



УДК 330.34.014: 656.614

[https://doi.org/10.52058/2786-5274-2025-6\(46\)-637-648](https://doi.org/10.52058/2786-5274-2025-6(46)-637-648)

Збрицька Тетяна Петрівна к.е.н, доцент кафедри Управління персоналом та економіки праці, Одеський національний економічний університет, м. Одеса, тел.: (067) 937-36-05, <https://orcid.org/0000-0002-3558-1795>

Штельмашук Марина Сергіївна аспірантка кафедри статистики та математичних методів в економіці, Одеський національний економічний університет, м. Одеса, тел.: (068) 016-66-62, <https://orcid.org/0009-0006-6901-0268>

ІНКЛЮЗИВНИЙ РОЗВИТОК У ГАЛУЗІ МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

Анотація. В статті комплексно проаналізовано сучасний стан та перспективи інклюзивного розвитку галузі морських перевезень в умовах глобальних викликів та трансформаційних процесів світової економіки. Досліджено ключові аспекти інклюзивності морської галузі, включаючи регіональну, гендерну, екологічну, цифрову та соціальну складові. Авторами розглянуто проблематику нерівномірного розвитку морської інфраструктури між розвиненими країнами та країнами, що розвиваються, проаналізовано статистичні дані щодо географічного розподілу світового торгового флоту та виявлено домінування азійських й європейських регіонів у глобальному судноплаванні.

Особливу увагу приділено аналізу гендерної диспропорції в морській галузі, де жінки становлять лише близько 2% від загальної кількості моряків у світі, при цьому найвища частка жінок спостерігається в управлінських позиціях (близько 40% у 2023 році). Дослідження демонструє потенціал цифровізації та автоматизації для підвищення інклюзивності галузі через створення нових можливостей працевлаштування для осіб з інвалідністю, розширення дистанційної роботи та демократизацію доступу до морської торгівлі для малих підприємств.

Значну частину роботи присвячено екологічній інклюзивності, яка передбачає забезпечення рівноправного доступу всіх країн та компаній до екологічно чистих технологій у контексті амбітних цілей ІМО щодо зменшення викидів парникових газів на 40% до 2030 року. Розглядаються успішні практики впровадження зелених технологій, зокрема досвід компанії A.P. Moller-Maersk у використанні зеленого метанолу як альтернативного палива.

Дослідження включає аналіз міжнародного досвіду інклюзивного розвитку, зокрема практик країн Північної Європи, Японії та Сінгапуру, що





демонструють ефективність комплексного підходу, який поєднує технологічні інновації, державну підтримку та активне залучення всіх соціальних груп. Для України запропоновано конкретні напрями впровадження інклюзивних практик, включаючи стимулювання цифрової інклюзії, програми гендерної рівності, екологічні стимули для малих підприємств та розвиток дистанційних технологій.

Ключові слова: інклюзивний розвиток, морські перевезення, гендерна рівність, екологічна інклюзивність, цифровізація морської галузі.

Zbrytska Tetyana Petrovna, Candidate of Economics, Associate Professor of the Department of Personnel Management and Labor Economics, Odessa National Economic University, Odessa, Preobrazhenska St., 8, tel.: (067) 937-36-05, <https://orcid.org/0000-0002-3558-1795>

Shtelmashuk Marina Serhiivna Postgraduate Student, Department of Statistics and Mathematical Methods in Economics, Odessa National Economic University, Odessa, tel.: (068) 016-66-62, <https://orcid.org/0009-0006-6901-0268>

INCLUSIVE DEVELOPMENT IN THE MARITIME TRANSPORT INDUSTRY IN MODERN CONDITIONS

Abstract. This article presents a comprehensive analysis of the current state and prospects for inclusive development in the maritime transportation sector amid global challenges and transformational processes in the world economy. The study examines key aspects of maritime industry inclusivity, including regional, gender, environmental, digital, and social components. The author addresses the issue of uneven development of maritime infrastructure between developed and developing countries, analyzes statistical data on the geographical distribution of the global merchant fleet, and identifies the dominance of Asian and European regions in global shipping.

Special attention is given to analyzing gender disproportion in the maritime industry, where women constitute only about 2% of the total number of seafarers worldwide, with the highest female representation observed in management positions (approximately 40% in 2023). The research demonstrates the potential of digitalization and automation to enhance industry inclusivity by creating new employment opportunities for people with disabilities, expanding remote work possibilities, and democratizing access to maritime trade for small enterprises.

