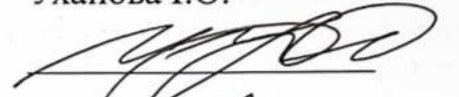


МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ОДЕСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
Кафедра міжнародних економічних відносин

Допущено до захисту

Завідувач кафедри

Уханова І.О.


« 07 » 12 2025 р.

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

на здобуття освітнього ступеня магістра

зі спеціальності 292 «Міжнародні економічні відносини»

за освітньою програмою «Міжнародні економічні відносини»

**НА ТЕМУ « ЛОГІСТИЧНА РОЛЬ ПОРТІВ ОДЕЩИНИ У ФОРМУВАННІ
ЧОРНОМОРСЬКОГО РЕГІОНАЛЬНОГО ТОРГОВОГО ХАБУ »**

Виконавець:

студентка ФМЕ, гр. 64

Калюжний Денис Ростиславович


/ підпис /

Науковий керівник:

к.е.н., доцент

Воронова Олена Вікторівна


/ підпис /

ОДЕСА – 2025

АНОТАЦІЯ

Калюжний Д.Р., «Логістична роль портів Одещини у формуванні Чорноморського регіонального торгового хабу».

Кваліфікаційна робота на здобуття освітнього ступеня магістра зі спеціальності 292 «Міжнародні економічні відносини» за освітньою програмою «Міжнародні економічні відносини». – Одеський національний економічний університет. – Одеса, 2025 р.

Кваліфікаційна робота магістра складається з трьох розділів. Об'єктом дослідження є портова логістика Одеської області.

У роботі розкрито теоретичні засади поняття та структури портової логістики та визначено функції морських портів у міжнародних логістичних ланцюгах. Узагальнено світовий досвід ролі логістичних хабів у забезпеченні регіональної економічної інтеграції.

Охарактеризовано інфраструктурні та функціональні особливості основних морських портів Одещини (Одеса, Чорноморськ, Південний), здійснено аналіз динаміки та структури транспортно-логістичних потоків у портах Одещини. Досліджено вплив воєнних дій та міжнародних викликів на функціонування портової логістики регіону.

Обґрунтовано передумови формування Чорноморського регіонального хабу за допомогою логістичної та гео економічної оцінки. Розроблено пропозиції щодо інтеграції портів Одещини в міжнародні транспортні коридори та мультимодальні логістичні мережі. Запропоновано шляхи модернізації, цифровізації та посилення транзитного потенціалу портів Одеської області.

Ключові слова: портова логістика, морські порти, Чорноморський регіон, логістичний хаб, міжнародні транспортні коридори, вантажопотоки, транзитний потенціал, цифровізація логістики, зовнішньоекономічна діяльність.

ANNOTATION

Kalyuzhny D.R., "Logistical role of ports of Odessa region in the formation of the Black Sea regional trade hub."

Qualification work for obtaining a master's degree in specialty 292 "International Economic Relations" under the educational program "International Economic Relations". – Odesa National University of Economics. – Odesa, 2025.

The master's qualification work consists of three sections. The object of the study is port logistics of the Odessa region.

The work examines the theoretical foundations of the concept and structure of port logistics and defines the functions of seaports in international logistics chains. The world experience of the role of logistics hubs in ensuring regional economic integration is summarized.

The infrastructural and functional features of the main seaports of the Odessa region (Odesa, Chornomorsk, Pivdennyi) are characterized, the dynamics and structure of transport and logistics flows in the ports of the Odessa region are analyzed. The impact of military operations and international challenges on the functioning of port logistics in the region is studied.

The prerequisites for the formation of the Black Sea regional hub are substantiated using logistical and geoeconomic assessment. Proposals are developed for the integration of the ports of the Odessa region into international transport corridors and multimodal logistics networks. Ways of modernization, digitalization and strengthening the transit potential of the ports of the Odessa region are proposed.

Keywords: port logistics, seaports, Black Sea region, logistics hub, international transport corridors, cargo flows, transit potential, logistics digitalization, foreign economic activity.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	4
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ФУНКЦІОНУВАННЯ ПОРТОВОЇ ЛОГІСТИКИ У РЕГІОНАЛЬНИХ ТОРГОВИХ ХАБАХ.....	7
1.1. Поняття та структура портової логістики: сучасні підходи	7
1.2. Функції морських портів у міжнародних логістичних ланцюгах	12
1.3. Роль логістичних хабів у забезпеченні регіональної економічної інтеграції: світовий досвід	18
Висновки до розділу 1.....	24
РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ ЛОГІСТИЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПОРТІВ ОДЕСЬКОЇ ОБЛАСТІ У КОНТЕКСТІ ЧОРНОМОРСЬКОГО РЕГІОНУ	26
2.1. Характеристика основних морських портів Одещини (Одеса, Чорноморськ, Південний): інфраструктура та функціонування	26
2.2. Оцінка транспортно-логістичних потоків у портах Одещини: динаміка, структура, напрями	38
2.3. Вплив воєнних дій та міжнародних викликів на функціонування портової логістики регіону.....	48
Висновки до розділу 2.....	54
РОЗДІЛ 3. СТРАТЕГІЧНІ НАПРЯМИ РОЗВИТКУ ПОРТОВОЇ ЛОГІСТИКИ ОДЕЩИНИ ЯК СКЛАДОВОЇ ЧОРНОМОРСЬКОГО ТОРГОВОГО ХАБУ	57
3.1. Передумови формування Чорноморського регіонального хабу: логістична й геоекономічна оцінка.....	57
3.2. Інтеграція портів Одещини в міжнародні транспортні коридори та мультимодальні логістичні мережі	63
3.3. Пропозиції щодо модернізації, цифровізації та посилення транзитного потенціалу портів Одеської області	71
Висновки до розділу 3.....	78
ВИСНОВКИ	80
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	83

ВСТУП

Актуальність теми. В умовах посилення глобальної конкуренції між транспортними коридорами та хабами, зростання ролі морської торгівлі у світовій економіці та структурних змін у міжнародних логістичних ланцюгах, стратегічне значення портової інфраструктури суттєво зростає. Для України, яка володіє унікальним геостратегічним розташуванням на перетині транзитних шляхів Європи, Азії та Близького Сходу, особливу роль відіграють морські порти Одеської області — Одеса, Чорноморськ та Південний. Вони є ключовими вузлами експорту та імпорту, формують основу зовнішньоторговельного обороту країни та мають потенціал стати ядром Чорноморського регіонального торгового хабу.

Воєнна агресія проти України, блокування частини портової інфраструктури та обмеження роботи морських коридорів значно ускладнили логістичні процеси, спричинили перебудову вантажопотоків та змінили баланс сил у Чорноморському регіоні. Проте навіть у цих умовах порти Одещини зберігають важливе місце у глобальних ланцюгах постачання, виступаючи ключовими елементами міжнародних ініціатив, таких як «зерновий коридор», а також демонструють високий адаптаційний потенціал.

У сучасних реаліях ефективний розвиток портової логістики Одеського регіону має не лише економічне, а й геополітичне значення. Вона здатна стати каталізатором інтеграції України у міжнародні транспортно-логістичні мережі, посилити транзитний статус країни та забезпечити конкурентоспроможність у світовій торгівлі. У цьому контексті актуальним є комплексний аналіз логістичного потенціалу портів Одещини, оцінка їх ролі в регіональній економічній інтеграції та формування стратегічних напрямів розвитку з урахуванням світового досвіду й викликів воєнного часу.

Мета і завдання кваліфікаційної роботи. Головною метою дослідження є аналіз логістичної ролі портів Одещини у формуванні Чорноморського регіонального торгового хабу та розробка стратегічних підходів до підвищення їх ефективності й інтеграції в міжнародні транспортно-логістичні мережі.

Для досягнення поставленої мети необхідно вирішити такі завдання:

1. Розкрити сутність та структуру портової логістики в контексті функціонування регіональних торгових хабів.
2. Дослідити функції морських портів у міжнародних логістичних ланцюгах і визначити їх роль у глобальній торгівлі.
3. Узагальнити світовий досвід розвитку логістичних хабів і можливості його адаптації до умов Чорноморського регіону.
4. Проаналізувати інфраструктурний потенціал та функціональні характеристики основних портів Одещини.
5. Оцінити динаміку, структуру та напрями транспортно-логістичних потоків у регіоні.
6. Визначити вплив воєнних дій і міжнародних викликів на функціонування портової логістики.
7. Розробити пропозиції щодо модернізації, цифровізації та інтеграції портів Одещини в міжнародні транспортні коридори.
8. Обґрунтувати перспективи формування Чорноморського регіонального торгового хабу на базі портової інфраструктури Одещини.

Об'єктом дослідження є портова логістика Одеської області в системі міжнародних транспортно-логістичних зв'язків.

Предметом дослідження виступають теоретико-методологічні основи, аналітичні підходи та практичні інструменти оцінки й розвитку логістичної ролі портів Одещини у формуванні Чорноморського регіонального торгового хабу.

Методи дослідження. У процесі дослідження застосовано комплекс загальнонаукових і спеціальних методів. Серед загальнонаукових використано аналіз і синтез, індукцію та дедукцію, абстрактно-логічний метод, методи порівняння й узагальнення — для формування концептуальних підходів до розгляду портової логістики та визначення її стратегічного значення. До спеціальних методів віднесено статистичний аналіз (для оцінки обсягів вантажопотоків і структури перевезень), структурно-динамічний аналіз (для виявлення тенденцій розвитку), графічний метод (для візуалізації результатів), табличний метод (для систематизації даних) та

елементи SWOT-аналізу (для оцінки сильних і слабких сторін портів Одещини та можливостей їх інтеграції у міжнародні мережі).

Інформаційна база дослідження. Інформаційною основою роботи стали наукові праці українських і зарубіжних дослідників у сфері логістики та портового менеджменту, зокрема таких авторів, як: Бутко М.П., Дикань В.Л., Котлубай О.М., Ломотько Д.В., Ніколаєнко С.В., Чубай М.О., Чекалов А.В., а також звіти Міжнародної морської організації (ІМО), Європейської економічної комісії ООН, Європейської агенції з морської безпеки (EMSA), Світового банку, UNCTAD, Євростату, Державної служби статистики України, Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України, Адміністрації морських портів України. Використано офіційні статистичні збірники, профільні законодавчі та нормативно-правові акти, аналітичні звіти міжнародних організацій і профільних асоціацій, галузеві огляди, матеріали конференцій і ділових форумів.

Публікації та апробація результатів дослідження. За результатами виконання кваліфікаційної роботи опублікована наступна наукова стаття:

1. Калюжний Д.Р. Роль логістичних хабів у забезпеченні регіональної економічної інтеграції. Збірник наукових праць кафедри міжнародних економічних відносин ОНЕУ «Світова економіка та міжнародні економічні відносини». № 7. Одеса. ОНЕУ. 2025
2. Калюжний Д.Р. Інтеграція портів Одещини в міжнародні транспортні коридори та мультимодальні логістичні мережі. Збірник наукових праць кафедри міжнародних економічних відносин ОНЕУ «Світова економіка та міжнародні економічні відносини». № 8. Одеса. ОНЕУ. 2025

Структура роботи: Кваліфікаційна робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел (83 найменувань). Загальний обсяг роботи становить 90 сторінок. Основний зміст викладено на 84 сторінках. Робота містить 23 таблиць, 7 рисунків.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ФУНКЦІОНУВАННЯ ПОРТОВОЇ ЛОГІСТИКИ У РЕГІОНАЛЬНИХ ТОРГОВИХ ХАБАХ

1.1. Поняття та структура портової логістики: сучасні підходи

Портова логістика є ключовим елементом глобальної транспортно-логістичної системи, оскільки морські порти виступають вузловими точками перетину міжнародних ланцюгів постачання, інтегруючи морські та сухопутні види транспорту в єдиний безперервний процес переміщення вантажів. У сучасній науковій літературі поняття «портова логістика» трактується як сукупність організаційно-технічних, інформаційних, фінансових і правових процедур, що забезпечують ефективне планування, управління та контроль вантажопотоків і супутніх послуг у межах портового комплексу та його взаємодії з зовнішнім транспортно-логістичним середовищем. При цьому акцент робиться не лише на перевалці вантажів, а й на створенні доданої вартості через розвиток сервісних, дистрибуційних, митних та інформаційних послуг у межах портових територій. Такий підхід дозволяє розглядати портову логістику як інструмент підвищення конкурентоспроможності не лише окремих портів, але й цілих регіонів і національних економік [1, с.15].

Еволюція портової логістики тісно пов'язана з процесами глобалізації та інтернаціоналізації торгівлі. Якщо у другій половині XX століття основним завданням портів було забезпечення фізичної обробки вантажів і швидкого їх відправлення до місця призначення, то в умовах XXI століття їхня роль значно розширилася. Сучасний порт — це вже не лише транспортний вузол, а й багатофункціональний логістичний хаб, що поєднує транспортні, виробничі, складські, інформаційні та комерційні функції. До того ж у світовій практиці зростає тенденція до вертикальної інтеграції портів з операторами сухопутних перевезень, митними службами та логістичними компаніями, що дозволяє оптимізувати ланцюги постачання, зменшувати витрати та скорочувати час доставки товарів [2, с.27].

У наукових дослідженнях виділяють кілька підходів до визначення поняття «портова логістика». Традиційний підхід зосереджується на організації перевалки

вантажів, управлінні причалами, складуванні та забезпеченні морського та сухопутного транспорту. Системний підхід розглядає портову логістику як частину глобальної мережі, у якій порт виконує роль інтегратора різних видів транспорту та логістичних процесів. Інноваційний підхід робить акцент на цифровізації, автоматизації та впровадженні інтелектуальних транспортних систем для підвищення ефективності портової діяльності [3, с.34].

Таблиця 1.1

Еволюція трактувань поняття «портова логістика» у науковій та практичній площині

Підхід	Основні характеристики	Приклади реалізації
Традиційний	Операційне управління вантажопотоками, перевалка, складування, митне оформлення	Порти Гамбурга (70–90-ті рр.), Одеса (до 2000-х)
Системний	Інтеграція з мультимодальними перевезеннями, взаємодія з регіональними та міжнародними транспортними коридорами	Роттердам, Антверпен
Інноваційний	Цифрові платформи управління, автоматизовані термінали, блокчейн у документообігу	Сінгапур, Південний (пілотні проекти)

Джерело: створено автором

Структура портової логістики визначається як поєднання трьох взаємопов'язаних компонентів: фізичної інфраструктури, організаційно-управлінської системи та інформаційно-технологічної складової. Фізична інфраструктура включає гідротехнічні споруди (причали, пірси, хвилеломи), складські приміщення, транспортні під'їзні шляхи та спеціалізовані термінали. Організаційно-управлінська система охоплює планування вантажопотоків, управління складськими операціями, митне оформлення, тарифну політику та взаємодію з клієнтами. Інформаційно-технологічна складова передбачає використання цифрових рішень для моніторингу операцій, управління документообігом і прогнозування завантаженості портових потужностей [4, с.41].

Одним із важливих аспектів сучасної портової логістики є її інтеграція у мультимодальні транспортно-логістичні системи. Мультимодальність дозволяє поєднувати різні види транспорту в єдиний логістичний ланцюг з мінімальними втратами часу та ресурсів на перевантаження і зберігання. Порти, які здатні

забезпечити ефективну взаємодію морських, залізничних, автомобільних та річкових перевезень, отримують значні конкурентні переваги на глобальному ринку. Прикладами успішної реалізації такої концепції є порт Роттердам, який має розвинену мережу внутрішніх водних шляхів і залізничних сполучень, та порт Антверпен, що забезпечує прямий доступ до трансєвропейських магістралей [5, с.53].

У світовій практиці структуру портової логістики дедалі частіше формують за кластерним принципом, коли портова інфраструктура, логістичні компанії, виробничі підприємства та науково-дослідні інститути функціонують у межах єдиного простору. Це дозволяє створювати ефект синергії, прискорювати інноваційний розвиток і залучати іноземні інвестиції. Для України, зокрема для портів Одещини, впровадження кластерного підходу могло б стати важливим чинником у формуванні Чорноморського регіонального торгового хабу [6, с.62].

Важливим складником сучасної портової логістики є орієнтація на концепцію «порт як інтегрована платформа послуг». Це означає, що поряд із традиційними функціями перевалки та зберігання вантажів, порт виконує роль дистрибуційного центру, центру доданої вартості та логістичного сервісу, який охоплює пакування, маркування, сортування, комплектування партій товарів і підготовку їх до подальшого транспортування. У світовій практиці таку модель реалізують провідні логістичні порти, зокрема Сінгапур, який забезпечує до 80% додаткових логістичних послуг від загального обсягу операцій, та порт Дубай (Джебель-Алі), який поєднує логістичну, виробничу та вільну економічну зони [7, с.18].

У межах портової логістики розрізняють кілька функціональних зон, кожна з яких виконує окремі, але взаємопов'язані завдання. Перша зона — це акваторія та причальна інфраструктура, призначена для швартування суден, виконання вантажно-розвантажувальних операцій та забезпечення безпеки мореплавства. Друга зона — складські й термінальні потужності, де здійснюється короткострокове або довгострокове зберігання вантажів, їх підготовка до відправлення, митне оформлення та супровідні операції. Третя зона — адміністративно-логістичний комплекс, у якому зосереджені офіси портових операторів, митних органів, агентських і

експедиторських компаній. Інтеграція цих зон у єдину систему управління є запорукою ефективної роботи порту та його конкурентоспроможності [8, с.24].

Особливу увагу у сучасних підходах до портової логістики приділяють цифровим рішенням, що забезпечують прозорість і контроль усіх етапів руху вантажів. Використання портових спільних інформаційних систем (Port Community System, PCS) дозволяє об'єднати в єдиному цифровому середовищі всі зацікавлені сторони — портових операторів, судновласників, митні служби, вантажовласників, логістичних провайдерів. Такі системи успішно функціонують у портах Роттердама, Гамбурга, Барселони та впроваджуються в українських портах, зокрема в Південному, де розпочато пілотні проєкти автоматизації митних процедур та управління чергами автотранспорту [9, с.33].

Таблиця 1.2

Функціональні зони сучасного морського порту та їх основні завдання

Функціональна зона	Основне призначення	Приклади технологій та інновацій
Акваторія та причальна інфраструктура	Швартування, вантажно-розвантажувальні операції, безпека судноплавства	Глибоководні причали, автоматизовані крани STS
Складські та термінальні потужності	Зберігання, сортування, митне оформлення, підготовка вантажів	Автоматизовані склади, RFID-мітки
Адміністративно-логістичний комплекс	Координація, управління, комунікації між учасниками	Port Community System, блокчейн для документообігу

Джерело: створено автором

Суттєвим елементом сучасної портової логістики є принцип «just-in-time», який передбачає оптимізацію прибуття суден, вантажів та автотранспорту у порт для уникнення простоїв і зменшення витрат на зберігання. Впровадження цього підходу стало можливим завдяки розвитку цифрових технологій прогнозування та управління потоками, що забезпечує синхронізацію дій між усіма учасниками логістичного ланцюга. Така модель особливо ефективна для контейнерних перевезень, де час доставки та ритмічність потоків мають вирішальне значення для клієнтів [10, с.12].

Важливою тенденцією у портовій логістиці є екологізація процесів. Вимоги міжнародних організацій, таких як ІМО, а також зростаюча увага до екологічної безпеки спонукають порти впроваджувати «зелені» технології: використання

електричних портових кранів, систем очищення стічних вод, установок для приймання баластних вод, а також розробку планів зменшення викидів вуглекислого газу. Прикладом є порт Гетеборг (Швеція), де впроваджено систему «зеленої гавані» з пільговими тарифами для суден, що відповідають підвищеним екологічним стандартам [11, с.21].

У структурі портової логістики важливе місце посідає взаємодія з залізничною та автомобільною інфраструктурою. Ефективний сухопутний підвіз і вивіз вантажів дозволяє скоротити час перебування товарів у порту, підвищити оборотність терміналів та зменшити витрати клієнтів. Порти, які мають безпосередній доступ до магістральних залізничних ліній та автошляхів міжнародного значення, отримують конкурентну перевагу на регіональному та глобальному ринках. В українських реаліях це особливо важливо для портів Одещини, які є складовою міжнародних транспортних коридорів, зокрема TRACECA та TEN-T [12, с.39].

Таблиця 3

Порівняльна характеристика мультимодальних зв'язків провідних портів світу та Одещини

Порт	Залізничне сполучення	Автомобільні магістралі	Внутрішні водні шляхи
Роттердам	Пряма інтеграція з Євразійським коридором	A1, A15	Рейн, Маас
Антверпен	TEN-T, високошвидкісні залізниці	E19, E313	Шельда
Південний	Магістраль Одеса–Миколаїв	M14, M28	Немає
Чорноморськ	Під'їзна залізнична гілка до станції Чорноморськ-Порт	M27	Немає
Одеса	Відгалуження до станції Одеса-Порт	M05, M14	Немає

Джерело: створено автором

Ще одним важливим компонентом структури портової логістики є кадрове та управлінське забезпечення. Ефективне функціонування портових процесів потребує висококваліфікованого персоналу — від операторів кранів і водіїв портових тягачів до диспетчерів, митних брокерів, логістів та ІТ-фахівців. У провідних світових портах активно впроваджуються програми підвищення кваліфікації, стажування, а також співпраця з університетами та дослідницькими центрами для підготовки спеціалістів з портової логістики. В Україні ця сфера також потребує модернізації, особливо з

урахуванням впровадження цифрових технологій та автоматизованих систем [13, с.44].

Таким чином, сучасна портова логістика постає як комплексна система, що інтегрує фізичну інфраструктуру, управлінські та організаційні процеси, цифрові технології та кадровий потенціал. Її розвиток залежить від здатності швидко адаптуватися до змін у глобальній торгівлі, впроваджувати інноваційні рішення та ефективно взаємодіяти з усіма елементами транспортно-логістичного середовища. Для портів Одещини, які мають унікальне геостратегічне розташування, це означає необхідність трансформації у багатофункціональні логістичні хаби, здатні конкурувати з провідними портами Чорноморського басейну [14, с.51].

1.2. Функції морських портів у міжнародних логістичних ланцюгах

Морські порти у світовій транспортно-логістичній системі відіграють ключову роль, оскільки понад 80% обсягів світової торгівлі здійснюється морським транспортом. Вони виступають стратегічними вузлами, що забезпечують не лише фізичне переміщення товарів між країнами та континентами, але й інтеграцію уніфікованих сервісів, пов'язаних із митним оформленням, обробкою вантажів, зберіганням, переробкою, страхуванням та інформаційним супроводом. Порт у міжнародному логістичному ланцюзі можна розглядати як складний багатофункціональний комплекс, який одночасно виконує транспортну, комерційну, виробничу та сервісну функції. Розширення цих функцій обумовлюється тенденцією до перетворення портів у мультимодальні логістичні центри, що забезпечують безперервність і оптимізацію глобальних ланцюгів постачання [15, с.19].

Транспортно-транзитна функція портів полягає у забезпеченні безпечного та ефективного перевантаження вантажів між морським і сухопутним транспортом, організації регулярних судноплавних маршрутів, а також у збереженні ритмічності перевезень незалежно від сезонних чи кон'юктурних коливань. Ця функція є критично важливою для глобальних логістичних систем, де своєчасність доставки визначає конкурентоспроможність продукції на ринку. Приклади провідних світових

портів, таких як Роттердам, Сінгапур чи Шанхай, свідчать про те, що успішна реалізація транспортно-транзитної функції базується на високій пропускній спроможності, ефективному плануванні та використанні сучасних цифрових інструментів управління потоками [16, с.27].

