноманітні будівельні матеріали, зокрема цемент, щебінь, пісок та інші мінеральні речовини. У 2021 році обсяги перевалки таких матеріалів зросли на 10 % порівняно з попереднім роком, що відображає зростаючий попит у зв'язку з реалізацією великих інфраструктурних проєктів. Цей імпорт є важливим для забезпечення будівельного сектора, який зі свого боку сприяє розвитку економіки та відновленню житлової та промислової інфраструктури [28].

Отже хімічна промисловість, імпорту технологічного обладнання та будівельних матеріалів через морські шляхи відіграють важливу роль у структурі зовнішньої торгівлі України, забезпечуючи стабільні поставки, валютні надходження та підтримку стратегічних галузей економіки.

Отже, агропромислова продукція, нафта, нафтопродукти й металургійна продукція становлять основні товарні групи в структурі морської торгівлі України. Ці сектори не лише приносять значні валютні надходження, але й є ключовими для забезпечення робочих місць та економічної стабільності країни. Морські порти відіграють критично важливу роль у підтримці стабільного експорту цих товарів, що є особливо важливим в умовах глобального попиту на українські агропродукти та металургію. Окрім цього, порти є важливим каналом для імпорту нафтопродуктів, що підвищує енергетичну безпеку України [16, 66].

Контейнерні перевезення також займають важливе місце в морській торгівлі України, оскільки вони забезпечують транспортування різноманітних товарів – від споживчих продуктів до компонентів для промислового виробництва. У 2022 році через українські порти було перевезено понад 800 тис. контейнерів (TEU), що вказує на стабільний попит на контейнерні послуги та розвиток відповідної інфраструктури. Основними центрами обробки контейнерних вантажів є порти Великої Одеси, Чорноморська та Південного, що посилює їхню стратегічну значимість для національної економіки [8, 94].

Загалом морська торгівля України охоплює різні групи вантажів, які є стратегічно важливими для забезпечення економічного розвитку. Агропромислова продукція, металургія, енергетичні ресурси та контейнерні вантажі утворюють основні потоки через морські порти України, що підтверджує їхню необхідність для економічної стабільності та міжнародної інтеграції. Зміцнення портової інфраструктури та збільшення потужностей для обробки вантажів дозволить Україні більш ефективно інтегруватися у світові торговельні мережі, тим самим підвищуючи свої конкурентні позиції на глобальному ринку [12].

Як уже зазначалося, Україна має розгалужену мережу морських портів, які відіграють важливу роль у забезпеченні її зовнішньоекономічної діяльності. Кожен з чинних портів має свої особливості, зокрема, географічне розташування,

спеціалізацію, потужності обробки вантажів, рівень вантажообігу, глибини для заходу суден та інші технічні характеристики. Нижче наведено детальний аналіз основних портів України, що функціонують попри значні виклики.

Одеський морський порт, розташований на північно-західному узбережжі Чорного моря, є одним із ключових транспортних вузлів України, який забезпечує значну частку зовнішньоторговельних перевезень країни. Основна спеціалізація порту охоплює перевалку контейнерних вантажів, зернових культур, металопродукції, нафтопродуктів та пасажирські перевезення, що підкреслює його стратегічне значення для економіки України. Потужності порту дозволяють приймати великотоннажні судна з довжиною до 330 метрів, шириною до 40 метрів та осадкою до 13 метрів, що відповідає високим міжнародним стандартам і робить його важливим елементом національної логістичної системи [29]. У 2021 році порт обробив понад 31 мільйон тонн вантажів, що свідчить про його вагомий внесок у національний товарообіг і підкреслює його значення серед українських портів.

Морський торговельний порт Чорноморськ, розташований на південному заході від Одеси, є спеціалізованим на перевалці зернових, олійних культур, контейнерів, автомобільної техніки та інших генеральних вантажів. Завдяки наявності 25 вантажних причалів загальною довжиною 5,459 км, порт Чорноморськ демонструє високі показники ефективності. За даними на 2021 рік, він обробив 25,64 млн тонн вантажів, що на 7,3 % більше порівняно з попереднім роком, ілюструючи динамічний розвиток і важливість цього порту для забезпечення зовнішньоторговельної діяльності України [83]. Порт також здатен приймати великі судна з осадкою до 13 метрів, що робить його придатним для обробки значних обсягів контейнерних і генеральних вантажів.

Морський порт «Південний», розташований у місті Южне, є найбільшим і найглибоководнішим портом України, спеціалізованим на перевалці рудної продукції, вугілля, хімічних добрив, зернових та інших сипучих вантажів. Особливість цього порту полягає у наявності глибоководних причалів, що дозволяють обслуговувати судна з осадкою до 18,5 метрів. Це забезпечує можливість прийому надвеликих морських перевізників, що значно розширює його логістичні можливості і виділяє його серед інших українських портів [62]. У 2021 році обсяги

перевалки у порту «Південний» склали 42,6 млн тонн, що є одним з найвищих показників у країні, підтверджуючи його лідерську позицію серед національних портів та важливість для забезпечення стабільного вантажообігу в Україні.

Миколаївський морський порт, розташований на річці Південний Буг у місті Миколаїв, відіграє ключову роль у транспортній інфраструктурі України, спеціалізуючись на обробці таких важливих товарних груп, як зернові культури, металопродукція, нафтопродукти та інші генеральні вантажі. Завдяки розвиненій інфраструктурі та багатофункціональності, порт здатен ефективно обробляти широкий спектр вантажів, що підвищує його стратегічне значення для логістичних ланцюгів країни. У 2021 році порт обробив 29,8 мільйона тонн вантажів, що на 3,1 % перевищує показник попереднього року, відображаючи його стабільний розвиток та здатність адаптуватися до зростаючого попиту [62]. Порт приймає судна з максимальною осадкою до 10,5 метра, що дозволяє ефективно обслуговувати значні обсяги експортних та імпорتنих вантажів.

Дунайські порти, розташовані на річці Дунай, забезпечують важливі логістичні зв'язки між Україною та Центральною та Східною Європою. Спеціалізуючись на перевалці зернових культур, металопродукції, контейнерів та інших генеральних вантажів, ці порти сприяють розширенню товаропотоків і посиленню регіональної торгівлі. У 2021 році через Дунайські порти було перевалено близько 5,5 мільйона тонн вантажів, що на 30 % більше, ніж у попередньому році, демонструючи зростаюче значення цих портів у міжнародній торговельній системі [62]. Максимальна осадка суден, яку можуть приймати Дунайські порти, становить 7 метрів, що, хоча й обмежує їх пропускну здатність, водночас забезпечує стабільний транспортний коридор для регіональної торгівлі. Розташування портів Дунайського кластеру вказано на рисунку 2.5.



**Рис. 2.5. Мапа Дунайського портового кластеру**

*Джерело: [59]*

Отже, зазначені порти виступають критично важливими елементами української інфраструктури, сприяючи розвитку національної економіки, зміцненню позицій України на світових ринках та забезпечуючи вагомий внесок у державний бюджет. Їхня діяльність не тільки забезпечує обробку основних експортно-імпортних потоків, але й створює нові можливості для інтеграції України у міжнародні логістичні ланцюги та підтримки стабільного економічного розвитку.

Окупація портів на півдні України, зокрема Севастополя, Керчі, Маріуполя та Бердянська, суттєво позначилася на здатності України підтримувати експортну діяльність та забезпечувати стабільність торговельних потоків. Ці порти відігравали стратегічну роль у перевалці таких важливих вантажів, як агропродукція, металургійна продукція та нафтопродукти, що складало значну частку національного експорту. Їх втрата послабила позиції України на міжнародному ринку, зокрема, через зменшення обсягів перевезення товарів, що в свою чергу вплинуло на економічні показники країни.

Найдовше під окупацією станом на листопад 2024 року перебувають порти Кримського півострова, які Росія анексувала ще у 2014 році. Серед них особливе значення має Севастопольський порт, розташований на південно-західному

узбережжі півострова, що забезпечує доступ до Чорного моря та сполучення з міжнародними торговельними шляхами. До анексії у 2014 році цей порт був важливим вузлом для обробки універсальних вантажів, включаючи зернові, нафтопродукти та контейнери. У 2013 році, згідно з останніми доступними даними, через нього було перевезено близько 4,5 мільйона тонн вантажів, що свідчить про його значний вклад у національну торгівлю.

Після інтеграції порту Севастополь у російську логістичну систему відбулася зміна його спеціалізації. Порт почав обслуговувати інтереси російських експортерів, а також використовуватися для військових цілей. Ця трансформація мала негативний вплив на економіку України, оскільки порушила звичні торговельні ланцюги та зменшила обсяги вантажів, що могли оброблятися для експорту.

Севастопольський порт, завдяки своїй універсальності, до окупації Росією обслуговував широкий спектр вантажів, що робило його стратегічно важливим як для комерційних, так і для військових потреб України. Цей порт забезпечував надійний та гнучкий канал для перевезення аграрної, промислової продукції, а також для імпорту критичних ресурсів. Після окупації його функціональна роль суттєво змінилася: порт був переорієнтований на обслуговування військових потреб Росії, зокрема на постачання озброєння та матеріальних ресурсів для армії. Таким чином, порт, який раніше активно сприяв зростанню української економіки, нині став військовим об'єктом, що обслуговує інтереси російської армії.

Ще один важливий порт Криму – Керченський морський торговельний порт – розташований у стратегічному місці на сході півострова, неподалік Керченської протоки. Його розташування дає доступ до Азовського та Чорного морів, що дозволяло здійснювати значні обсяги торгівлі з країнами Кавказу та Близького Сходу. До окупації цей порт був ключовим для перевалки таких вантажів, як вугілля, металургійна сировина і зернові культури, що робило його важливим вузлом для українського експорту, зі щорічним обсягом обробки близько 3 млн тонн вантажів. Це надавало Україні конкурентну перевагу у Причорноморському регіоні завдяки стабільному потоку товарів на світові ринки.

З часу інтеграції порту до російської логістичної системи його комерційні функції значно обмежилися, а основним завданням стало обслуговування російських

суден. Російська Федерація використовує порт як логістичний хаб для транспортування військового обладнання, персоналу та сировини, таких як вугілля та метал. Цей перерозподіл ресурсів посилює позиції Росії у зовнішньоекономічних операціях та підтримує її економіку, однак обмежує можливості для української економіки та порушує традиційні торгові зв'язки у регіоні.

Маріупольський морський порт, що розташований на узбережжі Азовського моря, відігравав важливу стратегічну роль як ключовий порт східної частини України. Завдяки наявності глибоководних причалів він був здатний приймати великі судна, що створювало сприятливі умови для експорту української металургійної продукції та сільськогосподарських товарів на міжнародні ринки, зокрема до Європи та Азії. Основними вантажами, що оброблялися у порту, були сталь, чавун, зернові культури та вугілля, що складало важливу частину національного експорту. Наприклад, у 2021 році через цей порт експортувалось близько 13 % усієї металургійної продукції України, що підкреслює його значущість у національній економіці [39].

До 2022 року середньорічний обсяг перевезень через Маріупольський порт становив близько 6,8 млн тонн, що відображало стабільний і високий рівень експорту метало- та агропродукції. Проте після окупації порту російськими військовими у 2022 році його діяльність значно обмежилась, а інфраструктура почала використовуватися для потреб російських військових операцій і постачання на тимчасово окуповані території. Втрата контролю над портом створила суттєві обмеження для України, значно знизивши можливості для експорту металургійної продукції, що критично вплинуло на стабільність валютних надходжень. Це призвело до значних економічних втрат і ускладнило підтримку стабільності торгових потоків, знижуючи конкурентоспроможність української металургії на міжнародних ринках [27].

Таким чином, окупація Маріупольського порту стала одним із ключових факторів, що обмежили експортний потенціал України, особливо в металургійному секторі, та створили економічні перешкоди для забезпечення стабільності валютного потоку, що негативно відбилося на національній економіці загалом.

Бердянський морський порт, розташований на північному узбережжі Азовського моря, мав стратегічне значення як транспортний вузол для експорту агропродукції та металопродукції з південно-східних регіонів України. Його

розташування дозволяло українським експортерам легко та ефективно виходити на міжнародні ринки через Азовське море, що сприяло активному розвитку економічних зв'язків і підтримці обсягів експорту.

До 2022 року обсяги перевалки вантажів через Бердянський порт сягали приблизно 2 млн тонн на рік, при цьому більшість експорту становила аграрна продукція, особливо зернові культури. Значна частка пшениці та інших зернових експортувалася через цей порт, що було важливим джерелом валютних надходжень для України та забезпечувало стабільність аграрного сектора [16]. Така спеціалізація порту дозволяла підтримувати високий рівень експорту українського зерна, яке є критичним продуктом на глобальному ринку.

Однак після захоплення порту російськими військовими у 2022 році його робота практично зупинилася, що суттєво обмежило можливості України щодо експорту агропродукції. Це не тільки створило значні економічні втрати для країни через втрату доходів від експорту, але й вплинуло на світові ціни на зерно. Українське збіжжя є вагомою часткою на глобальному ринку, тому скорочення постачань сприяло зростанню цін на продовольство, що позначилося на економіках багатьох країн [15, 37].

Так, окупація Бердянського та інших портів Азовського моря значно обмежила експортний потенціал України, завдала серйозної шкоди національній економіці, зменшивши валютні надходження та обмеживши доступ до ключових зовнішніх ринків. Це підкреслює критичну важливість відновлення доступу до портів для стабілізації економіки України та забезпечення її конкурентоспроможності на світовому ринку зерна й металопродукції [15].

Конкурентоспроможність України у морській торгівлі є одним із ключових чинників її інтеграції до глобальної економіки, зокрема через експортні позиції в агропромисловому комплексі (АПК), металургії та хімічній промисловості. Морські перевезення залишаються основним засобом транспортування цих товарів на міжнародні ринки, забезпечуючи значні валютні надходження в економіку України. Позиції України на глобальних ринках залежать від низки чинників, серед яких особливу роль відіграють її географічне розташування, розвиток інфраструктури,

стабільність торгових відносин і партнерств, а також політична та економічна ситуація.

Географічно Україна має вигідне розташування, яке дозволяє їй виступати важливим транзитним вузлом на шляху товарних потоків між Європою, Азією та Близьким Сходом. Її доступ до Чорного та Азовського морів сприяє розвитку транзитного потенціалу та розширенню економічних зв'язків із різними регіонами світу. Глибоководні порти, такі як Одеса, Чорноморськ і Південний, які входять до так званого кластеру портів Великої Одеси, є головними воротами для експорту української продукції. Відповідно до даних UNCTAD, до 2020 року через ці порти проходило понад 60 % експортованих обсягів України, що включали стратегічно важливі товари, як-от зернові, руду та метали. Завдяки цьому Україна є важливим постачальником сировини й продовольства на світовий ринок [1].

Розташування України біля Чорного моря є також важливою геополітичною перевагою. Це дозволяє їй підтримувати стабільні торговельні зв'язки з такими ключовими партнерами, як Європейський Союз, Туреччина, країни Кавказу та Близького Сходу. Через Босфорську протоку, яка з'єднує Чорне море з Середземним, українські товари мають доступ до ринків Африки та Південної Азії. Така близькість до ЄС є суттєвою перевагою для України, оскільки значна частина експорту спрямована саме до країн Європейського Союзу, що посилює її економічні зв'язки з цим регіоном [58].

Україна має значний транзитний потенціал, що базується на її центральному географічному положенні між Західною Європою, Росією, Кавказом та Центральною Азією. Розвинена мережа залізничних та автомобільних шляхів сприяє ефективному перевезенню вантажів, які слідують до Європи або з неї, а також забезпечує важливі транзитні маршрути через Туреччину. Це розташування дозволяє Україні брати участь у таких масштабних транспортних проєктах, як «Пояс і шлях» (Belt and Road Initiative) та Транскаспійський міжнародний транспортний маршрут, що поєднують Китай та Європу через Каспійське та Чорне моря [56, 57].

На рисунку 2.6 наведено диверсифікацію маршрутів ініціативи «Пояс і шлях», що розвинулася після широкомасштабного вторгнення Росії в Україну у 2022 році, яке призвело до розриву будь-яких відносин України з країною-агресором. Зокрема,

на рисунку зображено так званий Середній коридор, що пролягає через порти Великої Одеси. Також цей маршрут поєднується з вищевказаним Транскаспійським коридором.



**Рис. 2.6. Маршрути ініціативи «Пояс і шлях» після 2022 року**

*Джерело: [84]*

Іншим важливим фактором є розвиненість транспортних коридорів, що проходять через територію України. До них належить і Транс'європейська транспортна мережа (TEN-T), що з'єднує країни ЄС з їхніми сусідами. TEN-T забезпечує швидке й ефективне транспортування товарів між Європою та Азією, створюючи можливості для активного залучення України до міжнародної торгівлі. Вдало інтегруючись у цю систему, Україна може ефективно використовувати свої логістичні можливості, забезпечуючи зручні маршрути як через Чорне море, так і через сухопутні транзитні шляхи [55].

Крім того, Україна є одним із найбільших світових експортерів сільськогосподарської продукції, особливо зернових культур. Завдяки родючим ґрунтам та порівняно низьким виробничим витратам, Україна займає провідні позиції на світовому ринку зерна, зокрема є третьою за обсягом експорту кукурудзи та входить до числа найбільших експортерів пшениці. Такі конкурентні переваги в аграрному секторі сприяють економічному зростанню та зміцненню позицій України на глобальному ринку продовольства [50].

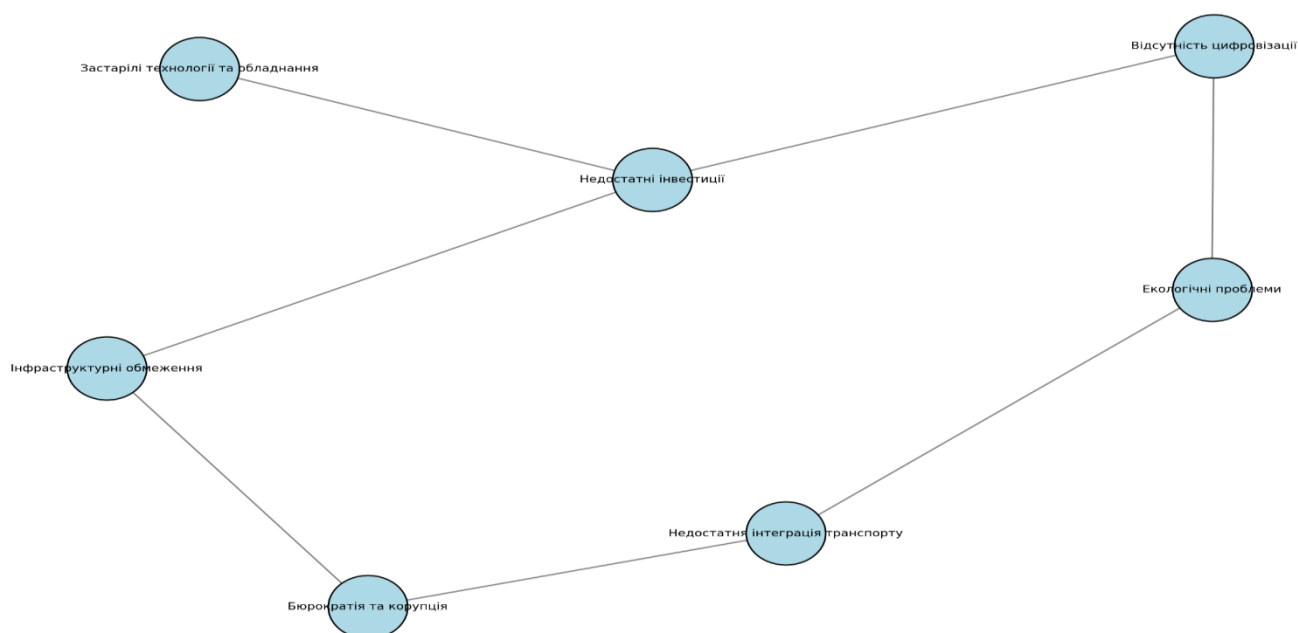
Отже, транзитний потенціал України та її значення як експортера агропромислової продукції сприяють її інтеграції в міжнародну економіку та підвищують її конкурентоспроможність на глобальних ринках.

