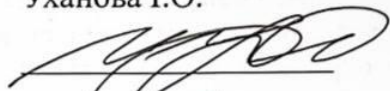


МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ОДЕСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
Кафедра міжнародних економічних відносин

Допущено до захисту

Завідувач кафедри

Уханова І.О.



« 01 » 12 2025 р.

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

на здобуття освітнього ступеня магістра

зі спеціальності 292 «Міжнародні економічні відносини»

за освітньою програмою «Міжнародні економічні відносини»

**НА ТЕМУ «УКРАЇНА НА СВІТОВОМУ РИНКУ МІЖНАРОДНИХ
МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ: СТАН В УМОВАХ ВОЄННОГО
ЧАСУ ТА ПЕРСПЕКТИВИ АКТИВІЗАЦІЇ»**

Виконавець:

студентка ФМЕ, гр. 64

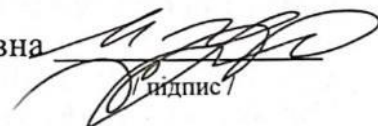
Шевченко Катерина Сергіївна


підпис /

Науковий керівник:

к.е.н., доцент

Уханова Інна Олегівна


підпис /

ОДЕСА – 2025

АНОТАЦІЯ

Шевченко К.С., «Україна на світовому ринку міжнародних морських перевезень вантажів: стан в умовах воєнного часу та перспективи активізації»

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 участь України на міжнародному ринку морських перевезень вантажів.

У роботі розглядаються сутність, класифікація та особливості міжнародних морських перевезень вантажів, нормативно-правове та інституційне регулювання морських перевезень вантажів: українська та міжнародна практика, визначаються структура та тенденції світового ринку міжнародних морських перевезень вантажів.

Проаналізовано стан показників розвитку інфраструктури міжнародних морських перевезень, стан та динаміку міжнародних морських перевезень вантажів України, проведено аналіз факторів впливу на розвиток міжнародних морських перевезень вантажів України.

Обґрунтовано загальнодержавні заходи із активізації міжнародної діяльності України у сфері морських перевезень вантажів, визначено перспективи удосконалення міжнародної діяльності України у сфері морських перевезень в умовах воєнного часу, а також інвестиційно-інноваційні перспективи повоєнного відновлення інфраструктури морських вантажних перевезень України.

Ключові слова: міжнародні морські перевезення вантажів, морська логістика, інфраструктура портів, світовий ринок перевезень, нормативно-правове регулювання, інституційне забезпечення, воєнний час, транспортна система України, інвестиційно-інноваційний розвиток, повоєнне відновлення.

ANNOTATION

Shevchenko K.S., “Ukraine in the global market of international maritime cargo transportation: the state in wartime conditions and prospects for activation”.

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 Ukraine's participation in the international maritime freight transportation market.

The work examines the essence, classification and features of international maritime cargo transportation, regulatory and institutional regulation of maritime cargo transportation: Ukrainian and international practice, and reveals the structure and trends of the global market for international maritime cargo transportation.

The state of indicators of development of international maritime transportation infrastructure, the state and dynamics of international maritime transportation of goods in Ukraine were analyzed, and the factors influencing the development of international maritime transportation of goods in Ukraine were analyzed.

National measures to intensify Ukraine's international activities in the field of maritime cargo transportation are substantiated, prospects for improving Ukraine's international activities in the field of maritime transportation in wartime conditions are identified, as well as investment and innovation prospects for the post-war restoration of Ukraine's maritime cargo transportation infrastructure.

Keywords: international maritime cargo transportation, maritime logistics, port infrastructure, global transportation market, regulatory and legal regulation, institutional support, wartime, transport system of Ukraine, investment and innovative development, post-war recovery.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	4
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ СВІТОВОГО РИНКУ МІЖНАРОДНИХ МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ	8
1.1. Сутність, класифікація та особливості міжнародних морських перевезень вантажів	8
1.2. Нормативно-правове та інституційне регулювання морських перевезень вантажів: українська та міжнародна практика.....	16
1.3. Структура та тенденції світового ринку міжнародних морських перевезень вантажів	18
Висновки до розділу 1.....	22
РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ МІЖНАРОДНИХ МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ УКРАЇНИ В УМОВАХ ВОЄННОГО ЧАСУ	24
2.1. Аналіз стану показників розвитку інфраструктури міжнародних морських перевезень.....	24
2.2. Аналіз стану та динаміки міжнародних морських перевезень вантажів України	29
2.3. Аналіз факторів впливу на розвиток міжнародних морських перевезень вантажів України	36
Висновки до розділу 2.....	40
РОЗДІЛ 3. ПЕРСПЕКТИВИ АКТИВІЗАЦІЇ УЧАСТІ УКРАЇНИ НА СВІТОВОМУ РИНКУ МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ	43
3.1. Загальнодержавні заходи із активізації міжнародної діяльності України у сфері морських перевезень вантажів	43
3.2. Перспективи удосконалення міжнародної діяльності України у сфері морських перевезень в умовах воєнного часу	51
3.3. Інвестиційно-інноваційні перспективи повоєнного відновлення інфраструктури морських вантажних перевезень України	63
Висновки до розділу 3.....	72
ВИСНОВКИ.....	75
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	81

ВСТУП

Актуальність кваліфікаційної роботи. Сучасний розвиток світової економіки визначається інтенсивними процесами глобалізації, діджиталізації та загостренням конкуренції між країнами за доступ до ринків та транспортних коридорів. У цьому контексті міжнародні морські перевезення посідають центральне місце, адже вони забезпечують понад 80% світового товарообігу. Морські транспортні маршрути залишаються ключовими каналами доставки енергетичних ресурсів, аграрної продукції, промислових товарів та сировини. Від ефективності функціонування системи морських перевезень залежить конкурентоспроможність національних економік, стабільність світових ланцюгів постачання та безпека міжнародної торгівлі.

Для України, яка має вигідне географічне положення, вихід до Чорного моря та розвинену портову інфраструктуру, морські перевезення традиційно виступали одним із головних напрямів інтеграції у світову економіку. Проте після початку повномасштабної військової агресії Росії проти України у 2022 році галузь зазнала масштабних втрат. Було заблоковано низку морських портів, зруйновано логістичні маршрути, а обсяги експорту та імпорту різко скоротилися. Особливо відчутним стало обмеження перевезень зернових і металургійної продукції, які є основними статтями українського експорту. Лише завдяки впровадженню ініціативи «зернового коридору» у 2022-2023 роках та відкриттю альтернативних шляхів у 2024 році вдалося частково відновити роботу портів і збільшити обсяги транспортування вантажів.

Водночас міжнародний ринок морських перевезень також переживає структурні трансформації. Зростають вимоги до екологічної безпеки судноплавства, запроваджуються нові цифрові рішення для управління логістикою, посилюється роль великих міжнародних судноплавних альянсів. Для України це створює як нові можливості, так і додаткові виклики, пов'язані з необхідністю адаптації до сучасних стандартів та забезпечення стійкості перевезень у складних умовах воєнного часу.

Актуальність теми полягає в тому, що сучасні умови вимагають переосмислення ролі України у світових транспортних потоках. Традиційні підходи, орієнтовані лише на розвиток портів та судноплавних компаній, виявилися недостатніми. Необхідним є комплексний підхід, що включає аналіз міжнародної кон'юнктури, оцінку ризиків воєнного стану, вивчення досвіду інших країн та розробку практичних рекомендації щодо активізації участі України у світовій системі перевезень. Важливо не лише відновити довоєнні обсяги транспортування, а й посилити позиції на міжнародному ринку, враховуючи перспективи післявоєнної відбудови та інтеграції до Європейського Союзу.

Питання ролі морських портів у національній економіці та проблеми їх функціонування в сучасних умовах розвитку світової економіки привертали увагу багатьох науковців. Серед актуальних закордонних наукових робіт можна відмітити останні дослідження сучасних організаційних підходів до ефективного управління портами А. Джексона [1, С. 1055]; дослідження ролі контейнерних портів у регіональному розвитку Р. Йоземсона [2, С. 886]; в роботах А. Гнерса приділено увагу питанню перерозподілу трафіку морських портів [3, С. 806], а також проблемам, пов'язаним із переходом портів від одного покоління до іншого [4]. Українські дослідники Й. Осипенко та К. Шерстньов аналізували морегосподарський комплекс України та можливі напрямки удосконалення роботи галузі [5, С.219]; також Н. Пелипенко приділено увагу основним чинникам впливу на сферу морських вантажних перевезень та визначенню ефективності морських портів України [6, С.92]. На сучасному етапі українських вчених, як Є. Ігоренка, та Б. Соломко більше цікавить питання дослідження основних практик, які можуть бути використані при реформуванні портової галузі України [7] та перспективи розвитку морського транспорту в умовах війни [8].

Мета кваліфікаційної роботи полягає у дослідженні сучасного стану та показників діяльності світового ринку морських вантажоперевезень та участі на ньому для визначенні перспектив розвитку та активізації.

Досягненні поставленої мети передбачає вирішення таких **завдань**:

- дослідити сутність, класифікацію та особливості міжнародних морських перевезень вантажів;
- дослідити нормативно-правове та інституційне регулювання морських перевезень вантажів;
- узагальнити структуру та тенденції світового ринку міжнародних морських перевезень вантажів;
- проаналізувати стан показників розвитку інфраструктури міжнародних морських перевезень України;
- проаналізувати стан та динаміку міжнародних морських перевезень вантажів України;
- проаналізувати фактори впливу на розвиток світових та українських міжнародних морських перевезень вантажів;
- визначити перспективи розвитку ринку та активізації участі України на світовому ринку морських перевезень вантажів.

Об'єктом кваліфікаційної роботи є участь України на міжнародному ринку морських перевезень вантажів.

Предметом кваліфікаційної роботи є теоретичні підходи та практичні рішення щодо активізації та розвитку міжнародних морських перевезень вантажів за участю України.

Методи дослідження. У роботі використано комплекс загальнонаукових та спеціальних методів, серед яких аналіз і синтез для узагальнення теоретичних підходів, статистичні методи для оцінки динаміки експорту й імпорту, порівняльний аналіз для дослідження регіональних відмінностей, економіко-математичні розрахунки для виявлення тенденцій і прогнозування, а також системний підхід для формування узагальнених висновків. Робота здійснена з використанням офісного пакету MS Office: Microsoft Word та Microsoft Excel.

Інформаційною базою дослідження виступають статистичні матеріали Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України, Державної

служби статистики України, Міжнародної морської організації, Конференції ООН з торгівлі та розвитку, Всесвітньої торгової організації, а також офіційні звіти транспортно-експедиторських компаній, зокрема ТОВ «ОЛКІС ЛТД». Додатково використано аналітичні матеріали провідних міжнародних консалтингових агенції, наукові публікації вітчизняних та зарубіжних авторів за період 2020-2025 рр.

Публікації та апробація результатів дослідження. За результатами виконання кваліфікаційної роботи магістра були підготовані та опубліковані наступні статті:

1. Шевченко К., Уханова І. Транспортне забезпечення міжнародної торгівлі: тенденції глобального ринку морських перевезень вантажів. Post-Crisis Contours of the World Economy: From Fragmentation to a New World Order. Proceedings of the International Scientific and Practical Conference of Students and Young Scientists /edited by Nesterova Kateryna and Rassadnykova Svitlana. International Humanitarian University, Odesa, October 31, 2025. Tallinn: Teadmus, 2025. 105-109.

2. Шевченко К., Уханова І. Забезпечення участі України в міжнародній системі морських вантажоперевезень. Збірник наукових праць кафедри міжнародних економічних відносин ОНЕУ «Світова економіка та міжнародні економічні відносини». № 7. - Одеса: ОНЕУ, 2025.

Структура та обсяг роботи. Кваліфікаційна робота складається із вступу, трьох розділів, висновків, загального висновку та списку використаних джерел (72 найменування). Загальний обсяг роботи становить 87 сторінок. Основний зміст викладено на 77 сторінці. Робота містить 22 таблиці, 6 рисунків.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ СВІТОВОГО РИНКУ МІЖНАРОДНИХ МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ

1.1. Сутність, класифікація та особливості міжнародних морських перевезень вантажів

Міжнародні морські перевезення вантажів є найдавнішою формою транспортного обслуговування світової торгівлі. Сьогодні вони становлять основу глобалізованої економіки, адже понад 80% світового вантажообігу у фізичному вимірі здійснюється саме морським транспортом [1]. Для окремих категорій продукції, таких як нафта, вугілля, зерно та руда, цей показник сягає навіть 95% [2]. Саме морський транспорт забезпечує доступність товарів на світових ринках і сприяє економічній інтеграції держав.

Міжнародні перевезення – це процес транспортування вантажів чи пасажирів між двома і більше державами, ключовою ознакою якого є обов’язковий перетин державного кордону щонайменше двох країн [1]. Специфіка таких перевезень полягає в тому, що під час відправлення вантаж підпорядковується нормам і правилам країни відправника, а під час доставки у пункт призначення – законодавству держави, куди здійснюється ввезення.

Міжнародні транспортні перевезення поділяють за низкою критеріїв:

1. За предметом перевезень: вантажні та пасажирські.
2. За видом транспорту: морські та річкові (водні), залізничні, автомобільні, авіаційні, трубопровідні, а також комбіновані та мультимодальні, які виконуються щонайменше двома видами транспорту, але регулюються єдиним договором.
3. За характеристиками товару: перевезення сухих вантажів (навалювальні, насипні, генеральні або тарно-штучні) та наливних (нафта, нафтопродукти, рослинні олії, рідкі хімічні продукти тощо).
4. За періодичністю: регулярні та нерегулярні (наприклад, лінійне і трампове судноплавство, регулярні авіарейси або чартери).

5. За порядком перетину кордонів: із перевантаженням або без нього.

6. За видом сполучення: прямі чи з участю послідовних перевізників.

Такий підхід дозволяє систематизувати міжнародні перевезення, враховуючи як вид транспорту та характер вантажу, так і організаційні особливості самої доставки.

За даними Review of Maritime Transport 2024 організації UNCTAD, в 2023 році обсяг світових морських перевезень склав 12,292 млрд.тон, що на 2,4% більше порівняно з 2022 роком [5,6]. Такий приріст свідчить про відновлення попиту на морський транспорт після незначного скорочення в 2022 році [4]. Водночас сектор морських перевезень залишається вразливим до геополітичних ризиків: конфлікти в Червоному морі та зміни в роботі Панамського каналу суттєво вплинули на маршрути та витрати судноплавства.

Азійський регіон продовжує контролювати значну частину морських потоків: частка країн Азії в світовому вантажообігу поступово зростає, що підтверджує тенденцію до перенесення центрів виробництва й торгівлі в Азію [5]. Для порівняння, частки Європи та Америки у світових морських перевезеннях стабілізуються або злегка зменшуються внаслідок конкуренції з азійськими портами та лініями (табл. 1.1).

Таблиця 1.1

Обсяг морських перевезень вантажів за регіонами за 2023 рік

Регіон	Частка, %	Коментар
Азія	54	Зростає як центр виробництва та експорту
Європа	16-18	Традиційний транзитний вузол
Америка	12-14	Підтримує активну участь у світовій торгівлі
Інші регіони	10-12	Включно з Африкою, Латинською Америкою тощо

Джерело: розроблено автором на основі [7]

Окрім того, світовий флот у 2023 році зріс приблизно на 3,4% у порівнянні з 2022 роком, досягнувши загальної місткості понад 2,4 млрд.тон [7]. Це свідчить про те, що галузь інвестує у розширення та оновлення суден навіть у складних умовах.

У міжнародній торгівлі процес доставки товару зазвичай охоплює кілька послідовних етапів (рис.1.1). Спершу здійснюється транспортування продукції від внутрішнього пункту виробництва (А) до прикордонного пункту або порту країни-експортера (Б). Наступним етапом є міжнародне перевезення, найчастіше морське або транзитне, з пункту Б до прикордонного пункту чи порту країни-імпортера (В). Якщо ж держави не мають спільного сухопутного кордону, саме морський транспорт виступає основним засобом переміщення вантажів. Завершується процес доставкою товару від пункту В до внутрішнього пункту кінцевого споживання (Г), де продукція потрапляє безпосередньо до покупця.

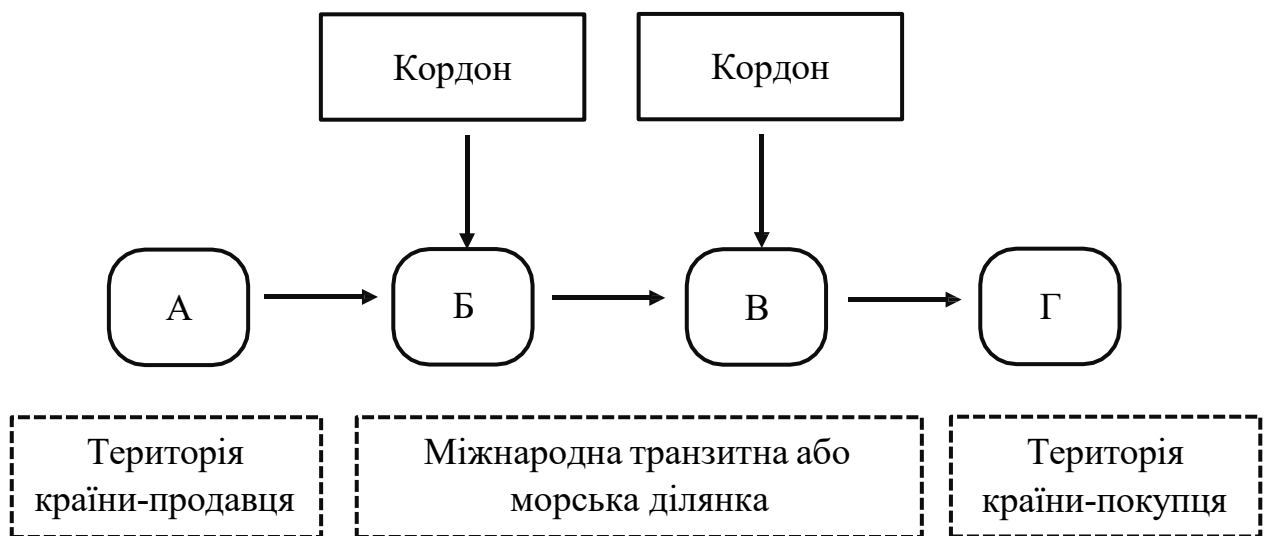


Рис. 1.1. Схема процесу доставки товару в міжнародній торгівлі

Джерело: розроблено автором на основі [8]

Під транспортними операціями у вузькому значенні зазвичай розуміють організацію та забезпечення переміщення вантажу між окремими пунктами маршруту, наприклад А-Б, Б-В, В-Г. Такі операції виконуються на підставі укладених договорів між вантажовласниками та перевізниками, що здійснюють діяльність у відповідних видах транспорту [7]. Якщо ж переміщення охоплює зовнішньоторговельні вантажі та відбувається на міжнародних ділянках маршруту (наприклад, Б-В), то транспортні операції набувають статусу міжнародних. У таких випадках правові відносини, що виникають між

відправником, одержувачем і перевізниками, регулюються нормами міжнародного права та мають транскордонний характер.

Важливою рисою міжнародних перевезень є наявність різних юрисдикцій: на початковому етапі застосовується законодавство країни відправлення, тоді як у кінцевому пункті вантаж видається відповідно до правових норм держави призначення, що створює необхідність гармонізації правового регулювання, а також дотримання міжнародних угод та конвенцій, що спрощують рух товарів у глобальному торговельному середовищі.

Варто наголосити, що поняття «транспортні операції» є ширшим, ніж «транспортування вантажу» [9, с.220]. У міжнародній торгівлі за участю різних видів транспорту вантажовласники повинні виконати цілу сукупність дій, визначених контрактами та базисними умовами поставки. До складу транспортних операцій входять не лише безпосереднє переміщення товарів, а й комплекс допоміжних процедур, зміст яких залежить від специфіки міжнародних перевезень і характеру відповідних транспортних сполучень.

Класифікація міжнародних морських перевезень є складним багаторівневим процесом, що дозволяє охопити всі аспекти організації та здійснення транспортної діяльності у глобальній економіці. Міжнародні перевезення можна поділяти за різними критеріями [3]. Якщо розглядати їх з точки зору видів транспорту, то до міжнародних перевезень відносять повітряні, автомобільні, залізничні, морські, річкові та транспортування трубопроводами. Серед них морський транспорт має провідне значення, адже забезпечує понад 80% світового товарообігу у фізичних обсягах. Це пояснюється його високою ефективністю, низькою собівартістю та можливістю транспортувати великі партії вантажів на далекі відстані [10, с.118].

