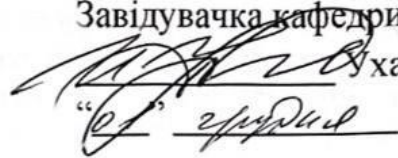


МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ОДЕСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
Кафедра міжнародних економічних відносин

Допущено до захисту

Завідувачка кафедри

 Уханова І.О.
"27" грудня 2025 р.

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

на здобуття освітнього ступеня магістра

зі спеціальності 292 «Міжнародні економічні відносини»

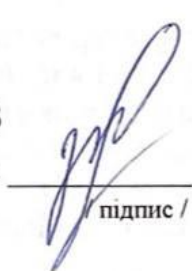
за освітньою програмою «Міжнародні економічні відносини»

**НА ТЕМУ «МІЖНАРОДНІ ВАНТАЖОПЕРЕВЕЗЕННЯ МОРСЬКИХ ПОРТІВ
УКРАЇНИ: СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ ІНТЕГРАЦІЇ ДО РИНКУ МОРСЬКИХ
ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ ЄС»**

Виконавець:

студентка ЦЗФН, гр. 6зф13

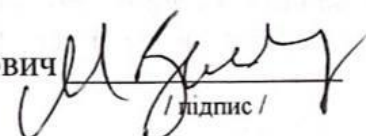
Разумова Вікторія Ігорівна

 / підпис /

Науковий керівник:

к.е.н., доцент

Заєць Микола Артемович

 / підпис /

ОДЕСА – 2025

АНОТАЦІЯ

Разумова В. І., «Міжнародні вантажоперевезення морських портів України: стан та перспективи інтеграції до ринку морських транспортних послуг ЄС».

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 виступають міжнародні вантажоперевезення морських портів України.

У роботі розглядаються поняття та особливості міжнародних морських вантажоперевезень; визначено роль та функції морських портів в системі міжнародних морських вантажоперевезень; узагальнено фактори впливу на діяльність морських портів в системі міжнародних вантажоперевезень.

Здійснено аналіз морських вантажоперевезень України в довоєнний та воєнний час; проаналізовано транспортні положення спільної транспортної політики ЄС в контексті інтеграції України до спільного ринку; здійснено аналіз чинників впливу на морські вантажоперевезення України в умовах євроінтеграційного руху.

Обґрунтовано перспективи інтеграції України до ринку морських транспортних перевезень ЄС з урахуванням перспективних напрямків реформування сектору морського транспорту України до вимог ЄС; запропонувати перспективні напрямки розбудови сектору морського транспорту України у повоєнний період.

Ключові слова: морський порт, морські вантажоперевезення, економічна інтеграція, положень спільної транспортної політики ЄС, екологічні вимоги, модернізація портів.

ANNOTATION

Razumova V. I., «International cargo transportation of Ukrainian seaports: status and prospects for integration into the EU maritime transport services market»

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 international cargo transportation of seaports of Ukraine.

The work examines the concepts and features of international maritime cargo transportation; defines the role and functions of seaports in the system of international maritime cargo transportation; summarizes the factors influencing the activities of seaports in the system of international cargo transportation.

An analysis of maritime cargo transportation of Ukraine in pre-war and wartime is carried out; the transport provisions of the EU common transport policy are analyzed in the context of Ukraine's integration into the common market; a analysis of factors influencing maritime cargo transportation of Ukraine in the context of the European integration movement is carried out.

The prospects for Ukraine's integration into the EU maritime transport market are substantiated, taking into account promising directions for reforming the maritime transport sector of Ukraine in accordance with EU requirements; propose promising directions for developing the maritime transport sector of Ukraine in the post-war period.

Keywords: seaport, maritime freight transportation, economic integration, provisions of the EU common transport policy, environmental requirements, port modernization.

ЗМІСТ

ВСТУП	4
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ МІЖНАРОДНИХ ВАНТАЖОПЕРЕВЕЗЕНЬ МОРСЬКИХ ПОРТІВ	8
1.1. Поняття та особливості міжнародних морських вантажоперевезень	8
1.2. Роль та функції морських портів в системі міжнародних морських вантажоперевезень	17
1.3. Фактори впливу на діяльність морських портів в системі міжнародних вантажоперевезень	26
Висновки до розділу 1	33
РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ МІЖНАРОДНИХ ВАНТАЖОПЕРЕВЕЗЕНЬ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ В УМОВАХ ІНТЕГРАЦІЇ ДО РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ ЄС	34
2.1. Аналіз морських вантажоперевезень України	34
2.2. Аналіз транспортних положень спільної транспортної політики ЄС в контексті інтеграції України до спільного ринку	50
2.3. Аналіз чинників впливу на морські вантажоперевезення України в умовах євроінтеграційного руху	59
Висновки до розділу 2	69
РОЗДІЛ 3. ЗАХОДИ З УДОСКОНАЛЕННЯ МІЖНАРОДНИХ ВАНТАЖОПЕРЕВЕЗЕНЬ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ В УМОВАХ ІНТЕГРАЦІЇ ДО РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ ЄС	71
3.1. Перспективні напрямки реформування сектору морського транспорту України до вимог ЄС	71
3.2. Перспективні напрямки розбудови сектору морського транспорту України у повоєнний період	81
Висновки до розділу 3	95
Висновки	97
Список літературних джерел	101

ВСТУП

Актуальність дослідження. Актуальність теми зумовлена кардинальними геополітичними та економічними змінами, спричиненими повномасштабним вторгненням росії, що повністю трансформували традиційні логістичні маршрути та поставили під загрозу функціонування критичної морської інфраструктури України. До війни морські порти України відігравали ключову роль у зовнішній торгівлі, забезпечуючи перевалку переважної більшості експортних та імпорتنих вантажів. Однак в умовах воєнних дій та блокади Чорного моря виникла нагальна потреба у переорієнтації вантажопотоків на західний напрямок та пошуку нових, більш стійких логістичних рішень. Інтеграція до ринку морських транспортних послуг ЄС постає єдиним можливим шляхом забезпечення стабільності української економіки. Це не лише питання виживання галузі, а й стратегічна мета, що передбачає адаптацію до стандартів та вимог Євросоюзу. Необхідність впровадження європейських директив, зокрема концепцій «смарт-порт», «зелений порт» та «енергоефективний порт», є критичною для повноцінного включення українських портів до Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T). Це також передбачає залучення міжнародного фінансування та інвестицій для відбудови пошкоджених портів на інноваційній основі та створення нових логістичних коридорів, що поєднують морський, залізничний та автомобільний транспорт із європейською інфраструктурою, прикладом чого є розвиток «Шляхів солідарності». Окрім того, інтеграція вимагає відродження національного флоту шляхом запровадження механізмів державної підтримки, зокрема тоннажного податку, для стимулювання реєстрації суден під прапором України та захисту національного товаровиробника, використовуючи позитивний досвід країн ЄС. Таким чином, дослідження поточного стану та перспектив інтеграції морських портів України до ринку морських транспортних послуг ЄС має високу практичну та наукову актуальність, адже воно формує підґрунтя для розробки ефективної державної політики, спрямованої на відновлення, розвиток та

забезпечення стійкості морського транспортного сектору України як невід'ємної частини європейської транспортної системи. Вищевикладене обумовило вибір теми кваліфікаційної роботи, її мету та завдання.