A significant portion of the work is dedicated to environmental inclusivity, which involves ensuring equitable access for all countries and companies to clean technologies in the context of IMO's ambitious goals to reduce greenhouse gas emissions by 40% by 2030. Successful practices in implementing green technologies are examined, particularly the experience of A.P. Moller-Maersk in using green methanol as alternative fuel.



The study includes an analysis of international experience in inclusive development, specifically practices from Northern European countries, Japan, and Singapore, which demonstrate the effectiveness of a comprehensive approach combining technological innovations, government support, and active engagement of all social groups. For Ukraine, specific directions for implementing inclusive practices are proposed, including promoting digital inclusion, gender equality programs, environmental incentives for small enterprises, and developing remote technologies.

The research concludes that inclusive development of the maritime industry is essential for ensuring its sustainability, efficiency, and fair access to resources and opportunities for all stakeholders. The implementation of inclusive practices will contribute to enhancing the industry's competitiveness and ensure its harmonious development in the global environment.

Keywords: inclusive development, maritime transportation, gender equality, environmental inclusivity, maritime industry digitalization.

Постановка проблеми. В умовах глобалізації світової економіки та інтенсифікації міжнародної торгівлі морські перевезення залишаються ключовою ланкою логістичних ланцюгів, забезпечуючи понад 80% міжнародних товарних потоків. Однак галузь морських перевезень традиційно характеризується значною нерівномірністю розвитку та обмеженим доступом для різних категорій працівників, країн та компаній. Інклюзивний розвиток галузі морських перевезень передбачає створення умов для рівноправної участі всіх зацікавлених сторін у галузевих процесах, забезпечення сталого розвитку та справедливого розподілу економічних вигод. Особливої актуальності проблематика інклюзивності набуває в контексті глобальних викликів, пов'язаних з відновленням після пандемії COVID-19, геополітичними конфліктами, зміною клімату та цифровою трансформацією.

Проблема інклюзивного розвитку в галузі морських перевезень має багатоаспектний характер і безпосередньо пов'язана з такими практичними завданнями, як подолання нерівності між розвиненими країнами та країнами, що розвиваються, у сфері морської інфраструктури; забезпечення гендерної рівності в морській галузі; впровадження екологічно чистих технологій; адаптація до викликів цифровізації та пошук балансу між економічною ефективністю та соціальною справедливістю у функціонуванні галузі.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Аналіз наукових джерел свідчить про зростаючу увагу українських дослідників до проблематики розвитку морських перевезень в контексті післявоєнного відновлення, інтеграції у світову логістичну систему, цифровізації та сталого розвитку. Хоча поняття «інклюзивний розвиток» безпосередньо рідко вживається в наукових працях, в дослідженнях розглядаються його ключові компоненти: доступність, стійкість, інноваційність та ефективність морської логістики.



Зокрема, В.Ф. Грищенко, І.В. Грищенко та С.В. Ільченко [1], досліджують сучасні тенденції розвитку основних сегментів ринку морських вантажних перевезень України. Т.А. Стовба та Є.В. Шевченко [2], аналізуючи світовий ринок контейнерних перевезень, окреслюють шляхи адаптації української морської галузі до сучасних викликів, зокрема глобальної конкуренції, цифрової трансформації та впровадження зелених технологій. У свою чергу, О. Головченко [3] вказує на необхідність підвищення ефективності управління морськими перевезеннями в умовах динамічного зовнішнього середовища. Вона пропонує практичні кроки щодо цифровізації, оптимізації логістичних процесів та екологізації флоту. Таким чином, науковий дискурс формується навколо ідей модернізації, сталого розвитку та підвищення ефективності морських перевезень, що створює підґрунтя для формування комплексної стратегії інклюзивного розвитку галузі в сучасних умовах.

Водночас, незважаючи на значну кількість досліджень, присвячених окремим аспектам інклюзивного розвитку морської галузі, комплексний аналіз цієї проблематики з урахуванням сучасних викликів та тенденцій, а також статистичний аналіз результатів впровадження інклюзивних практик залишаються недостатньо висвітленими, що обумовлює актуальність даного дослідження.

Мета статті. Метою статті є комплексний аналіз сучасного стану та перспектив інклюзивного розвитку галузі морських перевезень з урахуванням глобальних викликів та регіональних особливостей, визначення ключових напрямів забезпечення інклюзивності в галузі та оцінка ефективності впровадження інклюзивних практик на основі статистичного аналізу галузевих показників за останні роки.