Конкурентоспроможність України в морській торгівлі підтримується кількома факторами, серед яких її стратегічне розташування, розвинена портова інфраструктура та залучення до міжнародних транспортних мереж. Це дозволяє країні не тільки інтегруватися у світову економіку, але й закріплювати свої позиції як важливого транзитного вузла та надійного постачальника на глобальному ринку.

## **2.2. Аналіз факторів, що впливають на розвиток морської торгівлі України**

Портова інфраструктура України відіграє важливу стратегічну роль в економічному розвитку країни, адже значна частина її зовнішньої торгівлі, як експорту, так і імпорту, реалізується через морські порти. Проте, незважаючи на стратегічне значення, українська портова галузь стикається з численними викликами, що впливають на її ефективність і конкурентоспроможність на світовій арені.

До основних проблем належать застаріле обладнання, недостатні інвестиції в оновлення інфраструктури, обмеження в інфраструктурних можливостях та бюрократичні бар'єри, що перешкоджають модернізації та розвитку портової інфраструктури. Зв'язок факторів, що впливають на морську торгівлю України без поправки на російську повномасштабну агресію з 24 лютого 2022 року вказано на рисунку 2.7.



**Рис. 2.7. Зв'язок факторів, які впливають на морську торгівлю України**

*Джерело: самостійно створено автором*

Однією з найгостріших проблем є застарілість технологій та обладнання, що використовуються в українських портах. Велика частина технічних засобів була введена в експлуатацію ще за радянських часів, і їх модернізація є вкрай необхідною для забезпечення належного рівня обробки вантажів. Застаріле кранове обладнання, а також недостатньо ефективні системи навантаження та розвантаження призводять до збільшення часу обробки вантажів і знижують конкурентоспроможність українських портів на міжнародному ринку. Без впровадження сучасних технологій українські порти залишаються менш привабливими для судноплавних компаній, що обирають більш ефективні порти інших країн Чорноморського регіону.

Іншою значущою проблемою є недостатній рівень інвестицій у розвиток портової інфраструктури. Обмежені фінансові ресурси, які виділяються з державного бюджету, не здатні забезпечити необхідний обсяг модернізаційних робіт. Водночас залучення іноземного капіталу обтяжене правовими та бюрократичними перешкодами, що відлякують потенційних інвесторів. Недостатня інвестиційна підтримка призводить до низької пропускної здатності та ефективності українських портів порівняно з портами інших держав Чорноморського басейну, таких як

Туреччина та Румунія, де модернізація інфраструктури проводиться на значно вищому рівні [27].

Таким чином, для забезпечення стійкого розвитку портової галузі в Україні необхідно розв'язувати питання модернізації обладнання, залучення іноземних інвесторів, а також вдосконалення правових механізмів для сприяння інвестиціям у портову інфраструктуру. Подолання цих проблем дозволить не лише підвищити ефективність українських портів, але й зміцнити позиції України як транзитної держави на міжнародному ринку вантажоперевезень.

Інфраструктурні обмеження українських портів, особливо щодо глибини підхідних каналів, створюють серйозні перешкоди для прийняття суден великої осадки, що суттєво впливає на можливості країни у сфері морської торгівлі. Недостатня глибина обмежує здатність портів обслуговувати великі судна, які перевозять значні обсяги наливних вантажів і контейнерів. Наприклад, порт Чорноморськ не здатний приймати найбільші контейнеровози через обмеження глибини, що значно знижує його конкурентоспроможність і потребує здійснення поглиблювальних робіт для розширення потужностей [29].

Проблеми управління та корупції у портах України є ще одним суттєвим бар'єром для розвитку портової інфраструктури. За даними міжнародних організацій, корупція в українських портах погіршує інвестиційний клімат, відлякуючи іноземних інвесторів. Неефективні управлінські практики та високий рівень бюрократії у державних підприємствах перешкоджають залученню інвестицій, необхідних для модернізації та підвищення ефективності портової інфраструктури. Ці проблеми послаблюють позиції українських портів на міжнародному ринку, знижуючи їхню конкурентоспроможність і потенціал [11].

Окрім інфраструктурних і управлінських труднощів, значні виклики становлять і екологічні аспекти. Недостатнє фінансування і відсутність сучасних технологій з обробки відходів, очищення води та контролю за викидами шкідливих речовин сприяють забрудненню навколишнього середовища у районах портів. Це негативно впливає на здоров'я населення, яке проживає поблизу портів, та порушує екологічні норми Європейського Союзу, які є важливими для інтеграції України до

європейського ринку. Забруднення вод і повітря, спричинене портовою діяльністю, також обмежує перспективи екологічної стабільності й економічної інтеграції [2].

Конкурентоспроможність аграрного сектору України значною мірою базується на стабільному доступі до портової інфраструктури, що є ключовим елементом для забезпечення експортного потенціалу країни. Згідно з аналізом OECD у 2021 році, безперешкодний доступ до портів Чорного моря залишається критично важливим навіть під час воєнних дій. Це дозволяє підтримувати стабільність поставок української агропродукції на глобальні ринки, зміцнюючи експортні позиції України та сприяючи стабільності національної економіки [51].

Однак інфраструктурні обмеження продовжують створювати значні перешкоди для подальшого розвитку портової галузі. Більшість портів потребують комплексної модернізації, зокрема поглиблення акваторій, оновлення обладнання та вдосконалення логістичних ланцюгів. Особливо гостро це питання стоїть для портів Дунайського кластеру, а також для Білгород-Дністровського порту, які забезпечують транзитний доступ до ринків Центральної та Східної Європи через річку Дунай. Порти Дунайського кластеру, такі як Рені, Ізмаїл та Усть-Дунайськ, мають стратегічне значення для української економіки, оскільки річка Дунай з'єднує Україну з міжнародними водними шляхами через Дунайський коридор [49].

Однією з основних проблем цих портів є недостатня глибина, яка обмежує можливість обслуговування великих суден, що знижує пропускну здатність і ефективність портів. Поглиблення акваторій є першочерговим завданням у контексті модернізації, але цей процес ускладнюється обмеженими фінансовими ресурсами та політичною нестабільністю. На думку Світового банку, поліпшення інфраструктури та управління портами дозволить Україні суттєво підвищити конкурентоспроможність на міжнародних ринках та зменшити витрати на транспортування, що особливо важливо у теперішніх умовах [49, 59].

Дунайські порти в Україні стикаються з рядом серйозних інфраструктурних і логістичних викликів, які стримують їхній розвиток та ефективність у міжнародній торгівлі. Одна з найбільших проблем – це «довге логістичне плече», яке проходить через всю Одеську область й ускладнює підвезення вантажів до портів. Через обмежену інтеграцію з основними залізничними та автомобільними коридорами, ці

порти мають низьку ефективність у обробці великих обсягів вантажів, що суттєво впливає на їхню здатність до експорту зерна та сільськогосподарських товарів [49].

Крім того, Дунайським портам бракує сучасного обладнання для обробки вантажів, такого як крани й автоматизовані системи складських приміщень. Недостатність інвестицій в автоматизацію та модернізацію процесів значно знижує конкурентоспроможність цих портів порівняно з портами сусідніх країн, як-от Румунія, де вже було здійснено масштабні інвестиції для покращення транзитного потоку. Модернізація обладнання в Дунайських портах, включаючи складські приміщення та технології для автоматизації, є нагальним завданням для забезпечення більш конкурентоспроможної діяльності у регіоні [1].

Порти Великої Одеси (Одеський морський торговельний порт, Чорноморськ і Південний) відіграють надзвичайно важливу роль в економіці України, обслуговуючи найбільші обсяги експорту та імпорту країни. Через ці порти проходить значний потік зернових, металів, вугілля та нафтопродуктів, що робить їх стратегічно важливими об'єктами для економіки. Однак порти Великої Одеси також мають значні інфраструктурні проблеми, які негативно впливають на їхню здатність ефективно функціонувати.

Однією з ключових проблем є перевантаженість портів, особливо під час пікових сезонів експорту сільськогосподарської продукції. В умовах обмеженої пропускної здатності ці порти часто стикаються з затримками у вантажообробці, що збільшує час доставки та додатково підвищує витрати для компаній. З огляду на ці виклики, розширення місткості портових терміналів є пріоритетним завданням для підвищення ефективності роботи, зменшення часу простою та забезпечення стабільного обслуговування міжнародного товарообміну [29].

Порт Південний відіграє важливу роль у зовнішньоекономічній діяльності країни. Однак, попри його значні потужності, для підтримки високої конкурентоспроможності на глобальному ринку порт потребує подальшої модернізації. Глибина акваторії та причалів Південного не завжди відповідає стандартам, необхідним для обслуговування найбільших контейнеровозів або суден типу Capesize, що обмежує його можливості приймати наймасштабніші

вантажопотоки. Цей фактор має вирішальне значення для збереження і підвищення конкурентної позиції порту серед інших чорноморських гаваней [61].

Однією з ключових проблем для українських портів, таких як Південний, Чорноморськ та Одеса, є недостатній рівень розвитку транспортних шляхів, що з'єднують ці порти з внутрішніми регіонами України. Відсутність сучасних залізничних і автомобільних коридорів знижує ефективність логістичних процесів і впливає на швидкість та якість обробки вантажів. Порти не можуть повністю реалізувати свій транзитний потенціал, оскільки відсутність надійного сполучення створює додаткові затримки у переміщенні товарів до місць призначення [27].

Укладення Угоди про зону вільної торгівлі між Україною та ЄС (DCFTA) у 2016 році стало важливим кроком для розширення експортних можливостей українських виробників. Зниження митних бар'єрів та покращення доступу до ринків ЄС дозволили збільшити обсяги експорту української агропродукції та металів. Ця угода сприяє інтеграції України до європейського ринку, однак для повного використання її потенціалу потрібне подальше вдосконалення портової інфраструктури та логістичних мереж.

Варто зазначити, що загальний розвиток портової інфраструктури в Україні стримується через логістичні та інфраструктурні проблеми, які знижують її конкурентоспроможність на світовій арені. Слабка інтеграція різних видів транспорту, обмежене впровадження цифрових технологій у процеси управління вантажами, а також недостатні інвестиції у модернізацію залишаються значними викликами для українських портів. Для подолання цих обмежень необхідні комплексні реформи, спрямовані на вдосконалення логістичних процесів, оновлення інфраструктури та більш активне впровадження сучасних технологій. Ці заходи допоможуть Україні краще інтегруватися до міжнародних транспортних коридорів і зміцнити її позиції на глобальному ринку [27].

Однією з найбільш критичних логістичних проблем, з якими стикається українська портова система, є недостатній розвиток транспортних коридорів, що забезпечують зв'язок портів із внутрішніми регіонами України та сусідніми державами. Автомобільні та залізничні шляхи, які ведуть до українських портів, часто характеризуються перевантаженістю й незадовільним станом, що обмежує обсяги

вантажних перевезень і негативно впливає на їх швидкість. Ці фактори підвищують загальні витрати на транспортування, знижуючи ефективність логістичних процесів та конкурентоспроможність української портової інфраструктури. Згідно з даними Міністерства інфраструктури України, відсутність сучасних логістичних шляхів до українських портів надає конкурентну перевагу сусіднім країнам Чорноморського регіону, таким як Туреччина та Румунія, де дорожня інфраструктура має значно вищий рівень розвитку [49].

Другою важливою перешкодою для ефективної роботи портів є недостатня інтеграція між різними видами транспорту, зокрема морським, залізничним, автомобільним та річковим. Українські порти, зокрема в Одесі та Миколаєві, не забезпечують ефективної перевалки вантажів між цими транспортними системами, що особливо важливо для експортних поставок аграрної та металургійної продукції. Відсутність відповідної інфраструктури для інтеграції транспорту призводить до затримок, збільшує час перевезень і підвищує загальні витрати, що негативно впливає на вартість українського експорту та знижує його конкурентоспроможність на міжнародному ринку [39].

Також проблемою є низький рівень впровадження цифрових технологій, які могли б значно оптимізувати процеси оброблення вантажів і покращити обслуговування клієнтів. За даними Світового банку, більшість українських портів ще не мають необхідних цифрових рішень, що дозволяють автоматизувати процеси й ефективно моніторити вантажопотоки. У розвинених країнах впровадження цифрових технологій у портову інфраструктуру є одним із критичних аспектів для зменшення витрат і підвищення ефективності, тоді як українська інфраструктура відстає у цьому відношенні. Недостатнє застосування сучасних технологій призводить до додаткових затримок, втрат для експортерів та імпортерів, а також знижує привабливість українських портів для міжнародних партнерів [54]. У розвинутих країнах автоматизовані процеси оброблення вантажів сприяють оптимізації ресурсів та забезпечують високу швидкість і точність логістичних операцій, що дозволяє ефективно моніторити та розподіляти вантажопотоки, знижуючи витрати й підвищуючи конкурентоспроможність [27].

### **2.3. Аналіз змін в роботі портової інфраструктури та логістичних ланцюгів з початку повномасштабного вторгнення РФ в Україну**

Морська торгівля відіграє ключову роль у зовнішньоекономічній діяльності України, забезпечуючи значну частку товарообігу країни, зокрема, й під час повномасштабної війни Російської Федерації проти України. До того ж, перед початком повномасштабної війни у лютому 2022 року морські порти України обробляли понад 60 % експортних та імпорتنих вантажів, що свідчить про їхню критичну важливість для національної економіки. Порівняємо показники зовнішньоекономічної морської торгівлі України за останні роки.

У 2021 році Україна експортувала товарів на суму 68,2 млрд доларів США, що стало рекордним показником за всю історію незалежності країни [8]. Загальний товарообіг становив 141,54 млрд доларів США, з яких значна частина припадала на морські перевезення. За даними ДП «Адміністрація морських портів України» (АМПУ), у 2021 році оператори морських портів обробили 153,1 млн тонн вантажів, що на 3,8 % менше, ніж у 2020 році [9].

Російська агресія з лютого 2022 року та військові дії у Чорному морі суттєво вплинули на діяльність портів Великої Одеси. Блокада Чорного моря і постійні ракетні обстріли портової інфраструктури обмежили можливості експорту сільськогосподарської продукції та сировини, зокрема зерна. Це змусило Україну шукати альтернативні шляхи для експорту через порти інших країн, зокрема Румунії та Польщі, що збільшило витрати на логістику та знизило прибутковість [53].

У 2022 році експорт товарів з України зменшився до 44,1 млрд доларів США, що становило 64,9 % від показника 2021 року [12]. Морський транспорт забезпечив 54 % експорту країни, що свідчить про збереження його важливої ролі навіть в умовах війни [26].

Починаючи з 2014 року, економічна нестабільність, пов'язана з російською агресією на Сході України та анексією Криму, суттєво вплинула на морську торгівлю країни. Втрата доступу до портів Криму, таких як Севастополь, змусила Україну реорганізувати свої морські шляхи й перенести обсяги перевезень на інші порти

Чорного моря. Цей процес був пов'язаний з додатковими витратами на логістику, що тимчасово зменшило конкурентні позиції України на світових ринках [52].

Поточна повномасштабна російсько-українська війна, що триває з 2022 року, створює ще більше викликів для морської торгівлі України. Блокування портів країною-агресором, знищення портової інфраструктури та мінування акваторій Чорного моря створили серйозні перешкоди для експорту сільськогосподарської та промислової продукції. Згідно з даними Європейської комісії, Україна змушена покладатися на альтернативні маршрути, зокрема залізничні та автомобільні перевезення через сусідні країни – Польщу, Словаччину, Угорщину та Румунію [53]. Це значно збільшує витрати і впливає на загальну рентабельність експорту. Для допомоги українській економіці Європейський Союз створив ініціативу «шляхи солідарності», який передбачав експорт української агропродукції через західні переходи за спрощеною процедурою.

З метою безпечного експорту українських сільськогосподарських товарів через Чорне море у липні 2022 року була підписана Зернова угода (також відома як Чорноморська зернова ініціатива). Ця угода була необхідною через військові дії та блокаду українських портів на Чорному морі, що обмежило можливості експорту аграрної продукції, зокрема зерна, кукурудзи та соняшникової олії. Результати 11 місяців функціонування Зернової ініціативи наведено на рисунку 2.8.

## ЗЕРНОВА ІНІЦІАТИВА: РОСІЯ ВИЙШЛА З УГОДИ 17 ЛИПНЯ 2023



**Рис. 2.8. Результати роботи Зернової ініціативи з 1 серпня 2022 року по 16 липня 2023 року**

*Джерело: [84]*

Основною метою угоди було забезпечення експорту зернових і запобігання глобальній продовольчій кризі, оскільки Україна є одним із найбільших експортерів зернових у світі. У період до війни країна постачала значні обсяги продукції на ринки Європи, Азії та Африки. Угода дозволила Україні експортувати понад 25 млн тонн зерна та інших сільськогосподарських товарів, що мало критичне значення для глобальних ринків продовольства, особливо для країн Африки та Близького Сходу, які залежать від українського зерна. Проте через постійну загрозу з боку Росії, а також шантаж з боку РФ, стабільність угоди залишалась під питанням. У липні 2023 року Росія оголосила про вихід із угоди, заявивши про невиконання власних вимог щодо експорту російської агропродукції.

Відтак, у 2023 році ситуація залишалася складною. За перші дев'ять місяців 2023 року зовнішньоторговельний товарообіг України становив 73,7 млрд доларів США, що на 3 % більше, ніж за аналогічний період 2022 року [5]. Проте експорт товарів скоротився на 17,8 % і становив 27,15 млрд доларів США. Морські порти продовжували відігравати важливу роль у перевезенні вантажів, хоча їхня частка в загальному товарообігу зменшилася через блокаду та руйнування інфраструктури.