Залежно від кількості використаного транспорту перевезення поділяються на прості, коли для доставки застосовується лише один вид транспорту, та змішані, де використовується декілька видів транспорту одночасно. Сучасна логістика дедалі частіше віддає перевагу мультимодальним і комбінованим схемам, коли різні види транспорту поєднуються в єдиний транспортний ланцюг,

що забезпечує ефективність і економію часу [13, с.32]. Важливим є і поділ за об'єктом перевезення, чим може бути вантажі, пасажирі, багаж, вантажобагаж або поштові відправлення. Найбільша частка належить вантажним перевезенням, до яких відносять сухі (зерно, руда, металопродукція, контейнери) та наливні вантажі (нафта, газ, хімічні продукти). Пасажирські морські перевезення представлені переважно міжнародними круїзами та поромними лініями, а поштові та багажні перевезення стали більш актуальними в умовах розвитку електронної комерції.

Міжнародні морські перевезення є складним багатofакторним процесом, який може здійснюватися в різних формах залежно від об'єкта, маршруту, кількості перевізників, виду вантажів чи транспортних технологій. У науковій літературі виділяють низку критеріїв, що дозволяють систематизувати їх та забезпечити ефективний вибір логістичних рішень (таблиця 1.2).

Таблиця 1.2

Класифікація міжнародних морських перевезень

Критерій класифікації	Види перевезень	Характеристика
За видом транспорту	Морські, річкові, автомобільні, залізничні, авіаційні, трубопровідні	У міжнародній торгівлі морський транспорт займає понад 80% світового вантажообігу
За кількістю використаних видів транспорту	Прості, змішані, мультимодальні	Прості – один вид транспорту; змішані – 2 і більше; мультимодальні – за одним договором, але кількома видами транспорту
За об'єктом перевезень	Вантажні, пасажирські, поштові	Основний обсяг становлять вантажні перевезення (сухі, наливні, контейнерні)
За використанням транспортних компаній	Пряме, непряме, з кількома перевізниками	Пряме – єдиний документ; непряме – кілька договорів; з кількома перевізниками – комбіноване використання
За маршрутом	Суміжне, транзитне, наскрізне	Суміжне – між країнами з кордоном; транзитне – через третю державу; наскрізне – повернення на територію країни відправлення через іншу державу
За кількістю пересадок	Безпересадочні, пересадочні	Залежить від умов доставки та логістичних маршрутів

Продовження табл. 1.2

За характером вантажу	Сухі (генеральні, насипні, навалювальні), наливні, контейнерні, швидкопсувні	Кожен вид має свої технології перевезення та зберігання
За періодичністю	Регулярні, нерегулярні	Лінійне судноплавство (розклад рейсів) та трампове (фрахт за потреби)

Джерело: розроблено автором на основі [14, с.113]

Класифікація міжнародних морських перевезень охоплює широкий спектр підходів: від технічних (тип вантажу, маршрут, кількість транспортних засобів) до організаційно-правових (характер договору, кількість перевізників) [15, с.310]. Її практичне значення полягає у можливості оптимального вибору логістичної моделі, зниження витрат і забезпечення безперебійності міжнародної торгівлі. Класифікація також проводиться за способом організації перевезення транспортними компаніями. Перевезення можуть здійснюватися у прямому сполученні, коли на весь маршрут видається один транспортний документ, або через послідовних перевізників, які оформлюють окрему документацію [16, с.47]. У випадку непрямого сполучення кожний перевізник укладає власний договір і застосовує власні умови перевезення.

Ще одним важливим критерієм є маршрут перевезення. Він може бути міжнародним у суміжному сполученні (між державами, що мають спільний кордон), транзитним (з проходженням території третьої країни) або наскрізним, коли для доставки в межах однієї країни необхідно перетнути територію іншої держави (рис. 1.2).

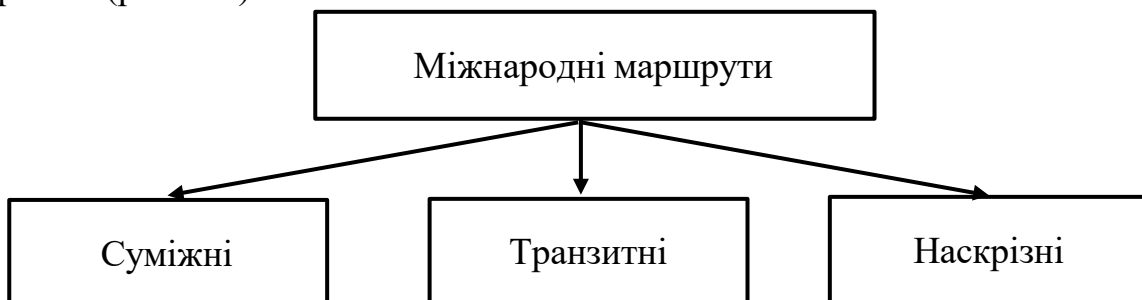


Рис. 1.2. Види міжнародних маршрутів

Джерело: розроблено автором на основі [17]

Окрім цього, виділяють перевезення безпересадочні, коли вантаж чи пасажир прибуває до пункту призначення без проміжних перевалок, та пересадочні, що передбачають перевантаження або зміну транспорту у портах-хабах.

У сучасних умовах доцільно також виокремлювати класифікацію за характером вантажів (масові, генеральні, контейнери, небезпечні вантажі), за географічними ознаками (міжконтинентальні, регіональні, каботажні), за типом суден (контейнеровози, танкери, балкери, LNG-танкери) та за умовами поставки відповідно до міжнародних правил Incoterms 2020 [20]. Класифікація міжнародних морських перевезень дозволяє не лише систематизувати транспортні процеси, а й формує основу для вибору оптимальної логістичної моделі, враховуючи сучасні тенденції світової торгівлі. У 2024 році особливої актуальності набуває зростання контейнеризації, розвиток мультимодальних перевезень, впровадження цифрових технологій (електронні накладні, блокчейн, смарт-контракти), а також посилення екологічних стандартів, що змінюють правила функціонування світового ринку морських транспортних послуг.

Міжнародні морські перевезення вантажів мають низку особливостей, які зумовлюють їхню ключову роль у розвитку світової торгівлі та забезпеченні логістичних ланцюгів постачання [15]. Насамперед варто зазначити, що морський транспорт є основним інструментом глобальної торгівлі: на його частку припадає понад 80 % усього світового обсягу зовнішньоторговельних перевезень за тоннажем. Це пояснюється високою вантажомісткістю суден, відносно низькою собівартістю транспортування на далекі відстані та здатністю обслуговувати великі обсяги масових і генеральних вантажів.

Особливістю морських перевезень є їхня залежність від міжнародно-правових норм та багаторівневого регулювання [22]. Діяльність перевізників регулюється міжнародними конвенціями, такими як Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі, Конвенція ООН з морського права, Брюссельська конвенція про коносамент, Гамбурзькі правила та низка інших документів, що встановлюють стандарти безпеки, правовий статус перевізників

і відповідальність сторін, що забезпечує уніфікацію підходів до перевезення вантажів, захист інтересів відправників та одержувачів, а також розвиток чесної конкуренції на світовому ринку.

Важливим чинником є складність логістичних операцій, що супроводжують морські перевезення. Вони охоплюють не лише транспортування вантажів від порту відправлення до порту призначення, а й низку супутніх процедур: портове обслуговування, зберігання, перевантаження, митне оформлення, страхування та інформаційний супровід [19]. Висока інтегрованість морського транспорту з іншими видами (залізничним, автомобільним, річковим, авіаційним) формує основу мультимодальних перевезень, що дозволяють мінімізувати витрати та скорочувати час доставки. До особливостей морських перевезень слід віднести також значну залежність від зовнішніх факторів, зокрема геополітичних умов, воєнних конфліктів, світових економічних криз, коливань цін на паливо та змін у глобальному попиті [21]. У сучасних умовах українські морські перевезення додатково характеризуються високим рівнем ризику через воєнні дії, блокування портів, необхідність створення альтернативних маршрутів та використання механізмів міжнародного страхування.

Окремо варто підкреслити технічну складову. Морський транспорт потребує значних інвестицій у розвиток портової інфраструктури, модернізацію флоту та цифровізацію процесів [18]. У світовій практиці дедалі більшого значення набуває автоматизація логістики, використання електронних коносаментів, впровадження «зелених» технологій, спрямованих на зменшення викидів парникових газів та підвищення енергоефективності суден.

Тож, міжнародні морські перевезення вантажів поєднують у собі економічні, правові, технічні та організаційні особливості, що робить їх одним із найскладніших, але водночас найбільш ефективних механізмів забезпечення світової торгівлі. Вони визначають рівень інтеграції держав до глобальної економіки та суттєво впливають на конкурентоспроможність національних економік.

1.2. Нормативно-правове та інституційне регулювання морських перевезень вантажів: українська та міжнародна практика

Нормативно-правове та інституційне регулювання морських перевезень вантажів є фундаментальною умовою ефективного функціонування світового ринку транспортних послуг. Воно забезпечує правову визначеність, уніфікацію правил, захист інтересів сторін та створює основу для безпечного та передбачуваного здійснення міжнародних торговельних операцій [22]. Правове регулювання морських перевезень вантажів є ключовим елементом забезпечення ефективності та безпеки міжнародної торгівлі. Воно включає в себе національні законодавчі акти, міжнародні конвенції та стандарти, а також діяльність відповідних інституцій.

В Україні основним актом, що регулює морські перевезення вантажів, є Кодекс торговельного мореплавства України (КТМУ), прийнятий у 1995 році. Він визначає правові основи судноплавства, організацію морських перевезень, права та обов'язки сторін договору морського перевезення, відповідальність за порушення умов перевезення та інші аспекти [22]. Зокрема, стаття 128 КТМУ регламентує організацію морських перевезень вантажів, а стаття 133 – договір морського перевезення вантажу. Окрім КТМУ, в Україні діють інші нормативно-правові акти, зокрема:

1. Закон України «Про морські порти України» (редакція від 31.10.2025), який визначає правові, економічні та організаційні основи діяльності в морських портах України.

2. Накази Міністерства транспорту України, Міністерства розвитку громад та територій України, Міністерства інфраструктури України, які регламентують порядок присвоєння ідентифікаційного номера Міжнародної морської організації суднам, які мають право плавання під Державним прапором України, порядок реєстрації суден у Державному судновому реєстрі України та інші аспекти.

З 2025 року в Україні розпочато процес пре-скринінгу національного законодавства у сфері морського транспорту з метою його гармонізації з міжнародними стандартами та вимогами Європейського Союзу [20].

Міжнародне регулювання морських перевезень вантажів здійснюється через низку конвенцій та угод, розроблених під контролем Міжнародної морської організації (ІМО). Основні з них та їх характеристика представлені у таблиці 1.3.

Таблиця 1.3

Конвенції та угоди для міжнародного регулювання морських перевезень вантажів та їх характеристики

Назва	Характеристика
Гаазькі правила (1924 рік)	Встановлюють мінімальні вимоги до умов перевезення вантажів морем
Гаазько-Вісбійські правила (1968 рік)	Доповнюють та уточнюють Гаазькі правила
Гамбурзькі правила (1978 рік)	Надають більший захист вантажовласникам та уточнюють відповідальність перевізника
Роттердамські правила (2008 рік)	Спрямовані на уніфікацію умов перевезення вантажів у мультимодальних перевезеннях

Джерело: розроблено автором на основі [20]

Ці правила визначають права та обов'язки сторін договору морського перевезення, відповідальність за втрату або пошкодження вантажу, процедури пред'явлення претензій та інші аспекти.

На міжнародному рівні основним регулятором є Міжнародна морська організація (ІМО), спеціалізована установа Організації Об'єднаних Націй. ІМО розробляє та впроваджує міжнародні конвенції, стандарти та керівні принципи у сфері морського транспорту, включаючи безпеку судноплавства, охорону навколишнього середовища, підготовку і сертифікацію екіпажів та стандарти перевезення вантажів [20]. Україна, будучи членом ІМО, інтегрує міжнародні стандарти в національне законодавство та регуляторні практики, що забезпечує відповідність морських перевезень міжнародним вимогам і підвищує конкурентоспроможність українських портів на світовому ринку.

Тобто, інституційне регулювання морських перевезень в Україні ґрунтується на взаємодії центральних органів державної влади, регіональних адміністрацій портів та міжнародних організацій, що забезпечує комплексне управління морською транспортною сферою, дотримання стандартів безпеки та ефективну інтеграцію в глобальну морську логістику [22].

Правове регулювання морських перевезень вантажів в Україні на 2025 рік базується на національному законодавстві, яке гармонізується з міжнародними стандартами. Процес адаптації національного законодавства до міжнародних вимог є важливим кроком для забезпечення ефективності та безпеки морських перевезень. Інституційна структура, що включає державні органи та міжнародні організації, сприяє належному виконанню нормативно-правових актів та стандартів у цій сфері.

1.3. Структура та тенденції світового ринку міжнародних морських перевезень вантажів

Світовий ринок міжнародних морських перевезень вантажів у 2024-2025 роках демонструє значні зміни внаслідок геополітичних, економічних та екологічних факторів. Основними категоріями вантажів, що перевозяться морем, є нафта та нафтопродукти, вугілля, залізна руда, зернові, боксити, лісоматеріали та генеральні вантажі.

У 2024 році Китай імпортував 11,1 млн барелів сирої нафти на день, з яких основним постачальником була Росія. Інші значні постачальники включають Саудівську Аравію та Ірак. Збільшення попиту на нафту в Азії та зменшення постачання з традиційних джерел впливають на глобальні морські маршрути та логістику перевезень [28, с.36]. Також у тому ж році глобальна торгівля вугіллям досягла рекордного рівня, перевищивши 1,5 млрд.тон. Австралія залишалася найбільшим експортером вугілля, з обсягами близько 153 млн.тон. Інші значні постачальники включають Монголію та США. Збільшення попиту на вугілля з

боку країн Азії та зменшення внутрішнього споживання в деяких країнах Європи впливають на структуру глобальних поставок.

Глобальні екпорти залізної руди зросли на 2% у 2024 році порівняно з 2023 роком, досягнувши 1,6 млрд.тон. Австралія залишалася основним постачальником, з часткою понад 50% від загального обсягу експорту [24, с.94]. Інші значні експортери включають Бразилію, Канаду та Південну Африку. Зростання попиту з боку країн Азії, зокрема Китаю, стимулює розвиток морських перевезень цієї сировини.

У 2024-2025 роках США стали найбільшим експортером кукурудзи, з прогнозованими обсягами понад 62 млн.тон. Інші значні експортери включають Україну та Бразилію. Збільшення попиту на зернові культури з боку країн Азії та Африки впливає на структуру глобальних морських перевезень зерна.

У першій половині 2025 року Гвінея стала найбільшим експортером бокситів, з обсягами експорту близько 8,9 млрд.дол. Інші значні постачальники включають Австралію та Бразилію. Зростання попиту з боку Китаю та інших країн Азії стимулює розвиток морських перевезень бокситів [25, с.72]. У 2024 році основними експортерами пиломатеріалів були Канада, Швеція, Росія, США та Німеччина. Зростання попиту на лісоматеріали з боку країн Азії та Європи впливає на структуру глобальних морських перевезень цієї продукції.

Генеральні вантажі, включаючи споживчі товари, електроніку та інші продукти, складають значну частину світового обсягу морських перевезень.

Основні маршрути включають перевезення між портами Азії, Європи та Північної Америки [30, с.120]. Зростання електронної комерції та глобалізація виробничих ланцюгів стимулюють попит на перевезення генеральних вантажів.

Світовий ринок морських перевезень постійно перебуває під впливом глобальних економічних, технологічних та екологічних змін. У 2024-2025 роках ключовими чинниками, що визначають розвиток галузі, є зростання обсягів світової торгівлі, модернізація судноплавного флоту та портової інфраструктури, впровадження цифрових технологій для оптимізації логістичних ланцюгів, а також посилення екологічних стандартів [24].

Зміни у глобальній геополітичній ситуації та коливання цін на сировину та енергоносії також суттєво впливають на маршрути перевезень та їхню ефективність. В умовах дедалі більшої інтеграції світових ринків ключовим стає баланс між економічною вигідністю перевезень, екологічними вимогами та безпекою вантажів. Галузь активно адаптується до нових умов через оптимізацію флоту, розвиток мультимодальних перевезень та активне впровадження інноваційних рішень у портах і на судах. Основні тенденції розвитку світового ринку міжнародних морських перевезень вантажів у 2024-2025 роках наведено у таблиці 1.4.

Таблиця 1.4

Основні тенденції розвитку світового ринку на міжнародних морських перевезень вантажів у 2024-2025 роках

Тенденція розвитку	Опис та вплив на ринок морських перевезень
Зростання попиту на морські перевезення	Збільшення обсягів торгівлі та попиту на сировину стимулюють розвиток морських перевезень
Інновації та автоматизація	Впровадження новітніх технологій, таких як автоматизовані порти та цифрові платформи для управління ланцюгами постачання, підвищують ефективність морських перевезень
Екологічні ініціативи	Впровадження стандартів щодо зменшення викидів CO ₂ та інших забруднювачів сприяє розвитку «зеленого» судноплавства
Геополітичні ризики	Конфлікти та політична нестабільність в окремих регіонах можуть впливати на стабільність та безпеку морських перевезень
Зміни в попиті та пропозиції	Зміни в економічній ситуації, такі як рецесії або економічне зростання в окремих країнах, можуть впливати на попит на морські перевезення

Джерело: розроблено автором на основі [29, с.12]

Аналіз тенденцій розвитку світового ринку морських перевезень вантажів свідчить про його високу динамічність та адаптивність до глобальних змін. Основні тренди формують умови для підвищення ефективності, безпеки та екологічності перевезень, що дозволяє країнам і компаніям оптимізувати логістичні процеси та зміцнювати свої позиції на міжнародному ринку [29].

Тенденції розвитку світового ринку міжнародних морських перевезень формуються не ізольовано, а під впливом комплексу взаємопов'язаних факторів, які визначають як стратегічні пріоритети, так і практичні механізми функціонування галузі. У 2024-2025 рр. ключовими детермінантами залишаються глобальні економічні процеси, зростання попиту на сировину та товари, активна цифровізація логістики, екологізація судноплавства, а також геополітичні виклики [31, с.58]. Для систематизації цих взаємозв'язків доцільно використати схему, яка наочно відображає логіку впливу різних факторів на сучасний розвиток морських перевезень вантажів (рис.1.3). Представлена схема дозволяє чітко простежити, як від глобальних економічних змін формуються основні напрямки адаптації галузі: інноваційні рішення, автоматизація портової інфраструктури, «зелені» технології та підвищення конкурентоспроможності.



Рис.1.3. Схема ключові чинники, що впливають на розвиток світового ринку морських перевезень вантажів у 2024-2025 рр.

Джерело: розроблено автором на основі [31]

Схема демонструє системний характер формування тенденцій у світовому ринку морських перевезень та показує, що базовим чинником є глобальні економічні зміни, які формують попит на товари й сировину. Цей попит стимулює розвиток двох ключових напрямів – цифровізації та екологізації. Впровадження цифрових технологій забезпечує оптимізацію логістичних ланцюгів, а екологічні ініціативи формують основу для «зеленого» судноплавства [28]. Сумарно ці процеси ведуть до підвищення ефективності, безпеки та конкурентоспроможності галузі, що визначає її сучасний розвиток у 2024-2025 роках.

Висновки до розділу 1

У результаті дослідження теоретичних засад функціонування міжнародного ринку морських вантажних перевезень встановлено, що ця галузь є ключовою інфраструктурною основою світової торгівлі та глобальних ланцюгів доданої вартості. Морський транспорт забезпечує понад 80% обсягів міжнародної торгівлі, що визначає його стратегічну роль у міжнародній економіці, формуванні експортних потоків, забезпеченні енергетичної та продовольчої безпеки. Аналіз змісту, функцій та ролі міжнародних морських перевезень продемонстрував, що їх розвиток є багаторівневим процесом, у межах якого технологічні, економічні та інституційні фактори взаємодіють у єдиній логістичній системі.

Також було з'ясовано, що нормативно-правове та інституційне регулювання морських перевезень становить фундамент для ефективної й безпечної роботи світового ринку. Українське законодавство, зокрема Кодекс торговельного мореплавства України та спеціальні закони у сфері портової діяльності, поступово гармонізується з міжнародними нормами та стандартами ІМО. Процес пре-скринінгу законодавства у 2025 році підтверджує актуальність інтеграції України до європейського транспортного простору. Міжнародні

конвенції (Гаазькі, Гамбурзькі, Роттердамські правила) формують універсальну правову основу, що забезпечує уніфікацію вимог до перевізників та вантажовласників, підвищуючи прозорість і прогнозованість ринку.