Не менш значущою є експортно-імпортна функція морських портів, яка забезпечує країнам доступ до міжнародних ринків, розширює географію збуту та диверсифікує торговельні зв'язки. В умовах глобалізації порти перетворюються на «ворота економіки», через які здійснюється значна частина зовнішньоторговельного обороту. Для України, зокрема для портів Одещини, ця функція має особливе значення, адже основні експортні товари (зернові, олійні культури, метали, хімічна продукція) та імпортні поставки (енергоносії, споживчі товари, обладнання) здебільшого проходять через морські термінали. Саме через експортно-імпортну функцію порти формують валютні надходження та впливають на макроекономічну стабільність держави [17, с.36].

Таблиця 1.4

Основні функції морських портів у міжнародних логістичних ланцюгах

Функція	Сутність	Приклади реалізації
Транспортно-транзитна	Перевалка вантажів між морським і сухопутним транспортом, організація маршрутів	Роттердам, Антверпен
Експортно-імпортна	Забезпечення зовнішньоторговельних операцій, доступ до ринків	Південний, Чорноморськ
Сервісна	Надання логістичних, дистрибуційних, митних та інформаційних послуг	Сінгапур, Гамбург
Виробничо-доданої вартості	Переробка, пакування, сортування, складання товарів	Джебел-Алі, Шанхай

Джерело: створено автором

Сервісна функція портів полягає у наданні комплексу послуг, що супроводжують вантажопотоки: це митне оформлення, страхування, організація складських операцій, фумігація, пакування, маркування, а також логістичний консалтинг. Розвинена сервісна складова дозволяє портам збільшувати додану вартість вантажів і підвищувати свою привабливість для клієнтів. У світовій практиці провідні порти часто створюють на своїй території вільні економічні зони, де

працюють виробничі підприємства та логістичні компанії, використовуючи близькість до транспортних шляхів для оптимізації витрат [18, с.44].

Виробничо-додана функція стає дедалі актуальнішою у сучасних умовах. Порти починають виконувати роль платформ для легкої обробки товарів перед їх відправкою до кінцевих споживачів — наприклад, сортування, передпродажна підготовка, складання, змішування компонентів. Такі операції дозволяють значно зменшити час постачання та забезпечити гнучкість у реагуванні на потреби ринку. Це особливо важливо для товарів з коротким терміном зберігання або високими вимогами до якості постачання, наприклад, у харчовій, фармацевтичній та електронній промисловості [19, с.52].

Окрему увагу слід приділити інформаційно-комунікаційній функції портів. Сучасні міжнародні логістичні ланцюги неможливі без оперативного обміну даними між усіма учасниками процесу. Порти стають центрами інформаційного хабу, що забезпечує інтеграцію цифрових платформ управління, автоматизацію документообігу, моніторинг вантажопотоків у реальному часі та прогнозування їх змін. Використання Port Community Systems, інтегрованих з митними та транспортними базами даних, дає змогу зменшити бюрократичні затримки, прискорити оформлення вантажів і підвищити прозорість операцій [20, с.61].

Таблиця 1.5

Приклади цифрових інструментів в реалізації функцій портів

Цифровий інструмент	Призначення	Приклад впровадження
Port Community System (PCS)	Інтеграція учасників логістичного процесу	Роттердам, Барселона
Блокчейн-документообіг	Безпечний обмін даними, уникнення фальсифікацій	Антверпен
IoT-сенсори	Моніторинг вантажів і контейнерів	Сінгапур
Автоматизоване планування	Оптимізація розкладу завантаження і розвантаження	Шанхай

Джерело: створено автором

Важливо підкреслити, що всі ці функції реалізуються комплексно й взаємопов'язано. Неможливо уявити порт, який би успішно виконував лише одну чи дві функції, залишаючи без уваги інші. Ефективність портової логістики визначається

саме збалансованістю її функціональної структури, здатністю швидко адаптуватися до змін у міжнародній торгівлі та використовувати інноваційні інструменти для оптимізації роботи. Для портів Одещини, які працюють в умовах воєнних загроз та обмежень судноплавства, реалізація цих функцій стає стратегічним завданням, від якого залежить не лише економічний розвиток регіону, а й інтеграція України в глобальні ланцюги постачання [21, с.68].

Крім основних функцій, у міжнародній практиці все більшого значення набуває інтеграційна функція морських портів, яка передбачає їхню участь у міжнародних транспортних коридорах, логістичних альянсах та стратегічних партнерствах. Така інтеграція дозволяє портам залучати додаткові вантажопотоки, розширювати географію маршрутів, отримувати доступ до інноваційних технологій та інвестицій. У Європі яскравим прикладом цього є порти Гамбург та Антверпен, які активно співпрацюють із залізничними операторами та логістичними провайдерами для забезпечення ефективної мультимодальної доставки товарів у глибину континенту. Для портів Одещини подібні ініціативи відкривають можливості інтеграції до трансєвропейської транспортної мережі TEN-T та коридору TRACECA, що у перспективі може підвищити їхній статус у регіональній економіці [22, с.74].

Іншою важливою функцією є безпекова. Порти у міжнародних логістичних ланцюгах несуть відповідальність за дотримання стандартів безпеки судноплавства, охорону вантажів, захист від піратства, терористичних загроз та кібератак. У цьому контексті Міжнародна морська організація (IMO) розробила Кодекс охорони суден та портових засобів (ISPS Code), який передбачає комплекс заходів фізичної, технічної та інформаційної безпеки. Порти, що відповідають цим вимогам, отримують конкурентні переваги, адже їх обирають міжнародні перевізники як надійних партнерів. Для України, особливо в умовах воєнної агресії, ця функція має критичне значення, оскільки безпека судноплавства прямо впливає на стабільність торговельних операцій [23, с.81].

Екологічна функція також стає невід'ємною складовою роботи сучасних портів. Вона полягає у впровадженні «зелених» технологій, мінімізації впливу на довкілля та забезпеченні стійкого розвитку. Це включає перехід на альтернативні джерела енергії,

електрифікацію перевантажувальної техніки, скорочення викидів в атмосферу, очищення стічних вод, утилізацію відходів та екологічний моніторинг акваторій. У світовій практиці вже поширені концепції «Green Port» та «EcoPort», які активно впроваджуються у портах Північної Європи. Для українських портів, зокрема в Одеському регіоні, дотримання екологічних стандартів може стати вагомим фактором залучення міжнародних вантажопотоків, особливо з ЄС [24, с.90].

Таблиця 1.6

Додаткові функції морських портів у міжнародних логістичних ланцюгах

Функція	Зміст	Приклади реалізації
Інтеграційна	Участь у міжнародних транспортних коридорах, логістичних альянсах, партнерствах	Гамбург, Антверпен, Роттердам
Безпекова	Захист вантажів, суден, інфраструктури, кібератака-безпека	Сінгапур, Лос-Анджелес
Екологічна	Впровадження «зелених» технологій, стале управління	Гетеборг, Роттердам

Джерело: створено автором

Ще одним суттєвим аспектом є маркетингово-комунікаційна функція морських портів. Вона охоплює просування послуг на міжнародному ринку, формування позитивного іміджу та залучення нових клієнтів. Конкуренція між портами, особливо у межах одного регіону, змушує операторів активно розвивати маркетингові стратегії, брати участь у виставках, форумах, конференціях, проводити спільні проєкти з логістичними та транспортними компаніями. У сучасних умовах особливого значення набуває цифровий маркетинг — створення інтерактивних платформ для бронювання послуг, онлайн-моніторингу операцій та отримання митної документації. Така практика вже реалізується у Південному та Чорноморську, що підвищує їхню привабливість для клієнтів [25, с.96].

Важливо зазначити, що у міжнародних логістичних ланцюгах морські порти виконують і функцію розвитку регіональної економіки. Вони створюють робочі місця, стимулюють розвиток суміжних галузей (судноремонт, складське господарство, транспорт, страхування, банківські послуги), залучають інвестиції та підвищують конкурентоспроможність регіонів на глобальному ринку. У портах зі значними обсягами вантажообігу економічний мультиплікатор може досягати 3–4,

тобто кожна одиниця доходу порту генерує 3–4 одиниці доходу в економіці регіону. Для Одеської області це особливо актуально, оскільки порти виступають ключовими драйверами її економічного зростання [26, с.103].

Нарешті, інноваційна функція стає визначальною у формуванні конкурентних переваг портів у XXI столітті. Вона передбачає впровадження сучасних технологічних рішень, таких як автоматизовані вантажні термінали, системи управління на основі штучного інтелекту, «розумні» логістичні мережі, роботизовані перевантажувальні комплекси, використання великих даних (Big Data) для прогнозування вантажопотоків. Приклади впровадження таких інновацій можна побачити у портах Сінгапуру та Шанхаю, які завдяки автоматизації досягли рекордної швидкості обробки контейнерів. Для України інтеграція інновацій у портову діяльність може стати шляхом не лише до підвищення ефективності, але й до прориву на міжнародному логістичному ринку [27, с.112].

Таким чином, у міжнародних логістичних ланцюгах морські порти виконують широкий спектр взаємопов'язаних функцій — від базових транспортно-транзитних і експортно-імпортних до сервісних, інтеграційних, безпекових, екологічних, маркетингових та інноваційних. Їхня ефективна реалізація забезпечує не лише безперервність глобальних вантажопотоків, але й формує конкурентоспроможність портів як ключових вузлів світової торгівлі. У сучасних умовах, коли швидкість, надійність і технологічність є головними критеріями вибору логістичних партнерів, порти, здатні комплексно поєднувати свої функції та інтегруватися у мультимодальні транспортні системи, отримують суттєві переваги на світовому ринку. Для портів Одещини таке комплексне виконання функцій є не лише питанням економічної ефективності, але й інструментом зміцнення позицій України у Чорноморському регіоні та інтеграції у глобальні ланцюги постачання [28, с.119].

1.3. Роль логістичних хабів у забезпеченні регіональної економічної інтеграції: світовий досвід

Логістичні хаби у сучасній світовій економіці виконують роль стратегічних вузлів, що забезпечують концентрацію, перерозподіл та ефективне управління товаропотоками на регіональному та глобальному рівнях. Їх функціонування ґрунтується на здатності поєднувати різні види транспорту, інтегрувати інфраструктурні, організаційні та інформаційні ресурси, а також надавати повний спектр логістичних і супутніх сервісів. У системі регіональної економічної інтеграції логістичний хаб виступає своєрідним «мостом», що з'єднує виробників, постачальників, дистриб'юторів і кінцевих споживачів, забезпечуючи синхронізацію потоків товарів, інформації та фінансів [29, с.14].

Ефективність логістичних хабів визначається не лише обсягами перевалки вантажів чи розвиненістю інфраструктури, а й здатністю створювати додану вартість для регіональної економіки. Це відбувається завдяки розміщенню на їхній території складів глибокої переробки, дистрибуційних центрів, сервісних зон, митних терміналів, а також підприємств легкої обробки продукції. Таким чином, логістичні хаби стають каталізаторами розвитку суміжних галузей — від транспортної та виробничої до фінансової й страхового сектору, що в комплексі стимулює економічне зростання регіонів та їх інтеграцію у світову економіку [30, с.23].

Світовий досвід свідчить, що логістичні хаби часто формуються у місцях перетину міжнародних транспортних коридорів та поблизу великих морських портів. Наприклад, Роттердамський логістичний кластер у Нідерландах є центральною ланкою європейських вантажопотоків і забезпечує інтеграцію Північного моря з внутрішніми водними шляхами та залізничною мережею Європи. Подібну функцію виконує логістичний хаб в Антверпені, який спеціалізується на обробці контейнерних, хімічних і промислових вантажів, використовуючи мультимодальні можливості для з'єднання з ринками Центральної та Східної Європи [31, с.32].

Приклади провідних світових логістичних хабів та їх характеристик

Хаб	Країна	Основні переваги	Регіон інтеграції
Роттердамський кластер	Нідерланди	Доступ до моря, внутрішніх водних шляхів і залізниць; потужні контейнерні термінали	ЄС, Північна Європа
Антверпенський хаб	Бельгія	Спеціалізація на хімічній та контейнерній логістиці; мультимодальність	Центральна та Східна Європа
Джебел-Алі	ОАЕ	Вільна економічна зона, інтеграція з аеропортом; глибоководний порт	Близький Схід, Південна Азія
Сінгапурський хаб	Сінгапур	Автоматизовані термінали, глобальний контейнерний центр	Південно-Східна Азія, світова торгівля

Джерело: створено автором

У межах регіональної економічної інтеграції логістичні хаби виконують роль платформ, що сприяють гармонізації митних процедур, уніфікації транспортних стандартів і розвитку спільних інформаційних систем. Це особливо актуально для інтеграційних об'єднань, таких як Європейський Союз чи АСЕАН, де спрощення транскордонних перевезень і синхронізація логістичних процесів є ключовими факторами підвищення конкурентоспроможності. У ЄС логістичні хаби інтегровані в мережу TEN-T, яка об'єднує ключові транспортні вузли та коридори, що дозволяє забезпечувати безперервний рух вантажів усією територією Союзу без додаткових бар'єрів [32, с.41].

Досвід Азії демонструє, що логістичні хаби можуть стати центрами регіональної економічної потужності навіть у країнах з різним рівнем розвитку. Прикладом є портово-логістичний комплекс Кланг у Малайзії, який завдяки вигідному географічному розташуванню та активній інвестиційній політиці перетворився на один із провідних контейнерних хабів регіону, інтегрувавши морські маршрути з внутрішніми сухопутними мережами. У цьому випадку ключовим чинником успіху стала державна підтримка та розвиток інфраструктури «останньої милі» — залізничних і автомобільних під'їздів до порту [33, с.55].

Світова практика свідчить, що логістичні хаби не лише обслуговують поточні вантажопотоки, а й виконують функцію стратегічного резерву для кризових ситуацій. Під час пандемії COVID-19 такі центри забезпечували швидку перебудову маршрутів

і зберігали стійкість ланцюгів постачання, компенсуючи обмеження у певних сегментах транспортної інфраструктури. Це особливо актуально для регіонів із високим рівнем ризиків — як природних, так і геополітичних [34, с.62].

Таблиця 1.8

Ключові фактори успіху логістичних хабів у світовій практиці

Фактор	Опис	Приклад реалізації
Геостратегічне розташування	Перетин міжнародних транспортних коридорів, близькість до ринків збуту	Роттердам, Сінгапур
Мультиmodalність	Поєднання морського, залізничного, автомобільного та авіаційного транспорту	Антверпен, Джебель-Алі
Цифровізація	Використання PCS, автоматизації, IoT	Гамбург, Шанхай
Вільні економічні зони	Податкові та митні пільги для бізнесу	Джебель-Алі, Кайманові острови

Джерело: створено автором

Загалом, роль логістичних хабів у забезпеченні регіональної економічної інтеграції полягає у створенні ефективної інфраструктурної та організаційної основи для руху товарів, капіталів і технологій. Вони сприяють зниженню транзакційних витрат, скороченню часу доставки, підвищенню рівня сервісу та конкурентоспроможності регіонів на світовому ринку. Для Чорноморського регіону, і зокрема для портів Одещини, вивчення та адаптація світового досвіду функціонування логістичних хабів є стратегічно важливими кроками у напрямі інтеграції до європейського та глобального економічного простору [35, с.69].

Адаптація світового досвіду розвитку логістичних хабів до умов портів Одещини передбачає всебічне врахування як інституційних, технологічних та інфраструктурних переваг провідних міжнародних моделей, так і специфіки соціально-економічних, політичних та безпекових умов функціонування портової галузі України. Важливою особливістю сучасних глобальних логістичних хабів є їх здатність не лише виконувати функції перевалки вантажів, а й трансформуватися у багатофункціональні комплекси, що поєднують транспортні, складські, митні, фінансові та інформаційні сервіси в межах єдиної логістичної екосистеми. Для портів Одеської області така трансформація означає необхідність переосмислення ролі портів Одеси, Чорноморська та Південного як вузлових елементів міжнародних

ланцюгів постачання, орієнтованих не лише на експортно-імпорتنі операції, а й на формування регіональної доданої вартості за рахунок розвитку промислової логістики, сервісних зон та індустріальних парків поблизу портових територій.

Ключовим чинником ефективності провідних портових хабів світу є їхня глибока інтеграція до глобальних транспортних коридорів та спроможність забезпечувати високий рівень мультимодальності. Для Одещини це передбачає активне залучення портів регіону до пан'європейської транспортної мережі TEN-T, розбудову логістичної взаємодії з країнами Чорноморського та Балтійського регіонів, а також поглиблення співпраці в межах ініціатив TRACECA та «Шовкового шляху». Важливо не лише декларувати інтеграцію, а й забезпечити реальну технічну та організаційну сумісність української інфраструктури з європейськими транспортними стандартами, зокрема щодо пропускної спроможності, електронного управління рухом та уніфікації митних процедур. Досвід Роттердама й Антверпена переконливо демонструє, що розвиток залізничних коридорів у поєднанні з модернізацією внутрішніх водних шляхів дозволяє значно підвищити ефективність логістичних операцій, зменшити навантаження на автомобільні магістралі та суттєво скоротити витрати на транспортування [36, с.77]. Для Одещини це створює передумови для активізації ролі Дунаю як альтернативного логістичного маршруту та формування стійких транспортних зв'язків із Центральною Європою.

Окремого значення в умовах трансформації глобальної логістики набуває цифровізація портових процесів, яка у провідних хабах розглядається не як допоміжний інструмент, а як стратегічна основа конкурентоспроможності. Світові порти активно впроваджують системи Port Community System, платформи електронного обміну даними між усіма учасниками логістичного ланцюга, технології блокчейн для підвищення безпеки комерційної інформації, а також рішення на основі штучного інтелекту для прогнозування вантажопотоків і управління ресурсами. Для портів Одещини впровадження аналогічних інструментів може стати вирішальним фактором зниження операційних витрат, мінімізації корупційних ризиків та підвищення довіри з боку іноземних контрагентів, що особливо важливо у період післявоєнного відновлення. Приклад Сінгапуру підтверджує, що створення єдиної

цифрової логістичної екосистеми навіть в умовах обмеженої території здатне забезпечити прорив у швидкості обробки вантажів і рівні клієнтоорієнтованості портових сервісів.

З огляду на обмежені фінансові ресурси та високий рівень інвестиційних ризиків в Україні, впровадження цифрових рішень доцільно здійснювати за етапною моделлю, починаючи з автоматизації базових процесів: електронного документообігу, управління транспортними потоками, диспетчеризації перевезень і онлайн-моніторингу складських операцій. Подальшими кроками має стати інтеграція портових інформаційних систем із платформами митних органів, залізничних операторів та міжнародних логістичних провайдерів з метою створення цифрового «єдиного вікна» для учасників ринку. Такий підхід дозволить не лише оптимізувати логістичні процеси, а й сформувати інформаційну основу для стратегічного планування розвитку портової інфраструктури регіону [37, с.85].

Важливим аспектом адаптації світового досвіду розвитку логістичних хабів до умов Одещини є формування на їх базі потужних зон створення доданої вартості, здатних трансформувати портові території з інфраструктурних об'єктів перевалки вантажів у комплексні виробничо-логістичні кластери. У провідних портових хабах світу розвиток таких зон розглядається як ключовий фактор регіонального економічного зростання, оскільки саме вони забезпечують диверсифікацію економічної діяльності, створення нових робочих місць та розширення податкової бази територій. Порти поступово перестають виконувати виключно транзитні функції, натомість перетворюються на платформи інтеграції промисловості, логістики та інноваційного бізнесу, де логістичні процеси поєднуються з виробничою кооперацією та обробкою продукції безпосередньо поблизу транспортних вузлів.

Світова практика переконливо доводить, що логістичні хаби, на території яких функціонують зони промислової обробки, логістичні парки, центри зборки та дистрибуції, генерують для регіону значно більший мультиплікативний ефект порівняно з портами, що обмежуються перевалкою вантажів. Це пов'язано з тим, що кожна додаткова операція з вантажем – сортування, фасування, маркування, комплектація, попередня обробка чи тестування – створює нову вартість, яка

залишається у регіоні та сприяє зростанню рівня зайнятості, розвитку малого й середнього бізнесу та формуванню локальних виробничих ланцюгів. Для Одеської області це відкриває можливості для поступового формування потужних логістично-виробничих зон, орієнтованих на первинну обробку сільськогосподарської продукції, доробку експортних партій товарів та створення напівфабрикатів з більш високою ринковою вартістю.

Враховуючи аграрну спеціалізацію економіки півдня України, перспективним напрямом є локалізація у припортових зонах підприємств з очистки, фасування та переробки зернових і олійних культур, сортування та пакування плодоовочевої продукції, а також підприємств із формування експортних логістичних партій відповідно до вимог міжнародних стандартів якості та безпеки. Додатковим потенціалом володіє розміщення у межах портових територій складальних виробництв окремих видів технічної продукції, що постачається в Україну у вигляді комплектуючих, з подальшим експортом готових виробів або їх дистрибуцією на внутрішньому ринку. Створення таких кластерів поруч із портами дозволяє суттєво скоротити логістичні витрати, мінімізувати втрати часу на транспортування та оптимізувати ланцюги постачання, що підвищує конкурентоспроможність регіональних виробників на міжнародних ринках.

Яскравим прикладом ефективної реалізації моделі розвитку зон доданої вартості у припортових територіях є порт Джебель-Алі, де створення вільної економічної зони перетворило регіон з транзитного вузла на потужний індустріально-логістичний центр світового масштабу. Саме поєднання сучасної портової інфраструктури, ліберального податкового режиму та мінімізації адміністративних бар'єрів дало змогу залучити тисячі компаній з усього світу та сформувати середовище інтенсивного розвитку бізнесу. Для України та Одещини особливо актуальним є запровадження аналогічних інструментів економічного стимулювання, зокрема спеціальних податкових режимів, спрощених митних процедур та цифрових механізмів взаємодії бізнесу з державними органами, що дозволить підвищити інвестиційну привабливість регіону та забезпечити приплив капіталу в портову сферу та суміжні галузі [38, с.93].

У контексті післявоєнного відновлення економіки формування зон доданої вартості в межах портів Одещини може стати одним із ключових важелів структурної модернізації регіону. Поєднання портової інфраструктури із сучасними підходами до організації виробництва, логістики та сервісного обслуговування створює умови для поступового переходу від експортно-сировинної моделі до моделі, заснованої на переробці, інноваціях та формуванні конкурентної продукції з високою доданою вартістю. Такий підхід не лише сприятиме економічному зростанню, а й забезпечить довгострокову стійкість регіонального розвитку, зменшуючи залежність місцевої економіки від коливань світових сировинних ринків та транспортної кон'юнктури.

Таким чином, адаптація світового досвіду логістичних хабів до умов Одещини має будуватися на поєднанні трьох ключових напрямів: інтеграції в міжнародні транспортні коридори та забезпеченні мультимодальності, впровадженні сучасних цифрових рішень і розвитку зон доданої вартості на базі портової інфраструктури. Ці підходи не лише зміцнять позиції портів регіону у Чорноморському басейні, але й сприятимуть економічній інтеграції України з європейським та глобальним ринками. Такий вектор розвитку створює підґрунтя для переходу до другого розділу дослідження, де буде здійснено аналіз логістичного потенціалу портів Одеської області в контексті Чорноморського регіону, з урахуванням наявних ресурсів, інфраструктурних характеристик та викликів воєнного часу [39, с.101].