До повномасштабної війни Україна стабільно експортувала близько 18 млн тонн пшениці щороку, що становило 10 % світового ринку. У 2023 році, попри виклики, пов'язані з блокадою портів, було експортовано близько 16 млн тонн пшениці, зокрема через Чорне море за допомогою Зернової ініціативи під егідою ООН та за посередництва Туреччини, й через Дунайські порти [16].

Україна є третім найбільшим експортером кукурудзи у світі. До війни обсяг експорту становив понад 30 млн тонн. У 2023 році через військові дії обсяги експорту скоротилися, але досягли приблизно 25 млн тонн, здебільшого завдяки альтернативним маршрутам через Дунай.

До повномасштабної війни Україна експортувала 6 млн тонн ячменю щорічно, однак у 2023 році цей показник скоротився до 3 млн тонн через зниження врожаїв і проблеми з транспортуванням [65].

Також Україна є світовим лідером у виробництві та експорті соняшникової олії. У 2021 році експорт склав 7 млн тонн, а після повномасштабного вторгнення Росії – 4 млн тонн у 2023 році, головним чином завдяки перевалці через Дунайські порти [66]. Порівняння обсягів обробки вантажів портами Дунайського кластеру в період з 2021 по 2022 рік наведено у таблиці 2.1.

Таб. 2.1.

Переробка вантажів портами Дунайського регіону у 2021–2022 рр. млн т

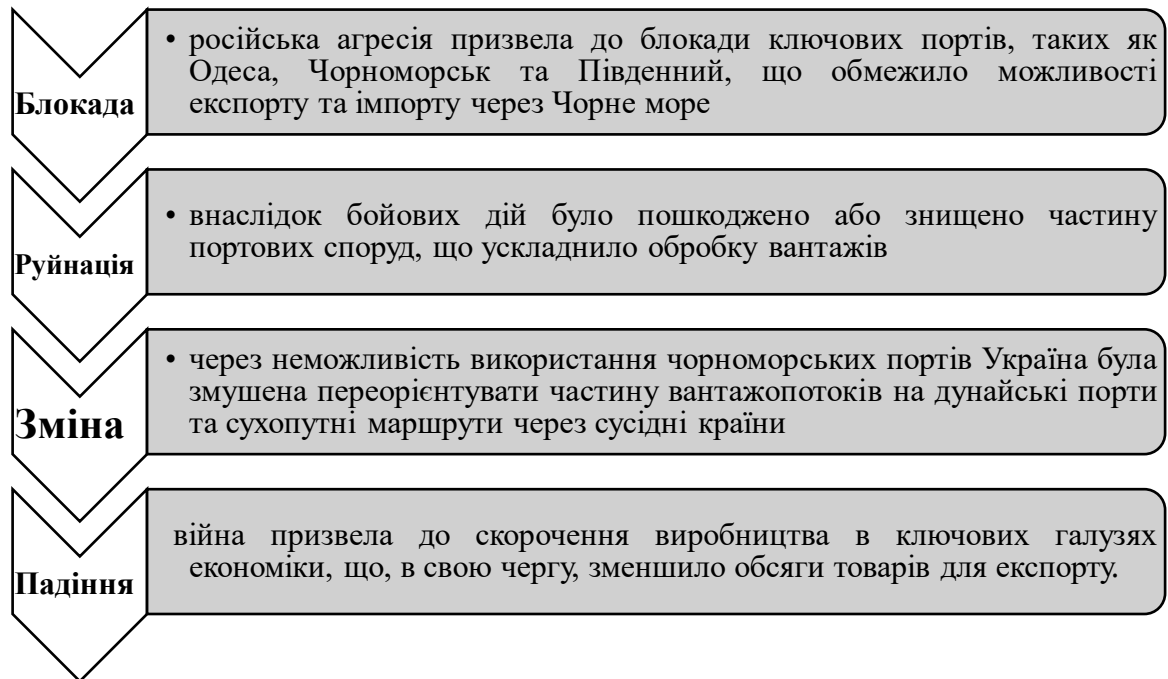
| Назва порту / Рік | 2021 | 2022 | Назва вантажу / Рік | 2021 | 2022 |
|-------------------|------|------|---------------------|------|------|
| Рені              | 1,4  | 6,8  | Хлібні вантажі      | 0,95 | 6,6  |
| Ізмаїл            | 4,0  | 8,9  | Наливні вантажі     | 0,34 | 2,3  |
| Усть-Дунайськ     | 0,1  | 0,8  | Інші вантажі        | 4,21 | 7,6  |

Джерело: [59]

Україна експортує сою в обсязі близько 2 мільйонів тонн на рік, але через блокаду портів у 2023 році обсяг скоротився до 1,5 мільйона тонн. Більша частина експорту йде через порти ЄС та залізничні шляхи [53].

Як вказано на рисунку 2.9, основними причинами зменшення частки морської торгівлі в загальному товарообігу України стали блокада Чорноморських портів на

початку повномасштабної війни, регулярне й масове знищення портової інфраструктури Одещини, переорієнтація логістичних маршрутів через загрози з боку РФ, зменшення обсягів виробництва та експорту через російську агресію.



**Рис. 2.9. Основні причини зменшення частки морської торгівлі у товарообігу**

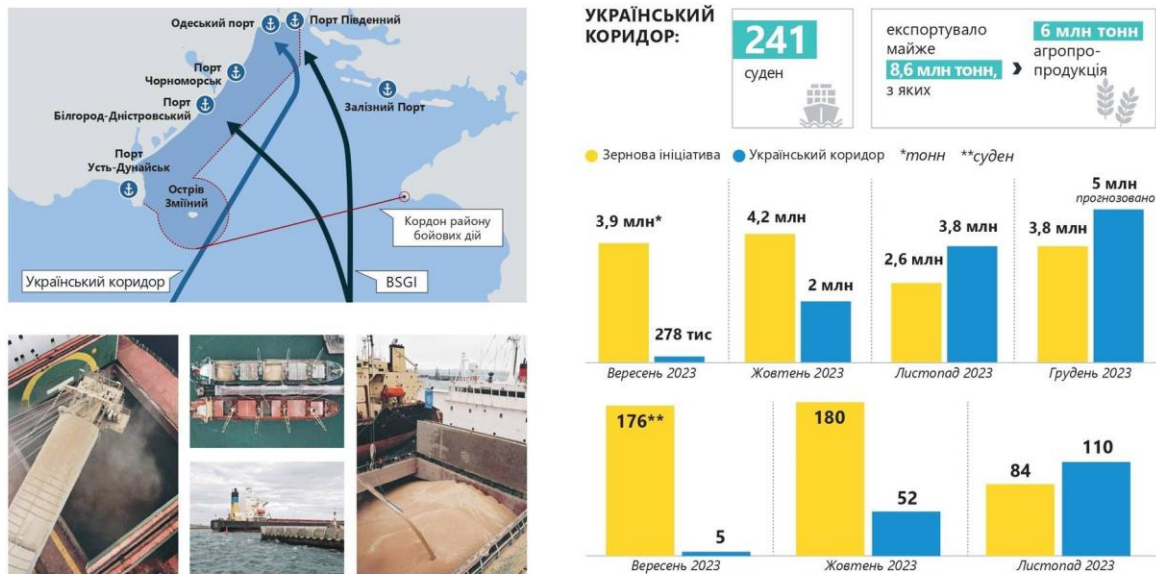
*Джерело: самостійно сформовано автором*

Після блокади основних портів на Чорному морі Україна активно використовує порти Дунайського кластеру, зокрема Ізмаїл та Рені. Через ці порти у 2023 році вдалося експортувати близько 10 мільйонів тонн зернових [59]. Також було підписано угоди з країнами ЄС та Туреччиною, що дозволяє експортувати товари через їхні порти.

Після виходу Росії з Зернової угоди у липні 2023 року Україна була змушена шукати нові шляхи для експорту своєї сільськогосподарської продукції. У відповідь на блокаду портів, у серпні 2023 року уряд України оголосив про створення українського морського коридору. Цей коридор забезпечує транспортування аграрної продукції через Чорне море без участі Росії, попри високі ризики військових атак.

Результати функціонування так званого українського морського коридору з вересня 2023 року продемонстровано на рисунку 2.10.

## УКРАЇНСЬКИЙ КОРИДОР: АЛЬТЕРНАТИВА ЗЕРНОВІЙ УГОДІ



**Рис. 2.10. Результати роботи українського морського коридору з вересня по листопад 2023 року**

Джерело: [84]

Зараз Україна самостійно забезпечує безпечний коридор для проходу суден, без узгодження з Росією. Україна забезпечує безпеку суден, використовуючи військові кораблі та системи спостереження для мінімізації загроз [6]. Також Україна активно використовує Дунайські порти, такі як Ізмаїл та Рені, для експорту зернових, оскільки ці порти знаходяться ближче до безпечних європейських коридорів [53].

Динаміку обсягів переробки вантажів портами України у 2021-2022 рр., млн т наведено на рисунку 2.11.



**Рис. 2.11. Переробка вантажів портами України у 2021-2022 рр., млн т**  
*Джерело: [59]*

Український коридор відіграє важливу роль у підтримці аграрного сектору, який значною мірою залежить від морських перевезень. Проте цей маршрут залишається вразливим через напружену геополітичну ситуацію в Чорному морі. У відповідь на ці виклики український уряд у співпраці з міжнародними партнерами продовжує працювати над розширенням можливостей експорту через альтернативні маршрути, зокрема використовуючи інфраструктуру портів Румунії (Констанца) та Польщі (Гдиня, Гданськ).

Попри наявні виклики, Україна активно взаємодіє з міжнародними організаціями задля удосконалення морської інфраструктури та покращення умов торгівлі. Зокрема, за підтримки Європейського Союзу та Світового банку реалізуються програми, спрямовані на модернізацію українських портів і підвищення стандартів безпеки у Чорноморському регіоні [54].

#### **2.4. Оцінка ефективності морської торгівлі України в умовах воєнного стану**

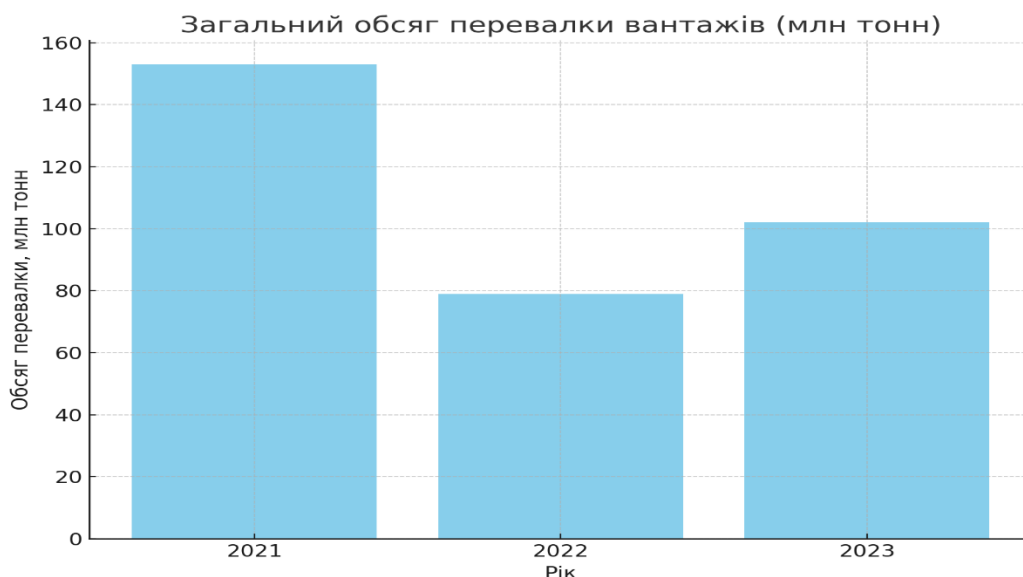
Морська торгівля відіграє ключову роль у зовнішньоекономічній діяльності України, забезпечуючи значну частку товарообігу країни. Згідно з даними Державної служби статистики України, у 2021 році експорт товарів становив 68,1 млрд доларів США, що є рекордним показником за всю історію незалежності країни [12]. Водночас, за інформацією Міністерства інфраструктури України, вантажообіг морських портів у 2021 році склав 153 млн тонн, що свідчить про значну роль морського транспорту в експортно-імпортних операціях [28].

У 2022 році, попри виклики, пов'язані з військовою агресією Російської Федерації, морський транспорт забезпечив 54 % експорту України [26]. Загальний обсяг перевалки експортних вантажів у морських портах становив 47,8 млн тонн, імпортних – 6,2 млн тонн [38].

Гістограма ілюструє суттєве скорочення обсягів вантажообігу у 2022 році, що співпадає з початком повномасштабної війни та російською блокадою основних українських морських портів на Чорному морі. Порівняно з 2021 роком, коли морські порти України обробили близько 153 млн тонн вантажів, у 2022 році цей показник зменшився до приблизно 47,8 млн тонн [9, 26].

Таке різке падіння пояснюється зокрема руйнуванням портової інфраструктури, блокуванням Чорного моря та зростанням загроз для безпеки судноплавства в регіоні. Через ці обмеження Україна була змушена перенаправити частину експортних потоків на альтернативні маршрути, зокрема через Дунайські порти, що не могли забезпечити таких самих обсягів перевалки через свою обмежену інфраструктуру та пропускну здатність.

На рисунку 2.12 наведено порівняння обсягів перевалки в українських портах Великої Одеси (Одеса, Південний, Чорноморськ) та Дунаю (Ізмаїл, Рені, Усть-Дунайськ) у період з 2021 по 2023 роки.



**Рис. 2.12. Порівняння обсягів перевалки вантажів у портах Великої Одеси та Дунаю з 2021 по 2023 роки**

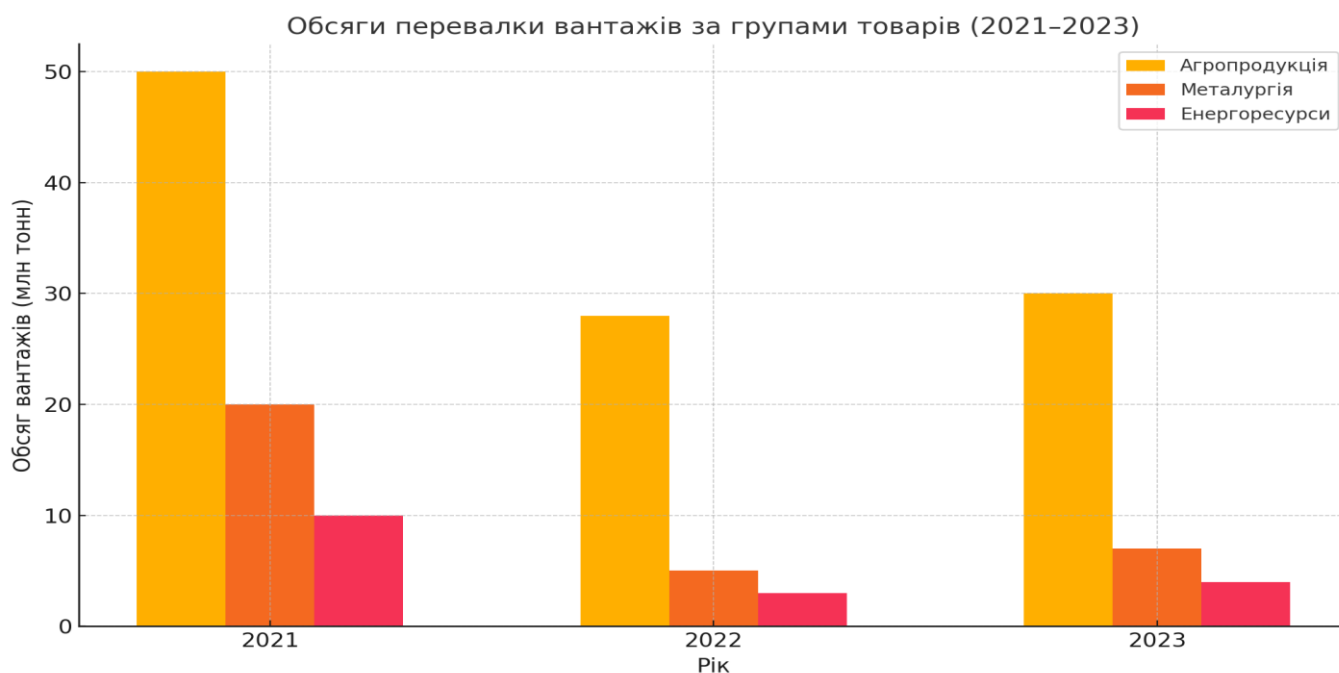
*Джерело: сформовано автором на основі [9, 26]*

У 2023 році відзначається поступове відновлення обсягів перевалки вантажів, що стало можливим завдяки адаптації логістичних маршрутів до нових умов, викликаних обмеженням доступу до традиційних морських шляхів. Значний внесок у цей процес зробили зусилля зі зміцнення пропускної спроможності Дунайських портів, таких як Рені та Ізмаїл, які стали ключовими пунктами для експорту української продукції через річкові шляхи. Крім того, завдяки міжнародним ініціативам, зокрема залученню міжнародних партнерів, вдалося створити морські коридори для обмеженого експорту зернових продуктів, що підтримує аграрний сектор та забезпечує певний рівень економічної стабільності.

Однак, попри ці досягнення, обсяги перевалки залишаються суттєво нижчими порівняно з довоєнними показниками. Така ситуація підкреслює гостру потребу в подальшому розвитку альтернативних логістичних маршрутів, які могли б компенсувати втрату доступу до традиційних шляхів транспортування. Одночасно виникає необхідність у комплексній модернізації портової інфраструктури, зокрема розширенні технічних можливостей та вдосконаленні логістичних процесів, що сприятиме підвищенню ефективності перевезень та зниженню витрат на транспортування. Ці кроки є критично важливими для забезпечення стійкості

української економіки в умовах тривалих обмежень і викликів, спричинених геополітичною нестабільністю в регіоні Чорного моря.

На рисунку 2.13 наведено порівняння обсягів перевалки вантажів за групами товарів у портах Великої Одеси та портів Дунайського кластеру за період з 2021 по 2023 роки.