Аналіз структури та тенденцій світового ринку міжнародних морських перевезень засвідчив його високу динамічність та чутливість до глобальних змін. У 2024-2025 роках ключовими чинниками розвитку стали: зростання попиту на сировину і продовольство, розширення торговельних потоків Азії, екологізація судноплавства, цифровізація логістики, модернізація портів та посилення геополітичних ризиків. Світовий ринок характеризується структурною трансформацією: швидкий розвиток «зелених» технологій, автоматизація портів, застосування електронних документів та цифрових платформ, а також зміна напрямів транспортних коридорів під впливом політичної нестабільності.

Загалом було встановлено, що світовий ринок морських вантажних перевезень перебуває в етапі системної модернізації та переорієнтації логістичних потоків, а ефективний розвиток України в цій сфері потребує поєднання якісного нормативно-правового забезпечення, інтеграції в міжнародні інституції та адаптації до глобальних тенденцій.

РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ МІЖНАРОДНИХ МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ УКРАЇНИ В УМОВАХ ВОЄННОГО ЧАСУ

2.1. Аналіз стану показників розвитку інфраструктури міжнародних морських перевезень

Морський транспорт є одним із ключових елементів транспортної системи України, який забезпечує здійснення понад 60% зовнішньоторговельних операцій країни у довоєнний період. Україна має розвинену мережу портів Чорного та Азовського морів, серед яких основними є Одеський, Чорноморський, Південний, Ізмаїльський та Ренійський морські порти. Вони формують ядро логістичної інфраструктури міжнародних морських перевезень вантажів.

До початку повномасштабного вторгнення морська інфраструктура України забезпечувала обробку понад 150 млн.тон вантажів на рік, проте з 2022 р. обсяги переміщення скоротилися більш ніж утричі внаслідок блокади портів Чорного моря. Часткове відновлення відбулося завдяки переорієнтації на дунайські порти (Ізмаїл, Рені, Усть-Дунайськ) та розвитку сухопутних логістичних маршрутів до Румунії, Польщі та Болгарії.

На сьогодні Україна має 13 морських портів, з яких активно функціонують лише 6 (Ізмаїл, Рені, Усть-Дунайськ, Південний, частково Чорноморськ та Одеса). За даними Адміністрації морських портів України, їхня сумарна потужність становить близько 120 млн.тон на рік, що є приблизно 75% від довоєнного рівня [35]. У таблиці 2.1 наведено основні показники розвитку портової інфраструктури України у 2021-2024 роках.

Таблиця 2.1

**Основні показники розвитку портової інфраструктури України у
2021-2024 рр.**

Рік	Кількість діючих портів	Загальний вантажообіг, млн.тон	Частка експорту, %	Частка імпорту, %	Середня кількість суднозаходів, од.
2021	13	153,1	63	26	10842
2022	8	48,0	74	18	3216
2023	9	62,0	70	21	4820
2024	10	97,2	67	24	7560

Джерело: [35, 36]

Як видно з таблиці, у 2022 році спостерігалось різке скорочення обсягів переміщення вантажів на 68,6% порівняно з 2021 роком [39]. Проте вже у 2023-2024 роках завдяки роботі дунайських портів та створенню тимчасових морських коридорів обсяг вантажообігу зріс майже вдвічі.

Темпи зміни обсягів вантажообігу (V) визначено за формулою:

$$T = \frac{V_{\text{поточний}}}{V_{\text{попередній}}} * 100\%$$

$$T_{2022} = (48,0/153,1)*100 = 31,35$$

$$T_{2023} = (62,0/48,0)*100 = 129,17$$

$$T_{2024} = (97,2/62,0)*100 = 156,77$$

Середній темп відновлення галузі у 2023-2024 роках становив 143%, що свідчить про активне пожвавлення портової діяльності після періоду глибокої кризи.

Особливої актуальності набуває питання ефективності функціонування інфраструктури, що охоплює портові термінали, транспортно-експедиторські компанії, логістичні оператори, іноземних перевізників, а також підприємства, що здійснюють допоміжні послуги у сфері транспортування та обробки вантажів. На 2024 рік в Україні офіційно функціонує понад 1200 логістичних і транспортно-експедиторських компаній, з яких близько 320 мають іноземне партнерство або прямі контракти з міжнародними судноплавними лініями (Maersk, MSC, CMA CGM, COSCO, Hapag-Lloyd тощо). Найвища концентрація

таких суб'єктів спостерігається в Одеському, Чорноморському та Дунайському кластерах.

Згідно з даними Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України та Адміністрації морських портів України, кількість активних іноземних перевізників, що оперують на українському ринку, після скорочення у 2022 році на 45% почала відновлюватися, досягнувши приблизно 70% довоєнного рівня у 2024 році. Цей показник свідчить про стійкість українського ринку морських перевезень навіть в умовах військової агресії та блокування окремих напрямків. Для узагальнення структури ринку іноземних перевізників та експедиторів у таблиці 2.2 додано консолідовані результати.

Таблиця 2.2

**Оцінка структури ринку міжнародних морських перевезень станом
на 2024 рік**

Сегмент учасників ринку	Кількість компаній	Частка в загальній кількості, %	Основні регіони концентрації	Динаміка до 2021 р., %
Іноземні судноплавні компанії (Maersk, MSC, CMA CGM, COSCO, Harpag-Lloyd)	35	10,9	Одеса, Чорноморськ, Південне	-30
Міжнародні експедиторські компанії (DB Schenker, Kuehne and Nagel, DHL Global Forwarding)	85	26,6	Київ, Одеса, Дніпро	-22
Українські експедиторські компанії з іноземним капіталом	200	62,5	Одеса, Рені, Ізмаїл	-15
Разом	320	100,0	-	-

Джерело: складено автором на основі [36]

Частка компаній з іноземним капіталом у структурі ринку становить понад 60%, що свідчить про високу відкритість сегменту та його інтегрованість у світову систему логістичних перевезень. Найбільша частка припадає на

міжнародні експедиторські компанії, які забезпечують комплексне управління ланцюгами постачання, у тому числі транзитними та експортними вантажопотоками з України.

Важливу роль у функціонуванні ринку морських перевезень України відіграють експедиторські компанії з іноземним капіталом, які забезпечують інтеграцію вітчизняних логістичних ланцюгів до міжнародної транспортної системи [34]. Такі компанії не лише реалізують власні транспортно-експедиторські послуги, а й виступають партнерами для національних операторів, сприяючи підвищенню рівня сервісу, впровадженню цифрових логістичних платформ, оптимізації митних процедур. Їхня діяльність дозволяє українським вантажовласникам отримувати доступ до глобальних маршрутів та сучасних технологій планування вантажопотоків. У таблиці 2.3 наведено порівняльну характеристику провідних експедиторських компаній з іноземним капіталом, які працюють на українському ринку у 2024 році.

Таблиця 2.3

Порівняльна характеристика українських експедиторських компаній з іноземним капіталом у 2024 році

Назва компанії	Країна капіталу	Основна спеціалізація	Частка ринку експедиторських послуг, %	Орієнтовний обсяг перевезень (тис. од. / рік)	Основні порти діяльності
Maersk Ukraine LLC	Данія	Контейнерні перевезення, door-to-door логістика	14,8	210	Одеса, Чорноморськ
Kuehne + Nagel Ukraine	Швейцарія, Німеччина	Мультимодальні перевезення, митне оформлення	11,3	165	Одеса, Рені
DB Schenker Ukraine	Німеччина	Залізнично-морські комбіновані перевезення	9,1	140	Ізмаїл, Чорноморськ
DHL Global Forwarding Ukraine	Німеччина	Авіаційно-морські перевезення, експрес-доставка	7,5	115	Київ, Одеса

Продовження табл.2.3

MSC Ukraine Ltd	Швейцарія	Морські контейнерні лінії, фідерні перевезення	16,4	245	Одеса, Південне
Harag-Lloyd Ukraine	Німеччина	Контейнерні лінії, експорт агропродукції	6,8	100	Чорноморськ, Ізмаїл
COSCO Shipping Ukraine	Китай	Транзитні перевезення, контейнерні сервіси	5,9	88	Одеса, Рені
ТОВ «ОЛКІС ЛТД» (партнерство)	Україна, Данія	Експедиторські послуги для агроекспорту, кооперація з Maersk	3,6	52	Ізмаїл, Рена

Джерело: складено автором на основі [36, 37]

Ринок експедиторських послуг з іноземною участю в Україні характеризується високим рівнем концентрації: перша п'ятірка компаній контролює понад 60% загального обсягу перевезень. Найбільшу частку займають Maersk Ukraine та MSC Ukraine, які забезпечують контейнерні лінії між портами Одеси, Чорноморська та провідними європейськими хабами (Гданськ, Констанца, Стамбул). Водночас українські компанії, такі як ТОВ «ОЛКІС ЛТД», активно інтегруються у партнерські мережі з іноземними експедиторами, що дозволяє розширювати географію перевезень, отримувати доступ до сучасних інформаційно-логістичних систем і підвищувати рівень конкурентоспроможності власних сервісів.

Отже, проведений аналіз свідчить, що інфраструктура міжнародних морських перевезень України у 2021-2024 рр. зазнала суттєвих трансформацій під впливом воєнних дій, проте зберегла базову функціональність і потенціал для відновлення. Попри скорочення кількості міжнародних перевізників та експедиторських компаній у перші роки війни, у 2023-2024 рр. спостерігається поступове поживавлення співпраці з іноземними партнерами, зокрема через порти Ізмаїл, Рені та Чорноморськ. Підприємства галузі, серед яких ТОВ «ОЛКІС ЛТД», демонструють адаптаційні можливості, розширюючи логістичні канали та

диверсифікуючи напрями вантажопотоків. Таким чином, український морський транспорт, хоч і функціонує в умовах обмежень, поступово відновлює інтеграцію у світову транспортно-логістичну систему.

2.2. Аналіз стану та динаміки міжнародних морських перевезень вантажів України

Морські перевезення традиційно посідають провідне місце у системі зовнішньоекономічних зв'язків України, забезпечуючи понад половину фізичних обсягів міжнародної торгівлі вантажами. У період 2021-2025 рр. галузь зазнала суттєвих структурних і динамічних змін під впливом воєнних дій, тимчасової окупації частини портів потужностей, а також поступового відновлення морської логістики у 2023-2025 роках [40]. У довоєнний період морські перевезення забезпечували близько 160 млн.тон вантажів, що становило понад 58% усіх зовнішньоторговельних потоків України. Основу вантажообігу становили зернові культури (41,2%), металургійна продукція (23,6%), нафтопродукти (12,5%), а також контейнерні перевезення (9,8%) та інші види вантажів (12,9%) [36]. У 2022 році, після початку повномасштабного вторгнення, обсяги морських вантажоперевезень скоротилися майже утричі – до 52,4 млн.тон, що зумовлено блокадою Чорноморських портів, знищенням інфраструктури та зупиненням роботи більшості судноплавних компаній. Це призвело до тимчасового перерозподілу вантажопотоків на залізничний та автомобільний транспорт, а частка морського транспорту у структурі зовнішніх перевезень знизилася до 22%.

Протягом 2023 року, завдяки укладанню Чорноморської зернової ініціативи та поступовому відновленню роботи портів на Дунаї (Ізмаїл, Рені, Усть-Дунайськ), спостерігалася позитивна тенденція: обсяг перевезень зріс до 67,9 млн.тон, з яких понад половина припадала на аграрну продукцію. У 2024-2025 роках намітилася тенденція до стабілізації галузі. За даними Адміністрації морських портів України [35], загальний вантажообіг українських портів сягнув

84,6 млн.тон, а прогноз на 2025 рік становить близько 95-98 млн.тон, з огляду на розширення функціонування Українського гуманітарного коридору та часткове відновлення контейнерних перевезень у портах Великої Одеси. Динаміку морських вантажоперевезень України за видами вантажів у 2021-2025 роках показано у таблиці 2.4.

Таблиця 2.4

**Динаміка морських вантажоперевезень України за видами вантажів
у 2021-2025 рр.**

Рік	Зернові	Металургійна продукція	Нафтопродукти	Контейнерні вантажі	Інші	Усього
2021	66,0	37,8	20,0	15,7	20,5	160,0
2022	24,1	7,6	6,3	5,2	9,2	52,4
2023	38,4	8,9	7,5	6,7	6,4	67,9
2024	45,6	11,0	8,3	8,7	11,0	84,6
2025 (прогноз)	52,0	13,4	9,1	10,5	13,0	98,0

Джерело: складено автором на основі [35, 37]

Аналіз таблиці свідчить про суттєве коливання показників у період 2021-2025 рр. Найбільше скорочення зафіксовано у 2022 році, проте вже з 2023 року почалося поступове нарощення вантажообігу. Найдинамічніше відновлюється сегмент зернових вантажів (приріст +36,4% у 2023-2024 рр.) [36], що пояснюється високим експортним потенціалом агросектору та міжнародною підтримкою українського експорту продовольства. Також поступово зростає контейнерний сегмент (+30% за два роки), що є свідченням відновлення міжнародних логістичних зв'язків. Частка морського транспорту у структурі всіх видів зовнішньоторговельних перевезень за підсумками 2024 року зросла до 41%, а прогноз на 2025 рік – понад 46%, що вказує на поступове повернення морського флоту до стратегічної ролі у транспортній системі держави.

Морські вантажоперевезення України демонструють ознаки поступового відновлення після різкого спаду у 2022 році. Незважаючи на збереження військових ризиків, у 2024-2025 роках спостерігається чітка тенденція до

зростання вантажообігу, розширення напрямків експорту та поступової реінтеграції українських портів у світову систему морських перевезень.

Географічна структура морських перевезень України відображає ключові напрями зовнішньоекономічної діяльності держави та характеризує ступінь її інтеграції у світову систему торгівлі [42]. У 2021-2025 роках ця структура зазнала істотних трансформацій, зумовлених воєнними діями, зміною логістичних маршрутів, переорієнтацією експорту та імпорту на нові ринки, а також частковим розблокуванням морських шляхів у 2023-2024 рр. Значну роль у стабілізації ситуації відіграло запровадження у липні 2022 року Чорноморської зернової ініціативи, яка дозволила частково відновити експорт агропродукції через українські порти [41]. У 2023 році частка експорту до ЄС зросла до 44%, а до країн Близького Сходу – до 19%, при цьому поставки до Азії залишалися на рівні 34%.

У 2024 році після відкриття «Українського гуманітарного коридору», який забезпечив безпечне судноплавство з портів Великої Одеси, структура експорту почала повертатися до довоєнних пропорцій. Зокрема, частка Азії у морському експорті зросла до 41%, а частка ЄС стабілізувалася на рівні 40% [34]. Станом на 2025 рік прогнозується подальше зростання ролі Середземноморського та Близькосхідного напрямів, зокрема Туреччини, Єгипту та Саудівської Аравії, які активно імпортують українські зернові та олійні культури. У таблиці 2.5 показано географічну структуру морського експорту України у 2021-2025 роках, дані якої вказані у відсотках від загального обсягу.

Таблиця 2.5

Географічна структура морського експорту України 2021-2025 рр., %

Рік	ЄС	Азія	Близький Схід	Африка	Інші країни	Разом
2021	18	70	9	3	-	100
2022	32	37	20	8	3	100
2023	44	34	19	2	1	100
2024	40	41	15	3	1	100
2025 (прогноз)	38	43	15	3	1	100

Джерело: складено автором на основі [35, 36]

У структурі імпорتنих морських перевезень протягом аналізованого періоду домінували енергоносії (нафта, нафтопродукти, зріджений газ), промислове обладнання та техніка. Основними країнами-постачальниками виступають Туреччина, Греція, Італія, Румунія, а також держави Перської затоки. У 2024 році через дунайські порти здійснювалося близько 46% імпорту енергоносіїв, тоді як через порти Великої Одеси – 54% після їхнього часткового розблокування. У таблиці 2.6 показано географічну структуру морського імпорту України у 2021-2025 роках, дані якої вказані у відсотках від загального обсягу.

Таблиця 2.6

Географічна структура морського імпорту України у 2021-2025 рр., %

Рік	ЄС	Туреччина	Китай	Країни Перської затоки	Інші країни	Разом
2021	42	18	14	16	10	100
2022	55	20	10	10	5	100
2023	49	23	12	11	5	100
2024	46	25	13	10	6	100
2025 (прогноз)	45	26	14	10	5	100

Джерело: складено автором на основі [37, 42]

Аналіз представлених даних засвідчує, що після різкого воєнного скорочення 2022 року Україна змогла диверсифікувати морські торговельні зв'язки, зосередившись на безпечних маршрутах до портів ЄС і Туреччини. Відновлення експорту через «Український гуманітарний коридор» у 2024 році стало стратегічним кроком, який забезпечив стабільність логістичних ланцюгів та повернення частини іноземних судновласників до співпраці з українськими портами. Тож, географічна структура морських перевезень вантажів України у 2021-2025 рр. демонструє тенденцію до відновлення довоєнних пропорцій із поступовим розширенням європейського напрямку та поверненням азійських торговельних партнерів. Це свідчить про зростання адаптивності транспортної

системи України до кризових умов та її поступову реінтеграцію у глобальні логістичні процеси.

У контексті загального аналізу стану морських перевезень України важливим аспектом є динаміка обсягів переміщення вантажів через основні морські порти країни [33]. Саме ці логістичні центри формують основу зовнішньоторговельних потоків, забезпечуючи експорт зернових, металопродукції, контейнерних вантажів, а також імпорт енергоносіїв та обладнання. Провідними портами залишаються Одеса, Чорноморськ, Південне, Ізмаїл та Рені, які мають різну спеціалізацію, пропускну спроможність і географічне розташування, що зумовлює відмінності у структурі та темпах зміни обсягів вантажообігу [40].

У 2021 році, до початку повномасштабної війни, українські морські порти функціонували стабільно, демонструючи високі показники вантажообігу. Проте у 2022 році через блокування чорноморських шляхів більшість з них зазнала різкого скорочення обсягів переміщення вантажів – у середньому на 60-70%. Найбільш постраждали порти Одеса, Чорноморськ і Південне, які були змушені тимчасово припинити операції з експорту зернових та металургійної продукції [35]. Водночас порти Ізмаїл і Рені, розташовані на Дунаї, стали ключовими логістичними центрами для українського експорту у 2022-2024 рр., забезпечивши суттєве зростання своїх показників завдяки переорієнтації вантажопотоків.

Починаючи з 2023 року, завдяки реалізації ініціативи «Зерновий коридор» та запуску у 2024 році «Українського гуманітарного коридору», ситуація поступово стабілізувалася. Порти поступово відновлюють діяльність, демонструючи позитивну динаміку обсягів переміщення вантажів. Порт Південне утримує лідерські позиції за обсягом оброблених вантажів, тоді як Ізмаїл і Рені залишаються головними каналами експорту у напрямку ЄС через дунайські водні шляхи. Основні порти України та обсяги вантажообігу (тис.тон) у період з 2021 року до 2024 року зображено на рис.2.1.