Виклад основного матеріалу. Морські перевезення залишаються основою світової торгівлі, забезпечуючи транспортування понад 80% товарів у міжнародній торгівлі за обсягом і більше 70% за вартістю. За даними ЮНКТАД (повна назва...), обсяг міжнародних морських перевезень становив 12,2 млрд тон у 2023 році, що на 2,4% більше порівняно з 2022 роком, попри глобальні економічні потрясіння [4, с.3]. Однак, незважаючи на свою фундаментальну роль у світовій економіці, галузь морських перевезень традиційно характеризувалася низьким рівнем інклюзивності, особливо щодо гендерної рівності, доступності для осіб з інвалідністю та географічного представництва. В останні роки зростає усвідомлення того, що інклюзивний підхід не лише відповідає соціальним цілям, але й сприяє економічній стійкості та інноваційному розвитку галузі. В табл.1 наведено ключові аспекти інклюзивності морської галузі.



Таблиця 1

Ключові аспекти інклюзивності морської галузі

Вид інклюзивності	Характеристика
Регіональна інклюзивність	Забезпечення збалансованого розвитку морської інфраструктури в різних регіонах світу та інтеграції портів країн, що розвиваються, у глобальні ланцюги поставок.
Гендерна інклюзивність	Створення рівних можливостей для чоловіків і жінок у всіх сегментах морської галузі.
Екологічна інклюзивність	Забезпечення доступу всіх країн та компаній до екологічно чистих технологій та практик в морській галузі.
Цифрова інклюзивність	Подолання "цифрового розриву" між розвиненими країнами та країнами, що розвиваються, у доступі до цифрових технологій у морській галузі.
Соціальна інклюзивність	Створення гідних умов праці для всіх категорій працівників морської галузі.

Джерело: складено на основі [5, с. 8-12, 23-26, 42-45, 117-121]

Морська галузь характеризується значними географічними диспропорціями щодо участі у глобальному ринку морських перевезень. Традиційно найбільші морські держави зосереджені в Азії та Європі, в той час як багато країн, що розвиваються, особливо в Африці та малих острівних державах, мають обмежений доступ до переваг морської торгівлі. Так, на 10 найбільших портів припадає понад 30% світового контейнерного обороту, причому 7 з них розташовані в Азії (переважно в Китаї). На Африку припадає менше 5% міжнародної морської торгівлі, а загальний пропускний оборот усіх портів Західної та Центральної Африки становить менше 1% від загальносвітового обсягу вантажоперевезень, що становить 10 мільйонів TEU у 2021 році [6].

Відповідно до даних про розподіл світового торгового флоту за країнами реєстрації у 2024 році (табл. 2), більшість суден зареєстровано в Азії та Європі.

Таблиця 2

Розподіл світового торгового флоту за країнами реєстрації (2024 р.)

Регіон	Частка світового флоту (дедвейт, %)	Кількість суден (%)
Азія	52,8	46,5
Європа	36,4	42,3
Америка	7,6	7,2
Африка	2,1	2,7
Океанія	1,1	1,3

Джерело: складено на основі [7, с.18]

Це свідчить про домінування азійських та європейських країн у глобальному судноплаванні, що зумовлено наявністю розвиненої інфраструктури,



портів та сприятливих умов для реєстрації суден. Водночас частка Америки, Африки та Океанії залишається відносно незначною, що відображає їх меншу роль у світовій морській логістиці.

Міжнародні організації, такі як UNCTAD (Конференція ООН з торгівлі та розвитку) та ІМО (Міжнародна морська організація), приділяють особливу увагу залученню країн, що розвиваються, до глобальної морської економіки. Програми технічної допомоги, розвитку потенціалу та передачі технологій спрямовані на подолання географічних диспропорцій.

Морська галузь традиційно залишається однією з найбільш гендерно незбалансованих. За даними Міжнародної морської організації (ІМО), жінки становлять лише близько 2% від загальної кількості моряків у світі [8, с.24]. Ситуація з гендерним балансом у керівних посадах морських компаній також залишається проблематичною.