**Рис. 2.13. Порівняння обсягів перевалки вантажів за групами товарів у портах Великої Одеси та Дунаю з 2021 по 2023 роки**

*Джерело: самостійно формовано автором на основі [9, 26]*

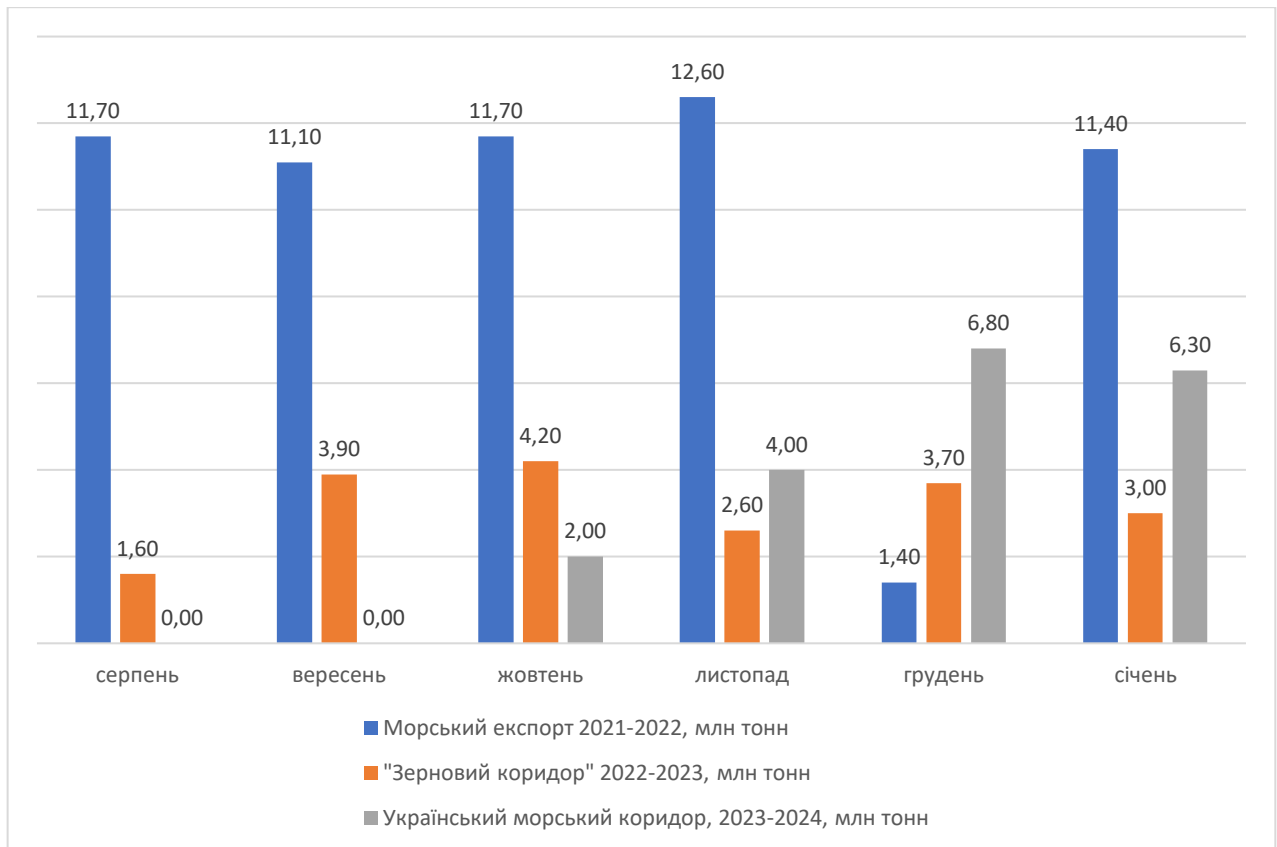
Графік наочно демонструє значне скорочення обсягів вантажообігу у 2022 році, що безпосередньо пов'язане з початком повномасштабної війни та російською блокадою основних українських морських портів на Чорному морі. Згідно з наявними даними, у 2021 році українські морські порти обробили близько 153 млн тонн вантажів, що відображало їхній стабільний функціонал у мирний період. Однак уже у 2022 році цей показник суттєво знизився, склавши лише приблизно 47,8 млн тонн [9, 26]. Таке зменшення обсягів обробки вантажів підкреслює критичний вплив військових дій та блокади на морську інфраструктуру України, яка до цього відігравала ключову роль у зовнішньоторговельних операціях країни.

Суттєве скорочення зовнішньоторговельного обороту України можна пояснити низкою чинників, які значно вплинули на здатність країни ефективно здійснювати

експортно-імпорتنі операції. Одним із ключових факторів стало руйнування портової інфраструктури внаслідок військових дій, що суттєво обмежило функціональність основних морських шляхів. Блокада Чорного моря, яка перешкоджає судноплавству в цьому регіоні, а також зростання безпекових ризиків для міжнародних перевезень у зоні бойових дій, створили додаткові бар'єри для торговельної діяльності. У таких умовах традиційні морські порти України виявилися нездатними виконувати свої функції на довоєнному рівні, що змусило країну шукати альтернативні рішення.

Одним із таких рішень стало перенаправлення експортних потоків через Дунайські порти, зокрема Рені та Ізмаїл. Хоча ці порти відіграють важливу роль у забезпеченні логістичних потреб країни, їхня обмежена інфраструктура та пропускна здатність не дозволяють обслуговувати обсяги вантажів, які раніше оброблялися через морські порти Чорного моря. Це створило значні логістичні виклики, серед яких збільшення витрат на транспортування, затримки у перевезеннях та зниження загальної ефективності експортних операцій. Як наслідок, ці фактори мали негативний вплив на загальний зовнішньоторговельний оборот країни, що додатково ускладнило економічну ситуацію в умовах кризи. Для подолання цих проблем необхідно продовжувати інвестувати в розвиток альтернативної інфраструктури та шукати нові способи оптимізації логістичних процесів, аби зменшити витрати та покращити стабільність зовнішньоторговельних потоків.

На рисунку 2.14 наведено порівняльний аналіз морського експорту України з 2021 по 2023 рік з урахуванням впровадження так званої Чорноморської зернової ініціативи під егідою ООН у 2022 році та відкриттям українського морського коридору у 2023 році.



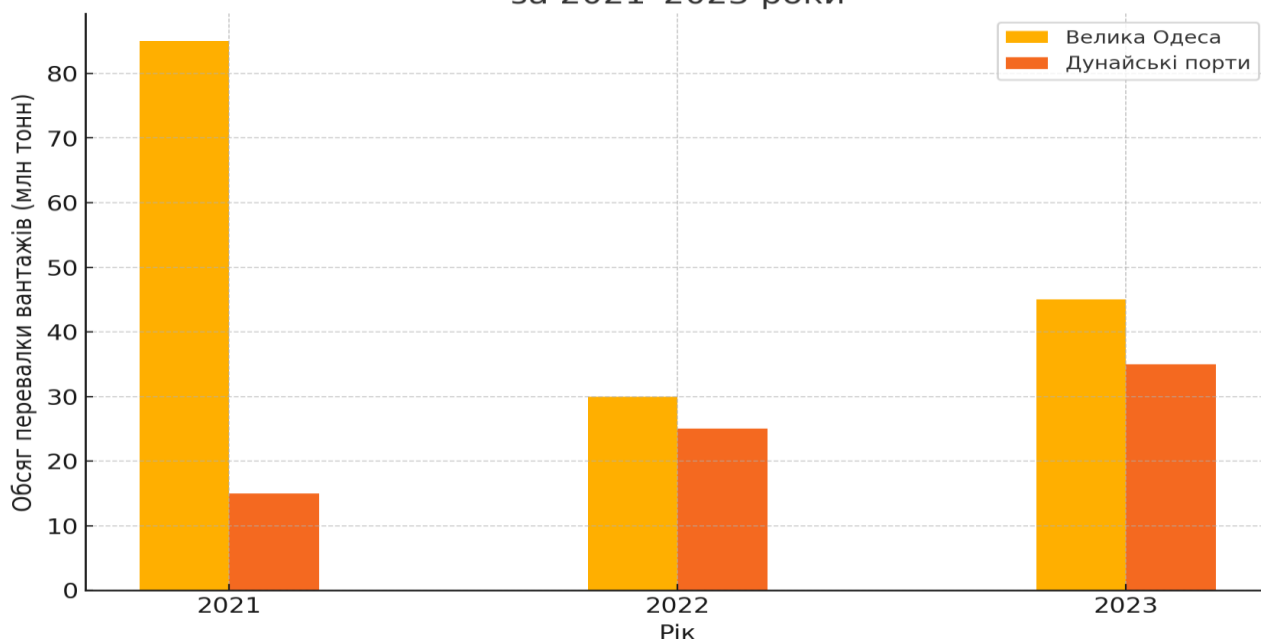
**Рис. 2.14. Порівняльний аналіз загального морського експорту України у період з 2021 по 2023 рік**

*Джерело: сформовано автором на основі [9, 26]*

Згідно з даними Національного інституту стратегічних досліджень, зовнішньоторговельний оборот товарів у першому півріччі 2023 року сягнув 54,7 млрд доларів США, що є зниженням на 7,9 % порівняно з аналогічним періодом попереднього року [63]. Наявні тенденції свідчать про поступове відновлення значення морських перевезень у зовнішній торгівлі. Зокрема, хоча блокада портів Чорного моря значно обмежила використання морського транспорту, в перспективі спостерігається тенденція до відновлення цього виду транспорту як важливого елемента експортно-імпортних операцій, що свідчить про адаптацію до нових геополітичних та економічних умов.

Рисунок 2.15 відображає динаміку обсягів перевалки вантажів у портах Великої Одеси та Дунайських портах (Ізмаїл, Рені) протягом 2021–2023 років.

Обсяг перевалки вантажів у портах Великої Одеси та Дунайських портах за 2021–2023 роки



**Рис. 2.15. Динаміка обсягів перевалки вантажів у портах Великої Одеси та Дунаю з 2021 по 2023 роки**

*Джерело: самостійно сформовано автором за [9, 26]*

У 2021 році порти Великої Одеси були основними воротами для експорту й імпорту, обслуговуючи більшу частину морських перевезень країни завдяки їх глибоководним можливостям, широкій інфраструктурі та доступу до основних міжнародних торговельних маршрутів через Чорне море.

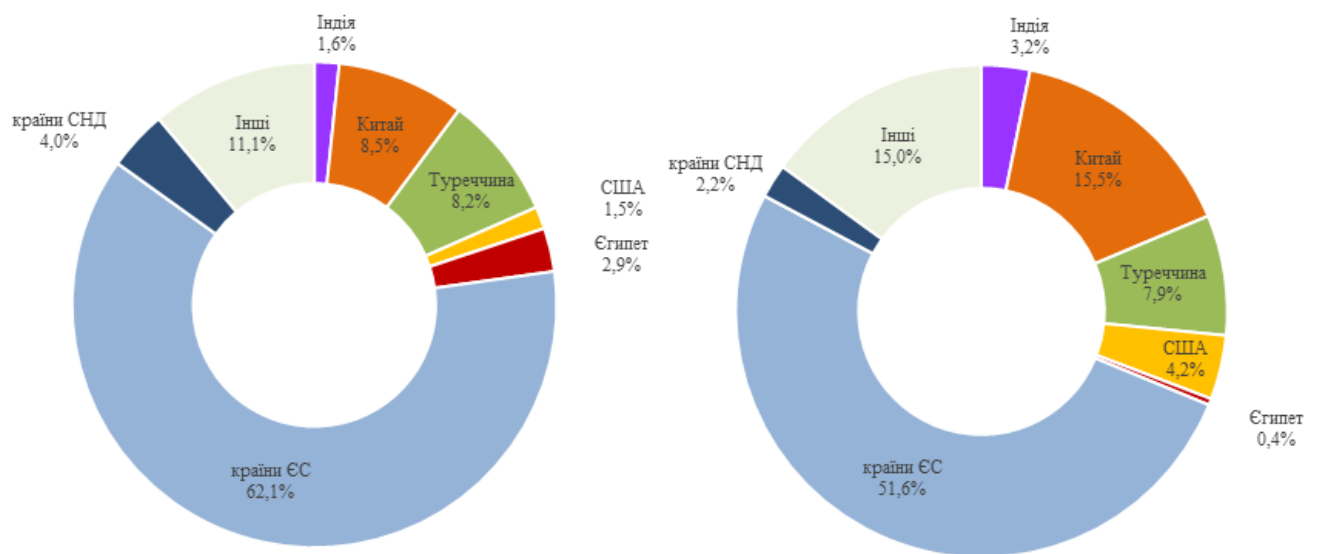
Однак, початок повномасштабної військової агресії Російської Федерації у 2022 році, а також блокада чорноморського узбережжя призвели до значного скорочення обсягів перевалки у портах Великої Одеси. Блокада Чорного моря і регулярні ракетні удари по інфраструктурі портів змусили Україну змінити стратегічні підходи до організації експортних та імпортних операцій.

Згідно з даними Федерації роботодавців України, морська блокада українських портів зробила для українських виробників недоступними ринки, доставка до яких здійснюється морським транспортом. Вантажообіг портів України у 2022 році скоротився більше ніж на 60 % [10].

Таким чином у 2022 році Дунайські порти почали відігравати надзвичайно важливу роль у забезпеченні морської торгівлі України. Обсяги перевалки через

Дунайські порти значно зросли, що можна пояснити їх географічним розташуванням та відносною безпекою на тлі військових дій. Порти Ізмаїл та Рені розташовані на Дунаї, який забезпечує вихід до Чорного моря через безпечніші шляхи, дозволяючи уникнути блокади та значно зменшити ризики, пов'язані з війною. Таким чином, Дунайські порти стали важливим альтернативним маршрутом для перевезення агропромислових, металургійних та інших експортних вантажів.

Перенаправлення вантажопотоків до Дунайських портів також спричинено підтримкою з боку міжнародних партнерів та Європейського Союзу, що сприяло спрощенню експортних процедур через західні кордони України. Наприклад, ініціатива «шляхи солідарності» ЄС передбачає можливості для транспортування українських товарів через західні порти сусідніх країн, таких як Констанца в Румунії. Частку країн Європейського Союзу в зовнішній торгівлі України за перше півріччя 2023 року продемонстровано на рисунку 2.16.



**Рис. 2.16. Географічна структура зовнішньої торгівлі товарами, 6 міс. 2023 р.**

*Джерело: [63]*

У 2023 році спостерігається часткове відновлення обсягів перевалки, що стало можливим завдяки адаптації українських логістичних маршрутів та зусиллям зі зміцнення Дунайських портів, а також створенню морських коридорів для обмеженого експорту зернових продуктів у межах міжнародних ініціатив. Однак, загальні обсяги залишаються значно меншими порівняно з довоєнним рівнем, що

підкреслює необхідність подальшого розвитку альтернативних логістичних маршрутів та відновлення портової інфраструктури.

Таким чином, графік демонструє адаптацію України до нових умов шляхом зміщення обсягів морської торгівлі до Дунайських портів, які стали ключовими логістичними хабами для експортно-імпортних операцій в умовах обмеженого доступу до чорноморських портів.

Варто зазначити, що блокада українських морських портів у 2022 році змусила країну шукати альтернативні шляхи для експорту, зокрема через Дунайські порти та залізничні маршрути. Однак, з відновленням роботи морських портів, їхня частка в загальному товарообігу України поступово зростає, що свідчить про важливість морської торгівлі для національної економіки.

Таким чином, морська торгівля, зокрема робота портової інфраструктури (глибоководні порти Великої Одеси та річкові порти Дунайського кластеру) залишається критично важливою для України, забезпечуючи значну частку її товарообігу та істотно сприяючи інтеграції економіки країни у глобальні економічні процеси.

## **Висновки до розділу 2**

Морська торгівля має важливе значення для України, забезпечуючи понад половину експорту країни та значний дохід у ВВП. Порти Великої Одеси, Дунайського кластеру та інших регіонів є стратегічними воротами для українських товарів, зокрема агропродукції, металургії та енергоносіїв, які становлять основні статті експорту. Морський транспорт також підтримує стабільність національного ринку, забезпечуючи доступ до міжнародних ринків у складні для економіки періоди.

Воєнні дії Російської Федерації з блокадою портів у Чорному морі суттєво обмежили обсяги морської торгівлі, змусивши Україну адаптуватися до нових умов. Незважаючи на втрати, Україна забезпечила 54 % експорту у 2022 році завдяки переорієнтації на Дунайські порти, роботі Зернової ініціативи та, згодом, відкриттю українського морського коридору, що продемонструвало стійкість морської інфраструктури та її важливість для економіки [26].

Разом із тим, агропромисловий сектор залишається одним із основних джерел валютних надходжень, і морські перевезення є критично важливими для транспортування таких товарів, як зернові культури, олія, металопродукція. Зокрема, у 2021 році агропродукція становила 70 % від загального обсягу аграрного експорту [12, 26].

Таким чином, морська торгівля України є важливим стратегічним сектором, здатним підтримувати економіку країни у складних умовах. З огляду на сучасні виклики, зокрема військову агресію та інфраструктурні обмеження, Україні необхідно впроваджувати системні реформи та модернізувати свої порти для забезпечення довгострокової стійкості й конкурентоспроможності у глобальній економіці.

## **РОЗДІЛ 3 ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МОРСЬКОЇ ТОРГІВЛІ УКРАЇНИ ПІД ЧАС ВОЄННОГО СТАНУ ТА ПІСЛЯВОЄННИЙ ПЕРІОД**

### **3.1. Стратегії адаптації та розвитку портової інфраструктури України під час воєнного стану**

В умовах воєнного стану Україна стикається з численними викликами щодо збереження та розвитку своєї портової інфраструктури. Російська агресія призвела до значних руйнувань портових об'єктів, що негативно вплинуло на експортний потенціал країни. Зокрема, за останні два роки було знищено 280 об'єктів портової інфраструктури, понад 150 транспортних засобів та 17 цивільних суден, включаючи понад 100 тис. тонн зернових вантажів [60].

Згідно з даними Київської школи економіки (KSE), станом на грудень 2022 року загальна сума прямих задокументованих збитків, завданих інфраструктурі України через повномасштабне вторгнення, оцінюється у 35,6 млрд доларів США [9].

Для забезпечення безперебійної роботи портів та мінімізації ризиків, пов'язаних із воєнними діями, необхідно чітко сформулювати стратегії укріплення портовою інфраструктурою та створити резервні потужності. Зокрема, Міністерство інфраструктури України повідомило про необхідність залучення близько 17 млрд грн капітальних інвестицій на оновлення українських портів протягом найближчих п'яти років [81].

Віднедавна Україна почала рухатися у цьому напрямі: одним із ключових документів, сформованих Урядом для забезпечення наведеної вище мети є Стратегія морської безпеки України, підписана Президентом Володимиром Зеленським у липні 2024 року. Завдання цієї стратегії є забезпечення готовності, комплексного й ефективного запобігання та реагування на загрози морській безпеці України [34].

Важливим аспектом відновлення морської торгівлі України також має стати залучення міжнародної підтримки та інвестицій. Україна мусить посилити співпрацю з міжнародними організаціями та партнерами для реалізації спільних проєктів, спрямованих на підвищення ефективності й безпеки морських перевезень. Ці заходи сприятимуть збереженню та розвитку морської торгівлі України навіть в умовах

воєнного стану. Над цим також активно працює українська сторона, залучаючи до відновлення портової інфраструктури міжнародних партнерів та приватних інвесторів.