Різні аспекти функціонування та інтеграції морської транспортної галузі України до світової та європейської системи морських перевезень досліджували Шлафман Н. Л., Горячук В. Ф., Кривцова О. М. [1], які приділили увагу гармонізації портових політик України та ЄС в умовах глобальної фрагментації та потенційних ризиків; стратегічні напрямки розвитку бізнес-середовища морського транспорту в Україні досліджували Михайленко В. І., Шлафман Н. Л., Зотєєв Р. Є. [2]; питання розвитку морського транспорту України в умовах війни та удосконалення механізмів його державного регулювання висвітлювалися у працях Буркінського Б.В. та Ільченко С. В. [3], Лабунця І. Ю. [4]. Між тим в умовах війни та для розбудови перспективних напрямків повоєнного відновлення слід розглядати функціонування критичної морської інфраструктури України у умовах сьогодення.

Метою роботи є дослідження міжнародних вантажоперевезень морських портів України та визначення перспектив інтеграції до ринку морських транспортних послуг ЄС.

Поставлена мета обумовила формулювання **завдань кваліфікаційної роботи**:

- дослідити поняття та особливості міжнародних морських вантажоперевезень;
- визначити роль та функції морських портів в системі міжнародних морських вантажоперевезень;
- узагальнити фактори впливу на діяльність морських портів в системі міжнародних вантажоперевезень;
- провести аналіз морських вантажоперевезень України;
- проаналізувати транспортні положення спільної транспортної політики ЄС в контексті інтеграції України до спільного ринку;
- здійснити аналіз чинників впливу на морські вантажоперевезення України в умовах євроінтеграційного руху;

- визначити перспективні напрямки реформування сектору морського транспорту України до вимог ЄС;
- запропонувати перспективні напрямки розбудови сектору морського транспорту України у повоєнний період.

Об'єктом дослідження виступають міжнародні вантажоперевезення морських портів України.

Предмет дослідження - науково-теоретичні положення та практичні рішення удосконалення міжнародних вантажоперевезень морських портів України в умовах поглиблення європейської інтеграції та воєнних викликів.

У роботі знайшли застосування такі **методи дослідження**: аналіз – для властивостей та взаємозв'язків об'єкта дослідження, синтез – для об'єднання окремих елементів в єдине ціле для вивчення їхніх загальних характеристик, узагальнення – для забезпечення переходу від одиничних фактів до загальних положень, законів, теорій, індукції та дедукції для формування логічних висновків; статистичні методи – використані для кількісного аналізу даних; графічний метод та табличний методи – використання діаграм, графіків, схем та таблиць для наочного представлення результатів.

Інформаційна база кваліфікаційної роботи складається з наукових праць українських і зарубіжних авторів з проблем міжнародних вантажоперевезень морських портів, дані Державної служба статистики України, Адміністрації морських портів України, Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України, Конференції ООН з торгівлі та розвитку (UNCTAD), Міжнародної морської організації (IMO).

Публікації та апробація результатів дослідження. За результатами виконання кваліфікаційної роботи магістра опубліковано тези:

1. Razumova V.I., Zaiets M.A. THE ROLE OF MODERN SEAPORTS IN THE GLOBAL FREIGHT TRANSPORTATION MARKET. 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. 96-99.

2. Разумова В.І., Заєць М.А. МОРСЬКІ ВАНТАЖОПЕРЕВЕЗЕННЯ УКРАЇНИ: СТАН ТА ПОКАЗНИКИ ДИНАМІКИ. 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 зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел (76 найменування). Загальний обсяг роботи становить 108 сторінок. Основний зміст викладено на 100 сторінках. Робота містить 18 таблиць, 18 рисунків.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ МІЖНАРОДНИХ ВАНТАЖОПЕРЕВЕЗЕНЬ МОРСЬКИХ ПОРТІВ

1.1. Поняття та особливості міжнародних морських вантажоперевезень

Історія розвитку морських вантажоперевезень є невід'ємною частиною історії світової цивілізації та торгівлі. Вона охоплює тисячі років еволюції від примітивних човнів до сучасних високотехнологічних контейнеровозів. Розвиток цієї галузі завжди стимулював економічне зростання, культурний обмін та політичні зміни (Рис. 1.1).

Історія розвитку
морських
вантажоперевезень

Етап 1: Стародавній світ та епоха вітрил (від 3000 р. до н.е. – XV ст. н.е.)

Етап 2: Епоха великих географічних відкриттів (XV ст. – XVIII ст.)

Етап 3: Промислова революція та перехід до пари (XIX ст. – початок XX ст.)

Етап 4: Ера спеціалізації та контейнеризації (середина XX ст. – сьогодні)

Етап 5: Сучасність та цифрова трансформація (останні 5-10 років)

Рис. 1.1. Основні історичні віхи розвитку морських вантажоперевезень
Джерело: складено за [5]

Кожен з визначених етапів можна охарактеризувати наступним чином [5; 6; 7].

Етап 1: Стародавній світ та епоха вітрил (від 3000 р. до н.е. – XV ст. н.е.). Морські перевезення виникли як засіб сполучення між прибережними поселеннями. Вже у Стародавньому Єгипті близько 3000 р. до н.е. використовувалися судна для транспортування будівельних матеріалів (каміння

для пірамід) та зерна по Нілу та Середземному морю. Фінікійці, а пізніше греки та римляни, створили розгалужені торговельні мережі, що охоплювали все Середземномор'я. Римська імперія залежала від постачання зерна з Єгипту та Північної Африки морським шляхом. У середні віки торговельні мережі, такі як Ганзейський союз у Північній Європі, активно використовували вітрильні судна для перевезення солі, риби, деревини та зерна. Ці судна були відносно невеликими, дерев'яними і повністю залежали від сили вітру. Ефективність перевезень була низькою, а ризики – високими.

Етап 2: Епоха великих географічних відкриттів (XV ст. – XVIII ст.). Період з XV по XVII століття став ключовим для глобалізації морських перевезень. Європейські держави (Португалія, Іспанія, пізніше Англія та Нідерланди) активно шукали нові морські шляхи до Азії. Ці відкриття не лише змінили політичну карту світу, а й стимулювали розвиток суднобудування. З'явилися більші та надійніші судна, такі як каравели та галеони. Створення торгових компаній, таких як Британська та Нідерландська Ост-Індські компанії, монополізувало торгівлю певними товарами (спеції, чай, шовк) і призвело до стандартизації маршрутів та організації перевезень. Це був початок формування міжнародного торговельного права та страхування морських ризиків.

Етап 3: Промислова революція та перехід до пари (XIX ст. – початок XX ст.). XIX століття ознаменувалося революційними змінами в технологіях перевезень. Паровий двигун став ключовою інновацією. Перші пароплави були дерев'яними з вітрилами, але поступово вони ставали більшими, переходили на металеві корпуси (спочатку чавунні, потім сталеві) та ставали незалежними від вітру. Цей перехід значно підвищив надійність, швидкість та прогнозованість термінів доставки. Будівництво каналів, таких як Суецький (1869) та Панамський (1914), скоротило морські маршрути на тисячі кілометрів, що ще більше прискорило глобальну торгівлю [8].

Етап 4: Ера спеціалізації та контейнеризації (середина XX ст. – сьогодення). Період після Другої світової війни характеризується двома ключовими тенденціями: спеціалізацією суден та контейнеризацією. Для

ефективного перевезення різних типів вантажів були розроблені спеціалізовані судна: танкери – для перевезення нафти та нафтопродуктів, балкери (навалочні судна) – для перевезення сипучих вантажів (зерно, руда, вугілля), рефрижераторні судна – для швидкопсувних продуктів. Контейнеризація, запроваджена Малкольмом Макліном у 1950-х роках, стала найбільшою інновацією в історії морських перевезень. Стандартизовані металеві контейнери дозволили легко перевантажувати вантажі між різними видами транспорту (судно, поїзд, вантажівка) без необхідності ручного перепакуння. Це кардинально знизило витрати, час обробки в портах і кількість крадіжок [9].