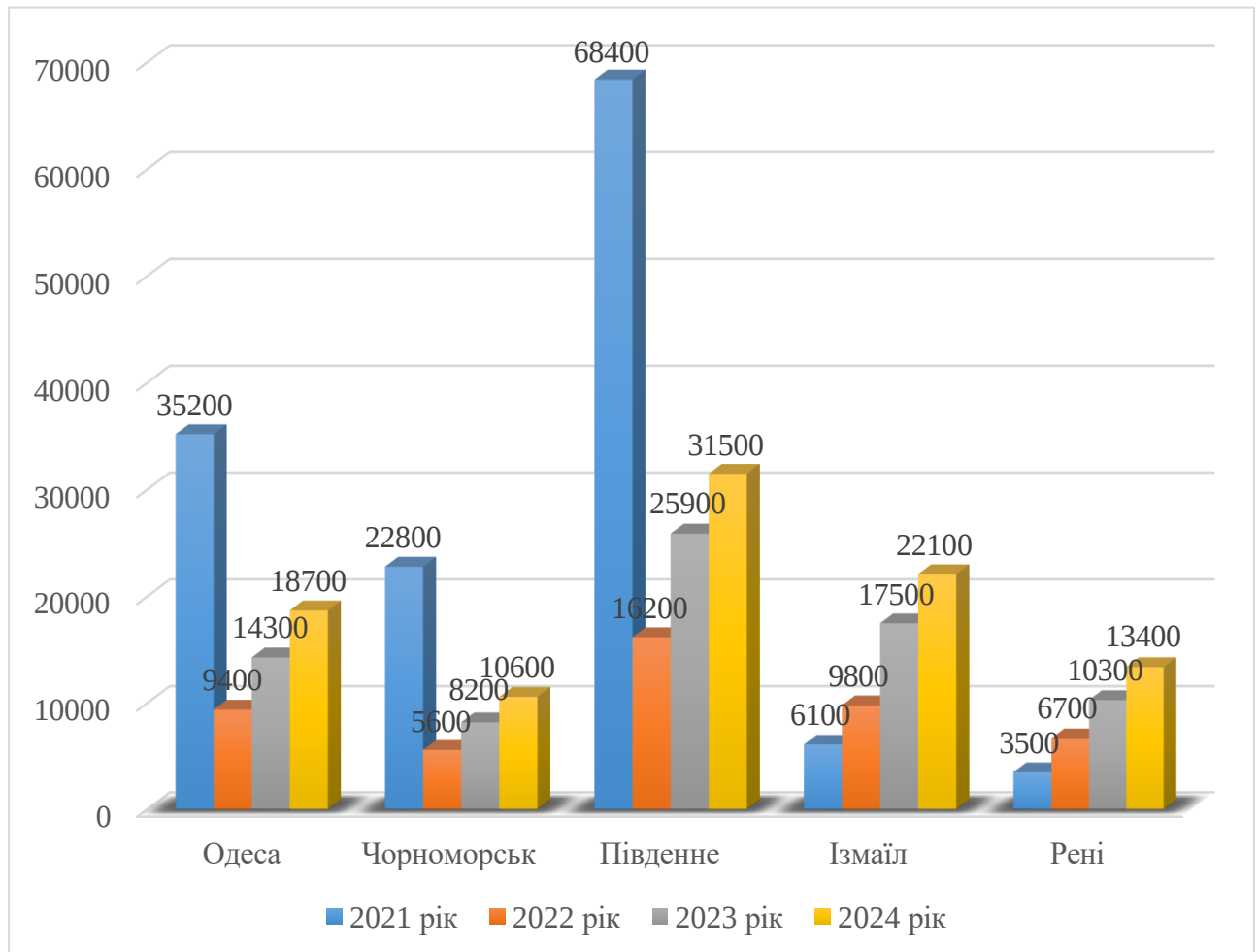


Рис.2.1. Основні порти України та обсяги вантажообігу (тис.тон) 2021-2024 рр.

Джерело: складено автором на основі [36, 43]

З наведеної діаграми бачимо, що у 2022 році загальний обсяг переміщення вантажів скоротився більш ніж утричі порівняно з довоєнним періодом, однак уже у 2023-2024 рр. спостерігається чітка тенденція до відновлення. Зростання у портах Ізмаїл і Рені становило понад 100% у порівнянні з 2021 роком, що відображає глибоку трансформацію маршрутів зовнішньої торгівлі. Водночас великі чорноморські порти поступово повертають свої позиції, що свідчить про відновлення морської інфраструктури та покращення умов судноплавства.

Частка зернових у структурі перевезень істотно зросла – з приблизно 35% у 2021 році до понад 50% у 2024 році, що пояснюється пріоритетом аграрного експорту в рамках «зернових» і «гуманітарних» коридорів. Металургійна продукція, навпаки, зазнала різкого скорочення через руйнування виробничих

потужностей у прифронтових регіонах і втрату частини транспортних логістичних маршрутів [43]. Перевезення нафти та нафтопродуктів у воєнний період також знизилися, однак залишаються важливим імпортом. Контейнерні перевезення демонструють поступове відновлення, насамперед завдяки активізації співпраці з портами Румунії, Болгарії та Туреччини.

У структурі міжнародних морських вантажоперевезень України у 2021-2024 роках відбулися помітні зрушення, що відображають загальну трансформацію економіки країни та зміни в логістичних маршрутах, спричинені воєнними діями [36]. Якщо у 2021 році основу українського морського експорту становили зернові (приблизно 35%), металургійна продукція (понад 28%) та нафтопродукти (близько 18%), то вже у 2024 році структура вантажопотоків змінилася – частка аграрної продукції зросла до більш ніж 53%, тоді як показники металургійного експорту скоротилися до 19%, а нафти та нафтопродуктів – до 11%.

Такі тенденції пояснюються тим, що у період активних бойових дій та блокування морських портів Україна зосередила свої експортні зусилля переважно на аграрному секторі, який залишався одним із небагатьох стабільно функціонуючих. Відновлення зернового експорту стало можливим завдяки міжнародним домовленостям, зокрема відкриттю «Зернового коридору» у 2023 році та створенню «Українського гуманітарного коридору» у 2024 році, що дозволило поступово стабілізувати морські вантажопотоки [37].

Контейнерні перевезення у цей період залишалися відносно стабільними, займаючи близько 12-13% від загального обсягу морських вантажів, що свідчить про часткове відновлення постачань технічного обладнання, машин, комплектуючих та товарів народного споживання у 2023-2024 роках. Частка інших вантажів, таких як добрива, хімічна та будівельна продукція, навпаки, зросла у 2022 році до близько 10% через перерозподіл транспортних потоків, але надалі знизилася до близько 4% у міру стабілізації морських маршрутів.

Загалом, у 2021-2024 роках структура міжнародних морських перевезень України набула чітко вираженої аграрної спрямованості [44]. Якщо до початку

війни українські морські порти обслуговували значну частку промислового експорту, то вже після 2022 року вони перетворилися насамперед на логістичний канал для транспортування зернових та продуктів агропромислового комплексу. Ця зміна відображає стратегічну переорієнтацію українського експорту та підтверджує, що аграрний сектор у воєнний і післявоєнний період став ключовим драйвером зовнішньоекономічної діяльності країни [38].

2.3. Аналіз факторів впливу на розвиток міжнародних морських перевезень вантажів України

Морський транспорт посідає ключове місце у системі зовнішньоекономічних зв'язків України, забезпечуючи понад 60% обсягів міжнародних вантажопотоків у докризовий період. Його стратегічне значення зумовлене вигідним географічним розташуванням держави – виходом до Чорного та Азовського морів, а також розвиненою мережею портів, що забезпечують зв'язок із ринками Європи, Близького Сходу, Північної Африки та Азії [48, с.84]. Упродовж 2021-2025 рр. морські перевезення залишалися одним із найважливіших чинників підтримки експорту, особливо в умовах воєнного стану, коли альтернативні види транспорту (залізничний, автомобільний, річковий) мали обмежену пропускну спроможність і значно вищу собівартість перевезень.

Глобальні тенденції розвитку судноплавства в останні роки суттєво вплинули на український ринок морських перевезень. Зокрема, процеси цифровізації логістики дали змогу оптимізувати управління ланцюгами постачання, скоротити час оформлення вантажів та підвищити прозорість взаємодії між перевізниками, портовими операторами та експедиторами. Одним із ключових напрямів модернізації виступає впровадження електронних платформ обміну даними (наприклад, системи «Port Community System»), що інтегрує митні, портові й транспортні сервіси в єдиний цифровий простір [51, с.68]. Паралельно з цим активно розвивається концепція «зеленої логістики», яка

передбачає перехід на використання суден із низькими викидами вуглекислого газу, підвищення енергоефективності портового обладнання та застосування екологічно безпечних технологій навантаження. Для України це означає необхідність адаптації до європейських стандартів екологічної сталості та участі у спільних міжнародних ініціативах із декарбонізації транспортної галузі.

В умовах воєнного часу вартість фрахту та страхування суден суттєво зросла. За даними галузевих аналітиків, середня ставка фрахту на маршрутах з Чорного моря до Середземномор'я у 2023 р. перевищувала довоєнну у 2,1-2,5 рази. Крім того, компанії були змушені враховувати додаткові витрати, пов'язані з воєнними ризиками, обмеженнями страхових покриттів та простоем суден у періоди блокування акваторій. На рисунку 2.2 показано динаміку середніх витрат на фрахт та страхування суден у міжнародних морських перевезеннях України у період з 2021 до 2025 рр.

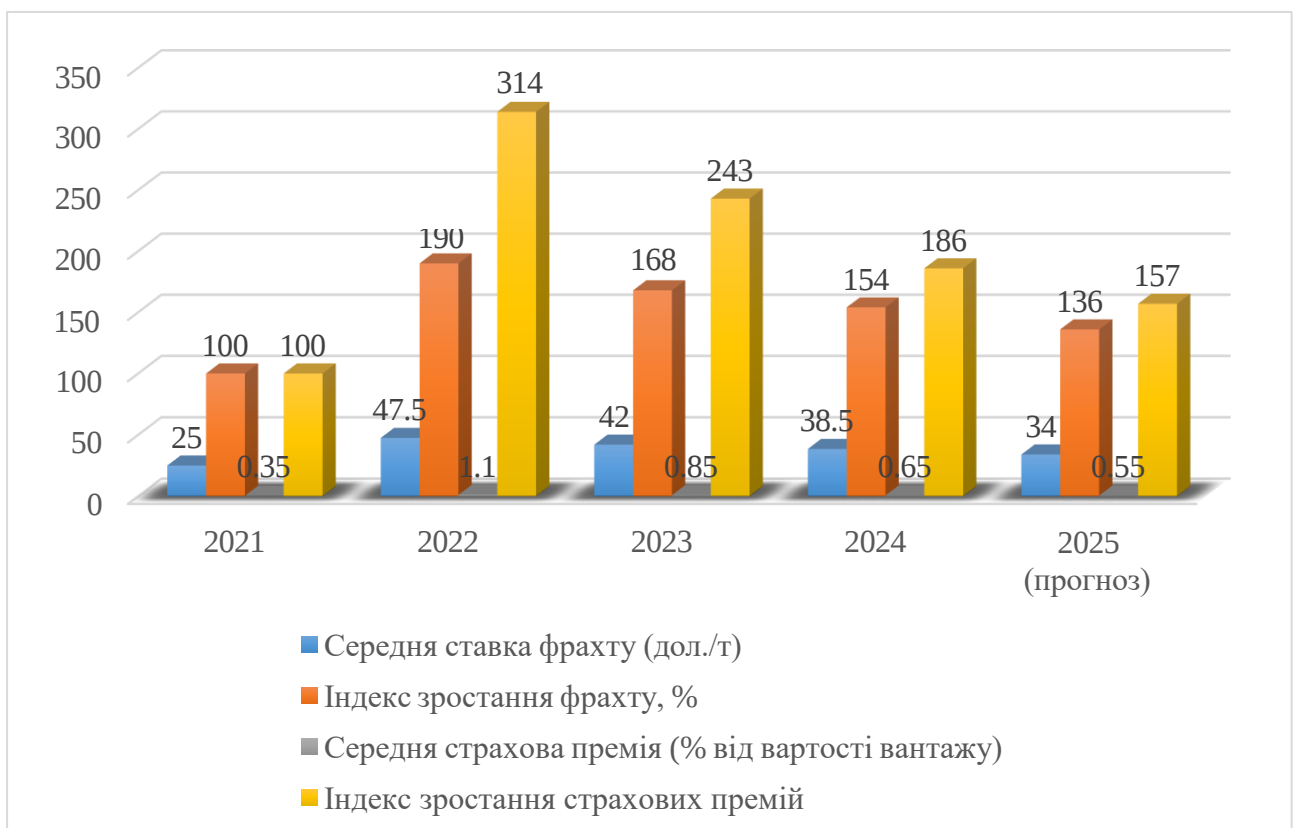


Рис.2.2. Динаміка середніх витрат на фрахт і страхування суден у міжнародних морських перевезеннях України (2021-2025 рр.)

Джерело: складно за [48]

Дані відображають чітку тенденцію зростання вартості фрахту та страхування суден у період воєнного часу.

Поглиблений аналіз функціонування морської логістики в Україні свідчить, що, попри поступове відновлення перевезень у 2023-2025 рр., галузь досі стикається з низкою системних проблем, які істотно знижують ефективність транспортних процесів і конкурентоспроможність українських компаній на міжнародному ринку [43]. Однією з ключових проблем є низька пропускна спроможність транспортних коридорів, зокрема на напрямках до дунайських портів (Ізмаїл, Рені). Вузькі місця на залізничних ділянках, обмежена кількість вагонів-зерновозів та нестача локомотивів створюють затримки у перевезеннях і призводять до збільшення логістичних витрат. За оцінками Міністерства інфраструктури України, середній час очікування на перетин кордону у 2023 році становив 5-7 діб, що у три рази перевищує довоєнні показники [49].

Не менш вагомою проблемою є недостатній рівень координації між державними структурами й бізнесом. Відсутність єдиної інформаційної платформи між митницею, портами та експедиторами ускладнює оперативний обмін даними, що негативно впливає на швидкість обробки вантажів. Ця проблема особливо гостро проявляється у пікові періоди експорту зернових, коли митні процедури перевантажені.

Також, одним серйозним обмеженням залишається дефіцит сучасних терміналів і складських потужностей, які є критично важливими для швидкої обробки вантажів. Більшість складів у припортових зонах будувалися понад 20 років тому й не відповідають сучасним вимогам енергоефективності, безпеки та цифрової інтеграції. Таблиця 2.7 показує порівняльну характеристику наявних потужностей.

Таблиця 2.7

**Порівняння наявних та необхідних складських потужностей у
ключових морських портах України у період 2021-2024 рр.**

Порт	Кількість сучасних терміналів, од. (2021 рік)	Кількість сучасних терміналів, од. (2024 рік)	Загальна площа складських потужностей, тис.м ² (2021 рік)	Загальна площа складських потужностей, тис.м ² (2024 рік)
Одеса	42	38	320	290
Чорноморськ	37	35	270	250
Південне	46	44	360	340
Ізмаїл	25	33	160	210
Рені	18	28	150	200
Разом по Україні	168	178	1260	1290

Джерело: складено за [36, 42]

Аналіз свідчить, що у 2021-2024 роках відбулося структурне переформатування портової логістичної інфраструктури України. Традиційні чорноморські хаби (Одеса, Чорноморськ і Південне) зазнали скорочення кількості терміналів і складських площ через часткове пошкодження або зупинку об'єктів унаслідок воєнних дій [38]. Зокрема, у порту Одеса кількість сучасних терміналів зменшилася з 42 до 38 одиниць, а складські площі скоротилися на 9,4%. Натомість дунайські порти Ізмаїл і Рені продемонстрували стрімке зростання логістичних можливостей – відповідно на 31-33%, що пояснюється перенаправленням вантажопотоків та інвестиціями у відновлення інфраструктури в цих портах. Сукупно це дало змогу частково компенсувати втрати чорноморських потужностей, завдяки чому загальна площа складських приміщень у 2024 році навіть зросла на 2,4% порівняно з 2021 роком [42].

Проведений аналіз розвитку міжнародних морських перевезень вантажів України дав змогу комплексно оцінити загальнонаціональні тенденції. Отримані результати свідчать, що, попри суттєві виклики воєнного періоду, морський транспорт зберігає стратегічне значення для забезпечення зовнішньоторговельних операцій країни. Визначено, що ключовими напрямками подальшого розвитку галузі є підвищення інвестиційної привабливості портової

інфраструктури, цифровізація транспортно-логістичних процесів, розширення міжнародного партнерства та інтеграція у європейські транспортні коридори. Дані фактори виступають основою для відновлення конкурентоспроможності українських портів і збільшення обсягів міжнародних перевезень.

Водночас важливо відзначити, що відновлення та модернізація морської логістики України мають не лише інфраструктурний, а й системний характер. Воєнні умови актуалізували потребу у створенні гнучкої та стійкої моделі управління морськими перевезеннями, здатної оперативно адаптуватися до змін зовнішнього середовища. Посилення ролі дунайських портів і розвиток мультимодальних коридорів створюють основу для формування диверсифікованої та безпечної транспортної мережі, що забезпечить стійке функціонування українського експорту та посилить інтеграцію країни у глобальні логістичні ланцюги.

Висновки до розділу 2

Проведений у другому розділі комплексний аналіз дав змогу оцінити сучасний стан та особливості функціонування інфраструктури міжнародних морських перевезень України в умовах воєнного часу, а також визначити ключові тенденції розвитку та проблемні аспекти, що впливають на динаміку вантажопотоків. Результати дослідження свідчать, що галузь переживає глибоку трансформацію, характерну для періоду 2021-2024 років, коли воєнні ризики, зміна міжнародних логістичних маршрутів і перенаправлення торговельних потоків суттєво скоригували географію та структуру морських перевезень.

Насамперед встановлено, що інфраструктура традиційних чорноморських портів зазнала значних змін. Пошкодження портових об'єктів, обмеження навігації та необхідність постійного забезпечення безпекових протоколів стали чинниками зменшення їх операційних потужностей. За наведеними даними, у портах Одеса, Чорноморськ і Південний спостерігалось скорочення кількості діючих терміналів, зменшення складських площ і зниження обсягів

опрацьованих вантажів. Це ж відображено в порівняльних таблицях показників 2021-2024 років, які демонструють відчутне зміщення акцентів у портовій інфраструктурі країни.

У той же час проведені розрахунки та візуалізовані у графічних матеріалах тенденції засвідчили стрімке зростання ролі Дунайського кластеру. Порти Ізмаїл, Рені та Усть-Дунайськ стали ключовими хабами з перенаправлення вантажопотоків, частково компенсувавши втрати традиційних чорноморських терміналів.

Значне збільшення пропускної та обробної здатності цих портів, інвестиції у відновлення гідротехнічних споруд, логістичних майданчиків та пунктів пропуску підтверджують зміну логістичної парадигми України у воєнний період. Порівняльні таблиці, що оцінюють ефективність дунайських хабів, демонструють приріст обробки вантажів на 31-33%, що стало одним із ключових драйверів стабілізації зовнішньоторговельних перевезень.

Аналіз динаміки міжнародних морських перевезень України, представлений у графічних матеріалах розділу, свідчить про нерівномірність вантажопотоків і залежність галузі від загального стану міжнародної торгівлі та умов безпеки. Особливо це проявилось у значному коливанні обсягів експорту аграрної продукції, руди, металів і контейнерних відправлень. Попри тимчасове падіння, наприкінці 2023 – початку 2024 року спостерігається стабілізація та поступове відновлення, що зумовлено адаптацією операторів, розвитком альтернативних маршрутів і налагодженням міжнародної співпраці.

Також було проаналізовано діяльність ТОВ «ОЛКІС ЛТД» як представника українського бізнесу, що працює у сфері морської логістики. Показники підприємства свідчать, що компанія змогла адаптуватися до нових умов, зберегти операційну діяльність і навіть розширити логістичні напрямки завдяки використанню дунайських портів та оптимізації транспортних маршрутів. Підприємство має значний потенціал розвитку на основі цифровізації процесів, зміцнення партнерських відносин і диверсифікації видів перевезень.

Узагальнюючи результати дослідження, можна стверджувати, що міжнародні морські перевезення України перебувають у стані структурної перебудови, яка зумовлена не лише воєнними факторами, а й потребою інтеграції у європейські транспортні коридори, модернізації портової інфраструктури та розвитку мультимодальних логістичних ланцюгів. Представлені аналітичні матеріали чітко окреслюють як наявні проблеми (обмеження пропускної спроможності, фізичні ушкодження, дефіцит інвестицій), так і резерви подальшого зростання (розвиток Дунайського кластеру, цифровізація, збільшення міжнародної співпраці, підвищення інноваційності логістичних процесів).

РОЗДІЛ 3. ПЕРСПЕКТИВИ АКТИВІЗАЦІЇ УЧАСТІ УКРАЇНИ НА СВІТОВОМУ РИНКУ МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ

3.1. Загальнодержавні заходи із активізації міжнародної діяльності України у сфері морських перевезень вантажів

Активізація участі України у світовому ринку морських перевезень в умовах воєнного часу потребує комплексних державних рішень, спрямованих на стабілізацію логістичної системи, підвищення конкурентоспроможності портової інфраструктури та інтеграцію національного флоту в глобальні транспортні мережі. З проведеного аналізу визначено, що ключовими проблемами залишаються обмежений доступ до українських морських портів, нестабільність тарифної політики, затримки у портах, перенавантаження дунайського напрямку, а також складнощі митного та документарного супроводу [57, с.48]. Відповідно, стратегічні загальнодержавні заходи мають бути спрямовані на мінімізацію цих ризиків та створення сприятливих умов для стабільної взаємодії України з міжнародними перевізниками, судноплавними лініями та логістичними операторами.

Першочерговим напрямом має стати державне забезпечення гарантованих коридорів безпеки для судноплавства, зокрема продовження розвитку морського тимчасового маршруту в Чорному морі. На державному рівні необхідно розширити систему навігаційного супроводу, посилити гідрографічний моніторинг, удосконалити процедури координації з міжнародними партнерами та військовими структурами [60, с.220]. Це створить прогнозовані умови для роботи іноземних судноплавних ліній і сприятиме поверненню частини вантажопотоків, які через небезпеку перемістилися на Дунайські порти.