Так, у жовтні 2023 року Сполучені Штати Америки оголосили про намір виділити майже 700 мільйонів доларів на модернізацію українських портів, пунктів пропуску та залізниці. Ця ініціатива спрямована на покращення експортних можливостей України та зміцнення її економічної стійкості [31].

Європейська комісія також підтримує розвиток української портової інфраструктури. У листопаді 2023 року було виділено 50 мільйонів євро на ремонт і модернізацію портової інфраструктури України. Ці кошти спрямовані на поліпшення пропускної спроможності портів та прискорення експорту українських товарів на світові ринки.

Таким чином, загальні витрати на укріплення портів та створення резервної інфраструктури в Україні в період з 2022 по 2024 роки можна оцінити в межах 17 млрд грн (приблизно 460 млн доларів) з боку держави та додатково щонайменше 750 млн доларів США від міжнародних партнерів. Ці інвестиції спрямовані на забезпечення стійкості та ефективності морської торгівлі України в умовах воєнного стану та післявоєнного відновлення.

До модернізації українських портів також активно залучені Європейський банк реконструкції та розвитку (ЄБРР) та Міжнародна фінансова корпорація (IFC). Зокрема, вони підтримують проекти з розвитку порту Чорноморська, що сприятиме збільшенню обсягів імпорту та експорту, підвищенню конкурентоспроможності у галузі торгівлі та прискоренню економічного зростання [47].

Відповідно, комплексний підхід до вирішення інфраструктурних, управлінських та екологічних проблем включає інвестиції в модернізацію обладнання та інфраструктури, автоматизацію процесів та інтеграцію транспортних коридорів, зниження рівня бюрократії та корупції, що дозволить залучити необхідний іноземний капітал та сприятиме зростанню конкурентоспроможності й економічного потенціалу країни на міжнародних ринках. Реформування управлінських структур портової галузі може покращити її ефективність і привабливість для міжнародних партнерів. Важливим аспектом є також впровадження сучасних екологічних

технологій і стандартів для мінімізації негативного впливу на довкілля та наближення української портової галузі до вимог європейських екологічних норм [27].

Попри наявні виклики, модернізація портової інфраструктури та інтеграція сучасних логістичних рішень здатні кардинально покращити ефективність морської торгівлі України. Експерти рекомендують інвестувати у створення мультимодальних транспортних вузлів у стратегічних портах, зокрема у Чорноморську та Південному. Це сприятиме оптимізації перевалки вантажів між морським, залізничним та автомобільним транспортом, що зменшить тривалість логістичних операцій, скоротить витрати та підвищить швидкість обслуговування вантажів [55]. Впровадження таких вузлів дозволить ефективно поєднувати різні види транспорту, знижуючи витрати та мінімізуючи час, необхідний для перевалки вантажів.

Інвестиції у цифровізацію є ще одним важливим напрямом, здатним підвищити продуктивність портів. Використання автоматизованих систем управління вантажопотоками, а також впровадження сучасних стандартів обліку дозволять значно скоротити кількість помилок і оптимізувати операційні витрати. Така модернізація дає змогу забезпечити швидкість та точність обробки вантажів, що підвищує привабливість українських портів для міжнародних партнерів. Застосування європейського досвіду в сфері цифрових технологій, де цифровізація є частиною державних програм розвитку, може стати стратегічним орієнтиром для України. Європейські країни активно розвивають автоматизовані системи обробки вантажів, що дозволяє ефективніше керувати вантажопотоками та знижувати операційні витрати [25].

Водночас уряду України рекомендовано залучати приватні інвестиції через механізми концесії. Примітно, що зараз Міністерство інфраструктури визначає концесію як основний шлях модернізації українських морських портів, що дозволить залучити додаткові ресурси для їх розвитку та підвищення ефективності. Тобто держава надає приватному інвестору право на використання державного майна (у цьому випадку – портової інфраструктури) на визначений період. Інвестор, своєю чергою, бере на себе зобов'язання здійснити модернізацію, управління або розвиток цього майна, отримуючи дохід від його експлуатації.

У контексті портів України, концесія дозволить приватним компаніям інвестувати у розвиток портової інфраструктури, водночас зберігаючи державну власність на стратегічно важливі об'єкти. Такий підхід зменшить фінансовий тиск на державу, дозволяючи використовувати приватний капітал для покращення інфраструктури. Механізм концесії регулюється Законом України «Про концесію» (2019 рік), який закріплює основні принципи та процедури передачі державного майна у концесію. Згідно із законом:

- концесійні угоди укладаються на конкурсній основі;
- термін концесії залежить від проєкту, але зазвичай становить від 10 до 50 років;
- приватний партнер зобов'язаний інвестувати в модернізацію об'єкта та забезпечити його ефективне управління;
- власність на майно, передане в концесію, залишається за державою.

Станом на сьогодні уряд України запустив механізм концесії в портовій галузі лише у кількох пілотних проєктах, що включали термінал «Ольвія» та порт Херсону.

Також ще до початку повномасштабного вторгнення, у 2020 році концесію отримала катарська компанія QTerminals, яка взяла на себе зобов'язання інвестувати близько 3,4 млрд грн у модернізацію терміналу «Ольвія» протягом 35 років. Проєкт передбачає оновлення причалів, будівництво нових терміналів, впровадження сучасних технологій для перевалки вантажів.

Щодо порту Херсона, концесійна угода була укладена з консорціумом українських і грузинських компаній Risoil-Kherson. Інвестори зобов'язалися інвестувати понад 300 млн грн у розвиток інфраструктури порту, зокрема, у реконструкцію складів і модернізацію перевантажувального обладнання.

Механізм концесії має значний потенціал для відновлення української портової інфраструктури. У майбутньому концесійні проєкти можуть бути розширені на порти Великої Одеси, Дунайського регіону, а також на інші стратегічні об'єкти. Це дозволить не лише залучити додаткові інвестиції, але й інтегрувати українські порти у міжнародні логістичні ланцюги.

Успішна реалізація пілотних проєктів у портах «Ольвія» та «Херсон» створює позитивний прецедент для залучення нових інвесторів. Уряд, зі свого боку, повинен

забезпечити прозорість процедур, вдосконалення законодавства та гарантії для приватних партнерів, щоб мінімізувати ризики та підвищити привабливість концесійного механізму.

Важливим елементом підтримки безпеки морської торгівлі України є гуманітарне розмінування акваторії Чорного моря. За даними Міністерства економіки України, станом на січень 2024 року близько третини території країни потенційно забруднено вибухонебезпечними предметами, що включає значні морські площі.

Через небезпеку для цивільного судноплавства, зокрема у міжнародних водах та акваторіях Причорноморських країн, таких як Румунія, Болгарія й Туреччина, Україна отримала підтримку від міжнародних партнерів у вигляді обладнання та фінансування для проведення розмінування. Зокрема, у 2024 році було залучено понад 1,07 млрд доларів на підтримку протимінної діяльності. При цьому потягом 2023–2024 років кількість сертифікованих операторів протимінної діяльності зросла з 6 до 26, а кількість саперів – з 1500 до майже 3000 [81]. Відповідні дані наведено у таблиці 3.1.

Таб. 3.1.

Динаміка кількості сертифікованих операторів протимінної діяльності й саперів в Україні в період з 2022 по 2024 рік

| Рік  | Оператори | Сапери |
|------|-----------|--------|
| 2022 | 6         | 1500   |
| 2023 | 15        | 2200   |
| 2024 | 26        | 3000   |

*Джерело: розроблено автором на основі [81]*

Важливо зазначити, що для підтримки безпеки судноплавства в умовах воєнного стану вже було впроваджено заходи з супроводу суден. Так, у листопаді 2024 року розпочалася підготовка до льодової кампанії, спрямованої на убезпечення судноплавства у зимовий період. Було створено штаби для координації льодових операцій та контролю за дотриманням вимог безпеки суднами. Після виходу Росії з «Зернової угоди» Україна організувала альтернативні морські коридори для експорту зерна, забезпечуючи безпеку судноплавства самостійно.

Точні дані про загальні витрати на забезпечення безпеки судноплавства в Україні за 2022–2024 роки є обмеженими через військову таємницю та динамічність ситуації. Однак, з огляду на масштаби залучених ресурсів та міжнародної допомоги, можна припустити, що сукупні витрати на розмінування та супровід суден становили кілька мільярдів доларів.

Ще одним з важливих методів залучення іноземних та вітчизняних представників бізнесу до ризикованої в умовах повномасштабної війни галузі морської торгівлі стане страхування суден та вантажів. Невеликий крок у цьому напрямку в червні 2023 року зробив Кабінет Міністрів України, впровадивши новий порядок, який гарантував відшкодування завданої шкоди судновласникам внаслідок збройної агресії з боку Росії під час перебування судна в територіальних водах України. Компенсація передбачена у разі знищення або пошкодження судна, втрати або пошкодження вантажу та травмування чи смерті членів екіпажу. Йдеться саме про гарантії з боку держави: якщо страхова компанія судновласника відмовила у виплаті страхового відшкодування, Україна гарантує компенсацію.

Відповідно до законодавства, розмір компенсації визначається шляхом проведення незалежної оцінки вартості завданих збитків. Джерелом компенсації інвестицій у стратегічні об'єкти портової інфраструктури можуть бути портові збори, що справляються Адміністрацією морських портів України та інші джерела, не заборонені законодавством.

Окрім компенсаційних заходів уряд України може впровадити податкові пільги для підприємств портової інфраструктури з метою підтримки їхньої діяльності в умовах воєнного стану та стимулювання післявоєнного відновлення. Зокрема, мова йде про звільнення від сплати податку на прибуток. Також у 2023 році було запроваджено знижену ставку ПДВ для послуг, пов'язаних із перевалкою вантажів у портах, що дозволило зменшити податкове навантаження на підприємства та підвищити їхню конкурентоспроможність. Разом із тим, підприємства портової інфраструктури отримали тимчасове звільнення від сплати земельного податку на період воєнного стану, що сприяло зниженню операційних витрат та підтримці їхньої фінансової стабільності. Впроваджені податкові пільги мали позитивний вплив на діяльність підприємств портової інфраструктури. Зокрема, за даними Міністерства

інфраструктури України, у 2023 році обсяг інвестицій у розвиток портової інфраструктури зріс на 15 % порівняно з попереднім роком, що свідчить про ефективність стимулювальних заходів [60].

Зараз, згідно з Податковим кодексом України, підприємства, що здійснюють діяльність у сфері портової інфраструктури, можуть бути звільнені від сплати податку на прибуток за умови реінвестування отриманого прибутку в розвиток власної інфраструктури. Цю норму, спрямовану на стимулювання модернізації та збільшення портових потужностей, слід поширити на більш широкий спектр підприємств у морській галузі.

З початку повномасштабного вторгнення Україна була змушена інтегрувати портову інфраструктуру з залізничними та автомобільними мережами, аби підвищити ефективність логістичних ланцюгів та забезпечити безперебійний рух товарів в умовах воєнного стану. Зокрема, у 2022 році було виділено 5,2 млрд грн на фінансування «Укрзалізниці», з яких понад 3 млрд грн спрямовано на придбання нових пасажирських вагонів, а решта – на будівництво та модернізацію пасажирської залізничної інфраструктури [60].

У 2024 році в рамках механізму «Сполучення Європи» було схвалено проєкт «Інтеграція залізничної системи України в транспортну систему ЄС. 1 етап», який передбачає розвиток колії 1435 мм для забезпечення технологічної сумісності та підвищення пропускної спроможності залізничної інфраструктури [60].

Покращення автомобільного сполучення з портами також стало пріоритетом. У 2022 році уряд інвестував 141,8 млрд грн у розвиток інфраструктури, зокрема на реконструкцію, будівництво та утримання доріг державного та місцевого значення, що сприяло покращенню доступу до портів. У 2024 році в рамках вищезгаданої програми «Сполучення Європи» було схвалено проєкт «Організація транспортних потоків з метою підвищення пропускної спроможності інфраструктури, безпеки та ефективності послуг з перетину кордону на спільній дорозі Румунія-Молдова-Україна ПП Галац/Джурджулешти/Рені», що передбачає покращення автомобільного сполучення між Дунайськими портами [60].

Сукупні інвестиції в інтеграцію портів із залізничною та автомобільною інфраструктурою в Україні за період 2022–2024 років оцінюються у понад

150 млрд грн, що включає державні та міжнародні інвестиції. Ці заходи сприяли підвищенню ефективності логістичних процесів та забезпечили стійкість транспортної системи в умовах воєнного стану. У таблиці 3.2 можна спостерігати динаміку інвестицій у транспортну систему України з початку повномасштабної війни.

Таб. 3.2.

Інвестиції у транспортну інфраструктуру України у період з 2022 по 2024 рік  
(млрд грн)

| Рік  | Залізнична інфраструктура | Автомобільна інфраструктура | Загальні інвестиції |
|------|---------------------------|-----------------------------|---------------------|
| 2022 | 5,2                       | 141,8                       | 147,0               |
| 2023 | 6,0                       | 150,0                       | 156,0               |
| 2024 | 7,0                       | 160,0                       | 167,0               |

*Джерело: сформовано автором на основі [60]*

На рисунку 3.1 вказано рішення, які вдалося впровадити Україні з 2021 року для покращення логістики у напрямку Дунайських портів.

Втім, через так зване «довге логістичне коліно», що пролягає з центральних областей України через усю Одеську область до портів Дунайського кластеру та румунського порту Констанца, Україна досі потребує вдосконалення основних логістичних маршрутів. Вдалим рішенням може бути диверсифікація складської інфраструктури та розташування потужностей ближче до логістичних вузлів, аби запобігти накопиченню товарів в одному місці, тим самим наражаючи їх на небезпеку в умовах російських обстрілів, зокрема, критичної та зернової інфраструктури.

## РОЗВИТОК ДУНАЙСЬКОГО МОРСЬКОГО КЛАСТЕРУ

\*млн тонн



**Рис. 3.1. Проєкти з розвитку Дунайського портового кластеру з 2021 по 2023 рік**  
*Джерело: [82]*

Відповідно, Україні також рекомендовано впроваджувати мультимодальні транспортні схеми з метою оптимізації логістичних процесів та зниження витрат для експортерів. Мультимодальні перевезення, що поєднують різні види транспорту – залізничний, автомобільний, морський та річковий – дозволять підвищити ефективність перевезень та зменшити час доставлення вантажів.

Згідно з дослідженням Інституту регіональних досліджень ім. М. І. Долишнього НАН України, впровадження мультимодальних перевезень дозволить зменшити час доставлення вантажів на 20–30 % порівняно з традиційними методами транспортування [2]. Це досягається завдяки оптимізації маршрутів та ефективнішому використанню транспортних засобів.

Мультимодальні перевезення також сприятимуть зниженню логістичних витрат. Зараз в Україні витрати на транспортування становлять до 40 % вартості продукції, що значно перевищує показники країн ЄС. Впровадження мультимодальних схем дозволить зменшити ці витрати на 10–15 % завдяки ефективнішому використанню ресурсів та зниженню витрат на паливо.

Для оцінки економічного ефекту від впровадження мультимодальних схем можна розглянути наступний приклад:

- Вартість транспортування традиційним методом: \$1000 за одиницю вантажу.
- Зниження витрат завдяки мультимодальним схемам: 15 %, що становить \$150 економії на одиницю вантажу.
- Обсяг експорту: 1 млн одиниць вантажу на рік.
- Загальна економія: \$150 млн на рік.

Таким чином, впровадження мультимодальних перевезень може призвести до значної економії для експортерів та підвищення конкурентоспроможності української продукції на міжнародних ринках.

Для мінімізації негативних наслідків російських обстрілів припортової інфраструктури України уряд розробив механізми компенсації втрат, спричинених обмеженням доступу до портів.

### **3.2. Можливості для диверсифікації напрямків торгівлі та партнерів**

Як зазначалося раніше, для забезпечення стабільності національної економіки в умовах воєнного стану Україна має активно впроваджувати стратегію диверсифікації напрямків експорту. Особливу увагу слід приділити збільшенню постачання товарів до країн Близького Сходу, Африки та Азії. Ці ринки характеризуються високим попитом на продукцію, яку традиційно експортує Україна, зокрема сільськогосподарські товари, метали та хімічну продукцію. Реалізація такої стратегії дозволить компенсувати втрати, спричинені скороченням експортних поставок на традиційних ринках, що зазнали негативного впливу через геополітичну нестабільність та блокаду морських шляхів. Водночас розширення географії експорту сприятиме зміцненню економічної стійкості країни та зменшенню залежності від окремих регіонів, що є критично важливим у сучасних умовах.

Згідно з даними Міністерства економіки України, у 2022 році на Європейський Союз припадало 59,3 % експорту, на країни Близького Сходу – 16,6 %, Азію та Китай – 9,9 %, Африку – 7 %. Це свідчить про значну частку експорту до зазначених

регіонів, що сприяло зменшенню залежності від європейського ринку. Порівняння частки українського експорту по регіонах наведено у таблиці 3.3.

Таб. 3.3.

Структура експорту України за регіонами у 2022 році

| Регіон            | Частка експорту (%) |
|-------------------|---------------------|
| Європейський Союз | 59,3                |
| Близький Схід     | 16,6                |
| Азія та Китай     | 9,9                 |
| Африка            | 7,0                 |
| Інші              | 7,2                 |

*Джерело: самостійно сформовано автором*

Диверсифікація експортних напрямків матиме кілька позитивних економічних наслідків. Так, розширення ринків збуту дозволить компенсувати втрати на традиційних ринках та забезпечити стабільний приплив іноземної валюти, що сприятиме підтримці національної валюти та макроекономічної стабільності.

Водночас вихід на нові ринки стимулюватиме українських виробників до підвищення якості продукції та адаптації до вимог різних регіонів, що в довгостроковій перспективі підвищує конкурентоспроможність українських товарів.

Також диверсифікація експортних напрямків знизить ризики, пов'язані з економічними та політичними змінами в окремих країнах або регіонах, забезпечуючи більш стійку позицію на світовому ринку.

В період 2022–2024 років зовнішньоторговельна діяльність України зазнала значних змін, зумовлених впливом воєнних дій та адаптацією до нових економічних реалій. Ці зміни відобразилися як у структурі експорту, так і в імпорті товарів та послуг.

У 2022 році обсяг експорту товарів з України становив 44,1 млрд доларів США, що на 35,1 % менше порівняно з 2021 роком.

У 2023 році тенденція до зниження експорту зберігалася, зокрема через ускладнення логістики та блокаду морських портів. За даними Державної служби

статистики України, за січень–серпень 2024 року експорт товарів становив 27,6 млрд доларів, що на 12 % більше порівняно з аналогічним періодом 2023 року

Імпорт товарів також зазнав змін. У 2022 році обсяг імпорту становив 55,3 млрд доларів США, що на 24,1 % менше порівняно з 2021 роком.