Рис.1 демонструє частку представництва жінок у чотирьох основних категоріях зайнятості у 2023 році: менеджмент, операційний персонал, обробка вантажів та інші. Найвищу частку жінок стабільно займає категорія «менеджмент», яка з 2016 року зросла з 34% до близько 40%. Це свідчить про

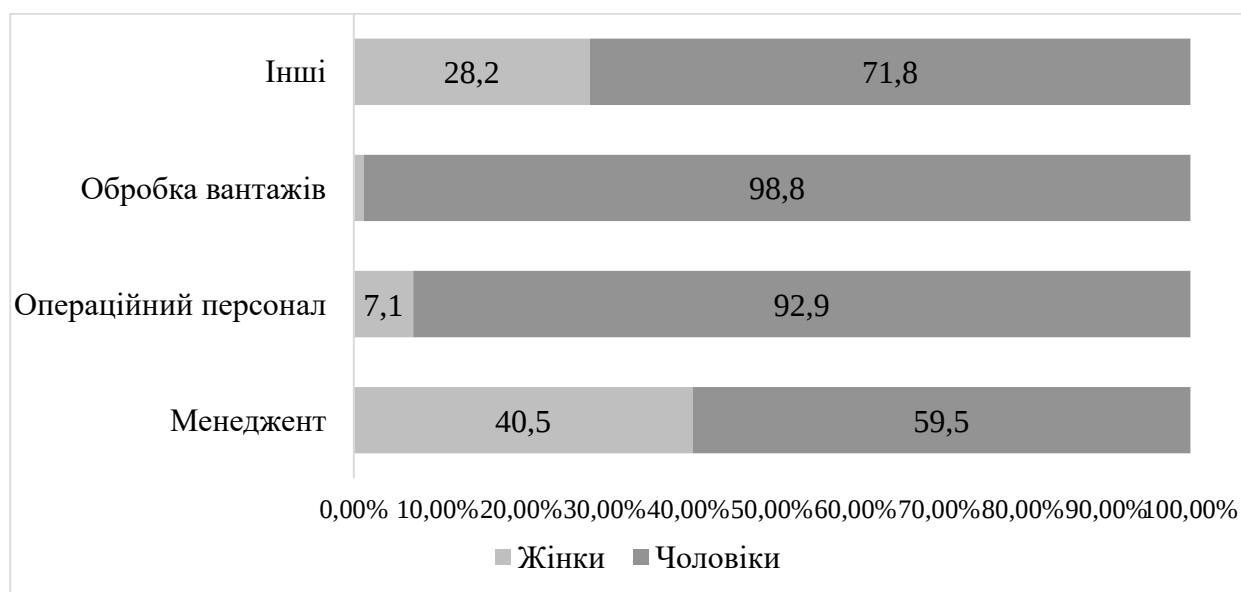


Рис. 1 Частка жінок у морській галузі у 2023 р., %

Джерело: складено на основі [9, с. 111]

поступове зростання ролі жінок в управлінських процесах морської галузі. Категорія «інші» також демонструє стабільно високий рівень участі жінок (у межах 30%), що може включати адміністративні, аналітичні чи підтримуючі функції. Значно нижчі показники фіксуються в сегментах «операційний персонал» та «обробка вантажів». У першому спостерігається рівень 7% у 2023 році, що вказує на гендерну диспропорцію в технічних і виконавчих ролях. Найменша частка жінок постійно спостерігається в категорії «обробка вантажів» – у межах 1-5%, що може бути пов'язано з



фізичними або нормативними обмеженнями. Загалом, аналіз даних свідчить про поступовий прогрес у досягненні гендерної рівності в морській галузі, проте зберігається потреба у подальших зусиллях для розширення участі жінок у всіх професійних сегментах.

Поряд із гендерною інклюзією, актуальним залишається й питання залучення інших соціальних груп. Історично, морська галузь мала обмежені можливості для працевлаштування осіб з інвалідністю через специфіку роботи, особливо на борту суден. За даними дослідження Міжнародної асоціації портів та гаваней (IAPH), лише 26% портів мають спеціальні програми працевлаштування для осіб з інвалідністю, і тільки 18% мають належну інфраструктуру для забезпечення їх потреб [10].

У табл. 3 представлено потенційні напрями впровадження інклюзивних підходів у морській галузі, що виникають у результаті впливу сучасних технологічних трансформацій. Застосування новітніх рішень у сфері морських перевезень сприяє розширенню можливостей доступу до праці, навчання та підприємництва для вразливих груп населення, зокрема осіб з інвалідністю, маломобільних працівників, представників малих підприємств і країн, що розвиваються.

Таким чином, впровадження сучасних технологій у морську логістику сприяє підвищенню інклюзивності галузі, розширюючи можливості для участі в ній різних соціальних груп.