Висновки до розділу 1

У першому розділі дослідження було розкрито теоретичні основи функціонування портової логістики в контексті формування регіональних торгових хабів та окреслено її ключову роль у міжнародних логістичних ланцюгах. Встановлено, що портова логістика є складною інтегрованою системою, яка об'єднує фізичну інфраструктуру, організаційно-управлінські механізми, інформаційно-технологічні рішення та кадровий потенціал. Сучасні підходи до її визначення виходять за межі традиційної перевалки вантажів, охоплюючи комплекс сервісних,

виробничих та інноваційних функцій, спрямованих на підвищення ефективності й конкурентоспроможності портів.

Проаналізовано, що у міжнародних логістичних ланцюгах морські порти виконують широкий спектр функцій: транспортно-транзитну, експортно-імпорتنу, сервісну, інтеграційну, безпекову, екологічну, маркетингову та інноваційну. Їх ефективна реалізація забезпечує безперервність глобальних товаропотоків, сприяє формуванню позитивного іміджу та інтеграції портів у мультимодальні транспортні системи. У сучасних умовах пріоритетного значення набуває здатність портів комплексно поєднувати ці функції, адаптуватися до змін у світовій торгівлі та впроваджувати технологічні інновації.

Вивчення світового досвіду показало, що логістичні хаби виступають ключовими платформами регіональної економічної інтеграції, об'єднуючи різні види транспорту та створюючи умови для розвитку сервісів доданої вартості. Провідні приклади — Роттердам, Антверпен, Сінгапур, Джебель-Алі — доводять, що успіх хабів визначається мультимодальністю, цифровізацією, вигідним геостратегічним положенням та сприятливими економічними режимами.

Адаптація цього досвіду до умов портів Одещини передбачає інтеграцію до міжнародних транспортних коридорів, впровадження сучасних цифрових технологій, розвиток виробничо-логістичних зон і залучення інвестицій. Реалізація цих напрямів здатна зміцнити позиції регіону в Чорноморському басейні, забезпечити ефективну участь у глобальних ланцюгах постачання та сприяти економічній інтеграції України з європейським та світовим ринками.

РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ ЛОГІСТИЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПОРТІВ ОДЕСЬКОЇ ОБЛАСТІ У КОНТЕКСТІ ЧОРНОМОРСЬКОГО РЕГІОНУ

2.1. Характеристика основних морських портів Одещини (Одеса, Чорноморськ, Південний): інфраструктура та функціонування

Морські порти Одеської області — Одеса, Чорноморськ і Південний — становлять стратегічне ядро транспортно-логістичної системи України, відіграючи провідну роль у формуванні експортно-імпортних потоків держави та забезпечуючи понад половину морського вантажообігу у довоєнний період. Їх функціонування має загальнонаціональне значення, оскільки саме через ці порти здійснюється основний обсяг операцій із вивезення аграрної продукції, металів, мінеральної сировини та хімічних товарів, а також імпорт енергоресурсів, обладнання й товарів споживчого призначення. Порти формують єдину інфраструктурну агломерацію на узбережжі Чорного моря, яка поєднує портові термінали, залізнично-автомобільні розв'язки, промислово-логістичні парки, митні комплекси та сервісні підрозділи обслуговування суден, що дозволяє розглядати портову систему Одещини як інтегрований логістичний простір, здатний забезпечувати концентрацію ресурсів, оптимізацію перевезень і гнучкість у маршрутизації вантажів.

Діяльність морських портів регіону має безпосередній вплив на соціально-економічний розвиток Одещини та прилеглих територій, оскільки портовий комплекс є одним із найбільших роботодавців регіону, формує значний сегмент регіонального ВВП, наповнює бюджети різних рівнів і стимулює розвиток супутніх галузей — транспорту, складської логістики, судноремонту, експедиторських і страхових послуг. Ефективне функціонування портів сприяє активізації підприємницької діяльності, підвищенню інвестиційної привабливості регіону та формуванню позитивного міжнародного іміджу України як надійного торгового партнера в Чорноморському басейні.

Система морських портів Одещини вирізняється високою концентрацією перевантажувальних потужностей, багатомономенклатурною структурою вантажів і широкими можливостями інтеграції у глобальні транспортні коридори (табл.2.1).

Географічне розташування регіону обумовлює його роль як природного логістичного «моста» між Європейським Союзом, Кавказом і країнами Близького Сходу, а також як важливої ланки транзиту для вантажів із Центральної Азії та Причорномор'я до європейських ринків. Відстань між портами Одеса, Чорноморськ і Південний становить у середньому 30–40 км, що створює ефект просторової синергії та дозволяє організовувати взаємодоповнювану діяльність, включаючи резервування вантажних місткостей, перерозподіл суднопотоків та оперативне перенаправлення вантажів у разі перевантаження одного з вузлів. Завдяки цьому Одеську портову агломерацію доцільно розглядати як єдиний логістичний кластер зі спільними мережами постачання, уніфікованими стандартами обслуговування та можливістю концентрації інвестицій у стратегічних напрямках розвитку [40, с.12].

Таблиця 2.1

Загальні показники діяльності морських портів Одещини у 2021–2025 рр.

Показник / Рік	2021	2022	2023	2024	2025
Загальний вантажообіг, млн т	107,2	40,0	55,0	80,0	90,0
Частка в загальному морському вантажообігу України, %	70	60	65	82	80
Перевалка зернових, млн т	55,0	22,0	30,0	50,0	55,0
Перевалка металів, млн т	18,0	5,0	7,0	10,0	12,0
Контейнерообіг, тис. TEU	660	250	320	450	520
Інвестиції в інфраструктуру, млн грн	3 500	2 000	2 800	4 500	5 000
Кількість суднозаходів	7 600	3 100	4 200	5 500	6 000

Джерело: створено автором на основі [40].

Інфраструктура портів регіону зазнала суттєвих змін упродовж останніх років, що було зумовлено як процесами лібералізації портової галузі, так і активізацією залучення приватного капіталу. До 2022 року порти Одещини забезпечували понад 60 % експортних операцій України, зокрема у таких стратегічно важливих секторах, як агропромисловий комплекс, металургія та паливно-хімічна промисловість. Реалізація проєктів державно-приватного партнерства сприяла оновленню

перевантажувального обладнання, модернізації складських потужностей та впровадженню цифрових інструментів управління логістичними процесами, що дозволило підвищити пропускну спроможність портів і скоротити операційні витрати (рис.2.1).

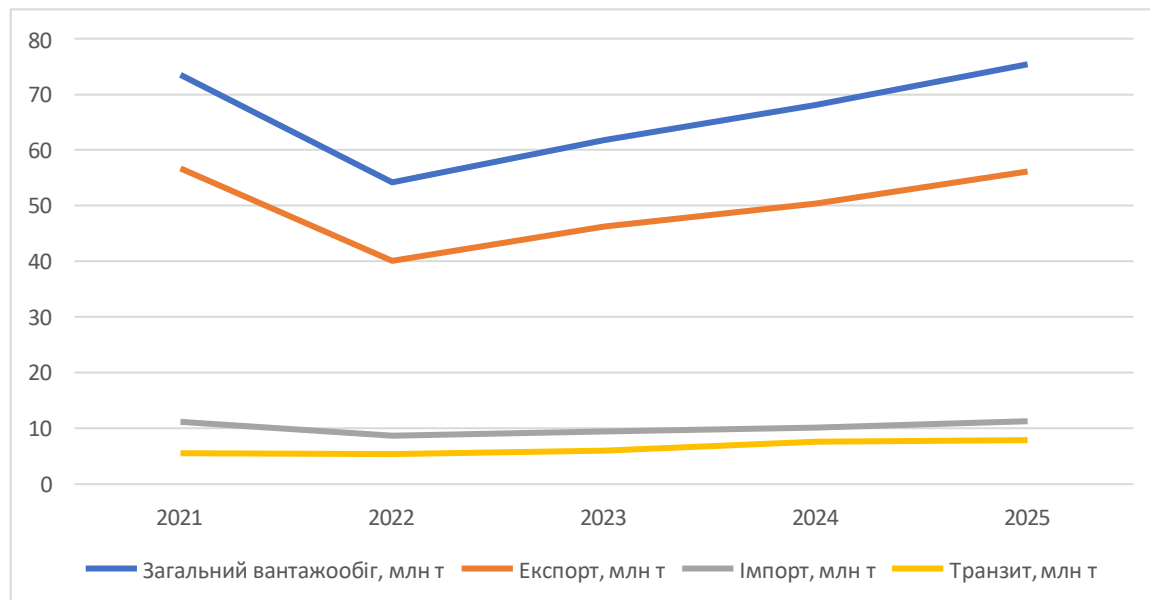


Рис.2.1. Загальні показники діяльності морських портів Одещини у 2021–2025 рр.

Джерело: створено автором на основі [40].

Початок повномасштабних воєнних дій у 2022 році суттєво трансформував логістичну карту України. Тимчасове блокування чорноморських портів, мінна небезпека та обмеження судноплавства призвели до різкого скорочення обсягів перевалки й переорієнтації вантажопотоків на альтернативні маршрути, насамперед дунайський коридор. Водночас порти Одеса, Чорноморськ і Південний продовжують залишатися ключовими вузлами відновлення зовнішньої торгівлі країни завдяки своїм глибоководним акваторіям, сучасним терміналам та наявності резервних технологічних потужностей. Їх здатність до швидкої адаптації, диверсифікації вантажних потоків та впровадження нових логістичних рішень є важливою умовою забезпечення економічної стійкості України в умовах тривалої нестабільності.

Таким чином, морські порти Одеської області виступають не лише як транспортні об'єкти, а як складні економічні системи, що формують інфраструктурний базис інтеграції України у світову економіку. Подальший розвиток

цього кластеру визначатиме ефективність експортної політики держави, рівень інвестиційної привабливості регіону та здатність логістичної системи України адаптуватися до викликів глобального середовища.

Порт Одеса є найстарішим і водночас одним із найпотужніших морських портів України, який відіграє ключову роль у формуванні національної логістичної системи та забезпеченні зовнішньоекономічних зв'язків держави (рис.2.2). Його історія налічує понад два століття, протягом яких порт еволюціонував від локального торговельного вузла до великого багатофункціонального логістичного центру міжнародного значення. Протягом усього періоду свого існування порт Одеса постійно адаптувався до змін у світовій торгівлі, розвитку судноплавних технологій і трансформації логістичних ланцюгів, що дозволило йому зберегти провідні позиції у Чорноморському регіоні навіть в умовах жорсткої конкуренції з боку іноземних портів.



Рис.2.2. Основні технічні параметри Одеського морського порту

Джерело: створено автором на основі [41]

Сучасна інфраструктура порту Одеса є результатом системної багаторічної модернізації, що здійснювалася як за рахунок державних інвестицій, так і в межах співпраці з приватним сектором. Загальна площа акваторії становить близько 141

гектара, а система причалів включає 54 причали загальною довжиною понад 9 кілометрів, що забезпечує значну пропускну спроможність та гнучкість у швартуванні суден різних класів. Глибини біля причалів досягають 13,5 м, завдяки чому порт має можливість приймати судна класу Panamax, що є важливою передумовою для обслуговування великих партій експортних вантажів і зниження собівартості перевезень через ефект масштабу. Наявність глибоководної інфраструктури дозволяє порту Одеса залишатися конкурентоспроможним у порівнянні з іншими чорноморськими гаванями, які мають обмеження щодо тоннажу суден.

Спеціалізація порту Одеса є багатовекторною, що дозволяє ефективно диверсифікувати вантажопотоки та зменшувати залежність від кон'юнктури окремих ринків. Провідними напрямками діяльності є перевалка контейнерів, металопродукції, зернових культур, нафтопродуктів та генеральних вантажів. Значну роль у структурі вантажообігу відіграють контейнерні перевезення, які формують основу інтеграції порту до глобальних ланцюгів постачання високовартісних товарів. У порту функціонують сучасні контейнерні термінали «Бруклін-Київ Порт» та «ГПК-Україна», технічне оснащення яких відповідає міжнародним стандартам і дозволяє здійснювати обробку суден із мінімальними простоями. Співпраця з провідними світовими судноплавними лініями, такими як Maersk, CMA CGM та MSC, свідчить про високий рівень довіри міжнародних операторів до інфраструктурних і сервісних можливостей порту Одеса та підтверджує його статус як одного з ключових контейнерних хабів України.

Важливою конкурентною перевагою порту Одеса є його безпосередня інтеграція з міською транспортною системою та розгалуженою залізничною мережею, що забезпечує ефективний зв'язок з промисловими і споживчими регіонами України. Розвинена система залізничних під'їзних шляхів дозволяє оперативно транспортувати вантажі у напрямках Києва, Львова, Кишинєва, а також до країн Європейського Союзу, що є критично важливим для формування мультимодальних логістичних маршрутів. Поєднання морських перевезень із залізничним і автомобільним транспортом створює умови для оптимізації часу

доставки та зниження логістичних витрат, що підвищує конкурентоспроможність українських експортерів на міжнародних ринках.

Останніми роками порт Одеса активно залучається до програм цифрової трансформації, спрямованих на підвищення ефективності управління логістичними процесами та рівня прозорості операцій. Зокрема, участь у пілотному проєкті «єПорт» передбачає впровадження електронного документообігу, автоматизацію процедур пропуску транспортних засобів, цифрову координацію між портовими службами та митними органами. Очікується, що реалізація цих рішень дозволить суттєво скоротити час оформлення вантажів, зменшити адміністративні бар'єри та мінімізувати корупційні ризики, що є особливо актуальним у контексті інтеграції України до європейського економічного простору [41, с.20].

Окрім економічної функції, порт Одеса виконує важливу соціальну роль, оскільки є одним із найбільших роботодавців регіону та сприяє розвитку суміжних сфер діяльності — від логістичних і експедиторських послуг до страхування, туризму й сервісного обслуговування суден. Його діяльність формує цілу екосистему бізнесу в межах міста та прилеглих територій, створюючи передумови для сталого розвитку Одеси як сучасного портового мегаполіса. В умовах глобальних викликів і воєнних ризиків порт Одеса залишається важливим інструментом економічної стійкості України та ключовим фактором її інтеграції у світову торговельну систему.

Морський порт Чорноморськ є одним із найбільш універсальних і технологічно різноманітних портів Чорноморського басейну, який поєднує функції вантажного, контейнерного та поромного вузла міжнародного значення. Його особливістю є багатопрофільна структура, що забезпечує обслуговування широкої номенклатури вантажів і дозволяє порту оперативно адаптуватися до змін кон'юнктури світового ринку. Інфраструктурний комплекс Чорноморська включає п'ять вантажних районів і сучасний поромний комплекс, завдяки якому порт виконує функцію південного транспортного коридору між Україною та країнами Чорноморського регіону. Регулярні поромні сполучення з Грузією, Туреччиною та Болгарією формують сталий міжнародний транспортний міст, який має особливе значення для розвитку зовнішньої торгівлі та транзитного потенціалу України (рис.2.3).

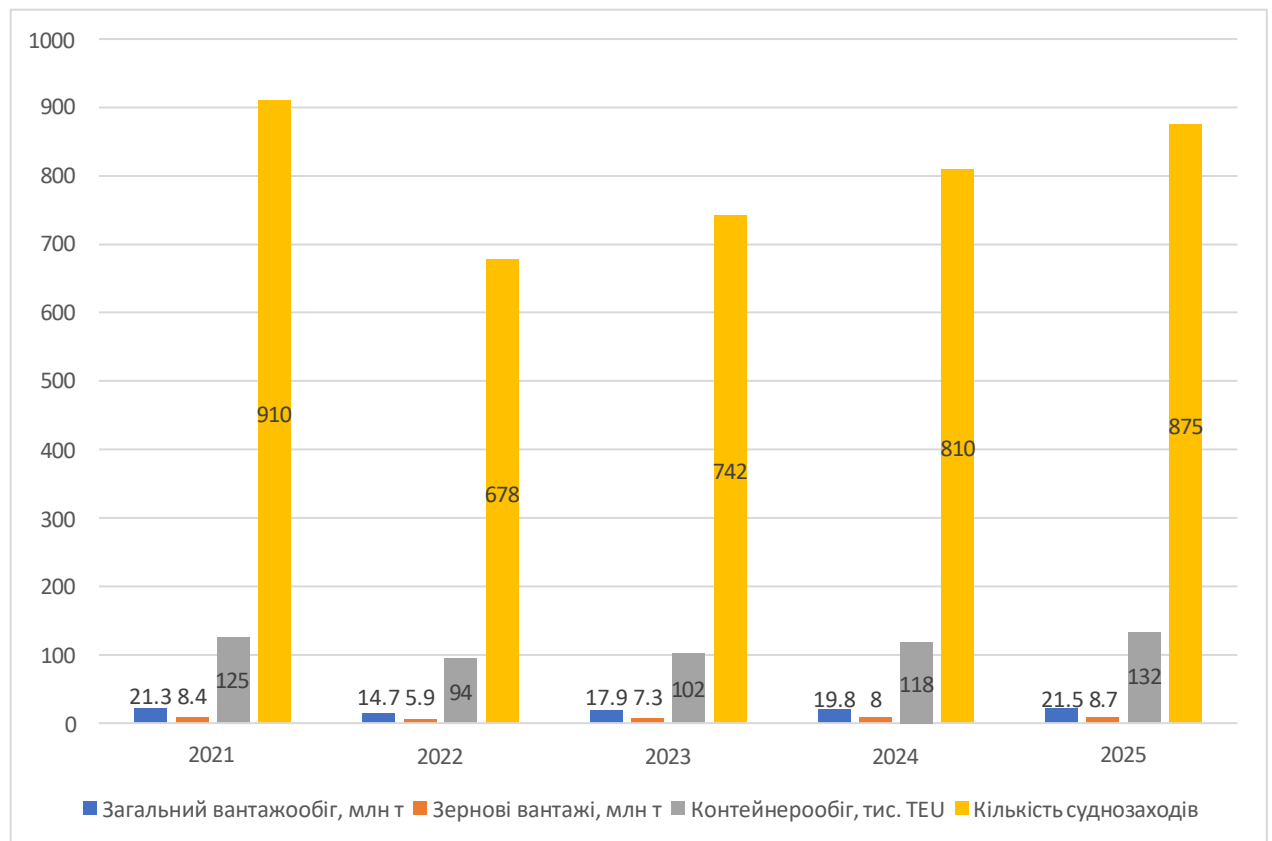


Рис.2.3. Основні показники діяльності морського порту Чорноморськ (2021–2025 рр.)

Джерело: створено автором на основі [42]

Площа акваторії порту перевищує 300 гектарів, а глибини біля причалів досягають 14 метрів, що дозволяє обслуговувати судна значної водотоннажності та здійснювати обробку великих партій вантажів за короткий проміжок часу. Наявність понад 20 причалів різної спеціалізації забезпечує гнучкість у використанні портових потужностей і дозволяє ефективно приймати як контейнерні судна, так і балкери, танкери та пороми типу Ro-Ro. Така інфраструктурна універсальність є важливою конкурентною перевагою порту Чорноморськ на фоні інших портів регіону, значна частина яких має вузьку спеціалізацію.

Останніми роками порт Чорноморськ демонструє динамічний розвиток насамперед у сегментах зернової логістики, контейнерних перевезень та автомобільного транспорту. Розбудова спеціалізованих автотерміналів дозволяє порту обслуговувати значні обсяги транспортних засобів і сприяти розвитку торгівлі у форматі «door-to-door». Активізація контейнерних перевезень сприяє інтеграції порту до глобальних логістичних мереж і забезпечує доступ українських товарів до

міжнародних ринків через регулярні судноплавні лінії. Значний акцент зроблено на модернізації зернової інфраструктури, зокрема на створенні нових потужностей для довгострокового зберігання та перевалки сільськогосподарської продукції, що є стратегічно важливим з огляду на експортну орієнтацію українського аграрного сектору.

Поромна лінія Чорноморськ–Батумі є одним із найстабільніших і найбільш затребуваних маршрутів у Чорноморському регіоні, що підтверджується її безперервною експлуатацією навіть в умовах воєнного часу. Вона відіграє роль альтернативного логістичного каналу для транспортування вантажів у напрямку Південного Кавказу та Близького Сходу, що знижує критичну залежність України від традиційних сухопутних маршрутів. Стійкість функціонування цієї лінії демонструє високий рівень адаптивності портової інфраструктури Чорноморська та ефективність управлінських рішень у кризових умовах [42, с.28].

Завдяки високому рівню інтеграції з залізничною та автомобільною інфраструктурою порт Чорноморськ займає особливе місце у системі мультимодальних перевезень України. Пряме примикання до залізничних станцій дозволяє мінімізувати час перевантаження вантажів і забезпечує оперативну доставку продукції у глиб країни або на міжнародні напрямки. Це створює сприятливі умови для впровадження логістичних рішень формату «від порту до складу» та знижує загальні транспортні витрати для бізнесу.

Окрім базових перевантажувальних операцій, у порту активно розвивається спектр логістичних сервісів, пов'язаних із зберіганням, доробкою та підготовкою продукції до експорту. Наявність складських приміщень, елеваторів, установок для фумігації та пакування дозволяє надавати комплексні послуги аграрним виробникам і трейдерам. У 2023 році реалізація проекту будівництва нового зернового терміналу потужністю 4 млн тонн на рік суттєво підвищила експортний потенціал порту та зміцнила його статус як одного з провідних зернових хабів України [43, с.35].

У стратегічному вимірі морський порт Чорноморськ виступає не лише як транспортний вузол, а як багатофункціональний логістичний центр, що формує інфраструктурну основу інтеграції України до світової економіки. Його подальший

розвиток пов'язується з поглибленням цифровізації портових процесів, залученням інвестицій у розширення терміналів та впровадженням екологічних стандартів у діяльності портових операторів. У післявоєнний період Чорноморськ здатний стати драйвером відродження транзитного потенціалу держави й ключовою ланкою нових торговельних маршрутів між Європою та Азією.

Порт Південний є наймолодшим і водночас найглибоководнішим морським портом України, розташованим поблизу міста Южне, що зумовило його стратегічну роль у національній експортній логістиці. Його ключовою конкурентною перевагою є унікальні природно-технічні характеристики, зокрема можливість обслуговувати судна класу Capesize з осадкою до 19 метрів, що робить порт Південний єдиним в Україні та одним із небагатьох у Чорноморському басейні, здатних приймати судна такого тоннажу. Це дозволяє завантажувати великі партії вантажів за один захід судна, знижуючи питому вартість перевезень та забезпечуючи високий рівень економічної ефективності логістичних операцій.

Порт Південний відіграє визначальну роль у сфері експорту сирцевих і промислових вантажів, серед яких домінують залізорудна сировина, хімічна продукція, мінеральні добрива та зернові культури. Саме через цей порт проходить значна частка українського експортного потенціалу в гірничо-металургійному та агропромисловому комплексах. Функціонування в порту сучасних приватних терміналів, таких як «TIC-Зерно», «TIC-Руда», «TIC-Міндобрива» та контейнерний термінал «TIS-KLINE», забезпечує високу пропускну спроможність і технологічну гнучкість, що дозволяє оперативно реагувати на зміни кон'юнктури світових ринків і запити глобальних трейдерів. У 2023 році, незважаючи на воєнні ризики та обмеження судноплавства, порт Південний забезпечив понад 35 % загальноукраїнського морського експорту, що підкреслює його виняткову роль як базового глибоководного хаба держави [44, с.43].