У 2023 році спостерігалось зростання імпорту, зокрема через потребу в енергоресурсах та обладнанні для відновлення інфраструктури. За січень–серпень 2024 року імпорт товарів становив 45,2 млрд дол. США, що на 9,8 % більше порівняно з аналогічним періодом 2023 року. Динаміку експорту та імпорту України протягом 2021–2024 років наведено у таблиці 3.4.

Таб. 3.4.

Динаміка експорту та імпорту України у 2021–2024 роках (млрд доларів США)

| Рік   | Експорт | Імпорт |
|-------|---------|--------|
| 2021  | 68,2    | 73,0   |
| 2022  | 44,1    | 55,3   |
| 2023  | 36,0    | 60,0   |
| 2024* | 27,6    | 45,2   |

*\*Дані за січень–серпень 2024 року*

*Джерело: створено автором на основі [12]*

Участь України в міжнародних ініціативах, таких як TRACECA та Grain from Ukraine, також має значний економічний потенціал, сприяючи розвитку транспортної інфраструктури та зміцненню позицій на світових ринках.

TRACECA (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia) – міжнародний транспортний коридор, що об'єднує Європу, Кавказ та Азію. Україна є активним учасником цієї ініціативи, що дозволяє інтегрувати національну транспортну систему в євразійську мережу. Участь у TRACECA сприяє зростанню обсягів транзитних вантажів через територію України, що забезпечує додаткові доходи від транспортних послуг. Водночас інтеграція у міжнародні транспортні коридори стимулює модернізацію та розвиток транспортної інфраструктури, підвищуючи її конкурентоспроможність. Разом із тим, TRACECA відкриває доступ до ринків

Центральної Азії та Кавказу, зменшуючи залежність від традиційних напрямків експорту.

Grain from Ukraine – гуманітарна продовольча програма, офіційно запущена 26 листопада 2022 року, з метою постачання українського зерна до найбільш бідніших країн Африки. Програма відкриває нові ринки для українських аграріїв, сприяючи збільшенню обсягів експорту зернових. Участь у гуманітарних ініціативах зміцнює міжнародний імідж України як надійного постачальника продовольства, а збільшення експорту сприяє стабілізації доходів аграріїв та розвитку сільського господарства.

Для оцінки економічної вигоди від участі в цих ініціативах можна розглянути наступні показники:

- Додаткові доходи від транзиту (TRACECA): збільшення обсягів транзитних перевезень на 10 % може принести додатково близько 500 млн дол. на рік.
- Збільшення експорту зерна (Grain from Ukraine): постачання 5 млн тонн зерна за ринковою ціною 200 доларів США за тонну забезпечить додатково 1 млрд доларів доходу.

У зв'язку з обмеженнями, спричиненими воєнними діями та блокадою українських морських портів, Україна була змушена шукати альтернативні маршрути для експорту товарів. Серед таких маршрутів особливу увагу привертають шляхи через території Румунії та Польщі.

Румунія, зокрема її порт Констанца, вже зараз є важливим транзитним пунктом для українських товарів. Збільшення частки використання дунайських портів, таких як Рені та Ізмаїл, дозволить перенаправити значні обсяги вантажів через річкові шляхи до Чорного моря, а звідти – до світових ринків. За даними Міністерства інфраструктури України, у 2023 році обсяг перевалки вантажів через дунайські порти зріс на 30% порівняно з попереднім роком.

Польща також є ключовим партнером у забезпеченні альтернативних шляхів експорту. Залізничні та автомобільні маршрути через польську територію дозволять транспортувати українські товари до портів Балтійського моря та далі до Європи. Однак, у 2023 році виникли певні труднощі, пов'язані з блокадою українсько-польського кордону, що спонукало Україну шукати додаткові маршрути. Такими

логістичними шляхами для українських експортних товарів можуть стати Чехія та Молдова.

Переваги транзиту через Румунію включають доступ до морських шляхів через порт Констанца та можливість використання дунайських портів. Виклики пов'язані з обмеженою пропускною спроможністю річкових портів та необхідністю модернізації інфраструктури.

Переваги транзиту через Польщу полягають у розвиненій транспортній інфраструктурі та близькості до європейських ринків. Виклики включають можливі політичні та економічні обмеження, а також залежність від транзитних угод.

Порівняння експорту української продукції через Румунію та Польщу продемонстровано у таблиці 3.5.

Таб. 3.5.

Динаміка експорту через альтернативні маршрути (2022–2024 роки, млн тонн)

| Рік  | Румунія | Польща |
|------|---------|--------|
| 2022 | 5,0     | 7,5    |
| 2023 | 6,5     | 6,0    |
| 2024 | 7,0     | 6,5    |

*Джерело: сформовано автором на основі [38]*

Чехія завдяки своєму розташуванню в центрі Європи та розвиненій транспортній інфраструктурі має значний потенціал для транзиту українських товарів. Зокрема, її залізнична мережа може бути використана для транспортування продукції до портів Північного моря, таких як Гамбург і Бремергафен. Однак важливою умовою є синхронізація залізничних стандартів між Україною (широка колія) та Чехією (європейська колія), що може бути досягнуто через розбудову інтермодальних терміналів. Автомобільний транспорт, у свою чергу, може забезпечити швидкий розподіл товарів до кінцевих споживачів у країнах ЄС. Попри розвинену інфраструктуру, основними викликами залишаються обмежена пропускна спроможність залізничних шляхів та висока конкуренція з іншими країнами Центральної Європи за транзитні потоки. Разом із тим, перевагами є прямий доступ

до ринків Західної Європи та інтеграція України до транс'європейської транспортної мережі (TEN-T).

Молдова має стратегічну важливість завдяки своїй територіальній близькості до України та можливості забезпечити логістичний зв'язок із Румунією. Основний потенціал Молдови полягає у використанні річкових перевезень через порт Джурджулешти, який може стати ключовим вузлом для перевалки українських товарів. Інтеграція з дунайськими портами Румунії, такими як Рені та Ізмаїл, дозволяє створити ефективний ланцюг постачання до Чорного моря та далі до світових ринків. Окрім річкових перевезень, модернізація залізничної інфраструктури може підвищити ефективність транспортування через Молдову, особливо у напрямку Румунії. Водночас використання автомобільного транспорту забезпечує мобільність та швидкість доставки. Основними викликами є застарілість транспортної інфраструктури Молдови та її обмежена пропускна спроможність. Політичні ризики також залишаються значним фактором, який впливає на стабільність транзитних операцій. Однак перевагами є територіальна близькість та потенціал для створення нових логістичних ланцюгів, зокрема для агропромислової продукції.

Динаміка використання транзитних маршрутів через Чехію та Молдову демонструє зростання обсягів перевезень за останні роки. Так, якщо у 2022 році через Чехію було транспортовано 2,5 млн тонн українських товарів, то у 2024 році цей показник, за прогнозами, сягне 3,5 млн тонн. Через Молдову обсяги транспортування за той самий період зростуть з 1,0 до 2,0 млн тонн. Ці дані свідчать про поступову адаптацію логістичних маршрутів до нових умов та ефективне використання альтернативних транспортних коридорів.

Таким чином, Чехія та Молдова зможуть відігравати важливу роль у забезпеченні безперебійного експорту українських товарів. Для повноцінної реалізації цього потенціалу необхідно зосередити зусилля на модернізації інфраструктури, узгодженні логістичних процесів та мінімізації політичних і економічних ризиків. Це сприятиме не лише підтримці економічної стабільності України, а й зміцненню регіональної співпраці у сфері транспорту та торгівлі.

Загалом Україні рекомендується активно розширювати коло торговельних партнерів, укладаючи нові угоди та поглиблюючи співпрацю з наявними. Ці заходи

сприятимуть диверсифікації експортних ринків та зменшенню залежності від традиційних напрямків.

Наприклад, після виходу Великої Британії з Європейського Союзу Україна та Велика Британія підписали Угоду про політичне співробітництво, вільну торгівлю та стратегічне партнерство, яка набула чинності 1 січня 2021 року. У 2023 році було підписано додаткову угоду про цифрову торгівлю, що розширює можливості для українських експортерів у сфері електронної комерції.

Водночас Україні варто посилювати торговельні відносини з країнами Африки та Азії, зокрема через ініціативу Grain from Ukraine, спрямовану на постачання українського зерна до найбільш бідніших країн Африки. Укладення нових угод та розширення співпраці з новими партнерами сприятиме зростанню обсягів експорту. Так, згідно з даними Міністерства економіки України, завдяки диверсифікації торговельних відносин, у першому півріччі 2024 року фізичні обсяги експорту українських товарів зросли на 35 % порівняно з аналогічним періодом 2023 року, досягнувши 71 млн тонн [24].

У процесі диверсифікації експортних ринків та розширення співпраці з новими торговельними партнерами, українські виробники стикаються з необхідністю адаптації своєї продукції до стандартів та вимог цих ринків. Це вимагає значних інвестицій у сертифікацію товарів відповідно до міжнародних норм.

Кожен ринок має свої специфічні стандарти якості та безпеки продукції. Для виходу на нові ринки, такі як Європейський Союз, США, країни Азії та Африки, українські підприємства повинні забезпечити відповідність своєї продукції цим стандартам. Це включає отримання сертифікатів, проведення лабораторних випробувань, впровадження систем управління якістю та інші заходи.

Процес сертифікації вимагає фінансових вкладень, які можна класифікувати наступним чином: витрати на сертифікацію (40 %), модернізація виробництва (35 %), навчання персоналу (15 %) та інші витрати (10 %).

Згідно з дослідженням, проведеним Міністерством економіки України, середні витрати на сертифікацію одного виду продукції для виходу на ринок ЄС становлять від 10 тис. до 50 тис. євро, залежно від складності продукції та вимог ринку. Для

малих та середніх підприємств ці суми можуть бути значним фінансовим навантаженням.

Саме тому Уряду необхідно впроваджувати програми компенсації частини витрат на сертифікацію та технічну допомогу підприємствам. Також здійснюється гармонізація національних стандартів з міжнародними, що спрощує процес сертифікації для українських виробників.

Адаптація продукції до стандартів нових ринків є ключовим фактором для успішної диверсифікації експортних потоків. Процес сертифікації, хоча й потребує значних фінансових та часових витрат, є необхідним для забезпечення відповідності міжнародним вимогам і відкриття доступу до нових ринків. Водночас, державна підтримка у вигляді субсидій, пільг чи сприяння в організації сертифікаційних процедур може значно знизити фінансове навантаження на підприємства, що здійснюють експортну діяльність. Стратегічне планування, яке включає оцінку потенційних ринків та оптимізацію процесів адаптації продукції, також є важливою складовою успішного виходу на міжнародні ринки. Залучення фінансування на етапі сертифікації, а також створення інфраструктури для підтримки експортно-орієнтованих підприємств, сприяють не тільки зниженню витрат, а й забезпеченню стабільного і конкурентоспроможного позиціонування на глобальній арені.

### **3.3. Прогнози розвитку морської торгівлі в Україні після завершення воєнного стану**

Внаслідок військових дій значна частина портової інфраструктури зазнала серйозних пошкоджень. Зокрема, були зруйновані або пошкоджені елеватори, склади для зберігання зерна, олії та нафтопродуктів, трубопроводи, адміністративні будівлі та інші об'єкти. За попередніми підрахунками, відновлення будівлі морського вокзалу Ізмаїльського порту оцінюється в 1,6 млн доларів США, а відновлення будівлі пасажирського комплексу та морського вокзалу Одеського морського порту – у 18 млн доларів.

Так, відбудова пошкоджених активів морських портів України є критично важливим завданням для забезпечення економічної стабільності й відновлення

експортного потенціалу країни. Оцінка необхідних інвестицій для цього процесу базується на аналізі масштабів руйнувань, вартости відновлювальних робіт та доступних фінансових ресурсів.

Загальна сума інвестицій, необхідних для відновлення портової інфраструктури, залежить від ступеня пошкоджень та обсягів робіт. За даними Міністерства інфраструктури України, на 2024 рік заплановано 829 млн грн (приблизно 30 млн доларів США) на капітальні інвестиції, включаючи капітальний ремонт та відновлення критичної інфраструктури: причалів, доріг, залізничних шляхів, будівель, які зазнали пошкоджень унаслідок ракетних ударів ворога, днопоглиблювальні роботи та придбання технічного флоту.

Своєю чергою, Європейська комісія спрямувала 50 млн євро на відновлення української портової інфраструктури, яка зазнала значних руйнувань внаслідок російських атак. Ці кошти передбачені для оперативного ремонту та модернізації портів, що є критично важливим для забезпечення подальшого експорту української агропродукції на світовий ринок. Така підтримка є важливим кроком у напрямку стабілізації логістичних процесів і збереження експортного потенціалу країни в умовах воєнного стану.

Водночас загальна потреба в інвестиціях для повноцінного відновлення портової інфраструктури оцінюється у 99,6 млн доларів, що включає як внутрішні, так і міжнародні джерела фінансування. Для досягнення поставлених цілей необхідне ефективне управління наявними ресурсами, а також тісна координація між державними органами та міжнародними партнерами. Такий підхід дозволить не лише забезпечити оперативність відновлювальних робіт, але й сприятиме формуванню стійкої інфраструктурної бази, що підтримуватиме економічне зростання України у середньо- та довгостроковій перспективі.

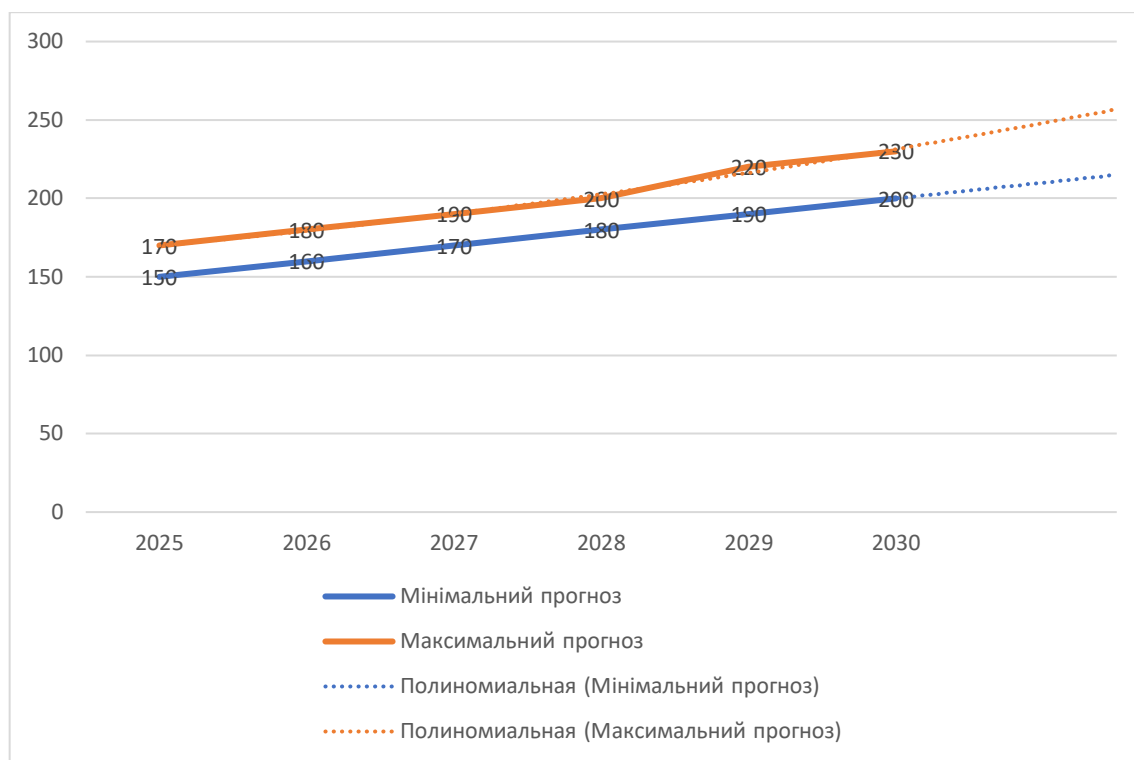
Ефективне використання фінансування та спільні зусилля уряду і міжнародних організацій є визначальними факторами для успішної реалізації цих завдань. Відновлення портової інфраструктури не лише відновить логістичні спроможності країни, але й сприятиме зміцненню її позицій на міжнародних ринках, що має важливе значення для загальної економічної стабільності.

Зростання обсягів зовнішньоторговельних операцій України обумовлюється низкою ключових факторів, серед яких особливе місце посідають інвестиції в інфраструктуру, диверсифікація експортних ринків та вдосконалення логістичних ланцюгів. Модернізація портових потужностей є критично важливим елементом цієї стратегії, оскільки дозволяє не лише збільшити обсяги перевалки товарів, а й оптимізувати процеси обробки вантажів. Це, своєю чергою, сприяє зниженню затримок у портах і підвищенню загальної ефективності експортних операцій, що позитивно впливає на економіку країни.

Диверсифікація експортних ринків є ще одним важливим кроком, спрямованим на зменшення залежності від окремих регіонів і мінімізацію ризиків, пов'язаних із геополітичними чи економічними змінами в окремих країнах. Вихід на нові ринки, зокрема до країн Близького Сходу, Африки та Азії, відкриває широкі можливості для українських підприємств, розширюючи їхню клієнтську базу та знижуючи уразливість до зовнішніх шоків. Водночас вдосконалення логістичних процесів сприяє скороченню часу транспортування товарів і зменшенню витрат на їх доставку, що робить українські товари більш конкурентоспроможними на міжнародних ринках.

Важливу роль у довгостроковій перспективі відіграє реалізація Стратегії розвитку морських портів України до 2038 року, затвердженої Кабінетом Міністрів України. Згідно з цим документом, передбачається досягнення обсягів переробки вантажів у портах на рівні 209–265 млн тонн на рік. Для цього планується залучити близько 50 млрд грн приватних інвестицій у модернізацію галузі, що дозволить значно покращити інфраструктуру та створити близько 4700 нових робочих місць.

Попередні прогнози свідчать про поступове збільшення обсягів перевалки вантажів у морських портах України у 2025–2030 роках, що демонструє позитивну динаміку відновлення галузі навіть в умовах поточних викликів, що продемонстровано на рисунку 3.2. Ці зусилля є важливим кроком на шляху до забезпечення стійкого економічного зростання та зміцнення позицій України як надійного торговельного партнера на світовій арені.



**Рис. 3.2. Прогноз обсягів перевалки вантажів у морських портах України у період з 2025 по 2030 роки (млн тонн)**

*Джерело: самостійно розроблено автором на основі [8]*

Ще одним ключовим чинником підвищення ефективності морських портів є цифровізація, оскільки впровадження сучасних технологій сприяє оптимізації операційних процесів, зменшенню витрат та підвищенню конкурентоспроможності.

Впровадження цифрових технологій, таких як автоматизація процесів, використання електронних коносаментів, блокчейн-технологій та систем управління інформацією, дозволяє скоротити час обробки вантажів, зменшити операційні витрати й підвищити точність і прозорість операцій.