Таблиця 3

Вплив цифровізації на інклюзивність у морській галузі

Технологія	Вплив на інклюзивність
Автоматизація портів	Зменшення фізичного навантаження, створення робочих місць для осіб з фізичними обмеженнями
Дистанційне керування	Можливість працювати віддалено, доступність для осіб з обмеженою мобільністю
Штучний інтелект та аналітика даних	Нові спеціальності, які не вимагають фізичної присутності на борту
Віртуальна та доповнена реальність	Покращені можливості навчання для всіх груп, включаючи осіб з різними типами інвалідності
Блокчейн та цифрові платформи	Демократизація доступу до морської торгівлі, включення малих підприємств та країн, що розвиваються

Джерело: складено на основі [8, с. 7], [9, с. 5], [11, с. 270-272]

Водночас, не менш важливим аспектом є питання екологічності таких інновацій, адже сталий розвиток морських перевезень повинен враховувати не лише соціальні, а й екологічні виклики. Екологічна інклюзивність в морській галузі представляє собою концепцію забезпечення рівноправного доступу всіх





країн та компаній до екологічно чистих технологій, знань та практик, незалежно від їх економічного розвитку чи географічного розташування. Це питання набуває особливої актуальності у контексті амбітних цілей Міжнародної морської організації (ІМО) щодо зменшення викидів парникових газів на 40% до 2030 року та досягнення нульових викидів до 2050 року [12, с. 6]. Ці цілі включають впровадження альтернативних видів палива, таких як зелений аміак, водень та біопаливо, а також цифрових технологій для підвищення ефективності суден.

Концепція екологічної інклюзивності базується на принципах справедливого переходу, який передбачає, що процес декарбонізації не повинен поглиблювати існуючі нерівності між розвиненими та країнами, що розвиваються. У контексті морської галузі це означає створення механізмів, які дозволяють всім учасникам ринку отримати доступ до сучасних екологічно чистих технологій судноплавства, альтернативних видів палива та енергетичних систем, систем управління екологічними показниками, фінансових інструментів для зелених інвестицій, а також освітніх програм та передачі знань.

Успішним прикладом міжнародної співпраці є Морський зелений коридор Азія-Європа, що включає 12 країн та передбачає скорочення емісій на 40% до 2030 року [13, с. 33]. Проте подальший розвиток зелених судноплавних коридорів гальмується через так звану «стіну здійсненності» – проекти стикаються з фінансовими труднощами через високу вартість екологічно чистих палив. Основна проблема полягає в тому, що багато країн поки не запровадили економічні механізми чи підтримку, які б допомогли покрити цю різницю в ціні, тому ініціативи не переходять до етапу реалізації.

Одним із яскравих прикладів реалізації таких екологічних підходів є стратегія декарбонізації, яку впроваджує компанія A.P. Moller-Maersk – один із глобальних лідерів у сфері контейнерних морських перевезень. У річному звіті за 2024 рік компанія демонструє комплексний підхід до зниження викидів парникових газів, що охоплює технологічні, інфраструктурні та організаційні аспекти [14, с. 76-80].

Компанія зосередилася на впровадженні зеленого метанолу як палива: у 2024 році введено в експлуатацію 7 суден із двопаливними двигунами, ще 20 суден замовлено з поставкою до 2030 року. В середньому за 2024 рік флот компанії викидав 11,1 грам еквіваленту вуглекислого газу (CO_{2e}) на кожну тонно-милю перевезеного вантажу, що є рекордно низьким для компанії. До 2027 року Maersk планує забезпечити понад 50% потреб свого двопаливного флоту за рахунок контрактів на постачання зеленого метанолу [15].

Зусилля компанії Maersk щодо переходу на екологічно чисті види палива, зокрема впровадження зеленого метанолу, свідчать про стратегічне переосмислення ролі морських перевезень у контексті сталого розвитку. Такі ініціативи не лише сприяють зменшенню вуглецевого сліду, а й відкривають



нові можливості для формування інклюзивної екосистеми у сфері морської логістики.

На цьому тлі інклюзивний розвиток морської галузі набуває дедалі більшого значення в глобальному контексті, адже забезпечує більш справедливу, сталу і ефективну функціональність логістичних ланцюгів. Закордонний досвід, зокрема країн Північної Європи (Норвегія, Данія, Швеція), Японії та Сінгапуру, демонструє, що успішна інклюзія базується на комплексному підході, що поєднує технологічні інновації, державну підтримку та активне залучення всіх соціальних груп. Наприклад, Сінгапур інвестує в цифровізацію портової інфраструктури та освіти працівників, одночасно реалізуючи програми підтримки жінок у морській сфері та осіб з інвалідністю, створюючи умови для рівноправної участі у морських перевезеннях [15, 16]. У Північній Європі держави активно сприяють переходу на екологічно чисті види палива, одночасно підтримуючи малі компанії та країни з менш розвиненою інфраструктурою через міжнародні грантові програми та партнерства [16, с. 19-34].