Інфраструктура порту Південний вирізняється високим ступенем технічної модернізації, автоматизації процесів вантажообігу та використання сучасних інформаційних технологій управління логістикою. Запровадження систем автоматизованого контролю завантаженості, електронного оформлення вантажних

операцій і цифрового моніторингу руху вагонів і автотранспорту суттєво скорочує час обробки суден і знижує операційні ризики. Порт також має добре розвинену систему залізничних під'їзних колій, що забезпечує ефективний зв'язок із промисловими регіонами України, насамперед із підприємствами Дніпропетровської, Кіровоградської та Полтавської областей. Така інтеграція створює передумови для формування безперервних логістичних ланцюгів «з родовища — в порт — на експорт».

Суттєвою перевагою порту Південний є наявність потужної енергетичної інфраструктури, необхідної для обслуговування енергоємних виробничих процесів, зокрема перевалки хімічної продукції та мінеральних добрив. На його території функціонують спеціалізовані склади, резервуари для наливних вантажів, термінали для нафтопродуктів і зрідженого газу, що дозволяє диверсифікувати номенклатуру вантажів та забезпечувати стабільність вантажопотоків навіть у періоди падіння попиту на окремі товарні групи. Важливим напрямом розвитку порту є також упровадження екологічних стандартів, зокрема модернізація систем фільтрації повітря, очищення стічних вод і впровадження енергоефективних технологій.

Окремої уваги заслуговує високий рівень залучення іноземних інвестицій у розвиток порту Південний. У 2022–2024 роках було реалізовано низку проєктів за підтримки Європейського банку реконструкції та розвитку та Світового банку, спрямованих на цифровізацію управління вантажопотоками, підвищення рівня техногенної безпеки та зменшення екологічного навантаження на навколишнє середовище [45, с.49]. Такі інвестиції не лише сприяли оновленню матеріально-технічної бази порту, а й посилили довіру міжнародних партнерів до України як до надійної ланки глобальних логістичних мереж.

Таким чином, морський порт Південний репрезентує індустріально-експортну модель розвитку портової інфраструктури, орієнтовану на обслуговування масових вантажів, ефект масштабу та глибоководну логістику. Водночас його спеціалізація суттєво відрізняється від функціонального профілю портів Одеса та Чорноморськ, які мають більш диверсифіковану структуру вантажів, включно з контейнерними перевезеннями, пасажирськими перевезеннями та поромним сполученням. Саме ці

відмінності в технологічній базі, організації логістичних процесів і напрямках спеціалізації зумовлюють необхідність проведення порівняльного аналізу ключових характеристик портів Одеси, Чорноморська та Південного з метою визначення їх конкурентних переваг, виконуваних ролей у межах єдиного портового кластеру та потенційних напрямів подальшого розвитку.

Таблиця 2.2

Порівняльна характеристика портів Одещини

Показник	Одеса	Чорноморськ	Південний
Площа акваторії, га	141	300	340
Кількість причалів	54	23	17
Максимальна глибина, м	13,5	14,0	19,0
Пропускна спроможність, млн т/рік	25	22	55
Контейнерообіг, тис. TEU	590	118	302
Основна спеціалізація	контейнери, метали, зерно	зернові, автомобілі, пороми	руда, добрива, зерно
Участь у програмах цифровізації	єПорт, PCS-пілот	митна автоматизація	інтелектуальна система управління потоками

Джерело: створено автором

Синергія трьох морських портів Одещини формує унікальний за масштабами й функціональною наповненістю логістичний кластер, що має всі передумови для трансформації у провідний Чорноморський регіональний торговий хаб. Поєднання різнопрофільних портових потужностей у межах відносно компактної території створює ефект концентрації ресурсів, інфраструктури та людського капіталу, який підсилює конкурентоспроможність регіону в міжнародній логістичній системі. Взаємодія портів Одеси, Чорноморська та Південного сприяє формуванню складної багаторівневої логістичної структури, де кожен елемент виконує чітко окреслену функцію у межах єдиного транспортного ланцюга, забезпечуючи стабільність і гнучкість експортно-імпортних операцій.

Функціональна диференціація портів є головною перевагою одеського портового кластеру, оскільки дозволяє оптимально розподіляти вантажні потоки залежно від їхнього характеру та логістичних вимог. Порт Одеса виконує роль універсального логістичного центру, орієнтованого на контейнерні перевезення та

обробку генеральних вантажів, що забезпечує інтеграцію України в глобальні ланцюги постачання високовартісної продукції. Порт Чорноморськ спеціалізується на зерновій логістиці, поромних перевезеннях та обслуговуванні транспортних засобів, виконуючи функцію транзитного моста між Україною та країнами Чорноморського регіону. Порт Південний, у свою чергу, є базовим вузлом для перевалки великотоннажних сухих навалювальних вантажів і виконує промислово-експортну функцію у структурі національної логістики. Така спеціалізація сприяє уникненню дублювання потужностей, підвищує ефективність використання інфраструктури та зменшує логістичні витрати для бізнесу.

Сформований портовий кластер створює можливості для гнучкого управління вантажопотоками навіть в умовах нестабільності. У разі перевантаження одного з портів або виникнення обмежень у його роботі існує можливість оперативного перенаправлення вантажів до інших вузлів, що знижує ризики зривів поставок та підвищує надійність міжнародних контрактів. Такий рівень адаптивності особливо важливий для України в умовах воєнних загроз, коли ефективне функціонування логістики має не лише економічне, а й стратегічне значення.

Окрім економічної ролі, порти Одещини виконують важливу соціальну функцію, виступаючи одним із найбільших роботодавців регіону та формуючи значний сектор місцевого ринку праці. У портовій галузі та суміжних сферах — транспорті, експедиторських послугах, ремонті суден, логістичному консалтингу — зайнято понад 40 тисяч осіб, що робить портову систему ключовим фактором соціально-економічної стабільності області. Розвиток портової інфраструктури стимулює підприємницьку активність, створює сприятливе середовище для малого й середнього бізнесу та сприяє підвищенню рівня доходів населення.

Важливою складовою впливу портів на регіональний розвиток є їх інтеграція у міжнародні інфраструктурні ініціативи та проекти з розвитку транспортних коридорів. Порти Одещини відіграють ключову роль у реалізації ініціативи «Європейські шляхи солідарності», що спрямована на забезпечення стабільного експорту української продукції до країн Європейського Союзу в обхід традиційних логістичних маршрутів. Участь у таких проєктах сприяє технічній модернізації

портових потужностей, гармонізації процедур із європейськими стандартами та підвищенню інституційної готовності України до інтеграції в транспортно-логістичний простір ЄС.

У довгостроковій перспективі розвиток портового кластеру Одещини має розглядатися як стратегічний напрям державної політики, орієнтований не лише на відновлення зруйнованої інфраструктури, а й на створення сучасної високоефективної логістичної системи, здатної інтегруватися у глобальні ланцюги доданої вартості. Модернізація портів, упровадження цифрових рішень у сфері управління вантажними потоками, залучення іноземних інвестицій та розвиток припортових логістичних і промислових зон створюють передумови для формування потужного торгового хабу у Чорноморському регіоні. Відтак, портова інфраструктура Одещини виступає не лише інструментом поточних економічних процесів, а й фундаментом для післявоєнного відновлення та довгострокового зростання економіки України [46, с.55].

2.2. Оцінка транспортно-логістичних потоків у портах Одещини: динаміка, структура, напрями

Оцінка транспортно-логістичних потоків у морських портах Одеської області у 2021–2025 роках засвідчує не лише високий рівень волатильності вантажообігу, а й глибокі структурні трансформації, що відбулися під впливом воєнних дій, руйнування інфраструктури, обмеження судноплавства у Чорному морі та необхідності оперативної перебудови традиційних логістичних маршрутів. Унаслідок цих чинників сформувалося принципово нове середовище функціонування портової логістики, в якому ключовими факторами успішності стали адаптивність, швидкість переорієнтації вантажопотоків та здатність інтегрувати альтернативні транспортні коридори у національну транспортну систему. Попри складні умови функціонування, порти Одеса, Чорноморськ і Південний зберегли системоутворюючу роль у зовнішньоторговельній діяльності України, виступаючи базовими логістичними вузлами для експорту продукції агропромислового комплексу, металургійної галузі

та підприємств хімічної промисловості, а також для імпорту пального, промислового обладнання і товарів повсякденного споживання. Відповідна динаміка вантажообігу безпосередньо відображає як масштаби втрат у 2022 році, так і поступове відновлення портової діяльності у 2023–2025 роках, що пов'язано з упровадженням альтернативних маршрутів експорту та частковим відновленням судноплавства у Чорному морі [47, с.61].

У 2021 році морські порти Одещини зафіксували найвищі за останнє десятиліття обсяги перевалки вантажів, що було результатом стабільного функціонування експортних каналів аграрної продукції, активного розвитку контейнерних перевезень та високого попиту на продукцію української металургії на світових ринках. Висока ділова активність у міжнародній торгівлі сприяла зростанню вантажообігу та підвищенню ролі портів Одещини як ключового елементу національної економічної інфраструктури. У 2022 році, у зв'язку з повномасштабним вторгненням та фактичним блокуванням значної частини чорноморських портів, відбулося різке скорочення морського експорту, що призвело до падіння загального вантажообігу майже на третину порівняно з попереднім роком. Частину вантажів, особливо зернових культур і нафтопродуктів, було переорієнтовано на дунайський коридор, проте його пропускна спроможність не могла повністю компенсувати втрати чорноморського напрямку, що зумовило гальмування експортної активності в масштабах всієї країни.

Період 2023–2025 років характеризується поступовим відновленням логістичних функцій портів Одещини, що стало можливим завдяки запуску морського коридору, активізації міжнародної підтримки та збільшенню ролі альтернативних маршрутів транспортування. Хоча загальні показники вантажообігу ще не досягли рівня 2021 року, спостерігається позитивна динаміка, яка свідчить про відновлення довіри міжнародних контрагентів до української портової інфраструктури. Водночас змінилася й структура вантажів: істотно зросла частка аграрної продукції та нафтопродуктів, що пов'язано з високим попитом на продовольство та енергоресурси у країнах Європейського Союзу. Натомість перевалка металопродукції зменшилася через втрату або скорочення роботи

підприємств у східних регіонах України, що негативно позначилося на обсягах експорту цієї категорії товарів [48, с.68].

Структурний аналіз транспортно-логістичних потоків вказує на збереження високого рівня диверсифікації вантажної номенклатури в портах Одещини, що стало чинником їх стабільності у кризових умовах. Упродовж 2021–2025 років ключовими категоріями залишалися зернові культури, рудна сировина, нафтопродукти, хімічні вантажі та контейнерні перевезення. Саме різноманітність спеціалізації дозволила портам компенсувати скорочення окремих товарних груп зростанням інших та зберегти економічну стійкість регіону. Крім того, зростає роль портів як логістичних платформ для міжнародної гуманітарної допомоги та енергоносіїв, що додатково підвищило їх значення у структурі національної безпеки [49, с.74].

Аналіз транспортно-логістичних потоків також виявляє зрушення у географії експортно-імпортних операцій. Якщо у довоєнний період основними торговельними партнерами України залишалися країни Азії, Близького Сходу та Північної Африки, то у 2023–2025 роках спостерігається посилення переорієнтації вантажів у напрямку країн Європейського Союзу, що відображає процеси економічної інтеграції та адаптації до нових умов торгівлі. Таким чином, порти Одещини виконують не лише транспортну, а й стратегічну функцію економічної переорієнтації країни.

Узагальнюючи наведене, можна стверджувати, що транспортно-логістичні потоки у портах Одещини у 2021–2025 роках зазнали суттєвих змін, проте не втратили системної стійкості. Здатність адаптуватися до нових реалій, перебудовувати маршрути та зберігати різнопрофільний характер діяльності дозволила портам регіону залишитися основою морської логістики України.

Подальший аналіз динаміки вантажообігу за роками дозволяє конкретизувати масштаби спаду й темпи відновлення портової діяльності, що відображено на рис.2.4.

Ці дані демонструють чітко виражену кризову динаміку у 2022 році, зумовлену блокуванням чорноморських портів і воєнними ризиками, а також поступове відновлення вантажообігу у 2023–2025 роках. Усі три порти зазнали скорочення обсягів перевалки, однак уже з 2023 року сформувалася позитивна тенденція зростання. Провідну роль у структурі вантажообігу стабільно зберігає порт

Південний, що зумовлено його глибоководністю й орієнтацією на масові вантажі, тоді як Одеса та Чорноморськ мають більш динамічні темпи відновлення завдяки контейнерним і зерновим операціям. Загалом прогнозні показники на 2025 рік підтверджують тенденцію до стабілізації та часткового повернення до довоєнних обсягів.

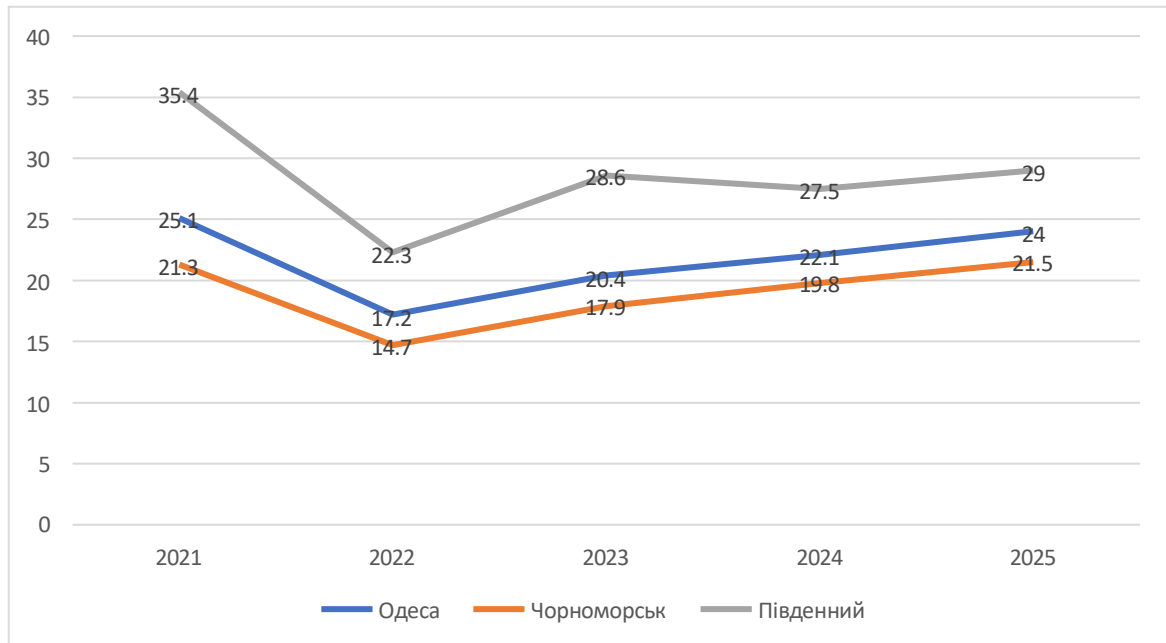


Рис.2.4. Динаміка загального вантажообігу портів Одещини у 2021–2025 рр.,

млн т

Джерело: створено автором

Разом із тим кількісне відновлення вантажообігу не відображає глибини структурних змін у логістиці регіону. Для повнішого розуміння трансформацій доцільно проаналізувати не лише загальні обсяги перевалки, а й зміну структури вантажопотоків за основними товарними групами, що дозволяє оцінити нові пріоритети у зовнішній торгівлі України.

Наведені в табл.2.3 дані відображають суттєві структурні зрушення у вантажообігу портів Одещини протягом 2021–2025 років. Найбільш стійкою категорією залишаються зернові та олійні культури, частка яких систематично зростає, що свідчить про посилення аграрної спрямованості українського експорту. Водночас фіксується стабільне скорочення частки рудної та металургійної сировини, що пов'язано зі зменшенням обсягів виробництва у прифронтових регіонах і переорієнтацією зовнішньої торгівлі.

Таблиця 2.3

Структура вантажообігу портів Одещини за видами вантажів у 2021–2025 рр.,
%

Вантаж	2021	2022	2023	2024	2025*
Зернові культури	38	42	45	44	46
Рудна сировина	25	21	18	17	16
Контейнери	14	12	13	14	15
Нафтопродукти	13	16	17	18	17
Інші вантажі	10	9	7	7	6

Джерело: створено за [48,49]

Контейнерні вантажі демонструють поступове відновлення після спаду 2022 року, що вказує на повернення портів до участі у міжнародних ланцюгах постачання продукції з високою доданою вартістю. Зростання частки енергоносіїв у структурі пояснюється зміною джерел постачання пального та зростанням морського імпорту в період енергетичної нестабільності. Скорочення частки хімічної продукції та інших вантажів відображає загальне звуження торговельної номенклатури на користь стратегічно важливих товарів.

Таким чином, структура вантажообігу портів Одещини трансформується у бік аграрної та енергетичної домінанти, що підтверджує зміну зовнішньоекономічних пріоритетів України та адаптацію логістичної системи регіону до нових геоекономічних умов.

За регіональними напрямками експорту провідне місце у структурі зовнішньоторговельних потоків портів Одещини стабільно посідають країни Європейського Союзу, частка яких у 2025 році перевищила 52 %, що свідчить про суттєве посилення євроінтеграційного вектору розвитку національної логістичної системи (рис.2.5). Зростаюча орієнтація на ринки ЄС пояснюється як поглибленням торговельної лібералізації між Україною та Європейським Союзом, так і активною перебудовою транспортної інфраструктури у відповідності до вимог європейських стандартів. Порти Одещини дедалі активніше інтегруються до пан'європейських транспортних коридорів, що сприяє скороченню часу доставки вантажів, оптимізації

процедур митного оформлення та підвищенню привабливості українських товарів для європейських контрагентів.

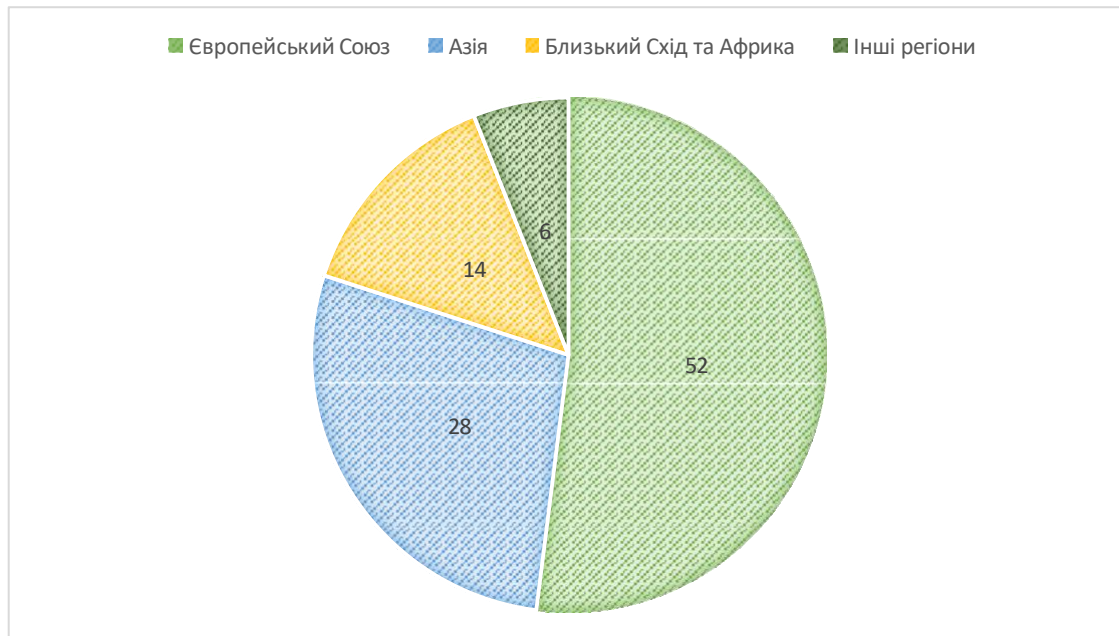


Рис.2.5. Географічна структура міжнародних перевезень через порти Одещини у 2025 році

Джерело: створено автором

Значним є також зростання частки азійських країн, яка у 2025 році досягла 28 %. Це зумовлено розширенням торговельних відносин з такими ключовими економічними партнерами, як Туреччина та Китай, а також зі швидкозростаючими ринками країн Перської затоки. Азійський напрямок характеризується насамперед високим попитом на українську агропродукцію, зокрема зернові та олійні культури, що формує стійкі експортні канали та забезпечує стабільні валютні надходження. Крім того, країни Азії демонструють активний інтерес до імпорту металургійної продукції, хімічних матеріалів і продуктів переробки, що стимулює диверсифікацію товарної структури експорту з українських портів.

Особливе місце у географічній структурі експорту займають країни Середземноморського басейну та Північної Африки, які традиційно є крупними імпортерами українського зерна. Зокрема, Єгипет посідає стабільно високі позиції серед основних торговельних партнерів портів Одещини завдяки систематичним закупівлям продовольчої продукції. Посилення торгівлі з країнами цього регіону зумовлене глобальними тенденціями зростання продовольчої безпеки та

необхідністю диверсифікації джерел постачання продовольства, що додатково підсилює значущість України як надійного експортера аграрної продукції.

У 2025 році до п'ятірки найбільших торгових партнерів за обсягами вантажів, що обслуговувалися портами Одещини, увійшли Польща, Італія, Туреччина, Китай та Єгипет [50, с.81]. Така структура відображає багатовекторний характер зовнішньоторговельної політики та водночас засвідчує поступову геоекономічну переорієнтацію України на європейський ринок. Польща й Італія виступають не лише споживачами української продукції, а й важливими транзитними країнами для її подальшого руху до інших держав Європейського Союзу, що посилює роль портів Одещини у формуванні міжрегіональних логістичних ланцюгів.

З погляду внутрішньої логістики, ключовими напрямками формування вантажопотоків для морських портів Одеської області залишаються центральні та східні регіони України, які традиційно формують основну масу експортних ресурсів держави, зокрема аграрну продукцію, рудну сировину та продукцію металургійного комплексу. Саме ці регіони забезпечують більшу частину вантажної бази портів Одеса, Чорноморськ і Південний, що визначає характер і параметри внутрішніх транспортних перевезень. У 2021–2025 роках спостерігалось помітне зростання ролі залізничного транспорту, на який припадало понад 65 % загального обсягу доставки вантажів до морських портів, тоді як автомобільний транспорт забезпечував близько однієї третини внутрішніх логістичних потоків. Така структура розподілу транспортних засобів відображає стратегічну орієнтацію на перевезення великотоннажних і масових вантажів, для яких залізниця є не лише найбільш рентабельним, а й технічно доцільним видом транспорту.