В Україні впровадження цифрових технологій у морських портах є актуальним напрямом розвитку. Зокрема, дослідження показують, що використання блокчейн-технологій у процесах обробки суден може значно підвищити ефективність операцій та рівень економічної безпеки портів.

В українських морських портах впроваджено низку цифрових технологій, спрямованих на підвищення ефективності та прозорості операцій.

По-перше, Україна активно впроваджує у морських портах автоматизовані системи управління портовими операціями (Port Community Systems, PCS). Ці системи інтегрують інформаційні потоки між усіма учасниками портової діяльності, включаючи адміністрації портів, митні органи, судновласників та вантажовідправників. Вони забезпечують швидкий обмін даними та оптимізацію логістичних процесів.

По-друге, ефективність показують ініціативи з упровадження електронного документообігу (е-коносаменти). Використання електронних систем обробки документів дозволяє зменшити час на оформлення вантажів та суден, підвищуючи прозорість і знижуючи ризик помилок.

По-третє, важливою складовою цифровізації морських портів України є введення систем моніторингу та контролю. Використання сучасних систем відеоспостереження та датчиків дозволяє у режимі реального часу відстежувати рух вантажів, стан обладнання та забезпечувати безпеку на території порту.

Окрім цього, зараз Міністерство розвитку громад та територій України активно впроваджує електронне управління чергами. Автоматизовані системи дозволяють оптимізувати розподіл транспортних засобів на території порту, зменшуючи затримки та підвищуючи пропускну здатність.

Так, упровадження автоматизованих систем обліку вантажів у морських портах України є важливим кроком до підвищення ефективності портової логістики, скорочення операційних витрат і покращення загальної конкурентоспроможності українських портів на міжнародних ринках. Ці системи можуть значно покращити обробку вантажів, забезпечити більш точне та своєчасне управління вантажопотоками, зменшити кількість помилок і затримок, а також знизити адміністративні та експлуатаційні витрати.

Автоматизовані системи обліку вантажів включають в себе такі компоненти як електронний облік вантажів та документації, автоматизація процесів моніторингу вантажів, інтеграція з іншими транспортними системами, прогнозування та оптимізація вантажопотоків.

Автоматизація дозволяє зменшити витрати на обробку вантажів завдяки оптимізації логістичних процесів і зменшенню потреби в людських ресурсах для

виконання рутинних операцій. Замість ручної обробки великих обсягів документації та перевірки вантажів вручну, автоматизовані системи забезпечують швидку обробку і відсутність людських помилок. Це дозволяє скоротити витрати на оплату праці, а також витрати на зберігання та обробку вантажів.

Ще одним з ключових переваг автоматизації є значне скорочення часу на обробку вантажів, що підвищує пропускну здатність портів. Автоматизовані системи обліку дозволяють швидше виконувати митні процедури, перевірку вантажів та їх реєстрацію, що в свою чергу зменшує час перебування суден у порту, знижуючи затримки і дозволяючи збільшити кількість оброблених суден і вантажів.

Також автоматизація дозволяє забезпечити більш точний контроль за станом вантажів і знижує ймовірність помилок, які можуть виникати під час ручного введення даних. В результаті зменшується кількість конфліктних ситуацій і правових спорів, пов'язаних з неправильним обліком вантажів.

Окрім цього впровадження автоматизованих систем дозволяє значно зменшити адміністративні витрати, оскільки значна частина процесів автоматизується, включаючи створення, перевірку і подачу документації, а також комунікацію між митними органами, портовими адміністраціями і іншими учасниками логістичного процесу.

Для оцінки економічної вигоди від впровадження автоматизованих систем обліку вантажів важливо враховувати такі фактори, як зниження витрат на персонал, скорочення часу на обробку вантажів та збільшення пропускну здатності портів. Наприклад, за оцінками деяких портів, автоматизація може зменшити загальні витрати на 10–15 % коштом зниження трудових витрат та покращення організації процесів.

У 2022 році, за даними Міністерства інфраструктури України, кількість оброблених контейнерів у порту Одеса після впровадження автоматизованих систем збільшилася на 20 %, що дозволило знизити середній час обробки контейнера на 30 %. Це дало змогу зменшити витрати на обробку контейнерів на 10 % у порівнянні з традиційними методами. Таким чином, економія від впровадження автоматизації обліку вантажів у порту склала приблизно 5 млн доларів США щорічно лише за рахунок зниження операційних витрат [38].

Транзитні перевезення через територію України займають важливе місце у міжнародній транспортній логістиці, особливо у контексті географічного розташування країни між Європою, Середньою Азією та Близьким Сходом. З огляду на воєнний стан, перебої у функціонуванні інфраструктури та численні зміни в глобальних торгових ланцюгах, прогноз зростання транзитних перевезень через Україну набуває особливого значення для оцінки майбутнього розвитку української економіки та портової інфраструктури.

Україна, маючи значну кількість ключових транспортних коридорів для транзиту вантажів, зокрема через свої морські порти (Одеса, Чорноморськ, Південний) та сухопутні шляхи, була важливою ланкою між Європейським Союзом і країнами Східної Європи, Близького Сходу й Центральної Азії. Однак, із початком війни у 2022 році значна частина інфраструктури постраждала від обстрілів та бойових дій. Відтак, обсяги транзиту через Україну значно знизилися, особливо через порти Чорного моря. Проте вже з 2023 року спостерігається поступове відновлення перевезень через сухопутні маршрути та через порти, що функціонують в умовах обмеженого доступу до Азовського та Чорного морів.

За даними Міністерства інфраструктури України, обсяги транзитних вантажоперевезень на кінець 2023 року збільшилися на 15-20 % порівняно з 2022 роком, завдяки перенаправленню транзитних вантажів через західні кордони, зокрема через Польщу, Румунію та інші країни ЄС. Водночас важливими є адаптація інфраструктури та залучення додаткових інвестицій у модернізацію залізничних і автомобільних шляхів для забезпечення безперебійного транзиту.

Прогноз зростання обсягів транзитних перевезень після завершення воєнного стану передбачає, що Україна знову стане важливою ланкою міжнародних перевезень.

Важливим кроком на цьому шляху є відновлення портової інфраструктури та залізничних шляхів, інтеграція з міжнародними транспортними коридорами (зокрема, у межах проєкту «Шовковий шлях») та інвестиції у розвиток мультимодальних перевезень.

Згідно з офіційними прогнозами, на основі поточних тенденцій та планів з відновлення інфраструктури, можна очікувати зростання транзитних перевезень

через Україну на 30–40 % у період з 2025 по 2030 роки. Показники зростання можуть змінюватися залежно від темпів відновлення інфраструктури та зовнішньоекономічної ситуації.

### **Висновки до розділу 3**

У результаті воєнного стану, українська портова інфраструктура зазнала значних руйнувань, що створило серйозні проблеми для морської торгівлі та економіки країни. Аби подолати ці виклики, Україні необхідно активно працювати над розробкою стратегій для відновлення та розвитку портів. Ключовими напрямками можуть стати модернізація портової інфраструктури через залучення як державних, так і міжнародних інвестицій, впровадження механізмів концесії для залучення приватного капіталу, а також активна співпраця з міжнародними партнерами.

Зокрема, інвестиції в логістичну інфраструктуру, поглиблення підхідних каналів, автоматизація процесів та покращення технічного оснащення сприятимуть підвищенню ефективності портів. Це дозволить Україні конкурувати на світових ринках та посилити позиції на міжнародній торговій арені [62].

Підтримка держави у відновленні та модернізації портової інфраструктури є критично важливою для забезпечення стабільного економічного зростання. Розширення дунайських портів, модернізація технічного обладнання та розвиток залізничної інфраструктури дозволять Україні зберегти конкурентні переваги у міжнародній торгівлі.

Ці заходи, разом з інвестиціями у транспортну інфраструктуру та мультимодальні перевезення, дозволять зберегти ефективність логістичних ланцюгів і підтримати експортний потенціал України в умовах війни.

Також механізм концесії та нові податкові пільги для підприємств портової інфраструктури сприятимуть залученню необхідних інвестицій для модернізації портів і забезпечення їхньої конкурентоспроможності. Крім того, уряду слід активно впроваджувати заходи для підтримки безпеки судноплавства, передусім розмінування морських акваторій та створення альтернативних морських коридорів.

За підтримки міжнародних партнерів, зокрема США та ЄС, Україна мусить продовжувати диверсифікацію своїх експортних напрямків та торговельних партнерів, що дозволить компенсувати втрати на традиційних ринках, зокрема через протести фермерів у ЄС та обстріли портової інфраструктури Росією, та забезпечити стабільність економіки в умовах воєнного стану. Розширення постачання товарів до країн Близького Сходу, Африки та Азії може зменшити залежність від європейських ринків та сприятиме стабільному припливу валюти, що підтримає національну валюту та макроекономічну стабільність. Успішна адаптація до нових ринків також стимулюватиме підвищення якості продукції, що своєю чергою підвищить конкурентоспроможність українських товарів на світовому ринку.

Участь у міжнародних ініціативах, таких як TRACECA та Grain from Ukraine, також є важливим напрямом для вдосконалення морської торгівлі України, сприяючи розвитку транспортної інфраструктури та розширенню ринків збуту української продукції. Альтернативні експортні маршрути через Румунію та Польщу є важливими для забезпечення безперервного експорту в умовах обмеженого доступу до морських портів.

Зміцнення співпраці з новими партнерами, зокрема через угоди з Великою Британією, Африкою та Азією, дозволять значно збільшити обсяги експорту. В той же час, для виходу на нові ринки українські виробники потребують адаптації продукції до міжнародних стандартів, що включає значні інвестиції в сертифікацію та модернізацію виробництва. Однак, державна підтримка у вигляді програм компенсації витрат на сертифікацію та гармонізації стандартів з міжнародними зменшує фінансове навантаження на підприємства.

Внаслідок військових дій велика частина українських портів зазнала серйозних пошкоджень. Для відновлення інфраструктури, включаючи будівлі, причали, елеватори, склади і технічний флот, потрібні значні інвестиції. Оцінка суми інвестицій, необхідних для відновлення інфраструктури, складає близько 99,6 млн доларів США, з яких частина фінансується через міжнародні джерела, зокрема Європейською комісією.

Прогнозовані обсяги перевалки вантажів у морських торговельних портах України на 2025–2030 роки вказують на значне зростання, яке може досягти від 209

до 265 млн тонн на рік. Досягнення цих показників потребує залучення значних інвестицій у модернізацію портів, диверсифікацію експортних ринків і покращення логістичних ланцюгів.

Упровадження сучасних цифрових технологій, таких як автоматизація процесів, блокчейн та електронний документообіг, сприяє значному зниженню витрат і підвищенню ефективності портових операцій. Це дає змогу зменшити час обробки вантажів, скоротити операційні витрати та підвищити конкурентоспроможність українських портів на міжнародному ринку.

Транзитні перевезення через Україну, важливі для міжнародної транспортної логістики, зазнали значних змін через воєнні дії. Однак вже з 2023 року спостерігається зростання обсягів транзиту завдяки перенаправленню вантажів через західні кордони та залученню інвестицій у розвиток залізничних і автомобільних шляхів. Прогнозується, що після завершення воєнного стану транзитні перевезення через Україну можуть зрости на 30–40% у період з 2025 по 2030 роки, якщо продовжуватиметься відновлення інфраструктури та інтеграція з міжнародними транспортними коридорами.

З урахуванням відновлення портової інфраструктури та модернізації портових потужностей, зростання обсягів морської торгівлі України є ймовірним. Успішне впровадження цифрових технологій та покращення транзитної інфраструктури сприятимуть зміцненню конкурентних переваг країни на світовому ринку.

Загалом, прогнози щодо розвитку морської торгівлі в Україні є позитивними, з урахуванням інвестицій в відновлення інфраструктури, цифровізацію портових операцій та підвищення транзитного потенціалу. Однак реалізація цих планів потребує координації зусиль на рівні держави та міжнародних партнерів, а також стабільної економічної ситуації в країні.

## ВИСНОВКИ

Морська торгівля є критично важливою складовою світової економіки, водночас для України ця галузь економіки має стратегічне значення, адже через морські порти здійснюється велика частина її експортних поставок, зокрема агропродукції, металопродукції та енергоносіїв. Враховуючи, що морський транспорт займає близько 80 % усього світового вантажообігу, його роль у забезпеченні стабільності національної економіки є надзвичайно важливою. Морська інфраструктура України, зокрема порти Великої Одеси та Дунайського кластеру, виступають стратегічними воротами для експортних товарів, що робить її ключовим гравцем у міжнародній торгівлі, особливо в агропромисловому секторі.

Однак, через військові дії Російської Федерації та блокаду чорноморських портів, обсяги морської торгівлі значно знизилися, що спричинило серйозні виклики для економіки України. У таких умовах країна була змушена адаптуватися до нових реалій, зокрема, переорієнтувавши експортні маршрути через Дунайські порти та розробивши механізми для створення нових коридорів для перевезення вантажів. Одним із важливих кроків стало активне використання так званої «Зернової ініціативи» та розробка альтернативних морських шляхів, які дозволили компенсувати втрати в обсягах торгівлі і забезпечити сталість економічних процесів, навіть в умовах збройного конфлікту.

Завдяки адаптації до нових експортних ринків, розширенню співпраці з країнами Близького Сходу, Африки та Азії, а також диверсифікації ринків збуту, Україна зможе зменшити свою залежність від європейських ринків і підтримати економічну стабільність. Водночас цей процес супроводжуватиметься необхідністю модернізації виробництва, адаптації продукції до міжнародних стандартів, сертифікації та відповідності новим вимогам. Важливим фактором відновлення морської торгівлі України є залучення інвестицій у модернізацію портів і розвиток нових транспортних коридорів, що сприятиме підвищенню ефективності перевезень і конкурентоспроможності українських товарів.

Водночас відновлення портової інфраструктури залишається пріоритетним напрямом для державної політики. У зв'язку з серйозними пошкодженнями портів та

іншої інфраструктури, Україна активно працює над залученням інвестицій для відновлення пошкоджених об'єктів, зокрема через механізми концесії та міжнародні партнерства. Завдяки підтримці міжнародних організацій, таких як ЄС та США, вдалося реалізувати ряд проектів, спрямованих на підвищення пропускної спроможності портів, модернізацію технічного оснащення та впровадження сучасних цифрових технологій.

Один із ключових аспектів у відновленні морської торгівлі України – це впровадження сучасних цифрових технологій, таких як автоматизація процесів, блокчейн та електронний документообіг. Це дозволяє знизити операційні витрати, підвищити ефективність портових операцій, зменшити час обробки вантажів і скоротити адміністративні бар'єри, що, в свою чергу, підвищує конкурентоспроможність українських портів на світовому ринку. Розвиток транзитного потенціалу, зокрема залізничної та автомобільної інфраструктури, також відіграє важливу роль у відновленні логістичних ланцюгів і зростанні транзитних перевезень.

Прогнозоване зростання обсягів перевалки вантажів в українських портах у період з 2025 по 2030 рік є позитивним знаком для подальшого розвитку морської торгівлі. Однак для досягнення цих цілей важливо продовжити розбудову інфраструктури, диверсифікацію експортних маршрутів, модернізацію портів і залучення інвестицій у нові транспортні проекти. Співпраця з міжнародними партнерами, створення альтернативних експортних шляхів та інтеграція з глобальними транспортними коридорами також сприятимуть зростанню конкурентоспроможності України на світовому ринку. У результаті, завдяки продовженню структурних реформ, вдосконаленню логістичних ланцюгів, цифровізації портових операцій та розвитку нових торговельних маршрутів, Україна має великі шанси на стабільний економічний ріст і зміцнення своїх позицій у глобальній морській торгівлі.

Таким чином, морська торгівля є не лише критично важливою для економіки України, а й виступає важливим чинником її стійкості в умовах глобальних викликів. Підвищення ефективності портової інфраструктури, диверсифікація торговельних маршрутів, впровадження інноваційних технологій та розвиток міжнародних

партнерств є основними напрямками, які дозволять Україні зміцнити свої позиції в міжнародній економіці й забезпечити стабільне економічне зростання в довгостроковій перспективі.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Review of maritime transport 2022. UNCTAD. URL : [https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2022\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2022_en.pdf) (date of access: November 23, 2023)
2. Мельник М.І., Лещух І.В. Розвиток інфраструктури мультимодальних перевезень в Україні у контексті зміни транспортно-логістичних маршрутів в умовах війни: наукова доповідь. ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М.І. Долишнього НАН України». Львів, 2023. 51 с. URL : <https://www.worldshipping.org/impact/the-role-of-the-international-shipping-industry> (дата звернення: 26.11.2023)
3. Stopford M. Maritime economics Routledge. *Taylor & Francis Group*. 2009. 815 p.
4. Rodrigue, J. P. The Geography of Transport Systems (5th ed.). Routledge. 2020. 480 p. URL: <https://doi.org/10.4324/9780429346323> (date of access: November 26, 2023)
5. The Impact of Maritime Transport on Economic Growth. OECD. URL : <https://www.oecd.org/sti/ind/impact-maritime-transport-economic-growth.pdf> (date of access: December 2, 2023)
6. International trade statistics. WTO. URL : [https://www.wto.org/english/res\\_e/statistics\\_e/statistics\\_e.htm](https://www.wto.org/english/res_e/statistics_e/statistics_e.htm) (December 6, 2023)
7. IMO 2020 – Reducing Sulphur Emissions. IMO. URL : <http://surl.li/arheui> (date of access: December 17, 2023)
8. Мінекономіки: Експорт українських товарів за 2021 рік сягнув рекордних 68,24 млрд доларів. Міністерство економіки України. Урядовий портал. URL : <http://surl.li/pthxbh> (дата звернення: 24.12.2023)
9. Вантажообіг морських портів України за 2021 рік склав 153 млн т вантажів (пресреліз). АМПУ. URL : <http://surl.li/strqji> (дата звернення: 17.02.2024)
10. Повне розблокування портів України - один з ключових викликів для України та світу. ФРУ звернулась до урядів провідних держав та міжнародних інституцій. ФРУ (офіційний вебсайт). 21.08.2023. URL : <http://surl.li/qjiiqb> (дата звернення: 22.02.2024)