Другим важливим заходом є державна підтримка модернізації портової та припортової інфраструктури, зокрема Одеського, Чорноморського та Південного портів, а також дунайського кластера (Рені, Ізмаїл, Кілія). Умови перенавантаження цієї інфраструктури, визначені у другому розділі, вимагають

прискорення інвестиційних програм, розширення термінальних потужностей, цифровізації портових сервісів та оптимізації процесів обробки вантажів. Держава може стимулювати такі зміни через механізми державно-приватного партнерства, концесії та податкові стимули для операторів терміналів.

Значне значення має удосконалення митних та прикордонних процедур, адже затримки документообігу й складність оформлення вантажів, виявлені у роботі підприємств, істотно впливають на швидкість доставки. Перспективним є запровадження єдиної електронної системи «Є-Порт», що інтегруватиме митні сервіси, документообіг, попереднє декларування та порто-ком'юніті системи [61, с.142]. Це дозволить скоротити час оформлення вантажів, забезпечити прозорість процедур та зменшити ризики корупції.

Окремого державного підходу потребує підтримка альтернативних логістичних маршрутів, що стали ключовими під час воєнного періоду. Україна має закріпити стратегічний статус Дунайських портів як елементу національної морської логістики. Це включає розвиток інфраструктури судноплавства на Дунаї, днопоглиблення, спрощення регулювання та інтеграцію з європейськими TEN-T коридорами. Стабілізація й оптимізація дунайських логістичних потоків зменшить навантаження на наземні маршрути та зміцнить позиції України на ринку мультимодальних перевезень.

Особливу роль відіграє забезпечення стабільної державної тарифної політики у сфері портових зборів. Коливання тарифів, визначені як одна з ключових проблем підприємств, зменшують передбачуваність та конкурентоспроможність українських портів [63, с.110]. На державному рівні доцільно запровадити довгострокові тарифні рамки, орієнтовані на розвиток транзиту та міжнародних перевезень, що дозволить операторам планувати свою діяльність на декілька років наперед. Необхідним є також створення умов для відновлення і розвитку українського морського флоту, який у воєнний період зазнав значних втрат. Держава може стимулювати лізингові програми для придбання суден, сприяти створенню національного реєстру судноплавства з конкурентними умовами та залучати міжнародні фінансові інституції до програм

післявоєнного відновлення флоту. Наявність власного тоннажу підвищить автономність України на ринку перевезень та зменшить залежність від іноземних компаній.

Загальнодержавні заходи стають ефективнішими за умови чіткого стратегічного планування. У таблиці 3.1 наведено узагальнення ключових проблем, ідентифікованих у другому розділі, та відповідних стратегічних заходів державного рівня.

Таблиця 3.1

**Узгодження проблем морських перевезень із державними заходами
активізації міжнародної діяльності України**

Виявлені проблеми	Запропонований загальнодержавний захід
Обмежений доступ до портів Чорного моря	Розширення та державна підтримка безпечних морських коридорів
Перенавантаження дунайських портів	Інвестиції у модернізацію та розширення інфраструктури Дунайського кластера
Нестабільність тарифів у портах	Запровадження прозорості, довгострокової тарифної політики
Затримки в портах, повільний документообіг	Створення єдиної електронної системи «Є-Порт»
Зміна міжнародних маршрутів через війну	Державна підтримка альтернативних логістичних напрямів та інтеграція в TEN-T
Залежність від іноземних перевізників	Стимулювання відновлення українського флоту

Джерело: створено автором на основі [58, с.62]

Обмежений доступ до портів Чорного моря залишається однією з найсерйозніших проблем морської логістики України. Постійні ризики, пов'язані з воєнними діями, обмежують судноплавство, підвищують страхові ставки та зменшують кількість перевізників, готових заходити до українських портів. Тому держава впроваджує й підтримує створення безпечних морських коридорів, що зменшують ризики для судноплавства та дозволяють частково стабілізувати експортні потоки.

Перенавантаження дунайських портів є наслідком зміщення логістичних потоків у бік Дунаю після блокування частини чорноморських маршрутів. Пропускна спроможність Ізмаїла, Рені та Усть-Дунайська виявилася

недостатньою для масштабного перерозподілу вантажів. Саме тому державна політика має бути спрямована на модернізацію та розширення інфраструктури Дунайського кластера, включаючи днопоглиблення, розвиток складів, під'їзних шляхів і терміналів.

Нестабільність тарифів у морських портах ускладнює планування перевезень та знижує довіру міжнародних партнерів. Часті зміни портових зборів та тарифних умов створюють невизначеність для експортерів і судноплавних компаній. Запровадження прозорої, довгострокової тарифної політики дозволить сформувати передбачувані умови роботи та забезпечити конкурентоспроможність українських портів у порівнянні з європейськими.

Затримки в портах і повільний документообіг залишаються системною проблемою через надмірну бюрократизацію та недостатню цифровізацію процесів. Її вирішення можливе шляхом впровадження єдиної електронної системи «Є-Порт», яка забезпечить автоматизацію документообігу, прискорить обробку вантажів та мінімізує корупційні ризики під час портових операцій.

Зміна міжнародних маршрутів через війну стала неминучою, що вимагає адаптації до нових логістичних реалій. Державна підтримка альтернативних маршрутів, включаючи розвиток сухопутних шляхів, дунайських перевезень та інтеграцію до мережі TEN-T, дозволяє Україні зберігати транспортувальні можливості навіть за умов високих ризиків у Чорному морі.

Залежність від іноземних перевізників є наслідком багаторічного занепаду українського торговельного флоту. Це не тільки підвищує витрати на перевезення, а й робить країну менш стійкою до зовнішніх шоків. Стимулювання відновлення національного флоту, зокрема через пільгове кредитування, державно-приватні партнерства та лізингові програми, дозволить підвищити стратегічну автономію морських перевезень.

Запропоновані заходи формують комплекс державної політики, здатної суттєво посилити міжнародну позицію України на ринку морських вантажних перевезень, стабілізувати логістичні процеси у воєнний період та підготувати основу для швидкого повоєнного відновлення сектору.

У сучасних умовах воєнного часу модернізація портової інфраструктури України є ключовою передумовою збереження та підвищення конкурентоспроможності української логістичної системи на світовому ринку морських перевезень вантажів. Втрата повноцінного доступу до більшості стратегічних чорноморських портів спричинила необхідність перегляду державної портової політики та переорієнтації інвестиційних ресурсів у ті логістичні хаби, які залишаються функціональними [60]. Насамперед це стосується портів Дунайського кластера – Ізмаїл, Рені та Усть-Дунайськ, які у 2022-2024 рр. стали основними елементами національної експортно-імпортової інфраструктури.

З огляду на різке зростання вантажопотоків у напрямку Дунайських портів державна політика має бути спрямована на збільшення причальної лінії, поглиблення акваторій, розширення територій для складів, створення додаткових перевантажувальних потужностей для зернових, контейнерних та наливних вантажів. Модернізація портових терміналів, оновлення портальних кранів, підвищення ефективності вантажопереробки та впровадження систем автоматизованого управління операціями дозволить скоротити час обробки суден і збільшити сумарну пропускну спроможність [59].

Не менш актуальним є підвищення інтермодальності: порти повинні бути інтегровані з залізничними та автомобільними коридорами ЄС. Розвиток під'їзних шляхів, збільшення вагонних маршрутів, модернізація прикордонних вузлів та логістичних терміналів на кордоні з Польщею, Румунією, Словаччиною та Угорщиною формує основу для ефективного функціонування мультимодальних перевезень [62]. З огляду на включення України до розширеної мережі TEN-T (2023-2024 рр.) державна портова інфраструктура повинна відповідати європейським стандартам, зокрема вимогам щодо безпеки, екологічності, енергоефективності та цифрового обміну даними.

Важливо підкреслити, що модернізація портів є не лише технічним, а й економічним чинником зростання. Розвиток інфраструктури сприяє збільшенню обсягів перевезень, скороченню витрат експортерів, залученню приватних

іноземних інвестицій та зміцненню позицій України у світових логістичних ланцюгах. З огляду на воєнні ризики особливого значення набуває диверсифікація портових потужностей, створення резервних маршрутів та формування стійкої інфраструктурної системи, здатної забезпечити безперервність морських перевезень незалежно від змін безпекової ситуації.

Цифрова трансформація морської логістики є центральним елементом державної стратегії активізації міжнародної діяльності України у сфері морських перевезень вантажів. У сучасних умовах ефективність роботи портів визначається не лише фізичною інфраструктурою, а й рівнем автоматизації процесів, швидкістю документообігу, прозорістю логістичних операцій та інтегрованістю цифрових платформ міжнародного обміну даними. Таблиця 3.2 вказує на основні цифрові інструменти модернізації морської логістики України.

Таблиця 3.2

Основні цифрові інструменти модернізації морської логістики України

Цифровий інструмент	Зміст та функціональні можливості	Очікуваний ефект для морської логістики	Поточний стан впровадження в Україні
Національна система «Є-Порт»	Єдина цифрова платформа для оформлення портових та митних процедур; інтеграція адміністрації портів, прикордонної служби, митниці, агентів, судноплавних компаній.	Скорочення часу оформлення вантажів; усунення дублювання документів; зменшення затримок у портах; підвищення прозорості.	Розробка й поетапне тестування; інтеграція з системами Морської адміністрації, митниці та ПКС у Дунайських портах.
Port Community System (PCS)	Інтегрована система взаємодії всіх учасників портової спільноти: портові оператори, судновласники, митниця, агентські компанії.	Автоматизація процесів, прискорення планування суднозаходів; скорочення адміністративного навантаження на 30–50%; оптимізація вантажопереробки.	Частково впроваджена у портах Рені та Ізмаїл; модернізація та підготовка до повної інтеграції з європейськими PCS.

Продовження табл.3.2

Електронний коносамент (e-BL)	Цифровий аналог коносаменту, який забезпечує юридично значимий електронний обіг документів між відправником, перевізником і отримувачем.	Скорочення часу оформлення міжнародних вантажів; зниження ризику втрати документів; прискорення розрахунків.	Пілотні проекти з окремими логістичними компаніями; підготовка нормативної бази.
Електронна товарно-транспортна накладна (e-CMR)	Електронний документ для мультимодальних перевезень, узгоджений із європейськими нормами.	Прискорення транскордонних перевезень; забезпечення прозорості перевізного процесу; зменшення витрат на документообіг.	Широке застосування у міжнародних автоперевезеннях; інтеграція з портовими сервісами в процесі.
Maritime Single Window / EU Single Window Environment	Європейська цифрова система подачі всіх судноплавних повідомлень та портових формальностей через одну точку.	Гармонізація з ЄС; зменшення часу суднозаходів; спрощення митних і прикордонних процедур.	Україна проходить технічну підготовку до інтеграції, адаптує національні норми під стандарти ЄС.
Автоматизований митний контроль (NCTS, e-Transit)	Система електронного транзиту, що дозволяє автоматично передавати відомості між митними адміністраціями.	Скорочення часу перетину кордону; зниження корупційних ризиків; прискорення мультимодальних перевезень.	Діє повноцінно з 2022 р.; готується розширення функціоналу для морських терміналів.

Джерело: складено автором на основі [60]

Одним із ключових напрямів є впровадження національної системи «Є-Порт», яка має забезпечити повну цифрову інтеграцію портових служб, митних органів, прикордонного контролю, агентів, судновласників та вантажовідправників. Основною метою створення «Є-Порту» є мінімізація затримок, усунення дублювання документів, перехід до електронного документообігу, а також підвищення прозорості та прогнозованості логістичних процедур. Перехід до єдиної цифрової платформи значно скорочує час оформлення вантажів, оптимізує використання портової інфраструктури та знижує операційні витрати.

Не менш важливим напрямом є впровадження Port Community System (PCS) – інтегрованої інформаційної системи взаємодії всіх учасників портової логістики. Європейські порти, зокрема Констанца, Роттердам та Гамбург, демонструють, що використання PCS здатне зменшити тривалість адміністративних процедур на 30-50%, забезпечити автоматизоване управління суднозаходами, а також значно покращити контроль руху вантажів. Для України важливим є поступове впровадження PCS у портах Дунайського кластера, які вже працюють на межі пропускної спроможності та потребують цифрової оптимізації процесів.

Цифровізація також охоплює впровадження електронних накладних (e-CMR), електронних коносаментів (e-BL), автоматизованих систем митного контролю, єдиної системи обміну даними з митними органами ЄС, інтеграцію з європейською платформою Maritime Single Window. Це дозволяє забезпечити сумісність української логістичної системи з європейською, прискорити рух товарів через кордон та забезпечити швидшу реакцію на зміни у транспортних потоках.

Розвиток цифрових рішень є важливою складовою включення України до мережі TEN-T, яка передбачає високий рівень інтеграції транспортних систем і стандартизованих цифрових сервісів. Для України це означає не лише інфраструктурну сумісність, а й доступ до інноваційних логістичних практик ЄС, зменшення транскордонних витрат, формування прогнозованих умов для трейдерів та логістичних компаній.

Цифровізація морської галузі має вирішальне значення для підвищення конкурентоспроможності українських портів, скорочення логістичних витрат, розвитку мультимодальних коридорів та інтеграції України у сучасну глобальну транспортну екосистему. Системи «Є-Порт» та PCS є базовими платформами, що забезпечують інтегровану взаємодію учасників портового процесу та створюють передумови для переходу до повністю автоматизованої моделі обробки вантажів. Інструменти e-BL, e-CMR та NCTS сприяють гармонізації

логістичних процедур України з нормами ЄС, підвищують швидкість документообігу та забезпечують безперервність мультимодальних перевезень.

Інтеграція до європейського середовища Maritime Single Window є стратегічною умовою включення українських портів до мережі TEN-T, що дозволить стандартизувати процеси, підвищити ефективність портових операцій та забезпечити прозорість транскордонного руху вантажів. Сукупність представлених цифрових рішень формує сучасну логістичну інфраструктуру, здатну суттєво скоротити витрати, мінімізувати затримки та підвищити конкурентоспроможність України у світовій системі морських перевезень.

3.2. Перспективи удосконалення міжнародної діяльності України у сфері морських перевезень в умовах воєнного часу

Воєнна агресія Російської Федерації кардинально змінила логістичну архітектуру України, що призвело до тимчасової втрати доступу до більшості морських портів, зниженню вантажообігу та зростанню транспортних ризиків. Проте, навіть за умов підвищених загроз, Україна демонструє здатність адаптуватися, відновлювати безпечні коридори та вибудовувати нові маршрути міжнародної взаємодії [53]. Удосконалення міжнародної діяльності у сфері морських перевезень вимагає комплексних рішень, спрямованих на підвищення пропускної спроможності альтернативних шляхів, забезпечення безпеки судноплавства, модернізацію інфраструктури та інтеграцію до світових транспортних мереж.

Одним із ключових напрямів розвитку є диверсифікація логістичних маршрутів, яка стала вимушеною, але стратегічно важливою відповіддю на блокування традиційних портів [59, с.55]. Україна вже реалізувала низку інфраструктурних і дипломатичних рішень, спрямованих на відновлення стабільного транспортного сполучення. Для оцінки ефективності та значення нових маршрутів їх представлено у порівняльному вигляді у таблиці 3.3.

Таблиця 3.3

Альтернативні логістичні маршрути України в умовах воєнного часу

Маршрут/коридор	Характеристика та інфраструктурна база	Переваги	Обмеження та ризики
Дунайські порти (Рені, Ізмаїл, Усть-Дунайськ)	Розширення портових потужностей, збільшення флоту, модернізація терміналів.	Близькість до кордону ЄС; доступність; стабільність навігації; стрімке зростання вантажообігу.	Перевантаженість; пропускна здатність обмежена природними умовами; високі логістичні витрати.
Наземні маршрути через Польщу, Словаччину, Угорщину, Румунію	Залізничні переходи, мультимодальні термінали, можливість перевалки у європейських портах.	Стійкість до воєнних загроз; широка мережа європейських портів; диверсифікація ринків.	Різна ширина колії; черги на кордоні; висока вартість доставки.
Чорноморський коридор (самостійна ініціатива України)	Відновлений у 2023-2024 рр. безпечний маршрут уздовж західного узбережжя Чорного моря.	Відновлення повноцінних морських вантажопотоків; скорочення часу доставки; повернення судноплавних компаній.	Залежність від військової ситуації; потреба у постійній протимінній діяльності
Порти Румунії та Болгарії (Констанца, Варна, Бургас)	Тісна взаємодія з партнерами НАТО; наявність великих контейнерних та зернових терміналів.	Висока інфраструктурна спроможність; міжнародна підтримка; відкритість для українських вантажів.	Перевантаженість Констанци; збільшення транспортного плеча для українських експортерів.

Джерело: складено автором на основі [66, с.37]

Удосконалення наведених маршрутів потребує з боку держави системних кроків – від збільшення інвестицій у транспортні вузли до узгодження процедур з сусідніми країнами. Особливу роль відіграє розвиток Дунайського кластеру, який став ключовою «точкою доступу» України до світового ринку. Саме там спостерігається найбільше зростання вантажообігу у 2023-2024 роках, що підтверджує перспективність регіону. Переорієнтація на альтернативні канали транспортування стала не тимчасовим рішенням, а структурним елементом логістичної стратегії країни [69]. Зростання ролі Дунайських портів та наземних коридорів пов'язане не лише з географічними перевагами, але й із відносною безпекою маршрутів, їх близькістю до кордонів ЄС і можливістю швидкої

інтеграції у європейські транспортні мережі TEN-T. У разі подальшої модернізації інфраструктури ці коридори здатні забезпечити стабільний вантажопотік навіть за умов повної недоступності портів Великої Одеси.

Разом з тим, альтернативні маршрути мають низку системних обмежень. Найвразливішою точкою залишаються перевантаженість митних переходів, недостатня кількість майданчиків для накопичення вантажів, різна ширина залізничної колії на кордоні з ЄС, а також обмежені можливості портів Рені, Ізмаїл та Усть-Дунайськ щодо приймання великих суден. Значною проблемою є нестача складських площ, що збільшує час логістичних операцій та формує черги з автотранспорту. Потребують вирішення і питання днопоглиблення, зокрема на окремих ділянках Дунаю та у підходах до портової інфраструктури [64].

Наземні маршрути через Польщу, Словаччину, Угорщину та Румунію стикаються з додатковими викликами: черги на кордонах, перевантаження залізничних переходів, недостатня пропускна здатність автомобільних пунктів пропуску, тривалі митні формальності. Ці «вузькі місця» суттєво збільшують транспортне плече та знижують економічну ефективність поставок.

Чорноморський коридор, попри свою стратегічну значущість та відновлення судноплавства, залишається залежним від оперативної військової обстановки, потребує системної протимінної діяльності та міжнародних гарантій безпеки [63]. У довгостроковій перспективі цей коридор має потенціал стати повноцінною складовою відновленої чорноморської логістики, однак наявні ризики повинні бути враховані при його оптимізації.

З метою підвищення ефективності альтернативних логістичних маршрутів доцільним є реалізація комплексу інфраструктурних та організаційних заходів. По-перше, розширення пропускної здатності Дунайського регіону можливе шляхом модернізації причальних ліній, будівництва нових елеваторів, розширення територій для переміщення та впровадження електронних систем управління логістичними потоками. По-друге, варто активізувати проекти днопоглиблення гирлових ділянок Дунаю та підхідних каналів, що дасть змогу приймати судна більшого дедвейту. По-третє, необхідно оптимізувати роботу

митних органів, запровадити спільний контроль на кордоні з країнами ЄС, а також впровадити попереднє електронне декларування для прискорення перетину межі.

Для наземних маршрутів ключовими напрямками удосконалення є модернізація залізничних переходів, розширення інфраструктури мультимодальних терміналів, розвиток контейнерних поїздів та адаптація українських стандартів до європейських технічних регламентів [64]. Перспективним є будівництво додаткових під'їзних шляхів до пунктів пропуску, зокрема створення окремих смуг для комерційного транспорту, що суттєво зменшить черги на кордонах.

Важливою залишається інтеграція українських портів у єдину цифрову систему моніторингу логістичних потоків, що дозволить швидше координувати доставку та планувати графіки роботи флоту. У цьому аспекті важливим є розвиток співпраці з румунськими та болгарськими портами, насамперед Констанцою, яка продовжує відігравати роль найбільшого хабу для українських вантажів. Синхронізація процедур контролю та обміну інформацією значно підвищить пропускну здатність маршруту. Більш детально проблемні місця альтернативних логістичних коридорів та шляхи їх усунення наведено у таблиці 3.4.