Етап 5: Сучасність та цифрова трансформація (останні 5-10 років). Останні роки характеризуються швидкою інтеграцією цифрових технологій та зростанням вимог до сталого розвитку. Сучасна епоха морських перевезень стикається з викликами глобальних криз (пандемія COVID-19, геополітичні конфлікти) та екологічними стандартами. Ключовими сучасними тенденціями є:

- Цифровізація та автоматизація: Впровадження систем відстеження в режимі реального часу, електронного обміну документами (e-BL), використання штучного інтелекту для оптимізації маршрутів та управління портовими операціями.
- Сталый розвиток та екологічність: Перехід на більш чисті види палива (СПГ, біопаливо, аміак), розробка гібридних та повністю електричних суден, а також впровадження заходів для зменшення викидів парникових газів відповідно до правил Міжнародної морської організації (ІМО).
- Кібербезпека: Зростання залежності від цифрових систем підвищує ризики кібератак на судна та портову інфраструктуру [10].

Сьогодні міжнародні морські вантажоперевезення є фундаментальним стовпом світової економіки, що забезпечує транспортування близько 90% світових торговельних вантажів за обсягом. Це найбільш економічно ефективний та енергоефективний спосіб переміщення великих партій товарів на значні відстані. В цілому під поняттям «міжнародні морські вантажоперевезення» розуміють комплексний процес переміщення товарів між портами різних держав

за допомогою морських суден, що охоплює не лише фізичне транспортування, а й широке коло правових, логістичних та економічних відносин. Договір морського перевезення укладається у письмовій формі, а його наявність підтверджується такими документами, як коносамент або рейсовий чартер [11]. Також визначається, що міжнародні морські вантажоперевезення — це ключова логістична операція, що є частиною матеріального потоку, який утворюється в результаті сукупності дій з матеріальними об'єктами (вантажем) і включає навантаження, транспортування, розвантаження та інші супутні операції в міжнародному масштабі [12]. Міжнародні вантажоперевезення також означають договір перевезення, що підтверджується коносаментом, який стосується перевезення вантажів між портами, розташованими у двох різних державах [13].

Таким чином, підкреслюється, що міжнародні морські вантажоперевезення є фундаментальним та найбільш використовуваним видом транспорту в глобальній торгівлі, що забезпечує переміщення переважної більшості світових вантажів за обсягом.

Основні особливості, які відрізняють морські перевезення від інших видів транспорту, полягають у наступному (Рис. 1.2).

Аналіз додаткових особливостей морських перевезень вантажів, які відрізняють їх від інших видів вантажного транспорту, дозволив визначити наступні основні переваги такого виду транспортування [14]:

1. Економічна ефективність та низька вартість - є, безсумнівно, головною перевагою морського транспорту. Витрати на перевезення контейнерів або масових вантажів значно нижчі, ніж іншими видами транспорту, особливо на великі відстані. Ця перевага походить від ефекту масштабу: величезні сучасні судна можуть транспортувати колосальні обсяги вантажу за один рейс, розподіляючи постійні витрати на більший обсяг товарів. Дослідження підтверджують, що нижчі експлуатаційні витрати суден, зокрема на паливо та обслуговування, перетворюються на більш доступні тарифи для експортерів та імпортерів.

Величезна вантажопідйомність:

- Це єдиний вид транспорту, здатний перевозити надвеликі обсяги вантажів, включаючи сировину (нафта, руда, зерно) та негабаритне обладнання.

Низька собівартість:

- Завдяки високій ефективності використання палива на тонну вантажу та масштабу перевезень, морський транспорт є найекономічнішим способом доставки товарів на великі відстані.

Глобальна мережа:

- Морські шляхи сполучають континенти та більшість країн світу, де наявна портова інфраструктура.

Універсальність:

- Підходить для транспортування практично всіх типів вантажів, включаючи небезпечні, швидкопсувні (у рефрижераторних контейнерах) та рідкі наливні вантажі.

Складне правове поле:

- Регулюється численними міжнародними конвенціями (Гаазькі, Гамбурзькі, Роттердамські правила) та національними кодексами, що створює багатопланову систему правовідносин.

Залежність від погоди та інфраструктури:

- Маршрути та терміни доставки можуть залежати від погодних умов, а ефективність залежить від пропускної здатності та технологій портів

Рис. 1.2. Основні особливості, які відрізняють морські перевезення від інших видів транспорту

Джерело: складено за [15]

2. Величезна вантажопідйомність та універсальність - сучасні морські судна мають найвищу вантажопідйомність серед усіх видів транспорту. Це особливо актуально для таких секторів, як виробництво, будівництво, енергетика та сільське господарство. Морський транспорт ідеально підходить для перевезення: сировини (нафта, руда, зерно); негабаритних і великовагових вантажів; стандартизованих контейнерів, які можуть використовуватися для подальшого транспортування автомобільним або залізничним транспортом.

Універсальність також полягає в можливості транспортування небезпечних вантажів із дотриманням спеціальних правил та стандартів безпеки.

3. Глобальне охоплення та зв'язок - морський транспорт забезпечує світове сполучення, з'єднуючи континенти та більшість країн через розгалужену мережу портів. Це робить його надійним союзником зовнішньої торгівлі. Навіть попри кризи, що впливають на маршрути (наприклад, перенаправлення через Червоне море), галузь демонструє стійкість та здатність адаптуватися до нових умов, зберігаючи глобальну зв'язаність.

4. Нижчий вплив на довкілля - порівняно з авіаперевезеннями, морський транспорт є менш забруднюючим і сприяє "зеленій логістиці", маючи нижчий рівень викидів CO₂ на тонно-кілометр. Дослідження останніх років досліджують інноваційні технології для забезпечення сталого морського транспорту, що підкреслює його потенціал в майбутньому.

5. Висока безпека вантажу - безпека торговельних операцій є важливою перевагою. Вантажі, як правило, надійно пломбуються в контейнерах у порту відправлення. Хоча ризики піратства існують у певних регіонах, загальний рівень пошкодження або втрати вантажу є низьким, що підвищує довіру до цього виду транспорту.

Між тим зрозуміло, що такий вид транспорту також має певні недоліки, серед яких слід назвати [16]:

1. Тривалий час доставки та низька швидкість - низька швидкість є основним недоліком морських перевезень. Терміни доставки можуть становити тижні або навіть місяці, що робить цей вид транспорту непридатним для швидкопсувних або термінових вантажів. Маршрути та розклади зазвичай негнучкі, а затримки через погодні умови або портову інфраструктуру можуть додатково збільшувати час транзиту.

2. Залежність від інфраструктури та мультимодальності - морський транспорт рідко використовується для внутрішньої торгівлі, оскільки вимагає комбінації з іншими видами транспорту для доставки вантажу до кінцевого пункту призначення. Це збільшує загальну вартість та складність логістичного

ланцюга. Крім того, не всі країни мають порти, обладнані для прийому великих сучасних суден, що обмежує доступність. Проблеми портової інфраструктури в Україні також вказують на потребу в інвестиціях та розвитку для підвищення конкурентоспроможності.