11. 2022 Corruption Perceptions Index in Eastern Europe & Central Asia reflects how corruption fuels violent conflict. Transparency International. 31.01.2023. URL : <https://www.transparency.org/en/press/2022-corruption-perceptions-index-eastern-europe-central-asia-corruption-fuels-violent-conflict> (date of access: March 8, 2024)
12. Зовнішня торгівля України товарами у 2022 році. Укрстат (офіційний вебсайт). URL : <https://stat.gov.ua/uk/publications/zovnishnya-torhivlya-ukrayiny-tovaramy-u-2022-rotsi> (дата звернення: 12.03.2024)
13. Local and haulage surcharges. OOCL. URL : <https://www.oocl.com/uk/eng/localinformation/localsurcharges/Pages/Definitions.aspx> (date of access: March 12, 2024)
14. Notteboom, T., & Pallis, A. A. Rodrigue J. Port Economics, Management and Policy. Taylor & Francis Group. Routledge. 2022. London. URL : <https://doi.org/10.4324/9780429318184> (date of access: 13.03.2024)
15. Горбенко О. Безробіття, крадіжки зерна й мікрохвильовок: що відбувається в окупованих українських портах? USM. URL : <http://surl.li/ibslne> (дата звернення: 15.03.2024)
16. GIEWS - Global Information and Early Warning System. FAO. URL : <http://surl.li/vdkkfu> (date of access: April 4, 2024);
17. Jordán O. Panama Canal suffers from environmental crisis. *Latinoamerica21*. 22.03.2024. URL : <https://latinoamerica21.com/en/panama-canal-suffers-from-environmental-crisis/> (дата звернення: April 13, 2024);
18. Poling, G. B. How Significant is the New US South China Sea Policy? 2020. URL: <https://www.csis.org/analysis/how-significant-new-us-south-china-sea-policy> (date of access: April 23, 2024)
19. Marsetio, Octavian A., Rudiyanto, Gibson J., Gunawan K., Ritonga R. The South China Sea Dispute and Regional Maritime Security: Indonesia's Perspective. *Research Gate*. URL : <http://surl.li/crcqfl> (date of access: April 23, 2024)
20. Chan E. China's Discourse of Maritime Power: A Thematic Analysis. *Taylor & Francis*. URL : <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/10670564.2024.2319064#d1e102> (date of access: April 30, 2024)

21. He K., Li M. Understanding the dynamics of the Indo-Pacific: US–China strategic competition, regional actors, and beyond. *International Affairs*. January 2020. Vol. 96. Issue 1. P. 1–7. URL : <https://academic.oup.com/ia/article-abstract/96/1/1/5697498?redirectedFrom=fulltext> (date of access: May 2, 2024)
22. Kaplan R. D. *Asia's Cauldron: The South China Sea and the End of a Stable Pacific*. Random House. URL : 2014. 225 p. URL : <http://surl.li/geevmp> (date of access: May 3, 2024)
23. Beckman R. C. The UN Convention on the Law of the Sea and the Maritime Disputes in the South China Sea. *American Journal of International Law*. 2021. Vol. 115. Issue 2. P. 217–243. URL : <http://surl.li/txcmvd> (date of access: May 3, 2024)
24. Свириденко Ю. Експорт українських товарів зростає: фізичні обсяги у першому півріччі 2024 року збільшились на 35 % до 71 млн тонн (доповідь). 2.07.2024. Міністерство економіки України. *Урядовий портал*. URL : <http://surl.li/wzkyfo> (дата звернення: 27.07.2024)
25. The single market strategy. European Commission. URL : [https://single-market-economy.ec.europa.eu/single-market/single-market-strategy\\_en](https://single-market-economy.ec.europa.eu/single-market/single-market-strategy_en) (date of access: August 4, 2024)
26. Морський транспорт забезпечив 54% експорту у 2022 році. ДП «Держзовнішінформ». URL : <https://dzi.gov.ua/press-centre/news/morskyj-transport-zabezpechyv-54-eksportu-u-2022-rotsi/> (дата звернення: 5.08.2024)
27. Water policy reforms in Ukraine. OECD. URL : <https://www.oecd.org/en/about/programmes/water-policy-reforms-in-eastern-europe-the-caucasus-and-central-asia/water-policy-reforms-in-ukraine.html> (date of access: August 5, 2024)
28. Інформація про водний транспорт України. Міністерство розвитку громад та територій України. URL : <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-vodniy-transport-ukraini.html> (дата звернення: 7.08.2024)
29. Котлубай О. М., Липинська О. А., Ільченко С. В. Розвиток економічних взаємовідносин в світовому транспортному комплексі : монографія / за ред. Котлубай О. М.; НАН України, ІПРЕД НАН України, Одеса, 2013. 286 с.

30. United Nations Convention on the law of the sea (UNCLOS). United Nations. URL : [https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf) (date of access: August 20, 2024)
31. У Міністерстві відновлення відбулася зустріч Пенні Пріцкер та представників найбільших українських компаній-експортерів (пресреліз). 12.01.2024. Міністерство розвитку громад та територій України. URL : <https://mtu.gov.ua/news/35134.html> (дата звернення: 4.09.2024)
32. Maritime Labour Convention (MLC, 2006). International Labour Organization. URL : <https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/lang--en/index.htm> (date of access: September 6, 2024)
33. The Paris Agreement. United Nations framework Convention on climate change (UNFCCC). URL : <https://unfccc.int/process-and-meetings/the-paris-agreement/the-paris-agreement> (date of access: September 7, 2024)
34. Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 17 липня 2024 року "Про Стратегію морської безпеки України". Указ Президента України №468/2024. URL : <https://www.president.gov.ua/documents/4682024-51461> (дата звернення: 07.09.2024)
35. Customs and trade facilitation. European Union. URL : [https://ec.europa.eu/taxation\\_customs/business/customs-procedures\\_en](https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures_en) (date of access: September 8, 2024)
36. ITF Guide for Seafarers to the ILO Maritime Labour Convention, 2006. International Transport Workers' Federation (ITF). 2020. URL : <https://www.itfseafarers.org/en/resources/materials/itf-guide-seafarers-ilo-maritime-labour-convention-2006> (date of access: September 21, 2024)
37. Port performance freight statistics: annual report 2024. Bureau of transportation statistics. URL : [https://www.bts.gov/sites/bts.dot.gov/files/2024-01/2024\\_Port\\_Performance\\_Report\\_0.pdf](https://www.bts.gov/sites/bts.dot.gov/files/2024-01/2024_Port_Performance_Report_0.pdf) (date of access: October 9, 2024)
38. Оперативна інформація про обсяги перевалки вантажів портами України з початку 2024 року станом на 25 жовтня 2024 року. АМПУ. URL : <http://surl.li/tuiruu> (дата звернення: 18.11.2024)

39. Russia's war on Ukraine – Maritime logistics and connectivity: State of play. December 2022. European Parliament. URL : [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2022/739267/EPRS\\_ATA\(2022\)739267\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2022/739267/EPRS_ATA(2022)739267_EN.pdf) (date of access: 23.11.2024)
40. Chuah, J. Law of international trade: Cross-border commercial transactions (6th ed.). Sweet & Maxwell, 2019. 894 p.;
41. Girvin, S. Carriage of goods by sea (2019 — 2nd ed.). *Oxford University Press*. 2011. P. 469–471 URL : [https://www.academia.edu/35408270/Stephen\\_Girvin\\_Carriage\\_of\\_Goods\\_by\\_Sea\\_2nd\\_edn](https://www.academia.edu/35408270/Stephen_Girvin_Carriage_of_Goods_by_Sea_2nd_edn) (date of access: November 23, 2024)
42. Gaskell, N., Asariotis, R., & Baatz, Y. Bills of lading: Law and contracts. *Informa Law*. 2014. 926 p. URL : [https://api.pageplace.de/preview/DT0400.9781351573825\\_A30395537/preview-9781351573825\\_A30395537.pdf](https://api.pageplace.de/preview/DT0400.9781351573825_A30395537/preview-9781351573825_A30395537.pdf) (date of access: November 23, 2024)
43. Trade Facilitation. WTO. URL : [https://www.wto.org/english/tratop\\_e/tradfa\\_e/tradfa\\_e.htm](https://www.wto.org/english/tratop_e/tradfa_e/tradfa_e.htm) (date of access: November 23, 2024)
44. Subsidies and countervailing measures. WTO. URL : [https://www.wto.org/english/tratop\\_e/scm\\_e/scm\\_e.htm](https://www.wto.org/english/tratop_e/scm_e/scm_e.htm) (date of access: November 23, 2024)
45. Luo, M., & Grigalunas, T. A spatial-econometric model for the U.S. coastal shipping industry. *Marine Policy*. 2021 URL : <http://surl.li/oorwc> (date of access: November 23, 2024)
46. Sirimanne S. ASYCUDA Report 2022/2023 : Accelerating climate smart trade facilitation. UNCTAD. URL : <https://unctad.org/publication/asycuda-report-20222023> (date of access: November 24, 2024)
47. Роска О. ЄБРР та ІФС допоможуть модернізувати український порт «Чорноморськ». ЄБРР. URL : <https://www.ebrd.com/ebd-and-ifc-help-modernise-ukraines-black-sea-port-of-chornomorsk> (дата звернення: 24.11.2024)
48. Maritime Trade Disrupted: The war in Ukraine and its effects on maritime trade logistics. UNCTAD. URL : <https://unctad.org/isar/publication/maritime-trade-disrupted-war-ukraine-and-its-effects-maritime-trade-logistics> (date of access: November 25, 2024)

49. Національна транспортна стратегія України до 2030 року. Міністерство розвитку громад та територій України. *The American Chamber of Commerce in Ukraine*. URL : [https://publications.chamber.ua/2017/Infrastructure/UDD/National\\_Transport\\_Strategy\\_2030.pdf](https://publications.chamber.ua/2017/Infrastructure/UDD/National_Transport_Strategy_2030.pdf) (дата звернення: 26.11.2024)
50. Ukraine. Agricultural Policy Monitoring and Evaluation 2021 : Addressing the Challenges Facing Food Systems. OECD. URL : [https://www.oecd-ilibrary.org/agriculture-and-food/agricultural-policy-monitoring-and-evaluation-2021\\_9972bb3a-en](https://www.oecd-ilibrary.org/agriculture-and-food/agricultural-policy-monitoring-and-evaluation-2021_9972bb3a-en) (date of access: November 27, 2024)
51. Ukraine. OEC World. URL : <https://oec.world/en/profile/country/ukr&> (date of access: November 27, 2024)
52. Nate S., Colibasanu A., Stavytskyi A., Kharlamova G. Impact of the Russo-Ukrainian war on Black Sea trade: Geoeconomic challenges. *Economics and Sociology*. 2024. #17(1). URL : [https://www.researchgate.net/publication/379704918\\_Impact\\_of\\_the\\_Russo-Ukrainian\\_war\\_on\\_Black\\_Sea\\_trade\\_Geoeconomic\\_challenges](https://www.researchgate.net/publication/379704918_Impact_of_the_Russo-Ukrainian_war_on_Black_Sea_trade_Geoeconomic_challenges) (date of access: November 28, 2024)
53. Corporate taxation: Commission proposes tax incentive for equity to help companies grow, become stronger and more resilient : press release. May 11, 2022. *European Commission*. URL : [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip\\_22\\_2884](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_22_2884) (date of access: November 28, 2024)
54. Bandura R., Staguhn J., Jensen B. Modernizing Ukraine's transport and logistics infrastructure. *CSIS*. October 20, 2022. URL : <https://www.csis.org/analysis/modernizing-ukraines-transport-and-logistics-infrastructure> (date of access: November 29, 2024)
55. Trans-European Transport Network (TEN-T). Infrastructure and Investment. *European Commission*. URL : [https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t_en) (date of access: November 29, 2024)
56. Transport Corridor Europe Caucasus Asia (TRACECA). Asia regional integration center. URL : <https://aric.adb.org/initiative/transport-corridor-europe-caucasus-asia> (date of access: November 29, 2024)

57. Haitas D. Ukraine and China's Belt and Road Initiative. *Вісник ЛТЕУ*. Юридичні науки. 2018. № 6. С. 232–238. URL : <http://journals-lute.lviv.ua/index.php/visnyk-law/article/view/690/657> (дата звернення: 29.11.2024)
58. EU trade relations with Ukraine. Facts, figures and latest developments. European Commission. URL : <http://surl.li/npbqlk> (date of access: November 29, 2024)
59. Напрями підвищення ефективності роботи портів Дунайського регіону. НІСД. 2023. URL : <https://niss.gov.ua/news/komentari-ekspertiv/napryamy-pidvyshchennya-efektyvnosti-roboty-portiv-dunayskoho-rehionu> (дата звернення: 29.11.2024)
60. Захист українських портів і продовольча безпека (матеріали конференції). United for Justice. Accountability for the Attacks against Civilian Objects (U4J). *Міністерство розвитку громад та територій України*. URL : <https://mtu.gov.ua/news/35922.html> (дата звернення: 30.11.2024)
61. Blue Economy of Ukraine: Reliable and Timely. Ukrainian Maritime Cluster. November 2023. URL : [https://maritimeukraine.com/wp-content/uploads/2023/11/Infobook\\_BDF\\_Blue-Economy-of-Ukraine-%C2%A9-1.x33495.pdf](https://maritimeukraine.com/wp-content/uploads/2023/11/Infobook_BDF_Blue-Economy-of-Ukraine-%C2%A9-1.x33495.pdf) (date of access: November 30, 2024)
62. Транспортна галузь Одеської області. Підсумки 2021 року та плани 2022 року. *Департамент морегосподарського комплексу, транспортної інфраструктури та зв'язку Одеської ОДА*. URL : <https://morhoz.od.gov.ua/TRANSPORTNA-GALUZ-ODESKOYI-OBLASTI-PIDSUMKY-2021-ROKU/> (дата звернення: 1.12.2024)
63. Зовнішня торгівля товарами. Підсумки I півріччя 2023 року. НІСД. URL : <https://niss.gov.ua/doslidzhennya/mizhnarodni-vidnosyny/zovnishnya-torhivlya-tovaramy-pidsumky-i-pivrichchya-2023-roku> (дата звернення: 1.12.2024)
64. Iraq: Port Modernization and Oil Exporting. World Bank Group. URL : <https://www.worldbank.org/en/country/iraq/overview> (date of access: December 2, 2024);
65. Futrell C. High prices haven't stopped organics growth. World Grain. 06.20.2022. URL : <https://www.world-grain.com/articles/17059-high-prices-havent-stopped-organics-growth-yet> (date of access: December 2, 2024)
66. Husby M., Swearingen B., Miller M., Hansen J. Ukraine's Rise in Grain and Sunflower Seed Market Share Limited by Ongoing War. Economic Research Service. U.S. Department of Agriculture. URL : <http://surl.li/nzslog> (date of access: December 2, 2024)

67. Шульц С. Л., Луцків О.М., Шульц Е.П. Стратегічні пріоритети економічної політики повоєнних країн Балканського регіону. *Економіка та право*. Київ. 2023. №4 (71). С. 57–67. URL : <https://economiclaw.kiev.ua/index.php/economiclaw/article/view/1131/1091> (дата звернення: 01.12.2024)
68. Lafourcade M., Thisse J. New Economic Geography: The Role of Transport Costs. Research Gate. December 2011. URL : [https://www.researchgate.net/publication/255621121\\_New\\_Economic\\_Geography\\_The\\_Role\\_of\\_Transport\\_Costs](https://www.researchgate.net/publication/255621121_New_Economic_Geography_The_Role_of_Transport_Costs) (date of access: December 1, 2024)
69. Anderson J., Wincoop E. Gravity with Gravitas: A Solution to the Border Puzzle. *American Economic Review*. 2003. #93 (1). P. 170–192. URL : <https://www.aeaweb.org/articles/pdf/doi/10.1257/000282803321455214> (date of access: 30.11.2024)
70. Goss, R. O. Economic policies and seaports: Strategies for maritime nations. *Journal of Transport Economics and Policy*. 2006. 17:3. Taylor & Francis. P. 221–234;
71. Hummels D., Schaur G. Time as a trade barrier. *American Economic Review*. 2013. #103 (7)
72. Stavroulakis P., Papadimitriou S., Total cost of ownership in shipping: a framework for sustainability. *Journal of Shipping and Trade*. 2022. 7(1). URL : [https://www.researchgate.net/publication/361521901\\_Total\\_cost\\_of\\_ownership\\_in\\_shipping\\_a\\_framework\\_for\\_sustainability](https://www.researchgate.net/publication/361521901_Total_cost_of_ownership_in_shipping_a_framework_for_sustainability) (date of access: November 30, 2024)
73. Gopinath G. Geopolitics and its Impact on Global Trade and the Dollar. May 7, 2024. International Monetary Fund. URL : <https://www.imf.org/en/News/Articles/2024/05/07/sp-geopolitics-impact-global-trade-and-dollar-gita-gopinath> (date of access: November 30, 2024)
74. Roskill, S. The war at sea 1939-1945: Volume 1: The Defensive (History of the Second World War United Kingdom Military Series). *Her Majesty's Stationery Office*. 1954. P. 451-482. URL : <https://archive.org/details/worldat-sea-1939-1945-vol-1/page/451/mode/2up> (date of access: October 22, 2024)
75. Morison S. History of United States naval operations in World War II. *Castle Books*. 2001. 390 p. URL :

[https://archive.org/details/historyofuniteds0000mori\\_n6c6/page/172/mode/2up](https://archive.org/details/historyofuniteds0000mori_n6c6/page/172/mode/2up) (date of access: October 22, 2024)

76. Miller, N. War at sea: A naval history of World War II. *Oxford University Press*. 1995. 596 p. URL : <https://books.google.kg/books?id=9wqkVBuiCgEC&printsec=copyright#v=onepage&q&f=false> (date of access: October 26, 2024)

77. Croatia: Post-Conflict Reconstruction and Recovery. *World Bank Group*. URL : <https://www.worldbank.org/en/country/croatia/overview> (date of access: November 30, 2024)

78. IMB Piracy Reporting Centre. ICC. URL : <https://www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre> (date of access: November 30, 2024)

79. Operation Atalanta: Protecting World Trade Routes and Humanitarian Aid. *EU Naval Force Operation ATALANTA*. URL : <https://eunavfor.eu/mission> (date of access: November 30, 2024)

80. Middleton R. Piracy in Somalia: Threatening global trade, feeding local wars (briefing paper). *Chatham House*. October 2008. URL : [https://ciaotest.cc.columbia.edu/pbei/riia/0015859/f\\_0015859\\_13806.pdf](https://ciaotest.cc.columbia.edu/pbei/riia/0015859/f_0015859_13806.pdf) (date of access: November 30, 2024)

81. Свириденко Ю. Майже на пів мільярда гривень укладено угод на розмінування земель в межах державної програми компенсацій (пресреліз). *Міністерство економіки України*. 02.12.2024. URL : <http://surl.li/syqcab> (дата звернення: 02.12.2024)

82. Васьков Ю. Порти Дунаю досягли рекордного показника добової перевалки 120 тис. т у 2023 році (доповідь від 2 січня 2024 року). *Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України*. <http://surl.li/ronhki> (дата звернення: 03.12.2024)

83. У 2021 році українські морпорти обробили 153 млн тонн вантажів (звіт). 11.01.2022. АМПУ. URL : <https://agroexpert.ua/21757-2/> (дата звернення: 03.12.2024)

84. Eldem T. Russia's War on Ukraine and the Rise of the Middle Corridor as a Third Vector of Eurasian Connectivity. *Stiftung Wissenschaft und Politik*. Berlin. 2022. URL : <https://www.swp-berlin.org/10.18449/2022C64/> (date of access: December 12, 2024).