Для України інтеграція таких практик може стати потужним каталізатором для розвитку інклюзивної морської галузі. Це дозволить не лише забезпечити рівний доступ до можливостей у сфері морських перевезень, а й стимулюватиме інновації та соціальну справедливість. Перспективні напрями підвищення інклюзивності у сфері морських перевезень представлено в табл. 4, де узагальнено ключові ініціативи: цифрова інклюзія, підтримка гендерної рівності, екологічні стимули для малого та середнього бізнесу, а також розвиток дистанційних технологій для розширення можливостей зайнятості.

Загалом, використання міжнародного досвіду інклюзивного розвитку допоможе Україні знизити диспропорції у морській галузі, покращити соціальну справедливість, сприяти сталому розвитку та посилити конкурентоспроможність на глобальному ринку морських перевезень.

Таблиця 4

Ініціативи для підвищення інклюзивності у сфері морських перевезень

Напрямок	Опис ініціативи
Цифрова інклюзія	Розширення доступу до сучасних ІТ-рішень і освітніх платформ для морських компаній та працівників із різних регіонів.
Гендерна рівність	Цільові програми підтримки, які включають менторство, адаптацію робочих місць, популяризацію морських професій серед жінок.
Екологічні стимули для МСП	Розробка стимулів для малих і середніх підприємств, що дозволить впроваджувати зелені технології без значного фінансового навантаження.
Розвиток технологій для інклюзії	Впровадження дистанційних та автоматизованих технологій, що відкривають нові робочі місця для осіб з обмеженими можливостями та молоді.

Джерело: складено на основі [4]





Попри наявність позитивних зрушень у напрямку забезпечення більшої інклюзивності в галузі морських перевезень, низка структурних, соціокультурних та економічних бар'єрів і надалі ускладнює процес трансформації галузі у справді доступне та рівноправне середовище для всіх учасників. До ключових чинників, що перешкоджають інклюзивному розвитку, належать:

- **культурні стереотипи та упередження**, що історично закріпили сприйняття морської справи як виключно «чоловічої» професії;
- **недостатня інфраструктура**, зокрема брак адаптованих умов на судах і в портовій інфраструктурі для жінок, осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп, що унеможлиблює їх повноцінну участь у трудових процесах;
- **обмежений доступ до якісної освіти та професійної підготовки**, особливо в країнах Глобального Півдня, де часто відсутні спеціалізовані навчальні програми або інституційна підтримка інклюзивної освіти в морській сфері;
- **низький рівень представництва у прийнятті рішень**, який виражається у недостатній присутності жінок, етнічних, релігійних та інших меншин на керівних посадах у компаніях, організаціях та міжнародних структурах, що координують діяльність галузі;
- **економічні бар'єри**, пов'язані з високими витратами на модернізацію інфраструктури та впровадження інклюзивних технологічних рішень, що часто стає стримувальним фактором для підприємств, особливо в країнах з обмеженим ресурсним потенціалом.

Висновки. Інклюзивний розвиток морської галузі постає як один із ключових напрямів забезпечення її довгострокової стійкості, інноваційності та соціальної справедливості. У контексті глобалізації, кліматичних викликів і структурних змін на ринку праці, морські перевезення мають трансформуватися з урахуванням потреб усіх соціальних груп – незалежно від статі, фізичних можливостей, регіону проживання чи соціально-економічного статусу.

Проведений аналіз підтверджує наявність глибоких диспропорцій у доступі до професійної зайнятості, освітніх можливостей та участі у процесах прийняття рішень. Зокрема, було виявлено, що регіональна, гендерна та цифрова нерівність залишаються актуальними бар'єрами для інклюзивного зростання. Водночас, сучасні технологічні тренди, зокрема цифровізація, автоматизація та розвиток дистанційних форм управління, відкривають нові горизонти для формування більш рівноправного середовища.

Запровадження інклюзивних практик сприятиме підвищенню конкурентоспроможності галузі та забезпечить її гармонійний розвиток у глобальному середовищі.