3. Складність відстеження та управління - відстеження прогресу вантажу може бути складнішим порівняно з іншими видами транспорту. Хоча технології покращуються, прозорість переміщення вантажу на певних етапах може бути обмеженою.

4. Геополітичні та кризові ризики - сфера морських перевезень чутлива до геополітичних ризиків та кризових ситуацій. Війна в Україні призвела до суттєвого зниження вантажообігу в українських портах та зміни структури експортно-імпортних операцій, особливо зернових вантажів. Блокування або ризиковані зони можуть спричиняти необхідність зміни маршрутів, що веде до додаткових витрат та затримок.

Узагальнено надамо плюси та мінуси морського транспорту порівняно із іншими видами транспорту (Таблиця 1.1).

Таблиця 1.1

Плюси та мінуси порівняно з іншими видами транспорту

Критерій	Морський транспорт	Авіаційний транспорт	Залізничний транспорт	Автомобільний транспорт
Вартість	Найнижча	Найвища	Середня, вигідна для масових вантажів	Середня, залежить від відстані
Швидкість доставки	Найповільніша (тижні/місяці)	Найшвидша (години/дні)	Середня	Середня, залежить від заторів
Вантажопідйомність	Найвища (великі обсяги, негабарит)	Низька (обмеження за вагою та розміром)	Висока, для масових вантажів	Низька/Середня
Доступність маршруту	Обмежена портами	Обмежена аеропортами	Обмежена залізничними коліями	Висока (доставка "від дверей до дверей")
Надійність/Безпека	Висока (низький рівень аварійності)	Дуже висока	Висока	Залежить від дорожніх умов та людського фактора

Джерело: складено за [17; 18]

Для найму морського транспорту (фрахтування судна або бронювання місця на судні) та здійснення міжнародного морського перевезення вантажу потрібен комплекс документів, які регулюють правові відносини між відправником, перевізником та одержувачем, а також необхідні для митного оформлення. Основні документи, необхідні для цього процесу, включають [19; 20; 21; 22]:

1. Договір фрахтування судна (Чартер-партія / Charter Party). Цей документ є основним договором між власником судна (фрахтівником) та наймачем (фрахтувальником), якщо наймається все судно, його частина або окремі приміщення для перевезення вантажу. Він визначає всі умови використання судна, маршрут, терміни, вартість (фрахт), обов'язки сторін та інші деталі, містить інформацію про судно (назва, тоннаж, прапор), умови завантаження та розвантаження, ставки фрахту, умови оплати, відповідальність сторін та застосовне право.

2. Коносамент (Bill of Lading, BOL)/ Це ключовий транспортний документ, який виконує три основні функції:

- Підтвердження укладення договору перевезення (або є доказом його існування).
- Розписка перевізника про прийняття вантажу на борт судна в зазначеному стані та кількості.
- Товаророзпорядчий документ: він надає законному власнику коносамента право вимагати видачі вантажу в порту призначення.

Цей документ деталізує інформацію про вантаж (кількість, тип, пакування, маркування), відправника, перевізника, одержувача, порти відправлення та призначення, умови перевезення.

3. Морська накладна (Sea Waybill) використовується як альтернатива коносаменту, коли право власності на вантаж не повинно передаватися під час транспортування, і вантаж прямує безпосередньо до кінцевого одержувача. Вона виконує функції розписки та доказу договору, але не є товаророзпорядчим документом.

4. Комерційний рахунок (Commercial Invoice) - це основний документ, який використовується митними органами для оцінки вартості вантажу, розрахунку митних зборів та податків. Він містить інформацію про продавця та покупця, опис товару, кількість, ціну за одиницю та загальну вартість, умови поставки (Інкотермс).

5. Пакувальний лист (Packing List) – це документ, що надає детальну інформацію про вміст кожного окремого місця вантажу (коробки, контейнера, палети). У ньому міститься опис товарів, вага (брутто/нетто), об'єм, тип упаковки, маркування. Необхідний для перевірки вантажу при навантаженні, розвантаженні та митному огляді.

6. Сертифікат походження (Certificate of Origin) є документом, який підтверджує країну виробництва товару. Він потрібен митницею країни імпорту для застосування відповідних тарифів, преференцій або обмежень. Зазвичай засвідчується торговельною або іншою уповноваженою палатою країни експорту.

7. Страховий сертифікат/поліс підтверджує страхування вантажу на випадок пошкодження або втрати під час перевезення.

8. Декларація на небезпечні вантажі вимагається, якщо вантаж класифікується як небезпечний.

9. Фітосанітарний сертифікат необхідний при перевезенні продукції рослинного походження.

10. Вантажний маніфест (Cargo Manifest) - це документ, який складає перевізник для митних органів, що містить зведену інформацію про всі вантажі на борту судна.

Таким чином, можемо відзначити, що морські вантажні перевезення є, певною мірою, важливою частиною повсякденного життя людей, перевозячи їхні необхідні речі, такі як паливо, продукти харчування тощо. Морська логістика важлива, оскільки вона сприяє розвитку міжнародної морської логістики завдяки гнучкості, надійності та оперативності перевезення вантажів морями. Вона продовжує відігравати важливу роль у зв'язку між виробниками та споживачами

по всьому світу, знижуючи транзитні витрати та вдосконалюючи усталені системи морської логістики. Понад 80-90 відсотків усієї міжнародної торгівлі проходить морем, тому міжнародну морську логістику не можна ігнорувати. Морська логістика є однією з найефективніших галузей, яка транспортує великогабаритні обсяги товарів, і стала частиною ядра економічного розвитку та глобальної зв'язності завдяки використанню надійних морських ланцюгів поставок. Галузь морської логістики дає значні переваги у витратах, дозволяючи їй транспортувати невеликі обсяги продукції. Такий масштаб знижує вартість одиниці перевезення; таким чином, морські перевезення є дуже економічно ефективним методом у світовій торгівлі та середовищі глобальних ланцюгів поставок загалом. Судноплавство має вирішальне значення у виробництві, роздрібній торгівлі та енергетичній промисловості. Це також забезпечує доставку сировини до моменту доставки та переміщення готової продукції. Морська логістика має особливе значення для підтримки цих галузей промисловості, враховуючи зручні логістичні морські стратегії, що зменшують витрати на затримки.

1.2 Роль та функції морських портів в системі міжнародних морських вантажоперевезень

Порти є ключовими вузлами світової транспортної мережі, що слугують воротами для міжнародної торгівлі та економічного розвитку. Ці стратегічні місця вздовж узбережжя, річок та інших судноплавних водних шляхів відіграють ключову роль у сприянні переміщенню товарів, з'єднанні підприємств та стимулюванні економічного зростання. Від жвавих контейнерних терміналів до спокійних гаваней, порти є серцем торгівлі та мають глибокий вплив на місцеву, регіональну та світову економіку. Значення портів можна простежити до стародавніх цивілізацій, які покладалися на водні шляхи для торгівлі та комерції. Від дельти Нілу в Єгипті до портів Середземномор'я, успіх ранніх імперій значною мірою залежав від їхнього доступу до судноплавних вод. Зі зростанням

світової торгівлі протягом століть порти стали ключовими центрами економічного та культурного обміну. З появою пароплавів та розвитком морських технологій у 19 столітті порти значно трансформувалися. Розвиток контейнеризації в середині 20 століття революціонізував обробку вантажів, зробивши порти більш ефективними та здатними обробляти величезні обсяги товарів. Сьогодні порти – це складні вузли, оснащені передовими технологіями та інфраструктурою для задоволення потреб сучасної традиції. Морські порти є стратегічними вузлами у глобальній транспортній системі, через які проходить понад 80% обсягу світової торгівлі товарами. Вони не просто місця стоянки суден, а багатофункціональні логістичні та промислові центри, що інтегрують різні види транспорту (морський, залізничний, автомобільний) та забезпечують безперебійний рух товарів у глобальних ланцюгах постачання. Ефективність їх функціонування, рівень технологічного оснащення та управління безпосередньо впливають на конкурентоспроможність національних економік [4; 5].