Таблиця 3.4

Проблемні місця альтернативних логістичних коридорів та шляхи їх усунення

Проблема	Характер впливу	Вплив на логістику	Можливі рішення
Перевантаженість Дунайських портів	Черги суден, нестача складів, обмежені площі	Збільшення часу обробки вантажів	Розширення терміналів, будівництво складів, цифровізація логістики
Недостатня глибина акваторій	Неможливість прийому великих суден	Зростання вартості та зменшення обсягів перевалки	Комплексне днопоглиблення, модернізація причалів
Черги на кордонах з ЄС	Перевантажені переходи, бюрократія	Затримки транспорту, збільшення витрат	Спільний контроль, електронне декларування, розширення інфраструктури пунктів пропуску

Продовження табл.3.4

Різна ширина колії	Потреба перевантаженні у	Уповільнення доставки	Модернізація колій, розвиток мультимодальних терміналів
Недостатня інфраструктура наземних коридорів	Обмежені залізничні та автодороги	Транспортні затримки	Будівництво нових під'їзних шляхів та логістичних хабів
Залежність чорноморського коридору від військової ситуації	Небезпека для суден	Обмеження суднопотоків	Міжнародні гарантії безпеки, системна протимінна діяльність

Джерело: складено автором на основі [66]

Представлені у таблиці 3.4 альтернативні логістичні маршрути демонструють, що Україна вже сформувала багатовекторну систему міжнародних транспортних коридорів, здатну частково компенсувати втрату традиційних чорноморських портів. Водночас ефективність цих коридорів значною мірою залежить від структурних характеристик кожного із напрямів, їх інфраструктурних можливостей, технічного стану, рівня завантаженості та ступеня інтеграції у європейську транспортну мережу [69]. Для глибшої оцінки перспектив розвитку доцільно порівняти ключові параметри альтернативних маршрутів не лише з точки зору їх переваг та ризиків, а й за показниками пропускної спроможності, вразливості до зовнішніх загроз та потенціалу інвестиційного оновлення. У цьому контексті пропонується додаткова аналітична таблиця 3.5, що дозволяє систематизувати технічні та організаційні фактори, які визначають ефективність логістичного функціонування у воєнний період.

Таблиця 3.5

**Оцінка інфраструктурного потенціалу та «вузьких місць»
альтернативних логістичних маршрутів України в умовах воєнного часу**

Логістичний напрям	Поточний інфраструктурний стан	Основні «вузькі місця»	Можливості покращення
Дунайські порти (Рені, Ізмаїл, Усть-Дунайськ)	Рекордне зростання вантажообігу; активні інвестиції у термінали; модернізація флоту	Нестача місць для перевалки; обмежена глибина; зношені під'їзні шляхи	Днопоглиблення; розширення причалів; електрифікація залізничних підходів; будівництво складів
Наземні маршрути до ЄС (Польща, Словаччина, Угорщина, Румунія)	Розвинені КПП; зростання ролі мультимодальних терміналів; активна співпраця з ЄС	Різна ширина колії; черги на кордонах; ризики перенавантаження	Будівництво нових перехідних ліній; спрощення митних процедур; цифровізація черг
Чорноморський коридор (українська ініціатива 2023-2024)	Відновлення судноплавства; повернення частини світових операторів	Високий рівень мінної небезпеки; залежність від військової обстановки	Постійне протимінне очищення; розвиток навігаційного супроводу; страхові гарантії
Порти Румунії та Болгарії (Констанца, Варна, Бургас)	Потужні інфраструктурні потужності; підтримка ЄС та НАТО	Перевантаженість Констанци; збільшені логістичні витрати	Інвестиції партнерів; розвиток окремих коридорів для українських вантажів

Джерело: складено автором на основі [68]

Дані таблиці дають змогу виокремити системні закономірності щодо функціонування альтернативних маршрутів. Зокрема, Дунайський кластер продовжує відігравати роль головного логістичного хабу у воєнний період, але його можливості стримує відсутність достатньої глибини фарватеру та перевантаженість терміналів. Це потребує реалізації масштабних інфраструктурних проєктів, таких як днопоглиблення, модернізація терміналів і розширення під'їзних залізничних колій.

Наземні маршрути до ЄС демонструють стабільність та високу пропускну спроможність, проте зіткнулися із проблемою черг на кордонах та інфраструктурною невідповідністю колій. У короткостроковій перспективі вирішенням є оптимізація процедур через технологію «єдиного вікна», у

довгостроковій – будівництво нових ширококоліїних гілок у напрямку ЄС. Чорноморський коридор, незважаючи на ризики, довів свою ефективність у 2023-2024 роках, забезпечивши стрімке зростання обсягів аграрного експорту. Найважливішим чинником стабільності коридору є підтримка системи протимінної безпеки та гарантування страхування суден [64].

Порти Румунії та Болгарії стали критично важливими партнерами України, проте їхній розвиток обмежує структурна перевантаженість Констанци та збільшене логістичне плече. Інвестиційна підтримка ЄС може зменшити ці бар'єри та створити спеціальні маршрути, орієнтовані на український вантажопотік.

Не менш важливим напрямом удосконалення міжнародної діяльності є розширення військово-морського захисту торговельних шляхів. Україна вже застосовує безпілотні технології, протимінні операції, нові системи моніторингу та супроводу суден [65]. Подальший розвиток цих спроможностей дозволить мінімізувати ризики для фрахтових компаній, що прямо впливає на вартість страхування та стабільність чартерних ставок.

Цифровізація логістики та інтеграція у європейські транспортні системи також є ключовою перспективою удосконалення міжнародної діяльності України у сфері морських перевезень. Поширення електронних накладних, єдиних інформаційних платформ, автоматизованих прикордонних процедур сприятиме прискоренню перевезень і зменшенню вантажних затримок. Такі зміни створять передумови для перетворення України на важливу ланку глобальних мультимодальних коридорів TEN-T [68, с.102]. Європейський досвід підтверджує, що цифрові інструменти здатні радикально скоротити витрати та час логістичних операцій. Одним із найуспішніших прикладів є Port Community System (PCS) у порту Констанца (Румунія). Завдяки впровадженню інтегрованої системи обміну даними між портом, агентами, митницею та морськими операторами середній час обробки експортних вантажів скоротився на 30-40%. Україна, орієнтуючись на цей досвід, може прискорити цифровізацію власних

дунайських портів Ізмаїл та Рені, які вже у 2023-2025 рр. стали ключовими логістичними вузлами після часткової недоступності чорноморських хабів.

Подальша інтеграція України у європейську транспортну систему неможлива без глибшого залучення до мережі TEN-T (Trans-European Transport Network) – масштабної інфраструктурної політики ЄС, спрямованої на формування єдиного мультимодального простору, який включає автомобільні, залізничні, морські та авіаційні шляхи [62]. Запроваджена Євросоюзом для забезпечення вільного руху товарів і зменшення логістичних бар'єрів, система TEN-T має дворівневу структуру: базову мережу (core network), що охоплює основні стратегічні коридори Європи, та комплексну мережу (comprehensive network), яка забезпечує зв'язність регіонального рівня. Інтеграція до цих коридорів для України означає доступ до нових маршрутів перевезення, інфраструктурних інвестицій та спрощення митних і прикордонних процедур завдяки уніфікованим стандартам ЄС.

У 2022-2024 рр. Європейський Союз офіційно включив українські транспортні маршрути до оновленої карти TEN-T, зокрема коридори, що пов'язують порти Дунаю, залізничні переходи з Польщею, Словаччиною, Угорщиною та Румунією, а також майбутні відновлені чорноморські шляхи [63]. Це дозволило Україні не лише розширити можливості переміщення вантажів під час блокади морських портів, а й вперше отримати системне фінансування на розвиток транспортної інфраструктури в межах інструментів ЄС, таких як Connecting Europe Facility (CEF).

Для українських морських перевезень це означає якісно новий рівень інтеграції – формування стійких мультимодальних маршрутів, де морські, річкові, залізничні та автомобільні перевезення об'єднані у єдиний логістичний процес. У таблиці 3.6 вказано ключові коридори TEN-T, які є релевантними для України.

Таблиця 3.6

Ключові коридори TEN-T, релевантні для України

Коридор TEN-T	Географічний напрямок	Значення для України	Потенційний вплив на морські перевезення
Rhine-Danube	Німеччина-Австрія-Угорщина-Румунія-Чорне море	Забезпечує інтеграцію дунайських портів України (Ізмаїл, Рені) з портами Центральної та Західної Європи	Розширення експорту через дунайські порти, підключення до глибоководних хабів Європи
Orient/East-Med	Північна Європа-Центральна Європа-Балкани-Середземне море	Формує сухопутно-морські маршрути Україна-Румунія-Болгарія-Греція	Вихід на Середземне море альтернативними шляхами, зниження залежності від Чорного моря
Baltic-Black-Aegean Sea (оновлений)	Балтійські порти-Польща-Україна-Чорне море	Включає українські залізничні переходи та маршрути до портів Одеси, Чорноморська, Південного	Сприяє відновленню ролі чорноморських портів після війни та трансформації логістики
Motorways of the Sea (MoS)	Морські лінії Європи	Дозволяє інтегрувати українські порти у європейські морські коридори	Допомагає залучати судноплавні компанії та відновити регулярні лінійні сервіси
North Sea-Baltic (частково)	Бельгія-Нідерланди-Німеччина-Польща-Балтія	Через польсько-українські переходи розширює доступ до Північного моря	Забезпечує альтернативні маршрути для контейнерних потоків

Джерело: складено автором на основі [65, с.98]

Однією з головних переваг TEN-T є створення передбачуваного та стандартизованого середовища для взаємодії транспортних операторів. У межах цієї мережі діють єдині технічні вимоги щодо пропускну здатності, параметрів портової інфраструктури, безпеки навігації, екологічних стандартів та цифрових рішень. Для українських портів (передусім дунайських та чорноморських) це відкриває можливості для прискореного впровадження сучасних практик управління потоками вантажів, автоматизації документообігу та прямої

інтеграції з європейськими системами управління логістичними операціями. З огляду на те, що в умовах війни саме дунайські порти стали критично важливими для експорту, їх включення до TEN-T підсилює їхній статус як повноцінних елементів європейської транспортної системи, а не тимчасових альтернатив.

Особливо важливим для України є приєднання до ключових коридорів, таких як Rhine-Danube, Baltic-Black Sea та Orient/East-Med, які формують стратегічні осі переміщення вантажів між Північним, Балтійським, Чорним та Середземним морями. Зміцнення позицій у цих коридорах дозволяє Україні брати участь у міжнародних ланцюгах постачань з високою доданою вартістю, скорочувати логістичні витрати для експортерів, підвищувати конкурентоспроможність своїх портових хабів та залучати інвестиції у відновлення транспортної інфраструктури [65].

Зокрема, інтеграція до Rhine-Danube створює прямий мультимодальний вихід на порти Німеччини, Австрії та Центральної Європи, що є стратегічно важливим з огляду на потребу диверсифікувати маршрути експорту агропродукції, металургії та контейнерних вантажів.

Порівняльна характеристика логістичних можливостей України до та після інтеграції в TEN-T є необхідною для того, щоб продемонструвати реальні зміни у доступності міжнародних транспортних маршрутів, рівні інфраструктурної сумісності та можливостях виходу на європейські ринки [62]. Таке порівняння дозволяє оцінити, які вузькі місця були усунені, які логістичні бар'єри зменшилися, а також наскільки інтеграція в загальноєвропейську транспортну мережу сприяє підвищенню конкурентоспроможності українських морських перевезень. Крім того, аналіз «до/після», який наведено у таблиці 3.7, допомагає визначити, які напрямки потребують подальших інвестицій та узгодження зі стандартами ЄС.

Таблиця 3.7

Порівняльна характеристика логістичних можливостей України

До інтеграції (до 2022 року)	Після інтеграції (2022-2025 рр.)
1. Україна була фактично периферійною ланкою європейської логістики, без чіткої прив'язки до основних транспортних коридорів ЄС. 2. Фінансування інфраструктурних проєктів здійснювалося переважно коштом державного бюджету або міжнародних кредитів (Світовий банк, ЄБРР), але не в межах системних програм ЄС. 3. Технічні стандарти портової, залізничної та дорожньої інфраструктури значно відрізнялися від європейських, що ускладнювало інтеграцію мультимодальних послуг. 4. Відсутність уніфікованих цифрових рішень (PCS, e-CMR, електронні черги) призводила до затримок вантажів і додаткових транзакційних витрат. 5. Не було прямої участі у співпроєктах з розширення пропускну здатності кордонів, модернізації портів та залізниці. 6. Українські дунайські порти переважно виконували регіональні функції та не мали статусу ключових логістичних вузлів.	1. Україна офіційно включена до карт базової та комплексної мережі TEN-T, що забезпечило її участь у стратегічних маршрутах ЄС. 2. З'явилася можливість отримувати фінансування через програми CEF, що відкриває доступ до десятків мільярдів євро у пріоритетних напрямках: залізниця, порти, цифровізація логістики. 3. Українські маршрути стандартизуються відповідно до вимог ЄС, що скорочує логістичні бар'єри й підвищує швидкість перевезень. 4. Дунайські порти Ізмаїл та Рені отримали статус критично важливих вузлів у коридорі Rhine-Danube, що підвищило їх міжнародну вагу та залучило приватні інвестиції. 5. Значно розширено можливості мультимодальних перевезень: поєднання річкового транспорту, залізниці та морських ліній стало частиною узгодженого європейського транспортного простору. 6. Активно впроваджуються цифрові системи, сумісні з ЄС: електронні накладні, єдині платформи для обміну даними, автоматизовані митні процедури. 7. Збільшилася диверсифікація логістичних маршрутів: український експорт перестав залежати від одного географічного напрямку, що критично важливо в умовах війни.

Джерело: складено автором на основі [66]

Таким чином, включення України до мережі TEN-T не лише розширює її логістичний потенціал, а й задає напрям для модернізації нормативної бази, інфраструктури та цифрових рішень у сфері морських перевезень. У довгостроковій перспективі це дозволить сформувати сучасну транспортну екосистему, сумісну з європейськими стандартами, підвищити привабливість українських портів для глобальних операторів та забезпечити стійкість міжнародної торгівлі навіть в умовах кризових обмежень.

Не менш показовим є кейс порту Гданськ (Польща), який інтегрував систему Navis N4 для управління контейнерними терміналами та впровадив модульну платформу для автоматизованого планування руху вантажів. Таке впровадження дозволило підвищити контейнерообіг більш ніж на 20% без суттєвих капіталовкладень у розширення інфраструктури [64]. Для України застосування подібних інтелектуальних систем у портах Одеси, Чорноморська та Південного після їх відновлення значно збільшить швидкість обробки суден та ефективність роботи терміналів.

Важливим напрямом є також інтеграція України у європейську систему EU Maritime Single Window environment, яка забезпечує уніфікацію процедур подачі документів для суднозаходів у всі порти ЄС. Підключення України до цієї системи спростить діяльність міжнародних перевізників, зменшить бюрократичні бар'єри та дозволить українським портам працювати за єдиними стандартами з європейськими хабами.

У рамках ініціативи TEN-T та проєкту EU «Solidarity Lanes» особливого значення набуває використання цифрових платформ для відстеження вантажів у режимі реального часу. Системи Track & Trace, що працюють на основі GPS- та AIS-моніторингу, дозволяють оптимізувати маршрути, миттєво реагувати на зміни воєнної ситуації та мінімізувати ризики затримок [57]. У поєднанні з автоматизованими інструментами планування пропускних спроможностей такі технології створюють основу для формування «цифрових коридорів», які забезпечуватимуть стабільність морських перевезень у період воєнних викликів.

Застосування цих технологічних рішень сприяє не лише підвищенню ефективності логістики, але й глибшій інтеграції України у європейський транспортний простір, що, у свою чергу, формує фундамент для активізації зовнішньоторговельної діяльності, збільшення транзитного потенціалу та зміцнення позицій України на світовому ринку морських вантажних перевезень у найближчій перспективі. Потенціал підвищення ефективності міжнародної діяльності в умовах воєнного часу значною мірою залежатиме від здатності держави покращити координацію між портами, залізницею, автотранспортом,

іноземними партнерами та приватними операторами. Лише комплексна політика, спрямована на підвищення пропускнуєї спроможності транспортної інфраструктури, забезпечення безпеки та підтримку інноваційних рішень, може забезпечити подальшу активізацію участі України на світовому ринку морських перевезень вантажів навіть у період дії воєнних загроз.

3.3. Інвестиційно-інноваційні перспективи повоєнного відновлення інфраструктури морських вантажних перевезень України

Повоєнне відновлення морської логістики України є одним з ключових напрямів економічної стабілізації та відновлення позицій держави на світовому ринку морських перевезень. Було визначено, що воєнні дії спричинили значні руйнування портових терміналів, скорочення складських площ у Чорноморському регіоні та перенаправлення вантажопотоків у дунайські порти, що сформувало потребу не лише у фізичному відновленні інфраструктури, а й у її структурній модернізації з урахуванням європейських стандартів, цифрової трансформації та нових вимог глобального транспортного ринку [69].

Одним із ключових напрямів післявоєнної відбудови є масштабні інвестиції у відновлення та розширення портової інфраструктури. В умовах зменшення кількості сучасних терміналів та складських площ у Одесі, Чорноморську та Південному, а також зростання навантаження на порти Ізмаїл і Рені, необхідним є залучення міжнародних фінансових інституцій, приватних інвесторів і партнерів у рамках державно-приватного партнерства [71]. Інвестиції у днопоглиблення, реконструкцію причалів, модернізацію обладнання та розвиток сухих портів здатні забезпечити відновлення пропускнуєї спроможності на довоєнному рівні та її суттєве збільшення.

Поряд з інвестиційними потребами особливої уваги потребує інноваційна складова розвитку інфраструктури. Аналіз попередніх років показав, що відсутність повноцінних цифрових платформ, таких як інтегровані системи обміну інформацією між портами, митницею та перевізниками, суттєво

гальмувала швидкість логістичних операцій. Тому важливим напрямом відбудови є впровадження технологічних рішень – Port Community System (PCS), цифрових накладних (e-B/L, e-CMR), систем автоматизації термінальних процесів, технологій штучного інтелекту для прогнозування логістичних потоків та цифрових двійників портової інфраструктури [70]. Відновлення та модернізація морської логістики матимуть ефективний результат лише за умов одночасного оновлення інституційно-правового середовища. Спрощення митних та прикордонних процедур, гармонізація портових стандартів із законодавством ЄС, впровадження Європейського морського вікна (EMSWe) та розвиток механізмів державно-приватного партнерства створять основу для формування конкурентоспроможного транспортного середовища.

З урахуванням вищезазначених факторів у таблиці 3.8 подано інтегровану модель післявоєнного відновлення морської інфраструктури України, яка об'єднує інвестиційні, інноваційні та регуляторні заходи у єдину систему.

Таблиця 3.8

Модель інвестиційно-інноваційного відновлення морської інфраструктури України після війни

Напрямок	Зміст
Інвестиційні заходи	Реконструкція портових терміналів; днопоглиблення; модернізація причалів; відновлення під'їзної інфраструктури; розвиток індустріальних портових зон; залучення приватних та міжнародних інвестицій (EIB, EBRD, USAID)
Інноваційні технології	Запровадження Port Community System; автоматизація вантажних операцій; цифрові документи (e-B/L, e-CMR); інтеграція з європейськими морськими платформами; використання IoT, AI, систем цифрових двійників
Інституційно-правові зміни	Гармонізація стандартів із законодавством ЄС (TEN-T, EMSWe); модернізація митних процедур; прозора тарифна політика; створення умов для державно-приватного партнерства
Очікуваний результат	Відновлена, конкурентоспроможна, цифрова та інтегрована у європейську систему морської логістики інфраструктура України

Джерело: складено автором на основі [65, с.98]

Запропонована модель забезпечує не лише ліквідацію наслідків руйнувань та відновлення довоєнної функціональності морської інфраструктури, а й створює передумови для переходу до якісно нового етапу розвитку портової

галузі. Реалізація комплексного підходу дозволить сформувати високотехнологічні логістичні центри, інтегровані в європейські транспортні коридори TEN-T, забезпечити зростання експорту, підвищення економічної стійкості та посилення ролі України в міжнародних морських перевезеннях [65]. Таке поєднання інвестицій, інновацій та реформ сприятиме формуванню сучасної морської логістичної системи, здатної не лише відновитися після війни, але й забезпечити стратегічний розвиток країни у довгостроковій перспективі.