Таблиця 2.4

Розподіл внутрішніх потоків за видами транспорту у 2021–2025 рр., %

Вид транспорту	2021	2022	2023	2024	2025*
Залізничний	62	68	67	66	65
Автомобільний	33	29	30	31	32
Річковий	4	2	2	2	2
Трубопровідний	1	1	1	1	1
Разом	100	100	100	100	100

Джерело: створено автором за [50;40]

Домінування залізничного транспорту у внутрішніх логістичних зв'язках зумовлюється як масштабами виробництва в центральних і східних областях, так і географією залізничної мережі, що історично формувалася з орієнтацією на морські порти як кінцеві або транзитні пункти експорту. Наявність розгалуженої мережі магістральних ліній забезпечує безперервне постачання вантажів до портів і дозволяє організовувати маршрутні перевезення великих обсягів продукції, зокрема зерна й залізничної сировини. У цьому контексті залізничний транспорт виступає не лише складовою логістичного ланцюга, а й системоутворюючим елементом стабільності експортних операцій.

Водночас автомобільні перевезення відіграють важливу комплементарну роль у системі внутрішньої логістики. Автотранспорт залишається ключовим засобом доставки вантажів із фермерських господарств, локальних складів та промислових підприємств до залізничних вузлів або безпосередньо до портів. Його перевагою є висока мобільність, можливість гнучкої маршрутизації й оперативної доставки вантажів у межах коротких відстаней. У період 2022–2023 років, коли залізнична інфраструктура зазнавала значного навантаження внаслідок переорієнтації експорту, роль автомобільного транспорту тимчасово зросла, забезпечуючи альтернативні канали доставки у випадках перевантаження транспортних коридорів.

Особливого значення у внутрішній логістиці набуває взаємодія різних видів транспорту в межах мультимодальних перевезень. Для портів Одещини високого значення набуває узгодженість роботи «залізниця – автотранспорт – порт», що визначає загальний рівень пропускної спроможності й конкурентоспроможності всього логістичного кластера. Інтеграція графіків руху поїздів із портовими операціями, цифровізація обліку вантажів і розвиток логістичних хабів біля портових територій сприяють підвищенню швидкості обробки вантажів та мінімізації часу простою транспорту.

До системних викликів внутрішньої логістики у 2021–2025 роках належать зношеність інфраструктури, дефіцит рухомого складу та періодичні затримки, зумовлені обмеженнями пропускної спроможності залізничних вузлів. Проте завдяки реалізації програм модернізації, поступовому оновленню локомотивного парку та

впровадженню цифрових систем управління перевезеннями вдалося частково стабілізувати роботу транспортної системи та зберегти безперервність постачання вантажів до портів. Таким чином, перевага залізничного транспорту у внутрішній логістиці портів Одещини стала не лише об'єктивною необхідністю, а й логічним результатом адаптації інфраструктури до умов підвищених ризиків і нестабільності.

Загалом структура внутрішніх перевезень у напрямку портів Одещини відображає закономірну спеціалізацію на перевезенні масових вантажів і підтверджує важливість узгодженого розвитку транспортної інфраструктури для забезпечення стабільності зовнішньоторговельних операцій України [51, с.89].

Важливою складовою транспортно-логістичних потоків морських портів Одещини є контейнерні перевезення, які демонструють стійку тенденцію до відновлення після кризового спаду 2022 року. Падіння контейнерообігу у перші місяці повномасштабної війни було зумовлене припиненням роботи більшості міжнародних ліній, зростанням страхових ризиків і фізичним блокуванням частини портової інфраструктури. Проте вже у 2023–2025 роках простежується поступове зростання обсягів контейнерних перевезень, що свідчить про часткове відновлення довіри з боку міжнародних операторів та поступове повернення українських портів до глобальних сервісних маршрутів.

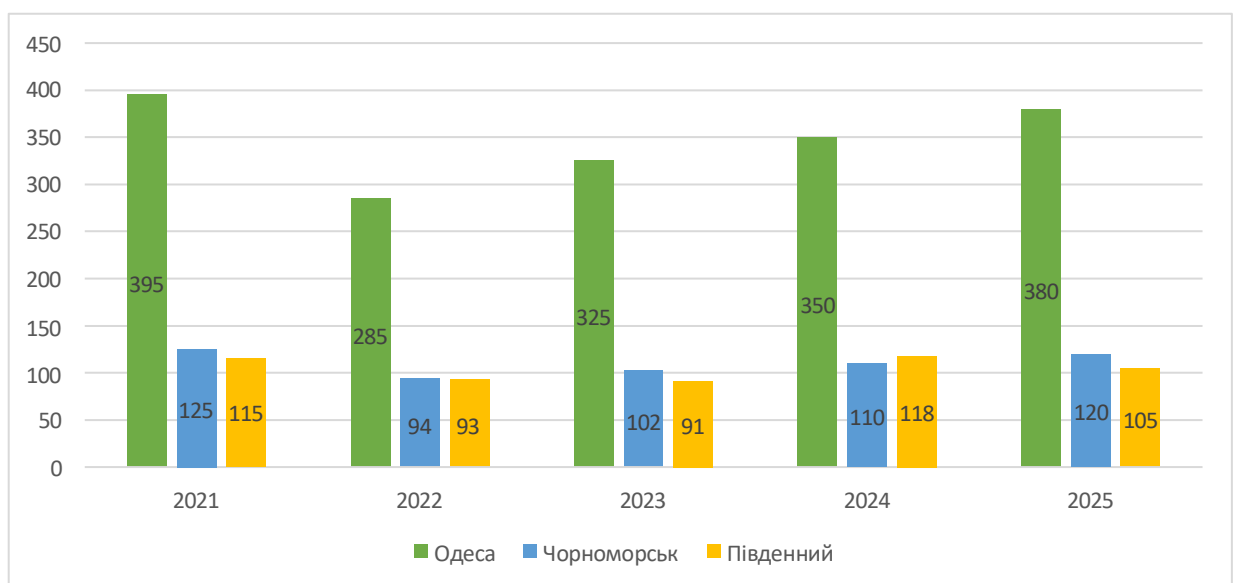


Рис.2.6.Динаміка контейнерообігу портів Одещини у 2021–2025 рр., тис. TEU

Джерело: створено автором за [40]

Зростання контейнерообігу у зазначений період є результатом як активізації експортно-імпортних операцій, так і структурних змін у логістиці, пов'язаних із переорієнтацією торговельних потоків на ринки Європейського Союзу. Контейнерні перевезення стають дедалі важливішими для транспортування високовартісної продукції, промислового обладнання, електроніки та товарів повсякденного споживання, що потребують прискореної доставки та мінімізації логістичних ризиків. Водночас контейнери є універсальним інструментом мультимодальних перевезень, що дозволяє ефективно поєднувати морський, залізничний і автомобільний транспорт.

За даними Адміністрації морських портів України, у 2025 році загальний контейнерообіг портів Одещини досяг близько 600 тис. TEU, що приблизно на 25 % перевищує показники 2023 року [52, с.95]. Це зростання свідчить про пожвавлення міжнародної торгівлі, стабілізацію логістичних ланцюгів і повернення контейнерних сервісів у регіон, хоча довоєнного рівня контейнерних перевезень поки що не досягнуто. Водночас, саме порти Одеса та Чорноморськ відіграють ключову роль у розвитку контейнерних операцій, оскільки мають відповідну спеціалізацію і сучасні термінали, здатні обслуговувати великі судна контейнерного флоту.

Подальше зростання контейнерообігу безпосередньо залежить від стабільності судноплавства у Чорному морі, рівня страхового покриття ризиків і темпів відновлення промислового виробництва в Україні. За умови збереження позитивного геополітичного сценарію можна очікувати, що контейнерні перевезення стануть одним із ключових драйверів розвитку портів Одещини у післявоєнний період та основою їх інтеграції у глобальні ланцюги створення доданої вартості.

Таким чином, у 2021–2025 роках транспортно-логістичні потоки портів Одещини зазнали істотних трансформацій, зумовлених воєнними викликами та зміною географії торгівлі, водночас зберігши тенденцію до відновлення. Зростання частки аграрних і контейнерних вантажів, активізація напрямів співробітництва з ЄС та Азією, а також підвищення ролі залізничного транспорту створюють передумови для формування стабільної логістичної основи Чорноморського регіонального торгового хабу. У подальших підрозділах буде розглянуто вплив воєнних дій та

міжнародних чинників на ці процеси, а також оцінено стійкість портової логістичної системи регіону в умовах невизначеності [53, с.102].

2.3. Вплив воєнних дій та міжнародних викликів на функціонування портової логістики регіону

Повномасштабна збройна агресія проти України кардинально трансформувала умови функціонування портової логістики Одеського регіону, фактично поставивши її у режим кризового управління та постійної адаптації до зовнішніх загроз. До 2022 року порти Одеса, Чорноморськ і Південний працювали як інтегрована логістична система, що забезпечувала безперервні вантажопотоки у межах глобальних ланцюгів постачання, виступаючи ключовими експортно-логістичними воротами України для аграрної продукції, металів, мінеральних добрив і хімічних товарів. Їх діяльність характеризувалася стабільністю вантажообігу, прогнозованістю маршрутів і високим рівнем залучення міжнародних судноплавних компаній.

Таблиця 2.5

Ключові шоки та події, що вплинули на портову логістику Одещини у 2022–2025 рр.

Рік	Подія	Характер впливу на порти Одещини
2022	Повномасштабне вторгнення, блокада Чорного моря	Різке падіння вантажообігу, зупинка більшості суднозаходів, переорієнтація на дунайські маршрути
2022	Запуск «зернової ініціативи»	Часткове відновлення експорту агропродукції через Одесу, Чорноморськ, Південний
2023	Масовані атаки по портовій інфраструктурі Одещини	Пошкодження терміналів, складів, тимчасове припинення роботи окремих потужностей
2023–2024	Розвиток «шляхів солідарності» ЄС	Зростання ролі сухопутних маршрутів, посилення конкуренції з іншими логістичними коридорами
2024–2025	Відновлення частини морських маршрутів, зміцнення ППО	Поступове відновлення довіри судновласників, часткове зростання суднозаходів і вантажопотоків

Джерело: узагальнено автором за [54, с.12; 56, с.27].

З початком війни порти Одещини опинилися в епіцентрі безпекових ризиків через системні ракетні удари, мінування чорноморської акваторії та фактичне

припинення судноплавства у перші місяці вторгнення. Це призвело не лише до різкого скорочення вантажообігу, а і до структурного зламу логістичних моделей: змінилися напрямки вантажопотоків, зросла залежність від залізничних і дунайських маршрутів, а значна частина експортних операцій була тимчасово переорієнтована на європейські сухопутні коридори. Паралельно страхові компанії різко підвищили премії за заходи суден у порти України, що фактично заблокувало комерційне судноплавство для частини операторів та суттєво підвищило собівартість перевезень. Багато судновласників відмовилися від рейсів до чорноморських портів, що ще більше посилює дефіцит морських логістичних потужностей і зменшило конкурентні позиції України на світових ринках [54, с.12].

Певну стабілізацію ситуації забезпечили міжнародні домовленості щодо функціонування морських коридорів, насамперед «зернова ініціатива», яка дала змогу частково відновити експорт стратегічно важливих вантажів, зокрема зернових і олійних культур. Надалі було сформовано тимчасові маршрути уздовж західного узбережжя Чорного моря з орієнтацією на порти країн ЄС, що дало змогу зменшити повну ізоляцію українських чорноморських гаваней. Однак відновлення судноплавства відбувалося в умовах високої нестабільності. Періодичні атаки на портову інфраструктуру, енергетичні об'єкти та припортові логістичні вузли призводили до вимушених простоїв, порушення швартових графіків і затримок у вивантаженні або навантаженні суден. Це спричинило зростання операційних витрат, зменшення пропускної спроможності та необхідність підтримання резервних логістичних сценаріїв [55, с.22].

У відповідь на зростання невизначеності оператори портової логістики були змушені впроваджувати нові управлінські підходи, орієнтовані на гнучкість і диверсифікацію ризиків. Все більшого значення набули принципи адаптивного планування, формування страхових запасів, резервування маршрутів і ширше використання мультимодальних схем доставки «море – річка – залізниця». Одещина поступово інтегрувала дунайський напрям у єдину систему постачання, формуючи альтернативну логістичну вісь у разі збоїв у чорноморському коридорі. Разом з цим активізувалося впровадження цифрових інструментів моніторингу маршрутів і

управління ризиками, що дозволило частково компенсувати нестабільність фізичної інфраструктури інформаційною керованістю процесів.

Окрім воєнних загроз, порти Одещини зіткнулися й з посиленням зовнішніх економічних викликів. Блокада українських портів активізувала розвиток альтернативних логістичних хабів у Чорноморському регіоні, насамперед портів Констанца, Варна та Стамбул, які перехопили частину українських вантажопотоків. Європейський Союз у відповідь на кризу запустив масштабну ініціативу «шляхів солідарності» (Solidarity Lanes), яка сприяла розвитку сухопутних і дунайських маршрутів. Це, з одного боку, дозволило забезпечити мінімально необхідний рівень експорту, а з іншого — призвело до довгострокової зміни логістичних пріоритетів та зростання конкуренції за транзитні вантажі між портами регіону.

У такому контексті перед портами Одещини постає завдання не лише фізичного відновлення інфраструктури, а й стратегічної трансформації їх функціональної моделі. Відновлення має супроводжуватися переходом до концепції ризикостійкого логістичного хабу, що поєднує гнучкість маршрутів, мультимодальність, цифровізацію управління й тісну інтеграцію з європейськими транспортними системами. Саме така модель дозволить портам Одещини не лише повернути втрачені позиції на міжнародних ринках, а й сформувати нову якість логістичного сервісу, здатного витримувати умови тривалих зовнішніх шоків і високої геополітичної турбулентності [56, с.27].

Для комплексної оцінки впливу воєнних дій та міжнародних викликів на функціонування портової логістичної системи Одеської області доцільно застосувати інструментарій SWOT-аналізу як один із найбільш ефективних методів стратегічної діагностики. Використання цього підходу дозволяє не лише систематизувати наслідки кризових явищ, а й здійснити багатовимірну оцінку внутрішнього потенціалу логістичної інфраструктури та умов зовнішнього середовища. SWOT-аналіз дає змогу виявити сильні сторони портового комплексу, зокрема вигідне географічне розташування, наявність глибоководних портів і розвинену інфраструктуру, а також слабкі місця, до яких належать фізичні пошкодження об'єктів, обмежені інвестиційні ресурси та зростання логістичних витрат.

Водночас метод дозволяє визначити спектр можливостей, що формуються у нових геоелекономічних умовах, зокрема розширення співпраці з Європейським Союзом, інтеграцію до транспортних коридорів TEN-T, розвиток мультимодальних перевезень і впровадження цифрових технологій управління логістикою. Поряд із цим SWOT-аналіз акцентує увагу на зовнішніх загрозах, таких як збереження військової небезпеки, конкуренція з боку альтернативних портів Чорноморського регіону, нестабільність страхових і фінансових ринків, а також ризики тривалої перебудови торговельних маршрутів.

Таблиця 2.7

SWOT-аналіз портової логістики Одеського регіону в умовах воєнних дій

Елемент	Характеристика
S – Сильні сторони	Вигідне геостратегічне розташування на перетині Чорноморських маршрутів; наявність глибоководного порту Південний; диверсифікована структура вантажів (зерно, руда, добрива, контейнери); сформований кластер терміналів із залученням міжнародних операторів; досвід роботи у режимі кризового управління.
W – Слабкі сторони	Високий рівень фізичних і воєнних ризиків; часткові руйнування інфраструктури та енергетичних об'єктів; залежність від рішень страховиків і судовласників; обмежена пропускна спроможність наземної логістики в пікові періоди; фрагментарність цифрових рішень та нерівномірний рівень автоматизації між терміналами.
О – Можливості	Поглиблення інтеграції з ЄС та включення до мережі TEN-T; розширення участі в «шляхах солідарності»; залучення фінансування від міжнародних фінансових інституцій на відновлення та модернізацію; розвиток мультимодальних і «зеленої» логістики; формування Чорноморського регіонального торгового хабу на базі кластеру портів Одещини.
Т – Загрози	Продовження воєнної агресії та ракетні удари по інфраструктурі; мінна небезпека в акваторії; зміна глобальних маршрутів на користь конкуруючих портів; збереження підвищених страхових премій і ризиків для суден; можливі регуляторні бар'єри та політична нестабільність у регіоні.

Джерело: розроблено автором на основі [55, с.22; 57, с.31].

SWOT-аналіз демонструє, що, незважаючи на критичний вплив воєнних дій, логістична система портів Одещини зберігає суттєві внутрішні переваги — глибоководні акваторії, диверсифікацію номенклатури вантажів, наявність приватних інвесторів і міжнародних операторів. Водночас слабкі сторони у вигляді підвищених

ризиків, руйнувань та обмежень наземної інфраструктури вимагають цілеспрямованої державної політики і залучення зовнішніх ресурсів для їх подолання. Саме через призму можливостей та загроз стає очевидною необхідність комплексного відновлення портів з орієнтацією не тільки на повернення довоєнних показників, а й на побудову більш стійкої та інноваційної системи.

Для глибшого розуміння впливу воєнних і міжнародних чинників доцільно застосувати PEST-аналіз, що охоплює політичні, економічні, соціальні та технологічні фактори зовнішнього середовища, у якому функціонують порти Одещини. Це дозволяє систематизувати ключові тренди, що визначають рамкові умови для їх подальшого розвитку, у тому числі в контексті післявоєнного відновлення та інтеграції в європейський логістичний простір [58, с.41].

Таблиця 2.8

PEST-аналіз зовнішнього середовища функціонування портової логістики
Одещини

Фактор	Зміст впливу
Р – Політичні	Воєнна агресія та загроза повторних ескалацій; міжнародна підтримка України (ЄС, США, міжнародні організації); санкційний режим проти росії; політичні домовленості щодо функціонування морських коридорів; перспективи інтеграції до ЄС та включення українських портів до мережі TEN-T.
Е – Економічні	Падіння та поступове відновлення ВВП України; зміна структури експорту й імпорту; зростання вартості логістики й страхування; доступ до фінансування від міжнародних фінансових інституцій (ЄБРР, ЄІБ, Світовий банк) на відновлення інфраструктури; загострення конкуренції з портами Констанци, Стамбула, інших чорноморських та дунайських вузлів.
С – Соціальні	Міграційні процеси та частковий відтік кваліфікованих кадрів; зростання ролі регіону як центру зайнятості в логістиці; соціальна напруга в припортових громадах через загрози безпеці; формування запиту на безпечні та стабільні робочі місця в логістичних компаніях.
Т – Технологічні	Прискорена цифровізація логістичних процесів (електронний документообіг, PCS); впровадження систем управління ризиками та моніторингу; необхідність інвестицій у «зелені» технології, енергоощадне обладнання, інтелектуальні системи управління трафіком; посилення ролі кібербезпеки в умовах гібридної війни.

Джерело: складено автором на основі [58, с.41; 59, с.65].

PEST-аналіз засвідчує, що політичні та безпекові чинники в сучасних умовах мають визначальний вплив на функціонування портової логістики Одеського регіону. Саме від рівня військової стабільності, міжнародної підтримки та ефективності дипломатичних зусиль залежить можливість повноцінного відновлення судноплавства у Чорному морі, зниження страхових премій і повернення великих світових судноплавних ліній. Політичні рішення у сфері безпеки безпосередньо формують логістичне середовище, визначаючи доступність морських маршрутів і рівень інвестиційної привабливості портів. У цьому контексті регіональна логістика перебуває у прямій залежності від геополітичних процесів, що підвищує ризиковість ведення бізнесу та вимагає стратегічного управління з боку держави [59, с.65].

Економічні фактори виступають другим ключовим елементом зовнішнього середовища. Структурна перебудова експорту у бік аграрної та енергетичної продукції, поступове відновлення промислового виробництва й доступ до фінансових ресурсів міжнародних інституцій визначають масштаби інвестицій у портову інфраструктуру. Валютна стабільність, рівень інфляційних процесів і динаміка зовнішньоторговельного балансу впливають на попит на портові послуги та фінансову стійкість операторів. У результаті економічне середовище формує межі можливого розвитку портового комплексу, задаючи параметри модернізації та оновлення матеріально-технічної бази.

Соціальний вимір PEST-аналізу пов'язаний з кадровим потенціалом портів і стійкістю припортових громад. Міграційні процеси, професійна мобільність і демографічні зміни безпосередньо впливають на наявність кваліфікованих робітників та управлінських кадрів. Збереження людського капіталу стає критично важливим завданням у період відновлення економіки, адже нестача спеціалістів може призвести до уповільнення запровадження інновацій і зниження якості логістичних послуг. Паралельно зростає роль соціальної відповідальності портових адміністрацій, які дедалі більше залучаються до відновлення інфраструктури міст-супутників і підтримки локальних громад.

Технологічні фактори формують довгостроковий вектор розвитку портової логістики та визначають її конкурентні позиції на міжнародних ринках. Цифровізація

логістичних процесів, упровадження автоматизованих терміналів, систем електронного документообігу, програмних комплексів управління портовою діяльністю і технологій штучного інтелекту стають необхідною умовою ефективного функціонування портів. Без системних інвестицій у технологічне оновлення неможливо забезпечити інтеграцію до глобальних логістичних платформ та підвищити швидкість і прозорість операцій. Таким чином, технологічний чинник виступає не лише інструментом модернізації, а й фактором стратегічної конкурентоспроможності регіону.

Особливого значення набуває поєднання результатів SWOT- і PEST-аналізів, що формує комплексну аналітичну основу для розроблення управлінських рішень і стратегічних сценаріїв розвитку. Виявлені у SWOT-матриці сильні сторони та можливості можуть бути підсилені за рахунок політичної підтримки та фінансових ресурсів, окреслених у межах PEST-аналізу. Водночас загрози та слабкі сторони вимагають адресної управлінської реакції через державні програми відновлення, захист критичної інфраструктури, впровадження механізмів страхування ризиків, розвиток альтернативних маршрутів та інституційні реформи в портовому секторі.

Таким чином, PEST- і SWOT-аналізи у сукупності дозволяють перейти від опису кризових явищ до формування системного бачення майбутнього портової логістики Одещини. Воєнні дії та міжнародні виклики, попри їх глибоко деструктивний характер, водночас прискорюють необхідність структурних реформ, цифрової трансформації та переосмислення ролі регіону у системі міжнародних перевезень. У результаті формується стратегічний імпульс для переходу від переважно сировинної моделі перевалки до більш стійкої, інноваційної та інституційно інтегрованої логістичної системи, здатної стати ядром Чорноморського регіонального торгового хабу [59, с.65].

Висновки до розділу 2

У другому розділі здійснено комплексний аналіз логістичного потенціалу морських портів Одеської області в контексті їхньої ролі у формуванні

Чорноморського регіонального торгового хабу. Дослідження показало, що порти Одеса, Чорноморськ і Південний утворюють потужний інфраструктурний кластер, який забезпечує основну частку морського вантажообігу України та має стратегічне значення для зовнішньоекономічної діяльності держави. Встановлено, що кожен з портів має чітко виражену спеціалізацію: Одеса — контейнерні та генеральні вантажі, Чорноморськ — зернові й поромні перевезення, Південний — глибоководні навалювальні вантажі, що формує синергетичний ефект для регіональної логістичної системи.

Аналіз динаміки транспортно-логістичних потоків за 2021–2025 роки засвідчив різке падіння вантажообігу у 2022 році внаслідок воєнної блокади Чорного моря та поступове відновлення у 2023–2025 роках. Незважаючи на значні втрати, порти Одещини зберегли здатність до адаптації, що проявилось у зростанні частки зернових вантажів, стабілізації контейнерних перевезень і поступовому поверненні судновласників до українських портів. Водночас структурні зміни у складі вантажів засвідчили скорочення частки металопродукції та підвищення ролі аграрного експорту й нафтопродуктів, що відображає загальну трансформацію економіки України в умовах війни.