Морські порти відіграють вирішальну роль в економічному розвитку країн, виступаючи "воротами" для експорту та імпорту, їх основні особливості для світової економіки можна надати в наступній узагальненій формі (Рис. 1.3).

Вузли світової торгівлі

- Порти є основними точками входу та виходу для міжнародної торгівлі, з'єднуючи регіони з різноманітними економіками та ринками. Їх стратегічне розташування вздовж основних міжнародних торгових маршрутів робить їх важливими хабами для перевалки вантажів

Створення доданої вартості

- Окрім транспортування, порти генерують значну додану вартість через надання широкого спектру послуг. Вони є центрами економічної активності, що включає не лише логістику, але й супутні галузі, такі як судноремонт, постачання палива (бункерування), прісної води та провіанту

Регіональний розвиток

- Розвиток портової інфраструктури стимулює розвиток прилеглих територій, залучення інвестицій та створення робочих місць. Вони впливають на міський розвиток, виконуючи просторові та розподільчі функції

Рис. 1.3. Значення морських портів для світової економіки

Джерело: складено за [23; 24]

Так, роль портів у міжнародній торгівлі полягає у тому, що вони є основними посередниками міжнародної торгівлі, забезпечуючи безперервний потік товарів між країнами. Країни з ефективною портовою інфраструктурою, як правило, є більш конкурентоспроможними у світовому масштабі, залучаючи інвестиції та розвиваючи такі сектори, як промисловість та сільське господарство. Порти слугують життєво важливими зв'язками між країнами та регіонами, забезпечуючи безперешкодне переміщення товарів через кордони. Вони є основним інтерфейсом для імпорту та експорту, обробляючи широкий спектр товарів, від сировини до готової продукції. Наприклад, порт Шанхаю обробляє близько 20% експорту Китаю, слугуючи наріжним каменем економіки країни.

Порти створюють мільйони прямих та непрямих робочих місць, від портових працівників до фахівців з технологій та логістики. Порти мають прямий вплив на економічне зростання, залучаючи бізнес та інвестиції. Наявність добре функціонуючого порту може призвести до розвитку промислових зон та логістичних парків, створюючи можливості працевлаштування для місцевих громад. У Бразилії термінали Tecon Salvador та Tecon Rio Grande, якими керує Wilson Sons, є прикладами об'єктів, які стимулюють регіональний розвиток, створюючи можливості та покращуючи інфраструктуру в містах, де вони працюють. Зростання порту Сінгапуру призвело до створення понад 170 000 прямих робочих місць, що робить його одним з найбільших логістичних центрів Азії.

Порти безпосередньо впливають на міський та соціальний розвиток, оскільки вони часто розташовані поблизу великих міських центрів. Інтеграція між портами та містами може принести такі переваги, як економічний розвиток та створення робочих місць, але також і проблеми, такі як вплив на навколишнє середовище та проблеми міської мобільності. Взаємозв'язок між портами та містами має бути збалансованим, щоб забезпечити, щоб портова діяльність сприяла сталому зростанню громад. У Бразилії такі приклади, як Tecon Salvador та Tecon Rio Grande, демонструють, як модернізація портів може стимулювати

місцевий економічний розвиток без шкоди для якості життя мешканців. Обидва термінали інвестують в інфраструктуру для покращення міської мобільності, зменшення впливу вантажного руху та полегшення доступу працівників. Багато портів мають програми професійного навчання для інтеграції місцевого населення в логістичний та портовий сектори. Tescon Salvador, наприклад, розробляє навчальні проекти для молоді та жінок, сприяючи інтеграції в портову галузь. З іншого боку, Tescon Rio Grande співпрацює з технічними навчальними закладами для підготовки кваліфікованих фахівців, зміцнюючи регіональну економіку. У Tescon Rio Grande програма професійної підготовки підготувала понад 1500 працівників за останні п'ять років, що безпосередньо сприяє покращенню працевлаштування та отриманню доходів у регіоні.

Порти також відіграють значну роль у впровадженні сталих практик та соціальних ініціатив. Зусилля щодо скорочення викидів вуглецю, переробки портових відходів та пом'якшення впливу на навколишнє середовище стають все більш поширеними. Tescon Salvador інвестував в електрифікацію обладнання та оптимізацію внутрішньої логістики, щоб зменшити свій вуглецевий слід, тоді як Tescon Rio Grande впровадив програму сталого управління відходами, щоб мінімізувати вплив своєї діяльності на навколишнє середовище.

Порти мають важливе значення для створення ефективних транспортних мереж. Вони пов'язані з різними видами транспорту, включаючи залізниці, автомагістралі та трубопроводи, сприяючи безперебійному розподілу товарів до внутрішніх пунктів призначення.

Хоча порти відіграють життєво важливу роль у просуванні світової торгівлі та економічного розвитку, вони також стикаються з кількома викликами. Порти потребують постійних інвестицій в інфраструктуру для обробки зростаючих обсягів торгівлі. Розширення та модернізація портових споруд є важливими для уникнення перевантажень та затримок. Порти можуть мати негативний вплив на навколишнє середовище, такий як забруднення повітря та води. Сталі практики та екологічні норми є важливими для мінімізації їхнього екологічного сліду. З розвитком технологій порти повинні бути в курсі подій,

щоб залишатися конкурентоспроможними. Впровадження автоматизації, аналізу даних та штучного інтелекту може підвищити ефективність та зменшити експлуатаційні витрати. Політична нестабільність та конфлікти в певних регіонах можуть порушити морську торгівлю та вплинути на роботу портів, підкреслюючи необхідність диверсифікації та управління ризиками. Очікується, що в майбутньому порти продовжуватимуть розвиватися та адаптуватися до змін у динаміці світової торгівлі. Зростання електронної комерції, розвиток логістичних технологій та зростання ринків, що розвиваються, формуватимуть попит на портові послуги [24].

Концепція порту зазнала значних змін протягом історії, адаптуючись до мінливих потреб світової торгівлі та логістики. Розрізняють кілька поколінь портів, кожне з яких має свої унікальні характеристики та функції. На початкових етапах розвитку порти першого покоління виконували функцію простого сполучення між сухопутними та морськими вантажними перевезеннями. Їхня основна діяльність обмежувалася перевантаженням товарів з одного виду транспорту на інший. Діяльність цих портів була зосереджена на наданні базових послуг: завантаженні та розвантаженні суден, тимчасовому зберіганні та доставці/отриманні товарів. Стратегія та потужності були орієнтовані виключно на обробку вантажів і суден, а також на забезпечення безпеки цих операцій. Згодом роль портів розширилася, і порти другого покоління почали розглядатися як центри обслуговування не лише в транспортній, але й у промисловій та торговій сферах. Для цього покоління характерним стало те, що вони почали впроваджувати та пропонувати своїм користувачам промислові чи комерційні послуги, які безпосередньо не пов'язані з традиційною діяльністю з завантаження/розвантаження. Порт перетворився на комплексний логістичний та індустріальний хаб. Розвиток світової торгівлі та технологій зумовив появу нових поколінь портів, які відіграють дедалі складнішу роль у глобальних ланцюгах поставок. Поява портів третього покоління стала можливою завдяки глобальній експансії контейнеризації та інтермодалізму, а також зростаючим вимогам міжнародної торгівлі до швидкості та ефективності. Порт почали розглядати як