Важливою складовою інвестиційно-інноваційного відновлення морської інфраструктури України є подальший розвиток Дунайського портового кластеру, який у період повномасштабної війни фактично став стратегічною альтернативою традиційним чорноморським портам. Порти Ізмаїл, Рені та Усть-Дунайськ продемонстрували високу гнучкість та здатність до швидкого масштабування перевалювальних потужностей, що дозволило частково компенсувати втрату доступу до морських торговельних маршрутів через тимчасову блокаду портів Великої Одеси [72]. У 2022-2024 рр. частка вантажообігу Дунайських портів у структурі українського експорту зросла у кілька разів, що підтвердило їхнє стратегічне значення для майбутньої моделі транспортної системи України.

Перспективи розвитку цього кластеру пов'язані з комплексною модернізацією та розширенням портової інфраструктури. Для Ізмаїла ключовими напрямками є поглиблення акваторії, модернізація причального фронту, збільшення зернових терміналів та створення нових логістичних потужностей для контейнеризованих вантажів. Розвиток Рені передбачає розбудову мультимодальних логістичних вузлів, орієнтованих на ефективну взаємодію річкового, автомобільного та залізничного транспорту, а також створення нових митно-логістичних сервісних зон для пришвидшення обробки вантажів. Усть-Дунайський порт, який у воєнний час був фактично відроджений після тривалого простою, має перспективи спеціалізації на каботажних перевезеннях, а також на сервісах для малого та середнього бізнесу. У таблиці

3.9 наведено порівняльну характеристику потенціалу портів Дунайського кластеру України (Ізмаїл, Рені, Усть-Дунайськ).

Таблиця 3.9

Порівняльна характеристика потенціалу портів Дунайського кластеру України

Показник	Порт Ізмаїл	Порт Рені	Порт Усть-Дунайськ
Стратегічна роль у період війни	Основний порт для експорту зерна, металопродукції, контейнерних партій	Мультимодальний вузол з інтенсивною взаємодією річкового, автомобільного та залізничного транспорту	Відновлений порт для каботажу та швидких операцій малотоннажних суден
Інфраструктурний потенціал	Потребує поглиблення акваторії, модернізації причального фронту, розширення зернових та контейнерних терміналів	Значні площі для розвитку логістичних хабів, можливість збільшення складських зон	Значний нереалізований потенціал для спеціалізованих сервісів та нішевих вантажів
Пропускна спроможність	Швидке зростання вантажообігу, орієнтація на збільшення перевалки до рекордних параметрів	Стабільне зростання потоку, розвиток потужностей для різних видів вантажів	Поступове нарощування обсягів після фактичного перезапуску
Можливості інтеграції в коридори ЄС	Потенційний елемент коридору Orient-East Med	Значні перспективи інтеграції в коридор Rhine-Danube	Спеціалізований порт для коротких з'єднань із румунськими та болгарськими портами
Перспективні напрями інновацій	Впровадження цифрової PCS-системи, автоматизація операцій	Розвиток інтермодальних терміналів, електронні черги, скануючі комплекси	Впровадження швидких сервісів та цифрових платформ для малого бізнесу
Пріоритетні інвестиції	Термінальні комплекси, поглиблення дна, оновлення техніки	Логістичні вузли, склади, модернізація залізничної інфраструктури	Відновлення причалів, створення нішевих логістичних сервісів

Джерело: складено автором на основі [43]

Подальший розвиток Дунайського кластеру повинен враховувати інтеграцію України до Об'єднаної логістичної системи ЄС, зокрема до коридорів Rhine-Danube та Orient-East Med, що може забезпечити вихід українських

вантажів до європейських внутрішніх водних шляхів та портів Північного моря. Для цього необхідним є створення нових перевантажувальних комплексів, оптимізація роботи пунктів пропуску на кордоні з Румунією, модернізація залізничних колій та розвиток інтермодальних терміналів. Значний потенціал має проєкт глибокої цифровізації Дунайських портів, включно з інтеграцією румунських та українських систем портового співробітництва (Port Community System), створенням єдиної системи узгодження судноплавства та автоматизацією черг для вантажного транспорту. На рисунку 3.1 наведено модель розвитку Дунайського портового кластеру України.

У повоєнний період саме Дунайський кластер може стати драйвером інвестицій, оскільки міжнародні фінансові інституції (ЄБРР, ЄІБ, USAID, IFC) вже виявляють зацікавленість у фінансуванні проєктів модернізації інфраструктури на Дунаї [52]. Значна увага приділяється розвитку приватних терміналів і створенню умов для партнерств у форматі державно-приватної взаємодії, що дозволить розширити пропускну здатність річково-морської логістики України до рівня, що забезпечить її конкурентоздатність на світових ринках навіть після повного відновлення роботи Чорноморських портів.

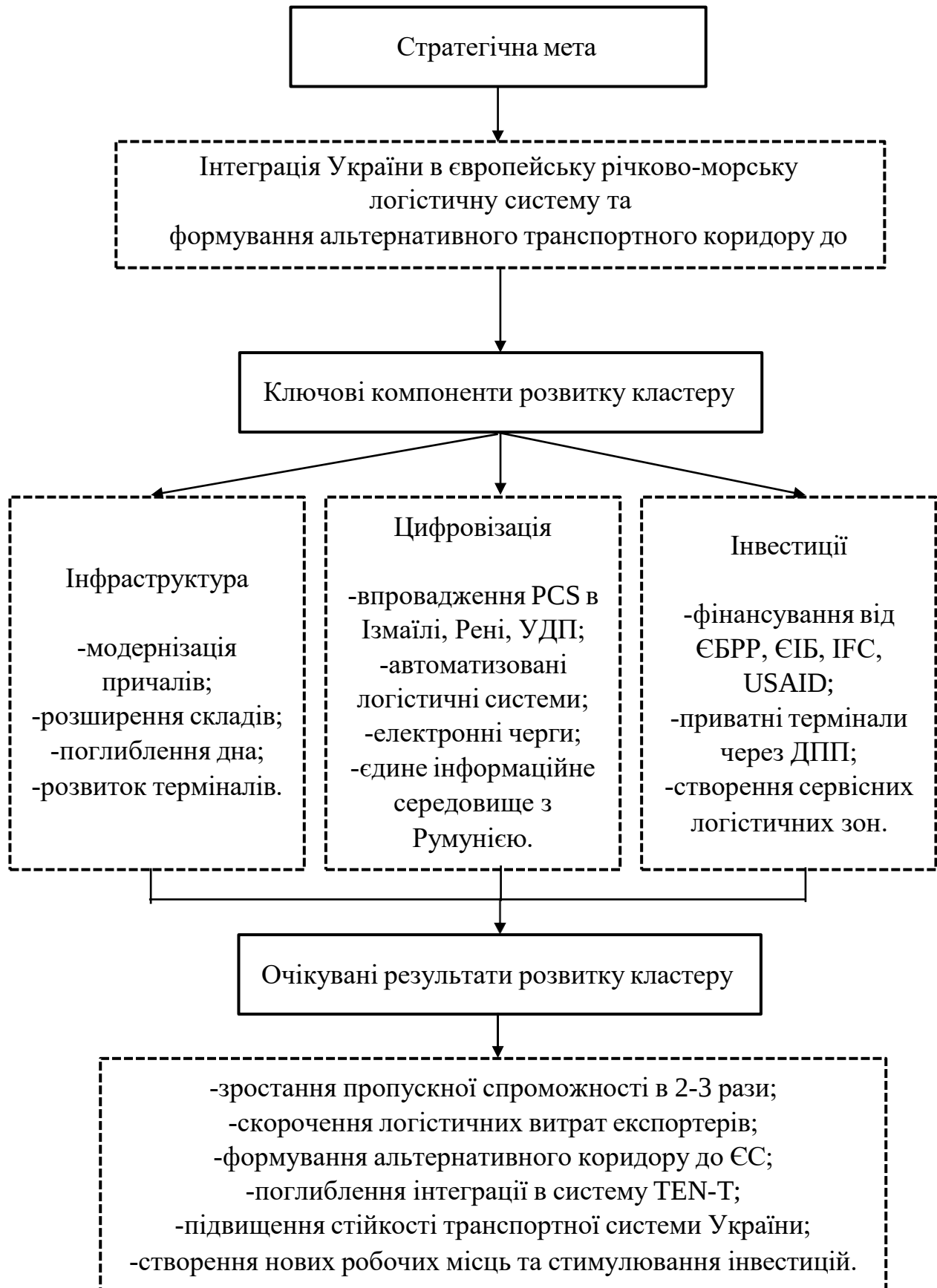


Рис.3.1. Модель розвитку Дунайського портового кластеру України

Джерело: розроблено автором на основі [59]

Розвиток Дунайського кластеру стає одним із ключових інноваційно-інвестиційних напрямів повоєнного відновлення транспортної системи України. Його модернізація дозволить не лише зміцнити експортний потенціал держави, а й інтегрувати українську логістичну систему у європейський ринок на принципово новому рівні, забезпечуючи сталу присутність України на глобальному ринку морських і річково-морських перевезень.

Подальший розвиток морської та річково-морської логістики, зокрема через модернізацію Дунайського та Чорноморського кластерів, має суттєвий мультиплікативний вплив на економіку України [63]. Відновлення портової інфраструктури, розширення терміналів, модернізація транспортних коридорів та цифровізація логістичних процесів створюють ефект, який поширюється на суміжні галузі, активізує внутрішній ринок і стимулює зростання національного валового продукту. Морські перевезення традиційно забезпечують один із найвищих рівнів мультиплікатора в економіці, оскільки розвиток портів одночасно потребує розширення будівельної сфери, виробництва техніки, посилення залізничних та автомобільних зв'язків, збільшення обсягів експедиторських і митно-брокерських послуг. Таким чином кожна інвестиція в інфраструктуру створює додатковий економічний ефект, який може у 1,7-2,5 рази перевищувати первинний обсяг вкладених коштів.

Відновлення морської галузі після війни передбачає створення тисяч нових робочих місць як безпосередньо в портах (оператори, механізатори, фахівці зі швартування, інженери, ІТ-спеціалісти), так і в пов'язаних секторах: транспорті, судноплавстві, ремонтних підприємствах, митних структурах, логістичних компаніях, освітніх закладах. Для Дунайського кластеру очікується, що розширення та модернізація портів Ізмаїла, Рені та Усть-Дунайська може забезпечити зростання зайнятості в регіоні на 20-30%, що є критично важливим для прикордонних районів Одещини [59]. Крім того, розвиток інфраструктури стимулює повернення робочої сили, що виїхала за кордон, створюючи умови для якісних робочих місць у перспективній галузі з високим рівнем оплати.

Економічне значення морських перевезень є особливо вагомим для відновлення експортного потенціалу України. Збереження та подальше розширення можливостей для морського вивезення вантажів (зернових, металів, руди, контейнеризованої продукції, олії, продуктів переробки) – є передумовою стабілізації валютних надходжень. До війни понад 70% українського експорту транспортувалося морським шляхом, і саме повернення до цих показників визначатиме темпи відновлення ВВП у післявоєнний період. Розбудова інфраструктури на Дунаї дозволяє збільшити стійкість логістики та зменшити залежність від одного транспортного напрямку, формуючи нову модель економічної безпеки України. У таблиці 3.10 представлено економічний ефект відновлення галузі.

Таблиця 3.10

**Економічний вплив відновлення морської інфраструктури України у
післявоєнний період**

Показник	Поточний стан (2024-2025 рр.)	Очікуваний результат після відновлення (2028-2030 рр.)
Мультиплікатор інвестицій	1,3-1,5	1,7-2,5
Кількість створених робочих місць	15-20 тис.	40-65 тис.
Рівень експорту через морські порти	55-60% від довоєнного рівня	90-110% від довоєнного рівня
Потужність портів (переміщення)	60-65 млн.т./рік	100-120 млн.т./рік
Частка морських перевезень у ВВП	2,8%	4,0-4,6%
Частка Дунайського кластеру у загальному перевезенні	25-30%	35-40%

Джерело: [68, с.102]

Подальший вплив на ВВП проявлятиметься як через збільшення обсягів експорту, так і через розширення внутрішнього виробництва, пов'язаного з потребами логістичної мережі. Для оцінки макроекономічних ефектів сформовано прогнозні сценарії відновлення галузі до 2030 року (таблиця 3.11).

Таблиця 3.11

**Прогноз впливу відновлення морської логістики на ВВП України до
2030 року**

Рік	Базовий сценарій (повільне відновлення), %	Сценарій прискореного відновлення, %	Інтенсивний інвестиційний сценарій, %
2025	+0,4	+0,6	+0,7
2026	+0,6	+0,9	+1,2
2027	+0,8	+1,3	+1,8
2028	+1,0	+1,6	+2,2
2029	+1,2	+1,9	+2,6
2030	+1,4	+2,2	+3,0

Джерело: [68]

У післявоєнній перспективі відновлена морська інфраструктура стане одним із ключових драйверів інвестиційного зростання країни. Наявність модернізованих портів, інтегрованих у систему TEN-T та підтриманих сучасними цифровими логістичними сервісами, здатна перетворити Україну на конкурентного учасника глобальних ланцюгів поставок. Це, у свою чергу, сприятиме формуванню позитивного інвестиційного іміджу країни, розширенню участі у міжнародних транспортних ініціативах, нарощуванню обсягів транзиту та збільшенню доходів держави від логістичної діяльності.

Відновлення морської інфраструктури України має не лише галузевий, а й системний економічний ефект. Модернізація портів, посилення експортних можливостей, зростання зайнятості, підвищення ролі України у міжнародних логістичних коридорах і мультиплікативний вплив на суміжні сектори економіки формують комплексну модель повоєнного зростання, у якій морські вантажні перевезення є однією з ключових складових національного економічного відновлення.

Відновлення та модернізація морської логістичної інфраструктури України здатні стати одним із ключових драйверів економічного зростання у повоєнний період. Розбудова портових потужностей, формування Дунайського кластеру, цифровізація логістичних процесів та розвиток мультимодальних

маршрутів створюють значний мультиплікативний ефект: кожна гривня інвестицій у морську логістику генерує декілька гривень приросту суміжних секторів – транспорту, суднобудування, аграрного експорту, металургії, логістичного девелопменту. Зростання обсягів перевалки та експорту сприятиме відновленню валютних надходжень, а створення десятків тисяч робочих місць – прискоренню соціально-економічної стабілізації прифронтових та приморських регіонів.

Прогнозний внесок портової галузі у приріст ВВП до 2030 року демонструє, що збільшення пропускної здатності та диверсифікація маршрутів здатні забезпечити не лише відродження довоєнного рівня логістичних потоків, але й їх подальше зростання. Відновлена інфраструктура морських перевезень перетворює Україну на важливий елемент європейських і глобальних торговельних ланцюгів, підсилює її економічну стійкість та формує основу для довгострокового інвестиційного розвитку.

Висновки до розділу 3

Проведене дослідження засвідчило, що повоєнне відновлення морської логістики України потребує комплексного, стратегічно орієнтованого підходу, який поєднує інвестиційні, інноваційні та інституційно-правові заходи. В умовах значних руйнувань портової інфраструктури, зниження пропускної здатності та тимчасової втрати доступу до низки логістичних маршрутів формування нової моделі розвитку галузі є критично необхідним для економічної стабілізації та зміцнення позицій України у світовій системі морських вантажних перевезень. Аналіз сучасного стану показав, що воєнні події не лише спричинили фізичні збитки, але й актуалізували потребу глибокої модернізації галузі з орієнтацією на європейські стандарти, цифровізацію та інтеграцію до глобальних логістичних мереж.

Результати дослідження підтверджують, що ключовим напрямом повоєнного розвитку є масштабне інвестування у відновлення портових

терміналів, реконструкцію причального фронту, модернізацію технічного оснащення та розвиток під'їзної інфраструктури. Саме ці процеси можуть повернути довоєнний рівень пропускної здатності та забезпечити його подальше зростання. Особливого значення набуває залучення коштів міжнародних інституцій (ЄБРР, ЄІБ, USAID), приватних інвесторів та розширення моделей державно-приватного партнерства, які створюють підґрунтя для системного оновлення портової галузі. Запропонована модель інвестиційно-інноваційного відновлення демонструє необхідність взаємодії фізичної реконструкції інфраструктури з технологічним оновленням та модернізацією нормативного середовища.

Інноваційна складова стала одним із визначальних елементів майбутньої стратегії розвитку морської логістики. Встановлено, що цифрові рішення – Port Community System, електронні перевізні документи, автоматизовані системи управління терміналами, технології штучного інтелекту для прогнозування вантажопотоків, цифрові двійники портових територій – є необхідними для підвищення конкурентоспроможності та ефективності логістичних процесів. Цифрова трансформація забезпечує скорочення часу обробки вантажів, зниження ризиків простоїв, підвищення прозорості та адаптацію української логістики до стандартів ЄС, включно з інтеграцією до Європейського морського вікна (EMSWe). Розвиток цих технологій формує передумови для переходу від моделі відновлення до моделі інноваційного зростання.

Окремою важливою складовою повоєнного відновлення визначено розвиток Дунайського портового кластеру – Ізмаїла, Рені та Усть-Дунайська. Аналіз показав, що саме цей кластер став ключовим логістичним центром у період обмеженої роботи Чорноморських портів та довів свою високу адаптивність і стратегічне значення для експортної логістики України. Порівняльна характеристика потенціалу трьох портів свідчить про їхню здатність до масштабування, збільшення пропускної спроможності та модернізації відповідно до європейських вимог. У перспективі Дунайський кластер може стати інтегрованим елементом коридорів TEN-T, зокрема Rhine-

Danube та Orient-East Med, що посилить логістичну стійкість та зменшить залежність України від одного транспортного напрямку. Перехід до мультимодальних схем, розвиток інтермодальних терміналів, удосконалення процедур митного оформлення та цифрова інтеграція з румунськими портами створюють нову модель транскордонної співпраці.

Дослідження економічного ефекту розвитку морської логістики у повоєнний період продемонструвало високий мультиплікатор галузі: кожна інвестиція в портову інфраструктуру генерує приріст у суміжних секторах (будівництво, машинобудування, транспорт, логістичний девелопмент) у 1,7-2,5 рази. Очікується значне збільшення зайнятості до 65 тис. робочих місць у 2028-2030 роках, що сприятиме соціальній стабілізації прикордонних та приморських регіонів. Прогнозні сценарії до 2030 року демонструють, що модернізована портова галузь здатна забезпечувати додатковий приріст ВВП від 1,4% до 3,0% залежно від масштабу інвестицій і швидкості відновлення логістичних маршрутів. Зростання обсягів експорту, підвищення пропускної здатності портів, розширення інфраструктури мультимодальних перевезень та стабілізація валютних надходжень стають ключовими чинниками відновлення макроекономічної динаміки держави.

Комплексна оцінка показала, що реалізація інвестиційно-інноваційної моделі відновлення формує нову логістичну архітектуру України, яка відповідає сучасним вимогам європейського ринку. Відновлення морської інфраструктури з урахуванням екологічних стандартів, цифрових технологій та модернізованих регуляторних механізмів підвищить транзитний потенціал країни, сприятиме диверсифікації торговельних маршрутів та зміцнить її позиції як ключового транспортного вузла Східної Європи. Особливе значення має те, що нова модель розвитку не лише компенсує наслідки руйнувань, а й забезпечує перехід до більш конкурентної, стійкої і технологічної системи морських перевезень.

ВИСНОВКИ

Проведене дослідження міжнародних морських перевезень України у 2021-2025 роках у контексті воєнного часу та глобальної економічної інтеграції дозволило сформулювати комплексні висновки щодо стану транспортної системи, ефективності функціонування морської логістики та перспектив розвитку галузі. Морський транспорт відіграє стратегічну роль у зовнішньоекономічній діяльності країни, забезпечуючи значну частку експорту та імпорту. У довоєнний період через порти Чорного та Азовського морів проходило понад 60% зовнішньоторговельних потоків, що підкреслює їхнє критичне значення для економічної безпеки та стабільності держави. Основними портами є Одеса, Чорноморськ, Південне, Ізмаїл та Рені, які формують основу національної логістичної системи та забезпечують зв'язок із Європою, Азією, країнами Близького Сходу і Північної Африки. Мережа портів відрізняється високим рівнем спеціалізації та функціональною взаємодією з інфраструктурою залізничного та автомобільного транспорту, що дозволяє ефективно організовувати перевезення різних видів вантажів: зернових, металургійної продукції, нафтопродуктів, контейнерних вантажів та обладнання.

У першому розділі було визначено, що розвиток галузі залежить від поєднання внутрішніх та зовнішніх факторів. До внутрішніх належать ефективність портової інфраструктури, рівень технологічного оснащення, організація логістичних процесів та компетентність персоналу. Зовнішні чинники включають глобальні ринкові тенденції, міжнародні судноплавні стандарти, регіональну політику, геополітичні ризики та зміни у світових торговельних потоках. Поєднання цих чинників визначає здатність України адаптувати морські перевезення до змінних умов та інтегруватися у міжнародні транспортні мережі.