Література:

1. Ільченко С. В., Грищенко В. Ф., Грищенко І. В. Тенденції розвитку основних сегментів ринку морських вантажних перевезень в Україні // *Економічний простір*. 2023. № 184. С. 44-52. URL: <https://prostir.pdaba.dp.ua/index.php/journal/article/view/1229/1184> (дата звернення: 02.05.2025).
2. Шевченко Є. В., Стовба Т. А. Світовий ринок морських контейнерних перевезень: реалії та доміанти розвитку // *Проблеми сучасних трансформацій. Серія: Економіка та управління*. 2024. № 14(2). С. 7-14. URL: <https://reicst.com.ua/pmt/article/view/2024-14-02-01/2024-14-02-01> (дата звернення: 02.05.2025).
3. Головченко О. О. Шляхи підвищення ефективності управління морськими перевезеннями в сучасних умовах // *Сталий розвиток економіки*. 2024. № 48. С. 72-78. URL: <https://economdevelopment.in.ua/index.php/journal/article/view/887/849> (дата звернення: 02.05.2025).
4. UNCTAD. Review of Maritime Transport 2024. New York: United Nations, 2024. 166 с. ISBN 978-92-1-106592-3. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2024_en.pdf (дата звернення: 02.05.2025).
5. Інклюзивний розвиток економіки в умовах глобальних викликів сьогодення: матеріали міжнар. наук.-практ. інтернет-конф. (Харків, 1-28 лют. 2020 р.). Харків: ХНУМГ ім. О. М. Бекетова, 2020. 235 с. URL: <https://surl.lu/hllvvi> (дата звернення: 02.05.2025).
6. Daudet B., Alix Y. Concentration des services maritimes et de manutention conteneurs: Le cas de la rangée portuaire Dakar-Luanda // *Transport and Trade Facilitation Newsletter*. 2022. № 96. Article No. 98. URL: <https://surl.li/jdipyu> (дата звернення: 02.05.2025).
7. Equasis Statistics. The world fleet 2021. URL: <https://surl.lu/tmwoox> (дата звернення: 02.05.2025).
8. International Maritime Organization (IMO). Women in Maritime Survey Report. London: IMO, 2023. URL: <https://surl.li/qfzuoz> (дата звернення: 02.05.2025).
9. Мороз С., Шуневич М. Використання штучного інтелекту в логістичній галузі // *Development Service Industry Management*. 2024. № 4. С. 269-275. URL: <http://dsim.khmnu.edu.ua/> (дата звернення: 02.05.2025).
10. Мельник О., Онищенко О., Волошин А., Васалатій Н. Розвиток дистанційних технологій керування судном як фактор забезпечення безпеки судноплавства // *Transport development*. 2022. № 3. С. 5-14.
11. Буров Є., Кулявець А. Штучний інтелект у логістиці: можливості та виклики // *Вісник Національного університету «Львівська політехніка»*. 2024. Вип. 16. С. 1-10.
12. International Maritime Organization. Annex 15. MEPC 80. URL: <https://surl.lt/dyxgrz> (дата звернення: 02.05.2025).
13. Getting to Zero Coalition. Annual progress report on green shipping corridors. 2024 edition. URL: <https://surl.li/icxlim> (дата звернення: 02.05.2025).
14. Maersk. Annual Report 2023. URL: <https://investor.maersk.com/static-files/31bf05a1-6f0c-4fbd-a3c7-3f58e044f668> (дата звернення: 02.05.2025).
15. Maritime and Port Authority of Singapore. Sustainability Report 2023. URL: <https://surl.li/tzuosx> (дата звернення: 02.05.2025).
16. Nordic Council of Ministers. Study on Sustainable Maritime Logistics. URL: <https://norden.diva-portal.org/smash/get/diva2:1898411/FULLTEXT01.pdf> (дата звернення: 02.05.2025).

References:

1. Ilchenko S. V., Hryshchenko V. F., Hryshchenko I. V. (2023). Tendentsii rozvytku osnovnykh sehmentiv rynku morskykh vantazhnykh perevezen v Ukraini [Development Trends of the Main Segments of the Maritime Freight Transport Market in Ukraine]. *Ekonomichnyi prostir – Economic Space*, 184, 44-52. Retrieved from <https://prostir.pdaba.dp.ua/index.php/journal/article/view/1229/1184> [in Ukrainian]. (accessed: 02.05.2025).