динамічну ланку міжнародної системи виробництва та розподілу, а не просто пункт перевалки. Діяльність цих портів спрямована не лише на обробку вантажів. Їхнє ключове завдання — створити ефективну платформу для повноцінної логістики, розширюючи спектр послуг. Такі підприємства активно зміцнюють зв'язки з містом та користувачами послуг, впроваджують комплексні системи збору та аналізу інформації і налагоджують партнерські взаємини з усіма компаніями-резидентами портової зони. Окрім традиційних, вони включають промислово-екологічні, адміністративно-комерційні, організаційні послуги, створення інформаційної інфраструктури, додавання вартості вантажу, інтеграцію з партнерами, спрощення митних та прикордонних процедур. Порти четвертого покоління характеризуються інтернаціоналізацією та диверсифікацією, що базуються на мережевій системі. Вони об'єднують багато портових зон і активно співпрацюють з іншими портами, тому їх називають мережевими портами. Ці порти інтегровані в міжнародний транспортно-логістичний ланцюг, що дозволяє надавати комплексні послуги «від дверей до дверей» спільно з іншими логістичними операторами, які працюють у різних географічних регіонах. Порт четвертого покоління — це не єдина фізична структура, а комплекс (мережа) фізично не пов'язаних між собою портів, об'єднаних спільним управлінням чи співробітництвом з єдиним оператором. Вони вирізняються розширенням зв'язків з іншими видами транспорту, диверсифікацією, інтернаціоналізацією та автоматизацією діяльності. Вони оптимально інтегровані в глобальні ланцюги постачання. До цього покоління еволюціонують, як правило, порти, що спеціалізуються на контейнерних та ро-ро (roll-on/roll-off) перевезеннях [25]. Розвиток портової інфраструктури триває, і сьогодні ми бачимо формування абсолютно нової концепції морського порту — портів п'ятого покоління, які визначаються як центри комплексного обслуговування клієнтів [26]. Ці порти підіймають планку якості послуг на значно вищий рівень. Вони ефективно використовують ринкові механізми, економічні стимули та державну політику для забезпечення максимальної задоволеності своїх користувачів. Фундаментальними принципами їхньої

діяльності є орієнтація на клієнта, висококласний сервіс та впровадження передових технологій. Це життєво важливі фактори для успіху в сучасному конкурентному середовищі [27]. Порти п'ятого покоління зміщують акцент на детальні вимоги клієнта, оптимізацію пропускнуої здатності, а також глибоку інтеграцію в загальну систему логістики та мережі ланцюга поставок. Для реалізації цієї стратегії необхідна розробка ефективних комунікаційних стратегій, які чітко доносять цінність та пропозиції портових послуг до клієнтів. Крім того, вони застосовують спеціалізовану структуру портового маркетингу, спрямовану на підвищення лояльності клієнтів в умовах високої динаміки та конкуренції [28]. Еволюцію покоління портів зображено на рис. 1.4.

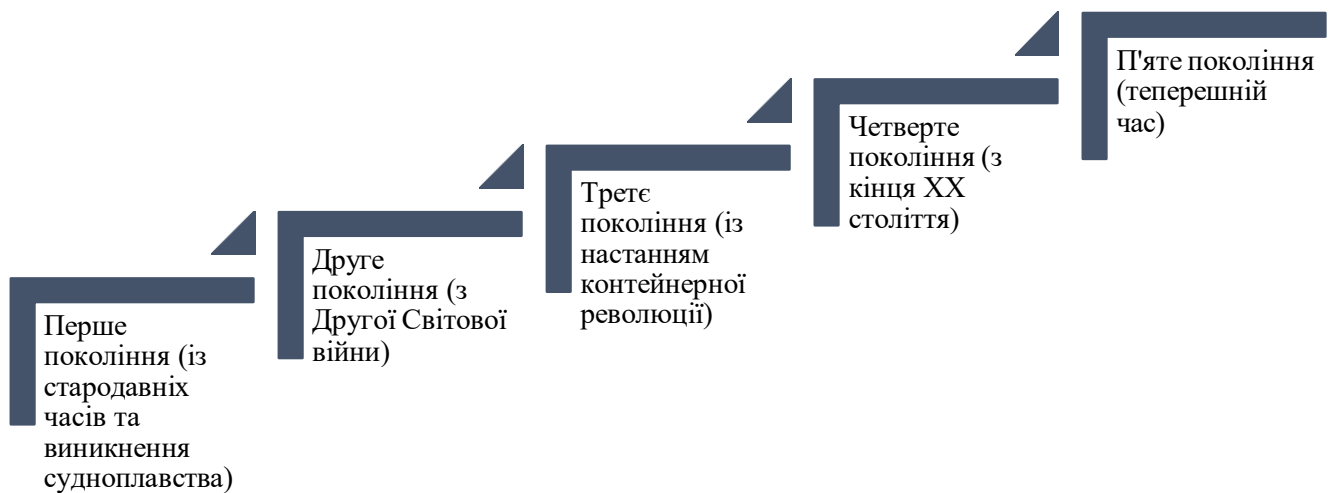


Рис. 1.4. Еволюція поколінь морських портів

Джерело: складено за [25; 26; 27; 28]

Сьогодні функції портів еволюціонували від простих місць стоянки суден до складних інтегрованих систем (Рис. 1.5).

Основні функції сучасних морських портів	Транспортна та перевантажувальна функція
	Логістична та дистрибуційна функція
	Регулююча та адміністративна функція

Рис. 1.5. Основні функції сучасних морських портів

Джерело: складено за [27; 28]

Слід відмітити, що базовою функцією морських портів є транспортна та перевантажувальна функція. Це базова функція, що включає: використання спеціалізованого обладнання (крани, навантажувачі) для різних типів вантажів (контейнери, насипні, наливні тощо), переміщення вантажів між суднами або між морським та наземним транспортом, інтеграцію з залізничними та автомобільними мережами для ефективного сполучення з внутрішніми регіонами (хінтерландом). Логістична та дистрибуційна функція полягає у тому, що порти стають логістичними центрами, які пропонують: надання сучасних складських комплексів, включаючи рефрижераторні потужності, пакування, сортування, маркування, комплектація замовлень, дистрибуція, оптимізацію інформаційних та фізичних потоків для забезпечення надійності та мінімізації витрат. Регулююча та адміністративна функція полягає у тому, що порти забезпечують виконання державних вимог: проведення процедур імпорту, експорту та транзиту, забезпечення дотримання міжнародних та національних стандартів безпеки.

Порти можна класифікувати за різними критеріями, включаючи розмір, географічне положення та основний тип вантажу (Табл. 1.2).