У другому розділі аналіз стану портової інфраструктури показав, що воєнні дії призвели до глибокого скорочення вантажообігу у 2022 році, який зменшився на 68,6% порівняно з 2021 роком. Причинами стали блокада Чорного моря,

часткове руйнування портових об'єктів, обмеження роботи судноплавних компаній та загальна невизначеність на ринку. У цей період переважна частина вантажопотоків була переорієнтована на дунайські порти та сухопутні логістичні маршрути через Польщу, Румунію та Болгарію. Вже у 2023-2024 роках спостерігається стійке відновлення обсягів перевезень: сумарна пропускна спроможність портів України у 2024 році досягла близько 120 млн.тон, що становить приблизно 75% довоєнного рівня. Темпи відновлення вантажообігу у 2023 році склали 129%, а у 2024 році – 156%, що свідчить про ефективність адаптаційних заходів державної адміністрації портів та приватних операторів.

Структура ринку морських перевезень демонструє значну роль іноземних партнерів та компаній із змішаним капіталом. Частка таких компаній перевищує 60%, при цьому ключові експедиторські гравці, такі як Maersk Ukraine та MSC Ukraine, контролюють понад 60% контейнерних перевезень, забезпечуючи доступ до глобальних маршрутів, впровадження цифрових платформ та інтеграцію у міжнародні логістичні ланцюги. Українські компанії, зокрема ТОВ «ОЛКІС ЛТД», активно інтегруються у партнерські мережі іноземних експедиторів, що дозволяє ефективно транспортувати аграрну продукцію, розширювати географію експорту та оптимізувати логістичні витрати. Це вказує про високий рівень готовності української морської логістики адаптуватися до кризових умов та воєнних обмежень.

Аналіз динаміки морських перевезень вантажів показав, що найбільше скорочення обсягів спостерігалось у 2022 році – до 52,4 млн.тон, що становило лише 22% довоєнного рівня. Основний обсяг експортних вантажів у період блокади припадав на зернові культури, частка яких у 2024 році зросла до понад 50%. Водночас металургійна продукція та нафтопродукти зазнали значного скорочення через руйнування виробничих потужностей та обмеження логістичних маршрутів. Прогноз на 2025 рік передбачає відновлення загального вантажообігу до 95-98 млн.тон, зокрема завдяки запуску «Українського гуманітарного коридору», частковому розблокуванню портів Великої Одеси та стабілізації міжнародних логістичних каналів. Аналіз типів вантажів, що

проходять через порти, свідчить про високий рівень спеціалізації та адаптації портової системи до сучасних економічних потреб, зокрема контейнерного та аграрного експорту.

Географічна диверсифікація морських перевезень демонструє адаптивність транспортної системи України до кризових умов. Частка експорту до ЄС у 2023-2024 роках стабілізувалася на рівні 40-44%, азійські напрямки зросли до 41%, а країни Близького Сходу зберегли частку близько 15%. Імпортні вантажі зосереджувалися переважно на енергоносіях та обладнанні, з основних постачальників – Туреччина, Китай та країни Перської затоки. Така диверсифікація маршрутів знижує ризики перебоїв у постачанні та підвищує надійність морської логістики.

Також у другому розділі вдалося виділити ключові чинники, що вплинули на розвиток міжнародних морських перевезень у воєнний період. До негативних факторів відносяться підвищення вартості фрахту та страхування суден (у 2023 році перевищення довоєнних ставок у 2,1-2,5 рази), обмеження пропускнуєї спроможності транспортних коридорів, затримки на кордонах, дефіцит сучасних терміналів і складських потужностей та недостатній рівень координації між державними структурами та бізнесом. Позитивними чинниками є впровадження цифрових платформ для управління логістикою, інтеграція українських операторів у глобальні ланцюги постачання, розвиток «зеленої логістики» та модернізація портових терміналів. Ці заходи створюють основу для підвищення ефективності перевезень, зниження витрат і забезпечення конкурентоспроможності української морської логістики на світовому ринку.

Приклад ТОВ «ОЛКІС ЛТД» демонструє ефективність практичної інтеграції в міжнародні логістичні ланцюги. Компанія забезпечує транспортування зернових та контейнерних вантажів через порти Чорного моря, інтегрується в партнерські мережі глобальних експедиторів та застосовує цифрові платформи для моніторингу вантажів і оптимізації маршрутів. Така діяльність дозволяє підтримувати стабільний вантажообіг навіть у складних

умовах воєнного часу та підвищує конкурентоспроможність українських компаній на міжнародному рівні.

Підсумки аналізу показують, що морські перевезення України у 2021-2025 роках зазнали глибоких трансформацій: значне скорочення вантажообігу у 2022 році, диверсифікація маршрутів, посилення ролі дунайських портів, поступове відновлення контейнерного та аграрного експорту, стабілізація міжнародних партнерських відносин. Позитивна динаміка вантажообігу та інтеграція українських операторів у глобальні логістичні мережі підтверджують високу адаптивність системи морських перевезень та потенціал для подальшого розвитку навіть у складних умовах.

Ключовими завданнями для забезпечення стійкого функціонування галузі є модернізація портової інфраструктури, розвиток мультимодальних коридорів, цифровізація логістики, впровадження «зеленої логістики», підвищення інвестиційної привабливості портів та поглиблення міжнародного співробітництва. Крім того, стратегічним напрямком є створення умов для розширення участі українських операторів у глобальних ланцюгах поставок, впровадження сучасних систем управління та контролю вантажопотоків, підвищення ефективності управління ризиками та вдосконалення регуляторного середовища.

Дослідження підтверджує стратегічну роль морського транспорту України у забезпеченні зовнішньоекономічної діяльності, стабілізації аграрного експорту, розвитку контейнерних перевезень та підтримці економічної безпеки держави. Діяльність компаній із змішаним капіталом, таких як ТОВ «ОЛКІС ЛТД», демонструє ефективність міжнародної кооперації та позитивний вплив на конкурентоспроможність української морської логістики. Розроблені рекомендації щодо підвищення ефективності морських перевезень мають практичне значення для державних органів управління, портових операторів та експедиторських компаній, забезпечуючи основу для подальшої інтеграції України у глобальні транспортні та торговельні процеси.

Таким чином, українська морська логістика демонструє здатність адаптуватися до надзвичайних умов, швидко відновлювати вантажопотоки, інтегруватися у міжнародні ланцюги постачання та забезпечувати конкурентоспроможність на світовому ринку. Аналітичні висновки та практичні рекомендації можуть слугувати підґрунтям для стратегічного планування розвитку морської інфраструктури, оптимізації логістичних процесів та підвищення ефективності співпраці між державою та бізнесом у період відновлення та стабілізації економіки.

Слід відзначити, що проведений аналіз у третьому розділі щодо інтеграції України до мережі TEN-T та активна цифровізація логістичних процесів формують принципово нові умови для розвитку міжнародної діяльності у сфері морських перевезень. Участь у базових європейських транспортних коридорах забезпечує країні підвищення транспортної стійкості, доступ до інвестиційних ресурсів та уніфікованих технологічних стандартів. Така інтеграція дає змогу модернізувати дунайські, чорноморські та сухопутні логістичні вузли відповідно до вимог ЄС, що суттєво скорочує транзакційні витрати й час доставки вантажів.

Цифрові інструменти (електронні документи, інтегровані інформаційні платформи, системи автоматизації митних і портових процедур) стають каталізатором підвищення ефективності морських перевезень та розвитку мультимодальних сервісів. Вони покращують прозорість операцій і мінімізують ризики простоїв, що є критично важливим в умовах воєнного часу. Загалом інтеграція до TEN-T посилює взаємодію України з європейськими ринками, сприяє диверсифікації логістичних маршрутів та зміцнює її позиції як транзитної держави. Це створює передумови для стійкого зростання морського вантажообігу та підвищує конкурентоспроможність українських портів на світовому ринку.

Розвиток портової інфраструктури та впровадження цифрових рішень у сфері морської логістики є необхідними умовами для підвищення ефективності функціонування морського транспорту України. Модернізація технічних потужностей, оновлення устаткування та розширення пропускної спроможності

портів дозволяють забезпечити стабільність роботи та готовність до зростання вантажопотоків. Водночас цифровізація логістичних процесів сприяє швидшій, прозорішій та більш контрольованій взаємодії між усіма учасниками перевізного процесу, зменшуючи час обробки вантажів і мінімізуючи бюрократичні бар'єри. Такі кроки створюють основу для підвищення операційної ефективності, покращення умов для бізнесу та формування сучасної системи управління морськими перевезеннями, адаптованої до вимог міжнародного ринку.

Прогноз, виявлений у третьому розділі, на середньострокову перспективу до 2030 року передбачає подальше відновлення вантажопотоків до довоєнних рівнів і навіть їхнє зростання завдяки розширенню дунайських маршрутів, розвитку мультимодальних логістичних коридорів, впровадженню інноваційних цифрових систем, модернізації терміналів і складських комплексів, а також активізації міжнародного співробітництва. Зокрема, очікується збільшення частки контейнерних перевезень, стабілізація поставок металургійної та хімічної продукції, а також розширення експорту аграрної продукції на нові ринки. Реалізація цих перспектив потребує послідовної державної підтримки, інвестицій у модернізацію портової та логістичної інфраструктури, а також активної кооперації з міжнародними партнерами.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). Review of Maritime Transport 2024: Navigating maritime chokepoints. Geneva: UNCTAD, 2024.
2. Європейська Комісія. EU Blue Economy Report 2025: Maritime Transport. ЄС, 2025
3. Задоя В. О., Купцов Ю. В. Мультиmodalьні перевезення як стратегічний проект трансформації транспортного ринку України. Київ: ТОВ «ДКС Центр», 2023.
4. Сержук А. В. Морські перевезення під час війни. Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана, 2023.
5. Національний інститут стратегічних досліджень. «Щодо шляхів розвитку мультиmodalьних (комбінованих) перевезень в Україні». Аналітична записка, 2022-2023 рр.
6. Мазуренко І. М. Міжнародні морські перевезення в структурі експортної логістики України. Дипломна робота (магістр). Національний авіаційний університет, Київ, 2023.
7. Ковтун О. І., Сич Є. М. Тенденції розвитку світового морського транспорту в умовах глобалізації. Економіка та держава. 2022. № 12. С. 45-50.
8. Національний інститут стратегічних досліджень. Світові транспортні потоки: аналітичний огляд. Київ: НІСД, 2023. Режим доступу: <https://niss.gov.ua>
9. Інкотермс 2020: Офіційні правила Міжнародної торгової палати для тлумачення торговельних термінів. Київ: ICC Ukraine, 2020. 238 с.
10. Дідківський М. І., Сич Є. М. Особливості правового регулювання міжнародних транспортних перевезень. Право та інновації. 2021. № 2. С. 115-122.
11. Ковтун О. І. Логістичні аспекти мультиmodalьних перевезень у світовій торгівлі. Економіка транспорту і логістика. 2022. № 19. С. 33-41

12. Європейська економічна комісія ООН (UNECE). Intermodal Transport and Logistics: Trends and Perspectives. Geneva: UNECE, 2022. Режим доступу: <https://unece.org>
13. Гудкова Т. М. Міжнародні транспортні операції: сучасні тенденції та перспективи розвитку. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2021. № 75. С. 29-37.
14. Гудкова Т. М. Класифікація та особливості міжнародних транспортних перевезень у глобальній економіці. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2021. № 75. С. 112-118.
15. Пашко П. В., Козак Ю. Г. Міжнародні транспортні операції та логістика: навчальний посібник. Київ: КНЕУ, 2021. 310 с.
16. Сич Є. М. Тенденції розвитку міжнародних морських перевезень у сучасних умовах. Економіка та держава. 2022. № 12. С. 45-50.
17. Мазаракі А.А., Мельник Т.М., та ін. Міжнародна торгівля: підручник. Київ: КНЕУ, 2021.
18. Стрельник О.Г. Морський транспорт у глобальній логістиці: сучасні виклики та перспективи. Економіка і держава, №12, 2022.
19. Панченко І.А. Міжнародні транспортні коридори та мультимодальні перевезення: сучасні тенденції розвитку. Вісник економічної науки України, №1, 2023.
20. Державна служба морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України. Огляд стану морських перевезень України за 2023 рік. Київ: МорАд, 2024.
21. Кірдіна О.В. Сучасні тенденції контейнеризації та цифровізації морських перевезень. Логістика: проблеми та рішення, №2, 2023.
22. Закон України «Про морські порти України» від 17.05.2012 № 4709-VI (редакція станом на 31.10.2025).
23. Міністерство інфраструктури України. Нормативно-правові акти у сфері морського транспорту. Київ: МІУ, 2023-2025.

24. Калат Я.Я., Кирик І.М., Максименко А.О., Притула Х.М., Стельмах Х.П. Функціонування ринку вантажних перевезень в Україні: науково-аналітична доповідь. Львів: Інститут регіональних досліджень ім. М.І. Долішнього НАН України, 2021. 94 с.
25. Собкевич О.В. Пріоритети розвитку реального сектора в умовах війни: аналітична доповідь. Київ: Національний інститут стратегічних досліджень, 2024. 72 с.
26. Національний банк України. Інфляційний звіт. Січень 2024 року. Київ: Національний банк України, 2024. 45 с.
27. Національний банк України. Інфляційний звіт. Липень 2025 року. Київ: Національний банк України, 2025. 48 с.
28. Міністерство розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України. Додаток до Звіту про виконання Операційного плану з відновлення та розвитку морських портів України. Київ: Міністерство розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України, 2023. 36 с.
29. Аналіз тенденцій розвитку світового ринку морських перевезень вантажів: наукова стаття. Інститут економіки та прогнозування НАН України, 2022. 12 с.
30. Міжнародна морська організація. Конвенція про охорону людського життя на морі (SOLAS). Лондон: Міжнародна морська організація, 2020. 120 с.
31. Європейська комісія. Стратегія розвитку морського транспорту ЄС до 2030 року. Брюссель: Європейська комісія, 2021. 58 с.
32. Савченко. М., Панасюк. П., Левченко. О. Тенденції розвитку світового ринку морських контейнерних перевезень. Адаптивне управління: теорія і практика. Серія Економіка, 13(26). 2022.
33. Dawar, A. & Bai, Y. Impact of Geopolitical Risk on the Maritime Supply Chain: A Regional Analysis of the Effects on Global Trade. *International Journal of Supply Chain Management*, 13(3), 2024. 42-53, <https://doi.org/10.59160/ijscm.v13i3.6245> URL: <https://surli.cc/ywrhot>

34. Шевчук, О. А., Гайванович, Н. В. Сучасний стан, проблеми та перспективи розвитку морських вантажних перевезень в Україні та світі. Економічний вісник НТУУ «КПІ», № 25, с. 59–64. 2023.
35. Адміністрація морських портів України. Annual Port Report 2024 [Електронний ресурс]. – Київ: АМПУ, 2024. – Режим доступу: <https://uspa.gov.ua>
36. Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України. Звіт про стан морської галузі у 2024 році [Електронний ресурс]. – Київ: Мінінфраструктури, 2024. – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua>
37. Державна служба статистики України. Зовнішня торгівля України у 2024 році: статистичний збірник [Електронний ресурс]. – Київ: Держстат України, 2024. – Режим доступу: <https://ukrstat.gov.ua>
38. ТОВ «ОЛКІС ЛТД». Внутрішня фінансова звітність за 2021-2024 рр. – Вигода, Одеська обл.: ТОВ «ОЛКІС ЛТД», 2024. – 25 с.
39. ТОВ «ОЛКІС ЛТД». Офіційний сайт [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.olkis.com.ua/>
40. ДП «Адміністрація морських портів України». Звіт про управління за 2023 рік – Київ: ДП «АМПУ», 2024. – 237 с. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.uspa.gov.ua/wp-content/uploads/2024/04/zvit_2023-%E2%80%9315.04.2024.pdf
41. Міністерство аграрної політики та продовольства України. Огляд експорту агропродукції України у 2023-2024 роках. – Київ: Мінагрополітики, 2024. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://minagro.gov.ua>
42. UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development). Review of Maritime Transport 2024. – Geneva: United Nations, 2024. [Electronic resource]. – Available at: <https://unctad.org/publications>
43. Асоціація портів України. Аналітичний огляд діяльності морських портів України у 2024 році: експертні оцінки та тенденції розвитку. – Київ: Асоціація портів України, 2024. – 45 с.

44. UkrAgroConsult. Аналітичний огляд експорту зернових та олійних культур України морським транспортом (2021-2024 pp.) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://ukragroconsult.com>
45. Lloyd's List Intelligence. Global Shipping Market Review 2024: Impacts of the Black Sea Crisis on Regional Freight Flows. – London: Informa PLC, 2024. – 54 p.
46. Logistics Solutions Ukraine. Мультиmodalьні логістичні схеми в умовах війни: ефективність використання дунайських портів і контейнеризація вантажопотоків (2022-2024 pp.) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://logistics-solutions.ua>
47. Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України. Аналітичний звіт «Мультиmodalьні перевезення в Україні: тенденції, виклики, перспективи розвитку». – Київ: Мінінфраструктури України, 2024. – 72 с.
48. Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України. Звіт про стан та перспективи розвитку морського та річкового транспорту України (2021-2025 pp.) – Київ: Мінінфраструктури України, 2025. – 84 с.
49. International Maritime Organization (IMO). Initial IMO GHG Strategy: Pathway to Low-Carbon Shipping. – London: IMO Publishing, 2023. – 56 p.
50. Європейська економічна комісія ООН (UNECE). Зелена логістика та цифровізація транспортних систем у регіоні Європи: аналітичний огляд. – Женева: UNECE, 2024. – 92 с.
51. Port Economics, Management and Policy. The Digitalization of Port Operations and the Role of Port Community Systems in Global Supply Chains. – Rotterdam: Erasmus University Press, 2023. – 68 p.
52. Асоціація експедиторів України. Щорічний аналітичний звіт про стан ринку транспортно-експедиторських послуг в Україні (2024 рік). – Київ: АЕУ, 2024. – 47 с.

53. Закон України «Про морські порти України» від 17.05.2012 № 4709-VI.
54. Закон України «Про транспорт» від 10.11.1994 № 232/94-ВР.
55. Закон України «Про мультимодальні перевезення» від 03.11.2022 № 2725-IX.
56. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України до 2038 року» від 11.07.2013 № 548 (зі змінами 2021-2024 рр.).
57. Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України. Офіційні дані щодо функціонування українських портів у період 2022-2025 рр. – Київ, 2024. – 48 с.
58. Адміністрація морських портів України (АМПУ). Аналітичний звіт про роботу портів Чорного та Азовського басейнів у 2022-2024 рр. – Одеса, 2024. – 62 с.
59. Дунайська комісія. Звіт про стан інфраструктури та судноплавства на р. Дунай (2023-2024 рр.). – Відень, 2024. – 55 с.
60. UNCTAD. Review of Maritime Transport 2023-2024. United Nations Conference on Trade and Development, Geneva, 2024. – 220 p.
61. International Transport Forum (OECD). Maritime Logistics and Resilience Report 2023-2024. Paris: OECD Publishing, 2024. – 142 p.
62. European Commission. TEN-T Policy Guidelines and Progress Reports. Brussels, 2023-2024. – 95 p.
63. World Bank. Ukraine Transport Sector Recovery Recommendations (Maritime and Inland Waterways Block). Washington, 2024. – 110 p.
64. Котлубай, О. М., Скрипник, А. В. Проблеми та перспективи розвитку морегосподарського комплексу України в умовах війни. – Одеса: ОНМУ, 2023. – 130 с.
65. Іванов, С. П. Транспортна логістика України в умовах воєнного стану: виклики та можливості. – Київ: НАН України, 2024. – 98 с.

66. Орлова, Н. В. Сучасні тенденції розвитку міжнародних морських перевезень. // Економіка та держава. – 2024. – № 6. – С.34-42.
67. Lloyd's List Intelligence. Global Shipping Market Outlook 2024-2025. London, 2024. – 78 p.
68. Світовий банк. Ukraine: Transport Resilience and Connectivity Program Reports (2023-2024). – Washington, 2024. – 102 p.
69. Статті у профільних виданнях: Порти України, Судноплавство, Транспорт і логістика.
70. Reuters. Ukraine Grain Export and Black Sea Shipping Developments (2023-2024). – London, 2024.
71. Lloyd's List. Analysis of Black Sea Shipping Risks and Insurance Rates (2023-2024). – London, 2024.
72. Kyiv School of Economics (KSE). Аналітичні матеріали щодо логістичних втрат та відновлення морських шляхів України (2023-2024). – Київ, 2024. – 65 с.