Дослідження географічної структури міжнародних перевезень показало посилення орієнтації на ринки Європейського Союзу й зростання частки азійських напрямів, зокрема Туреччини та країн Близького Сходу. Це свідчить про зміну траєкторії українських зовнішньоекономічних зв'язків та поступове формування нової конфігурації торговельних маршрутів, де порти Одещини залишаються ключовими «вікнами» у світову економіку. Разом із тим роль залізничного транспорту у внутрішній логістиці регіону суттєво зросла, що актуалізує питання розширення пропускної спроможності транспортних під'їздів та розвитку мультимодальних вузлів.

SWOT-аналіз дозволив виявити істотні конкурентні переваги портової логістики Одещини — вигідне геостратегічне розташування, наявність глибоководної інфраструктури, залученість міжнародних операторів і досвід антикризового управління. Одночасно ідентифіковано низку критичних слабких сторін, серед яких

— фізичні пошкодження інфраструктури, високі воєнні ризики, залежність від страхового ринку та обмеження пропускної спроможності сухопутної логістики. Це підтверджує необхідність концентрованих інвестицій у модернізацію портів і розвиток суміжної інфраструктури.

PEST-аналіз засвідчив домінування безпекових і політичних факторів, які безпосередньо впливають на стабільність роботи портів, доступ судновласників до акваторії та фінансову спроможність операторів. Економічні чинники визначають масштаби відновлення, соціальні — впливають на кадровий потенціал, а технологічні — формують вектор модернізації. Встановлено, що саме цифровізація та впровадження інноваційних рішень можуть стати ключовими інструментами підвищення стійкості портів у довгостроковій перспективі.

Загалом результати аналізу свідчать, що порти Одеської області, попри безпрецедентні виклики воєнного часу, зберігають потенціал перетворитися на основу Чорноморського регіонального торгового хабу. Для реалізації цього потенціалу необхідні скоординовані дії держави, бізнесу та міжнародних партнерів, спрямовані на модернізацію інфраструктури, поглиблення інтеграції з європейськими транспортними мережами та формування ефективної системи управління ризиками. Саме ці аспекти стануть предметом подальшого аналізу в третьому розділі роботи, де буде запропоновано стратегічні напрями розвитку портової логістики Одещини в умовах післявоєнного відновлення та глобальної конкуренції.

РОЗДІЛ 3. СТРАТЕГІЧНІ НАПРЯМИ РОЗВИТКУ ПОРТОВОЇ ЛОГІСТИКИ ОДЕЩИНИ ЯК СКЛАДОВОЇ ЧОРНОМОРСЬКОГО ТОРГОВОГО ХАБУ

3.1. Передумови формування Чорноморського регіонального хабу: логістична й геоекономічна оцінка

Формування Чорноморського регіонального торгового хабу ґрунтується на унікальному поєднанні логістичних, геоекономічних, інфраструктурних і політичних факторів, що визначають конкурентоспроможність Одеського регіону у системі міжнародних транспортно-торговельних зв'язків. Одеська портова агломерація — Одеса, Чорноморськ, Південний — вирізняється не лише історично сформованою матеріально-технічною базою, а й статусом ключового морського вікна країни у напрямку Європи, Близького Сходу та Азії. Просторове розташування регіону забезпечує йому безпосередній доступ до Чорного моря — центрального морського вузла Євразії, який акумулює потоки між країнами Європейського Союзу, Туреччиною, Кавказом і Близьким Сходом. Саме в межах цього макрорегіонального простору Україна здатна виконувати роль транзитної держави, здатної інтегрувати різні економічні системи та логістичні моделі в єдину транспортно-торговельну екосистему. Геоекономічна позиція Одещини створює основу для перетворення портового кластеру не лише на пункт перевалки товарів, а й на багатофункціональний центр концентрації фінансових, інформаційних і товарних потоків, що є характерною рисою сучасних глобальних хабів [60, с.72].

Визначальною передумовою формування хабу є багаторівнева мультимодальність транспортної системи регіону. Одещина інтегрує в єдиний логістичний контур морські шляхи, залізничні магістралі, автомобільні коридори та річковий транспорт, створюючи розгалужену систему альтернативних маршрутів доставки вантажів. Особливу роль відіграє залізнична інфраструктура, що пов'язує морські порти з центральними й східними регіонами України, де формується основна частина експортної товарної бази, а також забезпечує прямий вихід до європейської

залізничної мережі. Така конфігурація дозволяє формувати гнучкі транспортно-логістичні ланцюги, мінімізувати часові витрати та оперативно перерозподіляти потоки залежно від змін кон'юнктури на світових ринках.

Після 2022 року особливого значення набув дунайський напрям, який став стратегічною альтернативою чорноморському коридору. Морсько-річкова логістика через порти Ізмаїл, Рені й Усть-Дунайськ створила умови для збереження експортного потенціалу навіть в умовах часткової блокади моря. Включення дунайських маршрутів у загальну логістичну систему портів Одещини надало їй додаткової гнучкості та ризикостійкості, дозволивши сформувати багатоканальну модель перевезень. Це наближує регіон до стандартів ЄС щодо диверсифікації транспортних шляхів та формування інтегрованих логістичних просторів [61, с.79].

Другим системоутворюючим чинником є масштаб і технологічний рівень портової інфраструктури Одещини, яка разом формує найбільший портовий кластер України. У середньому у 2021–2024 роках порти регіону перевалювали понад 70 млн тонн вантажів щорічно, що свідчить про високий рівень їх операційної спроможності навіть в умовах воєнних обмежень. Порт Південний, маючи осадку до 19 метрів, володіє унікальними можливостями обробки великотоннажних суден класу Capesize, що відкриває доступ до сегментів світового ринку, недосяжних для більшості портів Чорноморського басейну. Порти Одеса та Чорноморськ спеціалізуються на контейнерних, зернових і поромних перевезеннях, утворюючи універсальні логістичні платформи міжнародного рівня.

Важливою конкурентною перевагою є присутність у регіоні провідних світових операторів та інвесторів — TIS, DP World, CMA CGM, Maersk, MSC, які не лише забезпечують вантажну базу, а й інтегрують українські порти в глобальні логістичні мережі. Це дозволяє оперативно включати Одеський регіон у міжнародні ланцюги постачання, використовувати передові логістичні технології та впроваджувати сучасні стандарти управління. Наявність великих логістичних операторів сприяє формуванню довкола портів сервісної екосистеми, що включає складську логістику, митно-брокерські послуги, сертифікацію, обробку інформаційних потоків, фінансове обслуговування угод і страхування ризиків [62, с.86].

Особливої ваги набуває перспектива розвитку припортових індустріальних і логістичних зон, що дозволяє змістити акценти з простої перевалки вантажів до створення доданої вартості всередині регіону. Формування зон обробки та доробки продукції, логістичних парків, індустріальних кластерів і митних терміналів здатне трансформувати Одещину з транзитної платформи у центр виробничо-логістичної кооперації. Це відкриває можливості для залучення інвестицій, створення робочих місць, розвитку малого й середнього бізнесу та посилення фінансової бази громад.

Таблиця 3.1

Порівняння портів потужностей Чорноморських держав

Країна	Найбільший порт	Максимальна глибина	Потужність, млн т/рік	Основна спеціалізація
Україна	Південний	19,0 м	55	руда, добрива, зерно
Румунія	Констанца	18,5 м	100+	контейнери, нафта, зерно
Болгарія	Варна	14,0 м	20	металопродукція, зерно
Туреччина	Стамбул	17,0 м	50	контейнери, Ro-Ro
Грузія	Поті	12,0 м	12	контейнери, агровантажі

Джерело: узагальнено автором за даними [62, с.86; 63, с.91].

Таким чином, сукупність географічних переваг, розвиненої інфраструктури, мультимодальності транспортних шляхів та участі міжнародних операторів формує реальні передумови для становлення Одеського регіону як Чорноморського регіонального торгового хабу. Реалізація цього потенціалу потребує не лише відновлення зруйнованих об'єктів, а й цілеспрямованої політики розвитку, спрямованої на цифровізацію, інтеграцію з транспортною системою ЄС, залучення інвестицій та інституційну модернізацію. У довгостроковій перспективі саме Одещина здатна стати ключовою ланкою нового логістичного каркасу Східної Європи та одного з центрів економічного тяжіння Чорноморського регіону.

Геоелементна значущість Одеського регіону істотно підсилюється його інтеграцією в систему міжнародних транспортних коридорів, які забезпечують просторову зв'язність між Європою, Азією та Близьким Сходом. Через територію

Одещини проходять ключові логістичні магістралі загальноєвразійського масштабу, зокрема TRACECA (Європа — Кавказ — Азія), транспортний коридор Балтійське море — Чорне море, Пан'європейський коридор №9, а також нові маршрути, що сформувалися в межах ініціативи ЄС «Solidarity Lanes». Сукупність цих напрямів перетворює регіон на вузлову транспортну зону, де сходяться морські, сухопутні та річкові перевізники, формуючи передумови для багатоканальної логістики. Інтеграція України до мережі TEN-T (Trans-European Transport Network) відкриває принципово нові можливості залучення європейського фінансування для модернізації портів, розвитку залізничної інфраструктури, покращення автомобільних під'їзних шляхів, діджиталізації процедур обробки вантажів і впровадження «зелених» транспортних коридорів. Це означає, що формування Чорноморського торгового хабу відбувається не у відокремленому середовищі, а в межах європейської транспортної архітектури, що суттєво підвищує рівень інституційної та інвестиційної підтримки [64, с.103].

Таблиця 3.2

Ключові логістичні та геоелекономічні переваги портів Одещини для створення регіонального хабу

Категорія	Переваги
Географічні	Вихід до Чорного моря; близькість до ринків ЄС, Туреччини, Кавказу; коридор між Європою та Азією
Логістичні	Глибоководний порт Південний; мультимодальність; велика кількість терміналів; наявність контейнерних потужностей
Інституційні	Підтримка ЄС через TEN-T і Solidarity Lanes; приватно-державні партнерства; міжнародні оператори
Економічні	Концентрація агроекспорту; можливість розвитку зон переробки; близькість до індустриальних регіонів України
Технологічні	Діджиталізація процесів; впровадження PCS; автоматизовані термінали, інтелектуальні системи управління

Джерело: узагальнено автором на основі [63, с.91; 67, с.132].

Важливою складовою геоелекономічного аналізу є конкурентне середовище Чорноморського басейну. Основними регіональними конкурентами Одеського портового кластеру залишаються порти Констанци, Стамбула та Варни, які впродовж десятиліть формували статус міжнародних логістичних центрів, інвестували у глибоководні термінали, автоматизацію операцій і розвиток припортових індустриальних зон. Водночас Одещина володіє низкою переваг стратегічного

характеру: безпосередня близькість до найпотужнішого аграрного поясу України; наявність портів різного функціонального профілю в межах однієї агломерації; глибоководні можливості порту Південний; інтеграція приватних операторів світового рівня у портову екосистему; а також значні територіальні резерви для розвитку логістичних парків, складів і виробничо-логістичних зон. За умови відновлення безпекових гарантій і реалізації системних інвестиційних програм, ці фактори дозволяють Одеському регіону претендувати на роль центрального вузла регіону Чорноморського Брайджленду — простору перетину торговельних потоків між ЄС, Туреччиною, Близьким Сходом і Кавказом [65, с.118].

Період 2022–2025 років продемонстрував вирішальне значення безпекового чинника у формуванні логістичного простору. Воєнні загрози зумовили різку переорієнтацію традиційних маршрутів, посилили роль дунайського коридору, актуалізували потребу в багатовекторній логістиці та змусили операторів впроваджувати кризові моделі управління ризиками. Паралельно активізувалися заходи із посилення протиповітряної оборони, створення альтернативних пунктів накопичення вантажів та застосування сучасних систем супутникового моніторингу суден. У цьому контексті безпека трансформувалася з допоміжного фактора у базовий елемент логістичної конкурентоспроможності. Водночас ЄС, США та міжнародні фінансові інститути реалізують програми технічної допомоги, страхування ризиків і фінансування відбудови транспортної інфраструктури, що створює сприятливі умови для інституційного перезапуску портів Одещини. Вперше криза не лише стримує розвиток, а й формує прискорювач інновацій та стратегічного оновлення логістичної системи [66, с.125].

Окремої уваги заслуговує трансформація глобальних ланцюгів постачання, яка посилилася після 2022 року. Світова економіка поступово відходить від моделі жорсткої концентрації маршрутів і прагне диверсифікації постачань із мінімізацією геополітичних ризиків. У зв'язку з цим зростає попит на транзитні території, здатні забезпечити альтернативні логістичні шляхи між Європою та Азією. Одеський регіон має унікальну можливість скористатися цією тенденцією, пропонуючи бізнесу нові стабільні напрямки транспортування в обхід традиційних маршрутів, контрольованих

росією. Поступове повернення судновласників до українських портів у 2024–2025 роках свідчить про поступове відновлення довіри до регіону і відкриває перспективи для залучення масштабних інвестицій у модернізацію терміналів, розвиток контейнерних сервісів і створення інноваційних логістичних платформ [67, с.132].

Формування Чорноморського регіонального торгового хабу в Одеській області є не лише масштабним інфраструктурним проєктом, а насамперед геоекономічною стратегією довгострокового розвитку, що передбачає системний підхід і поєднання інтересів держави, приватного бізнесу та міжнародних партнерів. Логістичний потенціал регіону, вигідне географічне положення на перетині торговельних шляхів між Європою й Азією, наявність глибоководних портів, а також інтеграція у європейські транспортні мережі формують основу для створення хабу рівня пан'європейського значення. Одночасно цей процес вимагає не лише фізичного відновлення пошкодженої інфраструктури, а й переходу до нової моделі управління логістичними процесами, заснованої на цифровізації, прозорості операцій та активному залученні інвестицій.

Водночас реалізація потенціалу Одещини як регіонального хабу неможлива без стабілізації безпекового середовища, удосконалення механізмів страхування ризиків судноплавства та розвитку альтернативних маршрутів транспортування. Особливого значення набуває модернізація під'їзних шляхів, розвиток мультимодальних перевезень, цифрових платформ управління вантажопотоками та впровадження інноваційних логістичних технологій, що дозволяють забезпечити швидкість, надійність і конкурентоспроможність портових послуг. Крім того, стратегічно важливим є формування сприятливого інституційного середовища, яке включає дерегуляцію, гармонізацію з нормами ЄС, розвиток державно-приватного партнерства та стимулювання створення припортових індустріальних зон.

У сукупності всі зазначені чинники формують умови, за яких Одеський регіон здатний перетворитися на центральний вузол Чорноморського логістичного макрорегіону, виконуючи не лише функцію обслуговування національних експортно-імпортних потоків, а й роль міжнародного транзитного коридору між Європейським Союзом, країнами Кавказу, Близького Сходу та Центральної Азії. Таким чином,

створення Чорноморського торгового хабу на базі портів Одещини відкриває нові можливості для формування сучасної логістичної екосистеми, підвищення інвестиційної привабливості регіону та зміцнення позицій України в глобальній системі міжнародної торгівлі.

3.2. Інтеграція портів Одещини в міжнародні транспортні коридори та мультимодальні логістичні мережі

Інтеграція портів Одеської області в систему міжнародних транспортних коридорів є не просто елементом інфраструктурного розвитку регіону, а визначальним чинником формування Чорноморського регіонального торгового хабу та включення України в глобальні логістичні ланцюги доданої вартості. Порти Одеса, Чорноморськ і Південний функціонують не як локальні транспортні об'єкти, а як вузлові елементи транснаціональних логістичних мереж, що поєднують економічні простори Європейського Союзу, Кавказу, Близького Сходу та Азійсько-Тихоокеанського регіону. Через них здійснюється не лише фізичне переміщення товарів, а й інтеграція України у світові виробничі й торговельні процеси, що формують сучасну карту міжнародної економіки.

Для Одеського регіону така інтеграція означає вихід за межі традиційної моделі портового господарства й трансформацію у багатофункціональний логістичний центр, орієнтований на комплексне обслуговування транспортних потоків. Вона передбачає не лише технічне приєднання до міжнародних маршрутів, а й гармонізацію регуляторного середовища відповідно до норм Європейського Союзу, стандартизацію процедур митного оформлення, впровадження електронного документообігу та використання єдиних цифрових платформ управління вантажопотоками. У цьому контексті цифровізація відіграє роль не допоміжного, а системоутворюючого чинника, що забезпечує швидкість, прозорість і передбачуваність логістичних операцій, без яких неможливе функціонування хабу європейського рівня.

Саме на зазначеній основі формується сучасна модель мультимодальної логістики, у межах якої морський транспорт виступає складовою багатоканальної системи перевезень «море — залізниця — автомобіль — річка». Така модель дозволяє гнучко реагувати на зміну логістичної кон'юнктури, переорієнтовувати вантажопотоки в умовах воєнних ризиків, оптимізувати витрати та мінімізувати часові затримки. Мультимодальність відіграє особливо важливу роль у післявоєнний період, оскільки створює підґрунтя для інтеграції до європейського транспортного простору та підвищує конкурентоспроможність українських портів на фоні регіональних конкурентів [68, с.41].

Ключову роль у формуванні інтеграційного потенціалу Одещини відіграють міжнародні транспортні коридори, що проходять через територію України (табл.3.3).

Таблиця 3.3

Основні міжнародні транспортні коридори, до яких інтегровані порти
Одещини

Міжнародний коридор	Напрямок сполучення	Роль портів Одещини	Ключові види вантажів	Стратегічне значення
TRACECA (Європа — Кавказ — Азія)	ЄС — Чорне море — Кавказ — Центральна Азія	Морські «ворота» коридору в Європу	Зерно, метали, контейнери, нафтопродукти	Диверсифікація маршрутів Азія—Європа, зниження залежності від РФ
Балтійське море — Чорне море	Північ—Південь	Транзитний вузол на осі Скандинавія—Туреччина	Аграрна продукція, добрива, промислові вантажі	Формування сухопутно-морських ланцюгів постачання
TEN-T (розширена мережа ЄС)	Європейська транспортна система	Інтеграція в єдиний європейський простір	Контейнери, генеральні вантажі	Доступ до фінансування ЄС, уніфікація стандартів
Дунайський логістичний коридор	Рейн—Майн—Дунай—Чорне море	Альтернатива морським шляхам у кризовий період	Зерно, метал, паливо	Підвищення стійкості логістики
Solidarity Lanes (Шляхи солідарності ЄС)	Україна — ЄС	Тимчасові маршрути експорту	Аграрна продукція, сировина	Підтримка експорту в умовах блокади
Пан'європейський коридор №9	Північна Європа — Чорне море	Інтеграція у євразійську логістику	Генеральні вантажі, промислова продукція	Балансування транспортних потоків

Джерело: складено автором на основі [69, с.53; 70, с.62].

Передусім йдеться про коридор TRACECA (Європа — Кавказ — Азія), який має стратегічне значення для побудови альтернативних логістичних маршрутів між Європейським Союзом і країнами Центральної Азії в обхід традиційних шляхів через територію російської федерації. У системі TRACECA порти Одещини виступають західними морськими воротами коридору, забезпечуючи з'єднання портів Чорного моря із сухопутними шляхами через Грузію, Азербайджан, Каспійський регіон і далі — до країн Середньої Азії та Китаю. Це надає українським портам унікальний транзитний потенціал і відкриває можливості для залучення нових міжнародних вантажопотоків.

Не менш важливим напрямом є транспортний коридор Балтійське море — Чорне море, який формує логістичну вісь північ–південь і використовується для перевезення аграрної продукції, енергетичних ресурсів та промислових товарів між країнами Скандинавії, Центральної Європи та Туреччиною. Порти Одещини в межах цього коридору виконують функцію кінцевої морської ланки, що забезпечує вихід сухопутних маршрутів до міжнародних морських шляхів. Така конфігурація посилює роль України як транзитної держави й створює умови для розвитку логістичних послуг із високою доданою вартістю — від складування і сортування до митно-брокерського супроводу та логістичного консалтингу [69, с.53].

Особливого значення у контексті європейської інтеграції набуває включення портів Одещини до розширеної мережі TEN-T (Trans-European Transport Network). У цій системі Одеса, Чорноморськ і Південний позиціонуються як ключові вузли чорноморського напрямку європейської транспортної мережі, що відкриває доступ до інструментів фінансування ЄС, програм технічної допомоги та інвестиційних фондів. Практична реалізація цього процесу передбачає модернізацію залізничних і автомобільних під'їздів, впровадження інтермодальних хабів, розвиток припортових логістичних зон і впровадження екологічно орієнтованих транспортних технологій.

У перспективі інтеграція в TEN-T створює передумови для стандартизації логістичних процедур, застосування єдиних цифрових сервісів, прискорення вантажних операцій і зниження транзакційних витрат для бізнесу. Це безпосередньо впливає на конкурентоспроможність портів Одещини та їх привабливість для

міжнародних операторів, які орієнтуються на стабільність, передбачуваність і високу якість логістичних послуг. Таким чином, інтеграція в міжнародні коридори трансформує порти Одеської області з національних інфраструктурних об'єктів у елементи глобальної логістичної архітектури, здатні забезпечити Україні стійку присутність на світовому ринку транспортних і торговельних послуг [70, с.62].

Розвиток мультимодальних логістичних мереж в Одеській області безпосередньо пов'язаний зі здатністю портів оперативно перемикаєти вантажні потоки між різними видами транспорту залежно від безпекової ситуації, вартості перевезень і часових параметрів доставки. Саме мультимодальність у період 2022–2025 років стала системоутворюючою конструкцією української логістики, оскільки забезпечила можливість підтримувати експортні й транзитні операції в умовах часткового блокування морських шляхів. Порти Одещини відіграють у цій системі роль інтеграційних вузлів, у межах яких здійснюється концентрація вантажів із різних регіонів країни, їх митне оформлення, перерозподіл між напрямками та подальше транспортування через доступні канали експорту.

У посткризовий період мультимодальність набула характеру не тимчасового рішення, а довгострокової стратегії адаптації до геополітичної нестабільності. Переорієнтація частини логістики на залізничні та річкові перевезення дозволила не лише забезпечити безперервність зовнішньоторговельних операцій, а й стимулювала перегляд підходів до планування маршрутів, розвитку інтермодальних терміналів і диверсифікації логістичних ланцюгів. У цьому контексті порти Одеси, Чорноморська та Південного формують багаторівневу систему управління потоками, що здатна оперативно реагувати на ризики та забезпечувати стабільність поставок незалежно від коливань зовнішнього середовища [71, с.78].

Залізнична складова мультимодальної логістики відіграє ключову роль у забезпеченні стійкого функціонування портів Одещини. Залізничні під'їзди до Одеси, Чорноморська та Південного формують потужну інфраструктурну вісь, що поєднує портовий регіон із центральними, західними та північними областями України, де зосереджені основні виробничі й аграрні потужності. У 2023–2025 роках реалізуються проекти з модернізації залізничних підходів, електрифікації вузлових

ділянок, відновлення інфраструктури після пошкоджень і підвищення пропускної спроможності сортувальних станцій.