Таблиця 1.2

Критерії типізації морських портів

Критерії типізації	Типи портів
За розміром та роллю в мережі	- Хаб-порти (Hub Ports): Великі порти, що обслуговують найбільші судна (контейнеровози-гіганти) та виступають основними перевантажувальними вузлами. Приклади: Шанхай, Сінгапур, Роттердам. - Фідерні порти (Feeder Ports): Менші порти, які збирають вантажі з внутрішніх районів або інших невеликих портів і доставляють їх до хаб-портів за допомогою фідерних суден.
За типом вантажу та спеціалізацією	- Контейнерні термінали: Спеціалізуються на обробці контейнеризованих вантажів, що є основою сучасної світової торгівлі. - Насипні та наливні термінали: Призначені для обробки сировини (нафта, газ, вугілля, зерно, руда). - Багатоцільові порти: Обслуговують широкий спектр вантажів, включаючи генеральні та спеціалізовані вантажі

Джерело: складено за [27; 28; 29]

Таким чином, розвиток портів відбувається в умовах постійних змін та інновацій. Впровадження інформаційно-комунікаційних технологій (ІКТ), автоматизації та систем обміну даними (Single Window) підвищує ефективність, скорочує час простою суден та оптимізує логістичні процеси. Зростаюча екологічна свідомість та міжнародні вимоги (Цілі сталого розвитку ООН) стимулюють порти до впровадження "зелених" технологій: зменшення викидів, використання відновлюваних джерел енергії, управління відходами. Конкуренція між портами за вантажопотоки посилюється, але також зростає співпраця, створення альянсів та інтеграція в глобальні транспортні коридори.

На основі даних за 2024 рік, світові морські порти продовжують демонструвати стійке зростання, при цьому абсолютне лідерство за обсягами перевезень, тобто кількості оброблених 20-футових еквівалентних одиниць контейнерів (TEU), утримують порти Азії, особливо Китаю (Табл.1.3).

Таблиця 1.3

Найбільші морські порти світу за обсягом контейнерних перевезень
(TEU) у 2024 р.

№	Порт	Країна	Обсяг, млн TEU (2024 р.)	Основні характеристики та показники діяльності
1	Шанхай	Китай	51,51	Світовий лідер з 2010 року. Перший порт, що перевищив позначку в 50 млн TEU за рік. Стратегічне розташування в гирлі річки Янцзи. Активно впроваджує автоматизацію та ініціативи "зеленого" судноплавства.
2	Сінгапур	Сінгапур	41,12	Ключовий глобальний перевантажувальний хаб на перехресті основних морських шляхів. Висока продуктивність та ефективність.
3	Нінбо-Чжоушань	Китай	39,30	Лідер за загальним тоннажем вантажів у світі (включаючи насипні/наливні). Має понад 300 контейнерних маршрутів та розвинену систему залізнично-морського сполучення.
4	Шеньчжень	Китай	33,40	Важливі ворота для експорту товарів з Південного Китаю. Складається з кількох терміналів.
5	Циндао	Китай	30,87	Розташований на березі Жовтого моря, відомий високим рівнем автоматизації та інновацій.
6	Гуанчжоу	Китай	26,07	Великий порт у дельті річки Чжуцзян, обслуговує значний обсяг торгівлі Південного Китаю.
7	Пусан	Південна Корея	24,40	Найбільший порт Південної Кореї та головний перевантажувальний хаб у Північно-Східній Азії.

8	Тяньцзінь	Китай	23,29	Найбільший порт у Північному Китаї, морські ворота Пекіна та важливий логістичний хаб.
9	Роттердам	Нідерланди	15,40	Найбільший порт Європи. Відіграє ключову роль у торгівлі ЄС, спеціалізується на наливних та насипних вантажах. Активно працює над "зеленим" переходом.
10	Порт-Кланг	Малайзія	14,20	Один із найбільших портів Південно-Східної Азії, важливий регіональний хаб.

Джерело: складено за [30; 31; 32]

Слід відмітити, що на сьогодні 9 із 10 найбільших контейнерних портів знаходяться в Азії (переважно в Китаї та Сінгапурі), що підкреслює роль регіону як світового виробничого та торгового центру. Шанхай став першим портом, який подолав позначку в 50 мільйонів TEU на рік, зберігаючи лідерство 15-й рік поспіль, а порт Нінбо-Чжоушань є світовим лідером за загальним тоннажем оброблених вантажів (понад 1,37 млрд тонн у 2024 р.), включаючи масові вантажі, такі як вугілля та руда. Провідні порти (Шанхай Яншань, Сінгапур Туас) активно використовують повністю автоматизовані термінали, безпілотні транспортні засоби (AGVs) та штучний інтелект для оптимізації операцій. Європейські порти, такі як Роттердам та Антверпен-Брюгге, хоч і значно поступаються азіатським за TEU, є критичними хабами для європейської логістики та енергетичної інфраструктури [30; 31; 32].

1.3. Фактори впливу на діяльність морських портів в системі міжнародних вантажоперевезень

Сучасні фактори впливу на морські порти включають геополітичну нестабільність, зростання ролі технологій та автоматизації, зміну торговельних потоків (зокрема, зростання торгівлі з Азією), екологічні вимоги та інвестиції в інфраструктуру для ефективного використання нових типів суден, таких як судна типу supramax.

В цілому узагальнено основні фактори впливу можна надати у вигляді наступної таблиці (Табл. 1.4).

Таблиця 1.4

Фактори впливу на діяльність морських портів

Група факторів	Прояв впливу
Економічні та геополітичні фактори	Геополітична нестабільність: війни та конфлікти в регіонах можуть призводити до зміни торговельних маршрутів та перебоїв у ланцюгах постачання, що безпосередньо впливає на обсяги вантажоперевезень. Глобальні торговельні потоки: зростання економіки Азії, особливо Китаю, призводить до збільшення вантажообігу в китайських портах, таких як Шанхай, що робить їх основними логістичними центрами світу, як показано в рейтингах DiFFreight та HZ CONTAINERS.com. «Зелена» економіка: вимоги щодо зниження викидів та забезпечення сталого розвитку стимулюють інвестиції в екологічно чисті технології портового обладнання та модернізацію інфраструктури.
Технологічні та інфраструктурні фактори	Автоматизація та цифровізація: впровадження новітніх технологій (AI, IoT, блокчейн) підвищує ефективність портових операцій, зменшує витрати та скорочує час обробки вантажів. Інфраструктура: потреба в модернізації причалів, кранів та складських комплексів, аби приймати судна більшого розміру, які стають дедалі поширенішими. Порти, які не встигають за цим, втрачають конкурентоспроможність. Логістичні зв'язки: ефективність порту залежить не лише від його власної інфраструктури, але й від якості зв'язків з внутрішніми транспортними мережами (залізниця, автомобільні дороги), які забезпечують доставку вантажів до/від порту.
Екологічні та регуляторні фактори	Екологічні стандарти: все більш жорсткі екологічні норми вимагають від портів впровадження інноваційних рішень для зменшення забруднення повітря та води, утилізації відходів та забезпечення безпеки довкілля. Міжнародні норми та стандарти: дотримання міжнародних морських конвенцій та стандартів безпеки є обов'язковим для підтримки міжнародної сертифікації та доступу до світових торговельних шляхів.

Джерело: складено за [33; 34]

Діяльність та розвиток сучасних морських портів формуються під впливом комплексу глобальних чинників. Морський транспорт адаптується до нових реалій, що виникли після пандемії COVID-19. Ключовими викликами залишаються наслідки порушень у глобальних ланцюжках постачань 2021–2022 років, спад на ринку контейнерних перевезень та значні структурні зміни у світовій морській торгівлі, спричинені військовим конфліктом в Україні. Незважаючи на ці труднощі, галузь демонструє стійкість. У 2022 році обсяги морських перевезень скоротилися лише незначно (на 0,4%). За даними Конференції ООН з торгівлі та розвитку (ЮНКТАД), у 2023 році було зафіксовано відновлювальне зростання на рівні 2,4%. Експерти ЮНКТАД

прогнозують стабільний, хоча й помірний, розвиток галузі в середньостроковій перспективі (2024–2028 роки) [35]. (Рис. 1.6).