2. Shevchenko Ye. V., Stovba T. A. (2024). Svitovyi rynok morskyykh konteynernykh perevezhen: realii ta dominanty rozvytku [The Global Market of Maritime Container Transportations: Realities and Development Dominants]. *Problemy suchasnykh transformatsii. Seriya: Ekonomika ta upravlinnia – Problems of Modern Transformations. Series: Economics and Management*, 14(2), 7-14. Retrieved from <https://reicst.com.ua/pmt/article/view/2024-14-02-01/2024-14-02-01> [in Ukrainian]. (accessed: 02.05.2025).

3. Holovchenko O. O. (2024). Shliakhy pidvyshchennia efektyvnosti upravlinnia mors'kymy perevezennia v suchasnykh umovakh [Ways to Improve Maritime Transport Management Efficiency in Modern Conditions]. *Stalyi rozvytok ekonomiky – Sustainable Economic Development*, 48, 72-78. Retrieved from <https://economdevelopment.in.ua/index.php/journal/article/view/887/849> [in Ukrainian]. (accessed: 02.05.2025).

4. UNCTAD. (2024). Review of Maritime Transport 2024. New York: United Nations. 166 p. ISBN 978-92-1-106592-3. Retrieved from https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2024_en.pdf (accessed: 02.05.2025).

5. Inkliuzyvnyi rozvytok ekonomiky v umovakh hlobalnykh vyklykiv siohodennia: materialy mizhnar. nauk.-prakt. internet-konf. (Kharkiv, 1-28 liut. 2020 r.) [Inclusive Development of the Economy in the Context of Today's Global Challenges: Proceedings of the International Scientific-Practical Internet Conference]. Kharkiv: KhNUMG im. O. M. Beketova – Kharkiv National University of Urban Economy, 2020. 235 p. Retrieved from <https://surl.lu/hllvvi> [in Ukrainian]. (accessed: 02.05.2025).

6. Daudet B., Alix Y. (2022). Concentration des services maritimes et de manutention conteneurisés: Le cas de la rangée portuaire Dakar-Luanda [Concentration of Maritime and Container Handling Services: The Case of the Port Range Dakar-Luanda]. *Transport and Trade Facilitation Newsletter*, 96, Article No. 98. Retrieved from <https://surl.li/jdipyo> (accessed: 02.05.2025).

7. Equasis Statistics. (2021). The world fleet 2021. Retrieved from <https://surl.lu/tmwoox> (accessed: 02.05.2025).

8. International Maritime Organization (IMO). (2023). Women in Maritime Survey Report. London: IMO. Retrieved from <https://surl.li/qfzuoz> (accessed: 02.05.2025).

9. Moroz S., Shunevych M. (2024). Vykorystannia shtuchnoho intelektu v lohistychnii haluzi [Use of Artificial Intelligence in the Logistics Sector]. *Development Service Industry Management*, 4, 269–275. Retrieved from <http://dsim.khmnu.edu.ua/> [in Ukrainian]. (accessed: 02.05.2025).

10. Melnyk O., Onyshchenko O., Voloshyn A., Vasalatii N. (2022). Rozvytok dystantsiinykh tekhnolohii keruvannia sudnom yak faktor zabezpechennia bezpeky sudnoplavstva [Development of Remote Ship Control Technologies as a Factor in Ensuring Navigation Safety]. *Transport development*, 3, 5–14 [in Ukrainian].

11. Burov Ye., Kuliavets A. (2024). Shtuchnyi intelekt u lohistytsi: mozhlyvosti ta vyklyky [Artificial Intelligence in Logistics: Opportunities and Challenges]. *Visnyk Natsionalnoho universytetu «Lvivska politekhnika» – Bulletin of the National University "Lviv Polytechnic"*, 16, 1–10 [in Ukrainian].

12. International Maritime Organization. (n.d.). Annex 15. MEPC 80. Retrieved from <https://surl.li/dyxgrz> (accessed: 02.05.2025).

13. Getting to Zero Coalition. (2024). Annual progress report on green shipping corridors. 2024 edition. Retrieved from <https://surl.li/icxlim> (accessed: 02.05.2025).

14. Maersk. (2023). Annual Report 2023. Retrieved from <https://investor.maersk.com/static-files/31bf05a1-6f0c-4fbd-a3c7-3f58e044f668> (accessed: 02.05.2025).

15. Maritime and Port Authority of Singapore. (2023). Sustainability Report 2023. Retrieved from <https://surl.li/tzuocx> (accessed: 02.05.2025).

16. Nordic Council of Ministers. (n.d.). Study on Sustainable Maritime Logistics. Retrieved from <https://norden.diva-portal.org/smash/get/diva2:1898411/FULLTEXT01.pdf> (accessed: 02.05.2025).