Паралельно здійснюється розширення прикордонної спроможності залізничної інфраструктури у напрямку Європейського Союзу, зокрема шляхом модернізації пунктів пропуску з Польщею, Словаччиною, Румунією та Угорщиною. Це дозволило активізувати залізничні перевезення контейнерів, зернових і металевих вантажів, що сприяє входженню портів Одещини в європейські логістичні мережі та зменшує залежність від морського сегмента у періоди підвищених ризиків. У стратегічній перспективі розвиток залізничної мультимодальності формує підґрунтя для створення інтегрованих транспортних коридорів, орієнтованих на взаємодію з мережею TEN-T та впровадження європейських стандартів перевезень [72, с.85].

Автомобільний транспорт залишається найбільш мобільним і адаптивним елементом логістичної системи регіону, особливо у сфері доставки вантажів на короткі та середні відстані. Через автомобільні маршрути здійснюється підвезення продукції до портів з навколишніх регіонів, обслуговування припортових індустріальних зон і доставка товарів до споживачів у межах країни. Розвиток міжнародних автотранспортних коридорів через території Молдови та Румунії створює альтернативні напрямки експорту в умовах обмеженого судноплавства та недостатньої пропускної спроможності залізничних мереж.

Водночас автомобільна логістика стикається з низкою системних проблем, серед яких — значний рівень зношеності дорожнього покриття, обмежена пропускна спроможність пунктів пропуску та високі витрати на перевезення у порівнянні з залізничним транспортом. Саме тому стратегічним завданням є розвиток транспортно-логістичних центрів поблизу портів, що поєднують складування, митне оформлення, сортування та інтермодальне перевантаження вантажів. Це дозволяє оптимізувати логістичні процеси, зменшити навантаження на дороги та підвищити пропускну спроможність портової інфраструктури [73, с.92].

У цілому мультимодальна модель транспортування, що формується в Одеській області, забезпечує адаптивність логістичної системи до кризових викликів, підвищує гнучкість транспортування й сприяє поступовому переходу від сировинної логістики

до сервісно орієнтованої моделі з високою доданою вартістю. У перспективі це створює передумови для трансформації регіону в ключовий інтермодальний вузол Чорноморського басейну, інтегрований у транспортну архітектуру Європи та глобальні логістичні мережі.

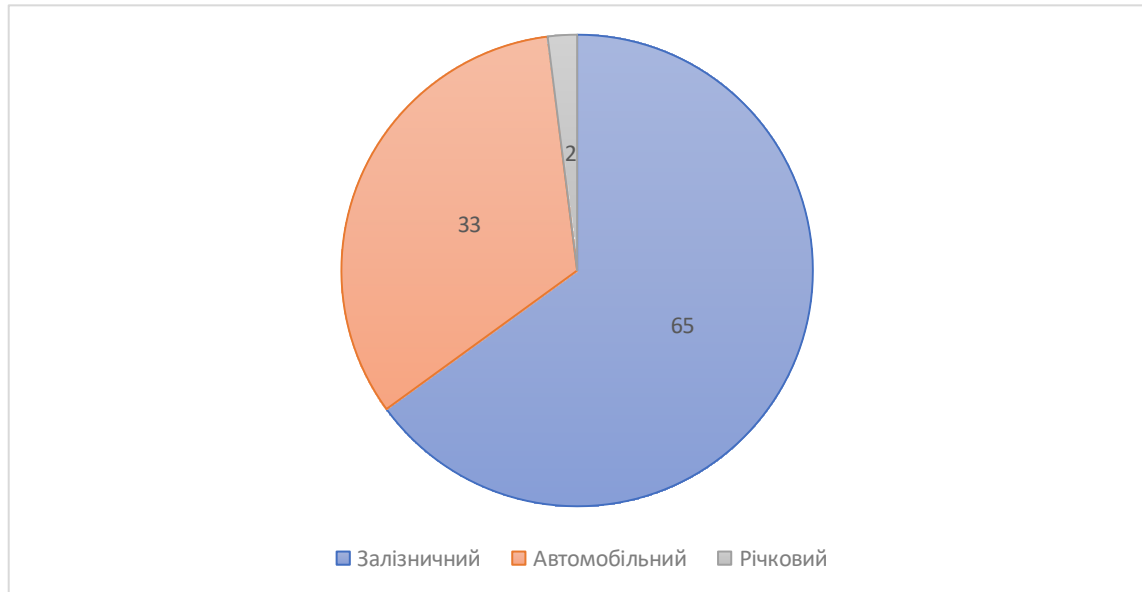


Рис.3.1. Розподіл вантажопотоків за видами транспорту в системі портів Одещини у 2025 році

Джерело: складено автором за [71, с.78].

Річкова логістика через Дунай поступово перетворилася на стратегічне доповнення до морських маршрутів, особливо в період максимального загострення безпекової ситуації в акваторії Чорного моря. Близькість портів Одеського регіону до дунайських вузлів — Ізмаїла, Рені та Усть-Дунайська — забезпечила можливість оперативної інтеграції морської логістики в систему внутрішніх водних шляхів Європейського Союзу. Це дозволило сформувати альтернативні ланцюги постачання для експорту аграрної продукції, чорних металів і хімічних вантажів до портів Констанци, Бургаса та інших ключових логістичних хабів ЄС, а звідти — до глобальних ринків збуту.

Фактично сформувався дунайсько-чорноморський логістичний контур, у межах якого відбувається перерозподіл експортних потоків залежно від безпекових ризиків, вартості фрахту та доступності суден. Саме через річкові маршрути у 2022–2024 роках було забезпечено критичний мінімум експорту в умовах часткової блокади

чорноморських портів. Водночас функціонування дунайського напрямку залишається обмеженим через фізичні параметри річкової інфраструктури, зокрема недостатню пропускну спроможність шлюзів, обмежені габарити суден та сезонні коливання рівня води, що знижують стабільність перевезень у літньо-осінній період. До цього додається зношеність причальної інфраструктури дунайських портів та потреба в системній модернізації гідротехнічних споруд, без чого неможливо перетворити річкову логістику на повноцінну альтернативу морському сполученню [74, с.101].

Не менш важливим виміром інтеграції портів Одещини у міжнародні логістичні мережі є процес цифровізації (табл.3.4).

Таблиця 3.4

Цифрові інструменти інтеграції портів Одещини в міжнародні логістичні мережі

Цифровий інструмент	Функціональне призначення	Ефект для портів Одещини	Значення для інтеграції в міжнародні мережі
Port Community System (PCS)	Єдина цифрова платформа взаємодії між портом, митницею, перевізниками та експедиторами	Скорочення часу обробки суден і вантажів, зниження кількості помилок	Сумісність із міжнародними стандартами портових систем
eCMR, eBill of Lading	Електронні транспортні документи	Прискорення документообігу, зменшення витрат	Уніфікація процедур з ЄС та світовими операторами
RFID / GPS tracking	Відстеження контейнерів і транспортних засобів	Контроль за переміщенням вантажів у реальному часі	Підвищення прозорості логістики
Big Data та аналітика	Аналіз потоків і прогнозування	Оптимізація використання інфраструктури, планування навантаження	Інтеграція в цифрові хаби
Blockchain у логістиці	Надійність транзакцій, захист даних	Підвищення рівня довіри до операцій	Скорочення шахрайських ризиків
Smart Port Solutions	Автоматизація управління портом	Підвищення продуктивності	Участь у міжнародних «розумних» портах
e-Customs, Single Window	Електронне митне оформлення	Зменшення затримок і простоїв	Гармонізація митних процедур
Cybersecurity systems	Захист цифрових мереж	Захист інформаційної інфраструктури	Міжнародна відповідність

Джерело: узагальнено автором на основі [75, с.110; 76, с.114].

Впровадження Port Community Systems, електронного документообігу, автоматизованих систем обліку вантажів і сервісів онлайн-взаємодії між портовими операторами, митними органами та судноплавними компаніями формує цифрову екосистему, орієнтовану на підвищення ефективності управління потоками. Реалізація моделей відстеження вантажів у режимі реального часу та використання аналітики великих даних дозволяє мінімізувати простой, прогнозувати пікові навантаження та підвищувати точність логістичного планування.

Світовий досвід засвідчує, що цифрові порти стають не лише більш ефективними, а й привабливішими для міжнародних перевізників і інвесторів, оскільки забезпечують прозорість процедур, єдність інформаційного простору та скорочення транзакційних витрат. У контексті портів Одещини цифровізація виступає не як факультативний напрям модернізації, а як необхідна умова збереження конкурентних позицій у Чорноморському регіоні. Без інтеграції в міжнародні цифрові платформи, сумісних стандартів обміну даними та автоматизованих рішень у сфері портового управління регіон ризикує втратити частину клієнтських потоків на користь більш технологічних портів-конкурентів [75, с.110].

У підсумку, поєднання розвитку дунайського напрямку та цифрової трансформації портів Одещини формує нову архітектуру логістичної системи регіону, що ґрунтується на диверсифікації маршрутів, адаптивності та інноваційності. Такий підхід створює передумови для поступового переходу від кризового управління до стратегічного розвитку та посилює позиції Одеського регіону як ключового логістичного вузла Чорноморського басейну в умовах нестабільного геополітичного середовища.

Узагальнюючи, інтеграція портів Одещини в міжнародні транспортні коридори та мультимодальні мережі визначає перспективи їхнього розвитку як Чорноморського регіонального торгового хабу. Географічна вигідність, залученість у TEN-T, використання дунайського коридору, а також розвиток мультимодальних терміналів і цифрових інструментів формують системні конкурентні переваги регіону. Водночас інтеграція супроводжується низкою викликів: безпекові загрози, перевантаженість сухопутних маршрутів, обмеженість інвестицій та потреба в

технологічному оновленні. Саме подолання цих бар'єрів і впровадження інновацій у портовій логістиці стане центральним завданням наступного підпункту, присвяченого модернізації, цифровізації та посиленню транзитного потенціалу портів Одеської області.

3.3. Пропозиції щодо модернізації, цифровізації та посилення транзитного потенціалу портів Одеської області

Реалізація стратегії формування Чорноморського регіонального торгового хабу є неможливою без системної модернізації портової інфраструктури, масштабного впровадження цифрових технологій та цілеспрямованого нарощування транзитного потенціалу портів Одеської області. В умовах воєнних ризиків, дестабілізації морських перевезень і загострення конкуренції у Чорноморському регіоні модернізація портових комплексів повинна розглядатися не як сукупність окремих інфраструктурних проєктів, а як складова довгострокової трансформації всієї логістичної системи регіону. Така трансформація охоплює не лише фізичне відновлення об'єктів, а й реформування управлінських механізмів, цифрову інтеграцію логістичних процесів та створення сприятливого інституційного середовища для залучення інвестицій.

У контексті післявоєнного відновлення порти Одещини мають здійснити перехід від моделі ситуативного реагування на кризові виклики до моделі випереджального інфраструктурного розвитку. Це передбачає впровадження стратегічного планування на основі оцінки ризиків, сценарного моделювання вантажопотоків і системного управління портовими активами. Ключову роль у цьому процесі відіграватиме державно-приватне партнерство, яке дозволяє поєднати державні ресурси, ефективні механізми корпоративного управління та інвестиційні можливості приватного сектору. Саме така модель забезпечує сталий розвиток портових хабів у провідних країнах світу та може бути адаптована до українських реалій [77, с.138].

Модернізація інфраструктури передбачає насамперед відновлення та посилення ключових елементів портового комплексу — причальної мережі, складських терміналів, енергетичних систем, залізничних під'їздів і тилових територій. В умовах масштабних руйнувань, завданих воєнними діями, актуалізується завдання реконструкції портових об'єктів із застосуванням інноваційних будівельних матеріалів і сучасних інженерних технологій, орієнтованих на підвищену фізичну стійкість до військових і природних загроз. Окреме значення набуває модернізація систем енергозабезпечення портів, включаючи впровадження резервних джерел живлення та використання відновлюваних джерел енергії для підвищення автономності портових операцій.

Особлива увага має бути приділена розвитку глибоководної інфраструктури порту Південний як базового приймального вузла для великотоннажних суден класу Capesize. Проведення днопоглиблювальних робіт, модернізація навігаційного обладнання, автоматизація систем швартування та розширення причальної лінії створять умови для приймання суден максимальної вантажопідйомності. Це забезпечить істотне скорочення витрат на транспортування, підвищить регулярність суднозаходів і посилить конкурентні позиції українських портів у боротьбі за трансрегіональні вантажопотоки. Глибоководний потенціал порту Південний може стати ключовим чинником міжнародної конкурентоспроможності України на ринку морських перевезень [78, с.144].

Важливим напрямом модернізації є розвиток тилових логістичних зон і формування сучасних інтермодальних терміналів. Світова практика свідчить, що ефективні логістичні хаби формуються не лише в межах портових акваторій, а шляхом створення потужної логістичної інфраструктури поза портами — у вигляді транспортно-логістичних парків, сухих портів і митно-складських комплексів. Для Одещини перспективним є створення мережі логістичних центрів у зоні впливу стратегічних залізничних вузлів, де можуть розміщуватися концентратори вантажів, склади тимчасового зберігання, зони митного контролю та підприємства з первинної обробки продукції.

Це дозволить не лише зменшити навантаження на припортові території, а й значно прискорити обробку вантажів, оптимізувати внутрішні транспортні потоки та знизити логістичні витрати для бізнесу. У перспективі формування такої мережі логістичних хабів сприятиме перетворенню Одеської області з регіонального портового вузла на повноцінний логістичний кластер європейського рівня, де порти функціонуватимуть як ядро ширшої транспортно-економічної екосистеми. Саме інтеграція портової та тилової логістики створює умови для зростання доданої вартості, розвитку супутніх сервісів та залучення міжнародних інвесторів у регіон [79, с.151].

Таблиця 3.5

Пріоритетні напрями модернізації інфраструктури портів Одещини

Напрямок	Зміст модернізації	Очікуваний ефект
Причальна мережа	Поглиблення дна, оновлення конструкцій	Прийом великотоннажних суден
Складська інфраструктура	Будівництво холодильних і зернових складів	Зменшення втрат і заторів
Енергетична інфраструктура	Резервні лінії, енергоефективність	Підвищення стабільності
Тилові зони	Інтермодальні термінали, логістичні парки	Прискорення перевантаження
Безпека	Системи ППО, відеонагляд, контроль доступу	Зниження воєнних ризиків

Джерело: узагальнено автором за [77, с.138; 79, с.151].

Цифровізація портів Одещини повинна стати не допоміжним компонентом, а центральним елементом їхньої стратегії розвитку в умовах глобальної трансформації логістичних систем. Світовий досвід переконливо засвідчує, що саме цифрові порти демонструють найвищі показники ефективності, безпеки та конкурентоспроможності на глобальному ринку транспортно-логістичних послуг. Інтеграція цифрових технологій у портову інфраструктуру дозволяє створити цілісну екосистему управління вантажопотоками, у межах якої забезпечуються швидке планування операцій, автоматизоване диспетчеризування ресурсів та прозорий облік усіх господарських процесів.

Впровадження систем управління портовими операціями в режимі реального часу, електронного документообігу, автоматизованих модулів обліку вантажів і цифрової взаємодії з митними та прикордонними службами має принципове значення для скорочення часу оформлення суден та зменшення адміністративного навантаження на суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності. Основною умовою ефективної цифрової трансформації є створення єдиної Port Community System для всіх портів регіону, яка забезпечить інтеграцію судноплавних компаній, термінальних операторів, експедиторів і державних органів у спільне інформаційне середовище. Це дозволить підвищити якість логістичного сервісу, мінімізувати суб'єктивні фактори прийняття рішень і скоротити логістичні витрати завдяки стандартизації процесів [80, с.159].

Окрему увагу необхідно приділити використанню технологій штучного інтелекту та аналітики великих даних, які відкривають нові можливості для прогнозування вантажопотоків і стратегічного планування розвитку портової інфраструктури. Застосування інтелектуальних алгоритмів дозволяє оптимізувати графіки суднозаходів, підвищувати пропускну спроможність причалів і мінімізувати простой суден. У поєднанні з системами цифрового моніторингу безпеки та відеоаналітики ці рішення сприяють підвищенню рівня фізичного захисту портових об'єктів і зменшенню техногенних та операційних ризиків.

Крім того, блокчейн-рішення можуть бути інтегровані в систему управління ланцюгами постачання з метою забезпечення прозорості логістичних операцій, захисту інформації від несанкціонованих змін і скорочення часу перевірки контрактної документації. Особливої ваги ці технології набувають у контексті залучення міжнародних партнерів, донорів і фінансових інституцій, для яких рівень транспарентності та кібербезпеки є ключовими критеріями прийняття інвестиційних рішень [81, с.166].

У перспективі цифрова трансформація портів Одещини має забезпечити перехід до моделі «розумного порту», здатного самостійно аналізувати навантаження, адаптувати логістичні процеси до змін середовища та забезпечувати високу ефективність управління ресурсами. Така модель дозволить не лише

підвищити привабливість регіону для глобальних логістичних операторів, а й створить основу для інтеграції портів Одещини у світові цифрові логістичні платформи та мережі.

Таблиця 3.6

Цифрові технології для розвитку портової логістики Одещини

Цифрова технологія	Сфера застосування	Очікуваний ефект	Стратегічне значення
Port Community System (PCS)	Єдина платформа управління портом	Скорочення часу обробки	Сумісність з міжнародними системами
e-Customs / Single Window	Електронна митниця	Прискорення оформлення	Гармонізація з ЄС
Big Data-аналітика	Аналіз потоків	Оптимізація ресурсів	Підвищення пропускної спроможності
Штучний інтелект	Прогнозування	Зменшення простоїв	Інтелектуальне управління
Блокчейн	Захист транзакцій	Прозорість	Довіра партнерів
IoT-сенсори	Моніторинг активів	Контроль у реальному часі	Безпека вантажів
Відеоаналітика	Безпека	Зменшення ризиків	Стійкість інфраструктури
ERP/CRM	Управління бізнесом	Ефективність процесів	Інтеграція управління
Кіберзахист	Захист даних	Запобігання атакам	Надійність

Джерело: узагальнено автором на основі [80, с.159; 81, с.166].

Таблиця 3.5 узагальнює ключові цифрові технології, які формують основу модернізації портової логістики Одещини. Їх впровадження сприятиме підвищенню ефективності операцій, посиленню безпеки та інтеграції у глобальні логістичні платформи.

Посилення транзитного потенціалу портів Одещини передбачає активне просування регіону як безпечного та ефективного логістичного центру на міжнародному рівні. Для цього необхідно підвищити доступність інформації про інфраструктурні можливості портів, створити єдину маркетингову стратегію регіону та розширити співпрацю з міжнародними перевізниками й логістичними операторами. Успішні хаби виконують не лише технологічні функції, але й активно позиціонують себе на світовому ринку, використовуючи брендинг і дипломатичні механізми для залучення транзитних потоків. У цьому контексті Одеська область має

розробити спеціальну програму просування Чорноморського хабу на ключових ринках Європи, Близького Сходу та Азії [82, с.173].

Важливою умовою розвитку транзитного потенціалу є також удосконалення нормативно-правового середовища. Прискорення митних процедур, гармонізація стандартів з ЄС, запровадження електронних сервісів і мінімізація адміністративних бар'єрів здатні суттєво підвищити конкурентоспроможність українських портів. Розвиток державно-приватного партнерства є ефективним шляхом залучення інвестицій у масштабні інфраструктурні проєкти, оскільки дозволяє поєднати ресурси держави та бізнесу. Окреме значення має формування гарантій для інвесторів у контексті воєнних ризиків, зокрема через міжнародне страхування та підтримку фінансових інститутів [83, с.180].

Таблиця 3.7

Заходи з підвищення транзитного потенціалу портів Одещини

Захід	Зміст реалізації	Очікуваний результат	Стратегічний ефект
Днопоглиблення акваторій	Поглиблення фарватерів до стандартів Panamax і Capesize	Збільшення суднозаходів	Приріст тоннажу
Портові хаби сухого типу	Створення «сухих портів»	Прискорення потоків	Інтермодальні мережі
Модернізація залізничних вузлів	Розширення станцій	Підвищення пропускної спроможності	Інтеграція з TEN-T
Розвиток поромних ліній	Нові маршрути	Диверсифікація напрямів	Стійкість логістики
Цифрові коридори	Автоматизація процедур	Швидке оформлення	Конкурентоспроможність
Стимулювання інвесторів	Податкові пільги	Зростання інвестицій	Розвиток інфраструктури
Розвиток Дунайського напрямку	Інтеграція з Ізмаїлом	Альтернатива морю	Надійність експорту
Гарантії безпеки	Охорона та ППО	Зниження ризиків	Повернення судновласників

Джерело: авторська розробка на основі [82, с.173; 83, с.180].

Таблиця 3.6 відображає пріоритетні управлінські та інфраструктурні заходи, спрямовані на формування стабільного транзитного середовища та посилення ролі Одещини у міжнародних ланцюгах постачання.

У комплексі модернізація портової інфраструктури, цифрова трансформація та цілеспрямоване нарощування транзитного потенціалу повинні реалізовуватися синхронно та в межах єдиної концепції розвитку регіону. Ізольоване впровадження окремих інфраструктурних або технологічних проєктів без системної координації не здатне забезпечити глибоку трансформацію логістичного середовища. Саме узгоджені дії органів державної влади, портових адміністрацій, приватних інвесторів і міжнародних фінансових інституцій дозволяють створити цілісну модель функціонування логістичного хабу, у якій інфраструктура, управління та цифрові платформи доповнюють одна одну, формуючи ефективну та конкурентоспроможну систему.

Формування такої моделі розвитку передбачає перехід від фрагментарного інвестування до програмно-цільового підходу, коли всі заходи — від днопоглиблення до розбудови інтермодальних терміналів і впровадження штучного інтелекту — реалізуються в межах узгодженої стратегії. Особливу роль у цьому процесі відіграє інституційний фактор: прозорі правила гри на ринку портових послуг, прогнозоване регуляторне середовище та ефективні механізми державно-приватного партнерства. У поєднанні з міжнародною підтримкою це створює сприятливий інвестиційний клімат та знижує ризики для довгострокових капіталовкладень.

У стратегічній перспективі порти Одеської області мають потенціал перетворитися з класичних транспортних вузлів на багатофункціональні логістично-індустріальні платформи, де реалізуються операції з високою доданою вартістю: глибока переробка сировини, фасування, зберігання, митно-брокерські та фінансово-логістичні послуги. Така трансформація відповідає світовим тенденціям розвитку портових хабів, які дедалі частіше виконують роль не лише перевалочних пунктів, а й осередків економічної активності, інновацій та розвитку підприємництва.

У перспективі порти Одеської області здатні стати не просто «воротами України», а стратегічною платформою інтеграції держави у світову економіку та глобальні виробничі мережі. Їх розвиток є складовою національної економічної безпеки, фактором геоекономічного позиціонування України в Чорноморському регіоні та передумовою довгострокової конкурентоспроможності держави. Реалізація

комплексу запропонованих заходів забезпечить умови для стабільного зростання експорту, активізації міжнародних перевезень, залучення інвестицій і формування сучасного Чорноморського регіонального торгового хабу нового покоління — цифрового, стійкого та інтегрованого у глобальну торговельну систему.

Висновки до розділу 3

У третьому розділі обґрунтовано стратегічні напрями розвитку портової логістики Одеської області як ключової складової формування Чорноморського регіонального торгового хабу. Дослідження показало, що поєднання вигідного геоекономічного положення, значного інфраструктурного потенціалу та інтеграції в міжнародні транспортні коридори створює об'єктивні передумови для трансформації портів Одеси, Чорноморська і Південного у сучасний регіональний хаб європейського рівня. Логістична модель регіону здатна еволюціонувати від переважно транзитної до багатofункціональної платформи, що поєднує перевалку, зберігання, обробку вантажів та формування сервісів доданої вартості.

Встановлено, що логістичними передумовами розвитку хабу є глибоководний характер порту Південний, розвиток мультимодальної інфраструктури, участь у коридорах TEN-T, TRACECA та «Solidarity Lanes», а також відновлення функціонування морських маршрутів у Чорному морі. Геоекономічна оцінка засвідчила зростання ролі Одещини як точки перетину європейських, азійських і близькосхідних торговельних потоків, що відкриває перспективи для закріплення України як транзитної держави в регіональному масштабі. Водночас посилення конкуренції з боку портів Румунії, Туреччини та Болгарії актуалізує необхідність формування власної конкурентної стратегії, орієнтованої на швидкість обробки вантажів, надійність логістики та якість сервісів.

Доведено, що інтеграція портів Одещини у міжнародні транспортні коридори неможлива без розвитку мультимодальних логістичних мереж, модернізації залізничних та автомобільних під'їздів, а також поглиблення взаємодії з дунайською транспортною системою. Особливого значення набуває цифрова інтеграція —

уніфікація інформаційних платформ, впровадження електронних сервісів, аналітики великих даних та систем управління портовими операціями в реальному часі. Саме цифровізація визначає здатність портів адаптуватися до змін у світовій логістиці та зберігати конкурентоспроможність у довгостроковій перспективі.

Обґрунтовано, що модернізація портової інфраструктури має здійснюватися на основі комплексного підходу, який включає відновлення зруйнованих об'єктів, розвиток тилових логістичних зон, створення інтермодальних терміналів і впровадження сучасних технологій безпеки. Посилення транзитного потенціалу регіону безпосередньо залежить від ефективності маркетингової стратегії, рівня інвестиційної привабливості та якості регуляторного середовища. Формування прозорих процедур, розвиток державно-приватного партнерства та забезпечення страхових механізмів для інвесторів розглядаються як ключові умови залучення капіталу в портову галузь.

Узагальнюючи, зроблено висновок, що реалізація стратегічних напрямів розвитку портової логістики Одещини здатна забезпечити перехід регіону до нової моделі економічного зростання, де порти виступатимуть не тільки каналом експорту сировини, а й платформою формування доданої вартості, інновацій і міжнародної інтеграції. Успішне формування Чорноморського регіонального торгового хабу можливе лише за умови синхронізації зусиль держави, бізнесу та міжнародних партнерів і має розглядатися як стратегічний проєкт національного значення, спрямований на відновлення економіки України та зміцнення її позицій у світовій торговельній системі.

ВИСНОВКИ

У процесі підготовки кваліфікаційної роботи було здійснено всебічне, комплексне дослідження логістичної ролі портів Одеської області у формуванні Чорноморського регіонального торгового хабу, що дало змогу визначити ключові тенденції, проблеми та стратегічні напрями розвитку портової логістики в умовах сучасних геополітичних та економічних трансформацій. Аналіз продемонстрував, що портовий комплекс Одещини — один із найпотужніших у Чорноморському басейні — має унікальне поєднання геостратегічних, інфраструктурних та економічних переваг, які за умов їх цілеспрямованого розвитку здатні забезпечити формування в Україні повноцінного регіонального хабу міжнародного значення.

Проведене теоретичне дослідження у першому розділі дало змогу чітко окреслити сутність портової логістики як складної багаторівневої та багатофункціональної системи, що поєднує інфраструктурні елементи, транспортно-вантажні потоки, цифрові технології та інституційні механізми управління. Обґрунтовано, що сучасна портова логістика виходить далеко за межі традиційної функції перевалки вантажів і поступово трансформується у комплексну модель логістичного сервісу, орієнтовану на створення доданої вартості через розвиток супутніх операцій, інноваційних рішень та інтеграцію у міжнародні ланцюги постачання. Доведено, що порти дедалі більше виконують роль логістичних платформ, у межах яких реалізуються послуги з обробки, зберігання, комплектування, маркування та митного супроводу товарів.

У ході аналізу функцій морських портів у міжнародних логістичних ланцюгах встановлено, що вони є не лише фізичними пунктами переміщення товарів між різними видами транспорту, а стратегічними логістичними центрами глобальної торгівлі, які забезпечують безперервність міжнародних виробничо-збутових процесів та стабільність транспортних мереж. Особливу увагу приділено вивченню світового досвіду формування логістичних хабів на прикладі портів Роттердама, Антверпена, Сінгапуру та Джебель-Алі, що дозволило виокремити універсальні чинники успіху: вигідне географічне розташування, розвинену багатомодальну інфраструктуру,

цифровізацію процесів, прозоре інституційне середовище та активну участь приватного капіталу. Проведено узагальнення цих підходів із метою визначення можливостей їх адаптації до українських реалій, зокрема до умов Причорноморського регіону.

У другому розділі роботи здійснено комплексну аналітичну оцінку сучасного стану та динаміки розвитку морських портів Одеси, Чорноморська та Південного протягом 2021–2025 років. Детально охарактеризовано фізичну інфраструктуру портів, рівень технічного оснащення, виробничу спеціалізацію та організацію логістичних процесів. На основі статистичних таблиць і графічних матеріалів проаналізовано зміну обсягів вантажообігу, структуру експортно-імпорتنих операцій, динаміку контейнерних і сипучих вантажів, а також роль кожного порту у загальній логістичній системі регіону. Особливо підкреслено значення порту Південний як головного глибоководного вузла України та поступове посилення позицій Чорноморська як мультимодального та поромного центру міжнародних перевезень.

Окрему увагу у другому розділі приділено аналізу наслідків повномасштабної війни проти України, яка суттєво змінила умови функціонування портової логістики. Встановлено, що блокування морських шляхів, пошкодження інфраструктури, зростання вартості фрахту й страхування суден призвели до різкого скорочення вантажопотоків у 2022 році. Водночас показано, що завдяки адаптивності логістичної системи та розвитку альтернативних маршрутів через Дунай та сухопутні коридори порти Одещини зуміли зберегти ключові функції експортних воріт держави. Проведені SWOT- та PEST-аналізи підтвердили, що попри значні загрози та обмежені ресурси, порти регіону продемонстрували здатність до гнучкої перебудови логістичних ланцюгів, підтримки експорту аграрної продукції та поступового відновлення обсягів перевалки завдяки міжнародній допомозі, відкриттю «шляхів солідарності» та запровадженню тимчасових морських коридорів.

У третьому розділі визначено стратегічні напрями розвитку портів Одеської області як системоутворюючих елементів Чорноморського регіонального торгового хабу. Геоелекономічна оцінка засвідчила, що регіон володіє унікальним транзитним

положенням на перетині транспортних коридорів між Європою, Азією та Близьким Сходом, а його інтеграція у мережі TRACECA, TEN-T, Solidarity Lanes і дунайські логістичні канали істотно зміцнює міжнародні позиції України. Аргументовано, що для ефективного розвитку хабу необхідно реалізувати системну модернізацію портової інфраструктури, включаючи днопоглиблення, оновлення причалів, розвиток тилових логістичних зон та інтермодальних терміналів.

Визначено, що одним із ключових драйверів трансформації регіону має стати цифровізація портової діяльності, яка передбачає впровадження Port Community System, електронного документообігу, систем супутникового моніторингу вантажів, технологій штучного інтелекту та інструментів аналітики великих масивів даних. Це дозволить підвищити ефективність управління потоками, зменшити операційні ризики та інтегрувати порти Одещини у глобальні цифрові логістичні мережі. Окремо наголошено на необхідності нарощування транзитного потенціалу регіону шляхом розвитку державно-приватного партнерства, розширення міжнародного співробітництва, залучення інвестиційних ресурсів фінансових інституцій та формування маркетингової стратегії просування Чорноморського хабу на міжнародному ринку логістичних послуг.

Узагальнюючи результати дослідження, встановлено, що порти Одещини володіють усіма необхідними характеристиками для формування потужного регіонального торговельного хабу, здатного забезпечити масштабні вантажопотоки в системі «Схід–Захід» та «Північ–Південь». Реалізація запропонованих заходів сприятиме не лише підвищенню конкурентоспроможності портів та логістичної системи України, а й стане основою для прискорення економічного відновлення держави, зменшення залежності від зовнішніх ризиків, зміцнення енергетичної і продовольчої безпеки та інтеграції у глобальні економічні процеси. Порти Одеської області мають потенціал стати одним із ключових стрижнів післявоєнної модернізації економіки України. Формування Чорноморського регіонального торгового хабу є проектом стратегічної ваги для України, що здатний змінити її місце у світовій торгівлі, зміцнити міжнародні зв'язки та забезпечити нову якість інтеграції в європейський і глобальний економічний простір.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Гончарук Т. В. Портова логістика в системі глобальних ланцюгів постачання : монографія. Київ : Центр навчальної літератури, 2022. 350 с.
2. Міщенко В. Д. Еволюція та сучасні тенденції розвитку морських портів як логістичних хабів. *Морський транспорт*. 2023. № 4 (78). С. 25–32.
3. Шевченко О. П. Концептуальні підходи до визначення поняття «портова логістика» в умовах діджиталізації. *Логістичні системи XXI століття* : матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (Одеса, 10-11 жовт. 2024 р.). Одеса : ОНМУ, 2024. С. 33–36.
4. Кравчук І. М., Задорожний А. В. Структурні компоненти портової логістики: інфраструктурний, управлінський та ІТ-аспекти. *Економічний простір*. 2023. № 185. С. 38–45.
5. Ситнік В. В., Пікуліна О. В. Розвиток мультимодальних перевезень в Україні: економічний та інфраструктурний виміри. *Review of transport economics and management*. 2024. № 12 (28). С. 90–100.
6. Мельник С. В. Кластерний підхід у розвитку портової логістики: можливості для Чорноморського регіону. *Вісник Одеського національного морського університету*. 2024. № 1 (63). С. 58–65.
7. Annual Report on Global Port Operations and Value-Added Services. Port of Singapore Authority (PSA). Singapore, 2023. 150 p.
8. Кузьменко К. М. Управління розвитком компонентів морського кластеру на шляху до налагодження інтеграційних процесів транспортної системи країни. *Проблеми системного підходу в економіці*. 2023. № 3. С. 34–38.
9. Сєдих Ю. А. Впровадження Port Community System (PCS) в морських портах України: переваги та виклики. *Транспортні системи*. 2023. № 3 (45). С. 30–35.
10. Woxenius J. Port Logistics and Just-In-Time Principle: Efficiency in Container Handling. *Journal of Transport Geography*. 2022. Vol. 12, Issue 1. P. 10–18.

11. Кирич Н., Юрик Н., Швед Н. Конкурентні переваги як основа успішної стратегії розвитку організації. *Соціально-економічні проблеми і держава*. 2021. № 2 (25). С. 334–344.
12. Стратегія розвитку транспортного комплексу України на період до 2030 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-p#Text> (дата доступу: 10.09.2025).
13. Яковенко В. І. Підготовка кадрів для портової галузі в умовах цифровізації логістичних процесів. *Економіка та управління*. 2024. № 2 (101). С. 42–48.
14. Logistics Performance Index (LPI) 2023: Key Findings on Port Competitiveness. URL: <https://lpi.worldbank.org/international/global> (дата доступу: 10.09.2025).
15. Савченко Л. А. Морські порти як ключові елементи світових транспортних коридорів. *Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право*. 2023. № 5. С. 17–25.
16. Павлюк В. І. Транспортно-транзитна функція порту в контексті розвитку мультимодальних перевезень. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2024. № 1 (85). С. 25–30.
17. Дзюбенко А. І. Експортно-імпортна функція морських портів України: сучасний стан і перспективи. *Економіка та суспільство*. 2023. № 56. С. 34–40. URL: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/1125> (дата доступу: 10.12.2025).
18. Тимошенко О. М. Сервісна функція порту: від перевалки до створення доданої вартості. *Логістичні системи XXI століття : монографія*. Одеса : ОНМУ, 2022. 310 с.
19. Фролов І. П. Виробничо-додана функція морських портів у стратегії формування логістичних хабів. *Міжнародна економічна політика*. 2023. № 2 (39). С. 50–55.
20. Ковальчук Р. В. Інформаційно-комунікаційна функція порту: цифрові рішення для підвищення прозорості логістики. *Морський флот України*. 2024. № 1 (68). С. 59–65.
21. Офіційний сайт міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua> (дата доступу: 10.09.2025).

- 22.Калініченко Г. В. Інтеграційна функція морських портів у трансєвропейській транспортній мережі TEN-T. *Географія та туризм*. 2023. № 55. С. 72–78.
- 23.IMO. International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code. URL: <https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/ISPSCode.aspx> (дата доступу: 10.09.2025).
- 24.Екологічна політика ЄС у сфері морського транспорту. URL: https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/greening_en (дата доступу: 10.09.2025).
- 25.Онопрієнко Д. Б. Маркетингово-комунікаційна функція морських портів в умовах глобальної конкуренції. *Маркетинг в Україні*. 2023. № 3 (99). С. 94–100.
- 26.Безхлібна А. П. Світовий досвід управління приморськими регіонами в контексті підвищення їх конкурентоспроможності за рахунок розвитку туризму та екосистемної діяльності. Харків : НТУ «ХПІ», 2025. С. 210
- 27.Кузнєцов П. А. Інноваційна функція морських портів: автоматизація та впровадження штучного інтелекту. *Інноваційна економіка*. 2024. № 2 (104). С. 110–115.
- 28.Статистика міжнародної торгівлі та морського транспорту. Конференція ООН з торгівлі та розвитку (UNCTAD). 2023. 250 с. URL: <https://unctad.org/topic/transport-and-trade-logistics/review-of-maritime-transport> (дата доступу: 15.10.2025).
- 29.Григорук А. В. Логістичні хаби як стратегічні вузли управління глобальними товаропотоками. *Економіка: сучасні виклики та перспективи*. 2023. № 4 (56). С. 12–18.
- 30.Євдокимов П. М. Роль логістичних хабів у формуванні доданої вартості регіональної економіки. *Регіональна економіка та управління*. 2022. № 1 (45). С. 20–27.
- 31.Pielichata, W. The Rotterdam Logistics Cluster: A Case Study of European Freight Flows Integration. *European Journal of Transport and Logistics*. 2024. Vol. 15, Issue 2. P. 30–38.
- 32.Гармонізація митних та транспортних процедур у мережі TEN-T. URL: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/ten-t_en (дата доступу: 15.10.2025).

33. Розвиток портово-логістичних комплексів у Південно-Східній Азії: Досвід Малайзії. URL: <https://www.adb.org/publications/port-logistics-asia-report> (дата доступу: 15.10.2025).
34. World Economic Forum (WEF). Global Risks Report 2024: Supply Chain Resilience and Logistics Hubs. Geneva, 2024. 100 p.
35. Гетьман О. В. Вплив логістичних хабів на конкурентоспроможність регіонів Чорноморського басейну. *Міжнародні економічні відносини та світове господарство*. 2023. № 6 (112). С. 67–75.
36. Зайцева О. Л. Інтеграція національних транспортних систем до мережі TEN-T: виклики та перспективи для України. *Геополітика України: історія і сучасність*. 2023. № 2 (40). С. 75–82.
37. Лисенко Т. І. Цифровізація портової логістики: етапна модель впровадження Port Community System. *Вісник Національного технічного університету «Харківський політехнічний інститут»*. 2024. № 1 (311). С. 83–89.
38. Повоєнне відновлення економіки України: регіональні виміри та розвиток логістичних кластерів. URL: <https://niss.gov.ua/news/povostroy> (дата доступу: 15.10.2025).
39. Міжнародний банк реконструкції та розвитку (МБРР). Інвестиційний потенціал портової логістики України: оцінка ризиків та можливості. Вашингтон, 2024. 150 с.
40. Офіційний сайт адміністрації морських портів України (АМПУ). URL: <https://www.uspa.gov.ua> (дата доступу: 15.10.2025).
41. Державне підприємство МОРСЬКИЙ ТОРГОВЕЛЬНИЙ ПОРТ "ЧОРНОМОРСЬК" URL: <https://seaport.com.ua> (дата доступу: 15.10.2025).
42. Макаренко О. В. Розвиток інфраструктури морських портів України: інвестиційні проекти та їх економічна ефективність. *Економічний часопис – XXI*. 2024. № 3–4. С. 33–38.
43. Офіційний сайт державної служби статистики України. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua> (дата доступу: 15.10.2025).

44. Інвестиції у транспортну інфраструктуру України: проекти в порту Південний. URL: <https://www.ebrd.com/ukraine-transport-projects> (дата доступу: 15.10.2025).
45. Національна стратегія відновлення та розвитку морської інфраструктури до 2035 року. URL: <https://www.kmu.gov.ua/strategy/marine-infrastructure-2035> (дата доступу: 15.10.2025).
46. Барановський В. М. Волатильність вантажообігу морських портів України в умовах воєнного часу: виклики та адаптація логістики. *Морське право та економіка*. 2024. № 1 (55). С. 58–64.
47. Куликов П. Д., Смірнова О. С. Структурні трансформації транспортно-логістичних потоків у портах Одещини (2022–2024 рр.). *Економіка та логістика в умовах глобалізації*. 2024. № 4 (120). С. 65–70.
48. Ukraine Economic Review: The Role of Ports in Export Stability. URL: <https://www.imf.org/en/Publications/Ukraine-Review> (дата доступу: 10.12.2025).
49. Офіційний сайт державної митної служби України. URL: <http://customs.gov.ua> (дата доступу: 15.10.2025).
50. Новак В., Кириленко О., Розумова К., Ігнатюк В. Організація міжнародних перевезень вантажів основними видами транспорту (огляд). *Наукоємні технології*. 2022. Т. 53, № 1. С. 70–76.
51. Глобальний аналітичний центр Lloyd's List Intelligence. Black Sea Shipping and Trade Report 2025. London, 2025. 110 p.
52. Оцінка впливу геополітичних шоків на морський транспорт та експортний потенціал. URL: <https://www.rnbo.gov.ua/analytics/maritime-security-report> (дата доступу: 13.11.2025).
53. EU-Ukraine Solidarity Lanes: Annual Report on Logistics and Trade. URL: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/solidarity-lanes-report_en (дата доступу: 13.11.2025).
54. Офіційний сайт міністерства оборони України. URL: <https://mod.gov.ua> (дата доступу: 13.11.2025).

55. EU-Ukraine Solidarity Lanes: Annual Report on Logistics and Trade. URL: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/solidarity-lanes-report_en (дата доступу: 13.11.2025).
56. SWOT-аналіз портової логістики України в умовах військово-політичної турбулентності. URL: <https://cfts.org.ua/reports/port-swot> (дата доступу: 13.11.2025).
57. Волков А. П. Вплив PEST-факторів на стійкість функціонування логістичних систем України. *Економіка та управління національним господарством*. 2024. № 3 (105). С. 38–45.
58. Стратегія економічного відновлення: аналіз зовнішніх ризиків та можливостей. URL: <https://www.me.gov.ua/recovery-strategy> (дата доступу: 13.11.2025).
59. Трофименко О. В. Геоекономічна роль Чорноморського регіону у формуванні трансконтинентальних торговельних зв'язків. *Геостратегічні пріоритети*. 2024. № 1 (55). С. 70–75.
60. Український інститут морських досліджень. Диверсифікація логістичних маршрутів України: роль Дунаю в системі чорноморських перевезень. Одеса, 2025. 110 с.
61. Конкурентний аналіз портових кластерів Чорноморського басейну: технологічний та інфраструктурний вимір. URL: <https://uspa.gov.ua/analytics/black-sea-competition> (дата доступу: 14.11.2025).
62. Global Ports Competitiveness Report 2024.. URL: <https://www.worldbank.org/en/topic/ports-report> (дата доступу: 14.11.2025).
63. Integration of Ukrainian Transport Network into TEN-T: Strategic Priorities. URL: <https://mtu.gov.ua/strategy/ten-t-integration> (дата доступу: 14.11.2025).
64. Демченко І. С. Чорноморський Брайджленд: геоекономічна концепція розвитку транспортного коридору. *Міжнародні економічні відносини*. 2024. № 4 (115). С. 115–122.
65. World Trade Organization (WTO). Report on Trade Facilitation and Logistics Clusters Development. Geneva, 2024. 180 p.
66. Безпековий чинник як акселератор інституційних змін у логістиці України. URL: <https://neweurope.org.ua/analytics/security-logistics-2025> (дата доступу: 14.11.2025).

67. Шевчук В. М. Мультимодальна логістика як основа стійкості портової системи України в умовах воєнних загроз. *Економіка та право*. 2025. № 2 (77). С. 38–45.
68. Інтеграція України в мережу TEN-T та розвиток Solidarity Lanes. Брюссель, 2025. 120 с. URL: <https://transport.ec.europa.eu/ten-t-ukraine-report> (дата доступу: 14.11.2025).
69. Калініченко Н. А. Мультимодальні перевезення в посткризовій економіці України: довгострокова стратегія адаптації. *Логістика та транспорт*. 2025. № 1 (68). С. 75–82.
70. Стратегія розвитку залізничних підходів до морських портів: модернізація та інтеграція в TEN-T. URL: <https://uz.gov.ua/strategy/port-rail-modernization> (дата доступу: 14.11.2025).
71. Офіційний сайт державного агентства автомобільних доріг України. URL: <https://drs.gov.ua/publisher/derzhavne-agentstvo-avtomobilnyh-dorig-ukrayiny/> (дата доступу: 14.11.2025).
72. Горошкова Л.А. Річкова логістика в умовах війни та повоєнного відновлення: стан та перспективи. *Економічний вісник університету*. 2023. №56. С.113. URL: <https://doi.org/10.31470/2306-546X-2023-56-113-125>
73. Digital Port Solutions. Global Review of Port Community Systems Implementation and Benefits. Singapore, 2024. 140 p.
74. Офіційний сайт Європейського інвестиційного банку (ЄІБ). URL: <https://www.eib.org/en/index> (дата доступу 14.11.2025).
75. Офіційний сайт морського порту Південний. URL: <https://www.port-yuzhny.com.ua/kerivnitstvo> (дата доступу 14.11.2025).
76. Офіційний сайт Міжнародної асоціації портових операторів (IAPH). URL: <https://www.iaphworldports.org> (дата доступу 14.11.2025).
77. World Economic Forum. The Future of Trade: Digitalization and Port Competitiveness. Geneva, 2024. 115 p.
78. ШТЕЛЬМАШУК, Марина. Цифровізація та автоматизація логістичних процесів: сучасний стан та перспективи. *Економіка та суспільство*, 2024, 68.

79. Офіційний сайт Міжнародної морської організації (IMO). URL: <https://www.imo.org>(дата доступу 14.11.2025).
80. ПОТАПОВСЬКА, Марина. Формування організаційного механізму управління портовим кластером. *Адаптивне управління: теорія і практика. Серія Економіка*, 2023, С.17-34.
81. Саєнко С. О. Інвестиційні механізми забезпечення стійкості портової логістики в умовах геополітичної нестабільності. *Фінанси та економіка*. 2025. № 3 (99). С. 190–198.
82. Сотниченко ЛЛ, S. L. (2023). Сучасні економічні умови розвитку морської портової інфраструктури. *The VI International Scientific and Practical Conference «Modern ways of solving the problems of science in the world»*, February 13–15, Warsaw, Poland. 445 p.