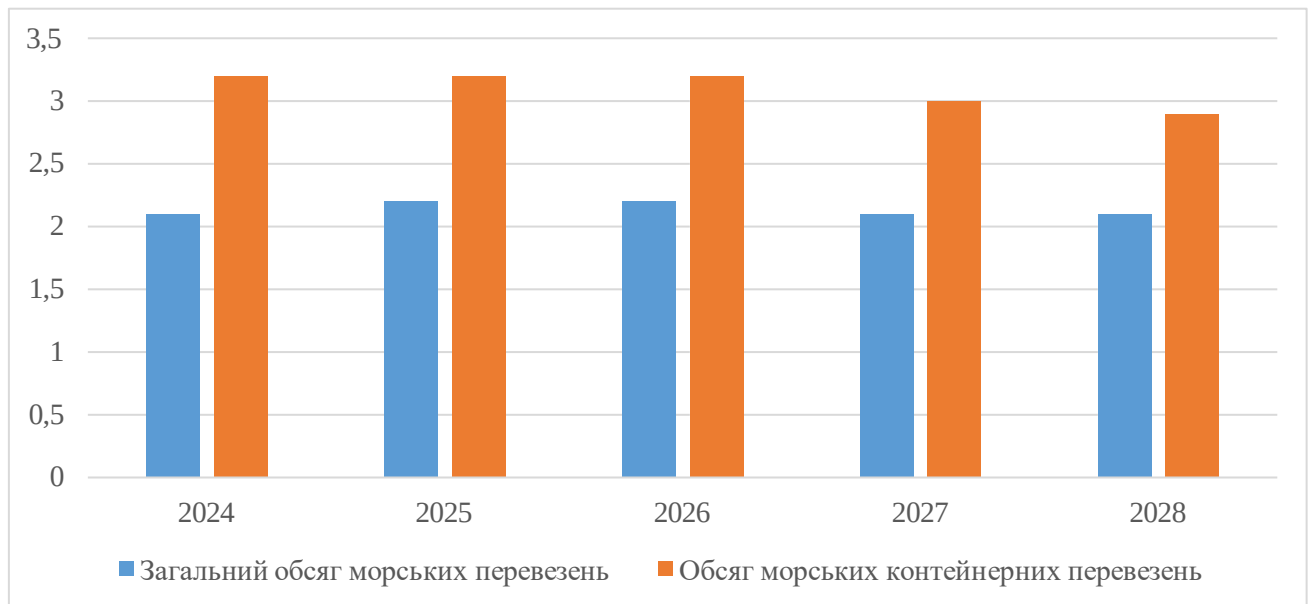


Рис. 1.6. Прогноз обсягу морських перевезень на період 2024-2028 роки (прогнозована зміна у % до попереднього року)

Джерело: [35]

У глобальній індустрії судноплавства ідентифіковано низку актуальних тенденцій, які ускладнюють завдання забезпечення ринкового балансу між попитом на перевезення та пропозицією тоннажу. Динаміка обсягів контейнерних перевезень демонструє певну волатильність: у 2022 році спостерігалось скорочення на 3,7% (у метричних тоннах), тоді як у 2023 році зафіксовано відновлювальне зростання на 1,2%. Згідно з прогнозами Конференції ООН з торгівлі та розвитку (ЮНКТАД), у середньостроковій перспективі (2024–2028 рр.) очікується зростання обсягів на рівні понад 3% щорічно. Проте ці темпи є помірними порівняно з довгостроковими показниками (близько 7% протягом останніх трьох десятиліть). З точки зору пропозиції провізної здатності, ринок, імовірно, вступить у фазу надмірної пропозиції тоннажу. У відповідь на цю ситуацію, перевізники будуть змушені застосовувати регуляторні заходи, що включають: відтермінування поставок нових суден; постановку суден на прикол (простій); здавання суден на злам (утилізацію). Історично час перебування суден у портах поступово скорочувався завдяки

оптимізації процесів. Однак пандемія COVID-19 реверсувала цю позитивну динаміку, призвівши до збільшення тривалості стоянки суден усіх типів. Статистичні дані за 2022 рік свідчать про неоднорідну ситуацію: середня тривалість перебування контейнеровозів та суден для перевезення наливних вантажів залишилася стабільною відносно 2021 року, час стоянки суден для перевезення генеральних вантажів знизився на 3%, аналогічний показник для балкерів, навпаки, зріс на 3,4%. Позитивним моментом стало часткове подолання збоїв у другій половині 2022 року, що проявилось у зменшенні тривалості стоянки більшості типів суден [35].

У сфері світового контейнерного судноплавства спостерігається низка ключових тенденцій, що детермінують дисбаланс між попитом і пропозицією, а також впливають на операційну ефективність портової інфраструктури. Обсяг контейнерних перевезень зазнав скорочення на 3,7% у 2022 році (у метричних тоннах), але відновився зі зростанням на 1,2% у 2023 році. Прогнози ЮНКТАД на середньострокову перспективу (2024–2028 рр.) передбачають щорічне зростання понад 3%, що, втім, є нижчим за довгострокові темпи росту (близько 7% за останні три десятиліття). З точки зору пропозиції тоннажу, очікується період потенційної надмірної провізної здатності. Це змушує перевізників застосовувати заходи з регулювання ринку, такі як: відтермінування постачання нових суден; постановка суден на прикол; здавання суден на злам, регіональні відмінності в продуктивності портів. Ефективність роботи портів суттєво варіюється залежно від регіону та рівня автоматизації. Серед п'яти країн із найбільшою кількістю заходів контейнеровозів найкращі показники продуктивності (кількість завантажених/вивантажених контейнерів на один захід) продемонструвала Республіка Корея, тоді як Сполучені Штати мали найнижчі темпи обробки вантажів. Ці відмінності пов'язані з вищим рівнем автоматизації кранів та контейнерних майданчиків у великих портах, а також з типом вантажопотоків: у США переважає імпорт, а в інших країнах – транзит та експорт [35].

Традиційно час перебування суден у портах розвинених країн був меншим завдяки швидшому митному оформленню та кращій інфраструктурі. Однак пандемія COVID-19 спричинила збої: час очікування та стоянки значно зріс у розвинених країнах, на початку 2022 року навіть перевищивши показники країн, що розвиваються. Порти Північної Америки та деяких європейських країн зіткнулися з перевантаженістю через різке збільшення попиту на контейнерні перевезення та санітарно-епідеміологічні обмеження. Ці збої позначилися на фінансових показниках портів: темпи зростання вантажообігу та доходів сповільнилися у 2019–2020 роках, різко зросли у 2021 році та знову знизилися у 2022 році. Частка витрат на заробітну плату у загальних доходах скоротилася, що відображає обережний підхід до найму та обмежене підвищення зарплат. Витрати на професійну підготовку персоналу залишаються вкрай низькими (0,3–1,1% від загального фонду оплати праці у 2016–2022 рр.), що є недостатнім в умовах трансформаційних процесів у галузі [35].

Затримки в портах часто є індикатором операційної неефективності, яка, як правило, зумовлена адміністративними та організаційними проблемами, зокрема пов'язаними з процедурами митного оформлення товарів. Інвестування коштів у впровадження цифрових технологій може суттєво підвищити передбачуваність та надійність функціонування портів, оптимізуючи їхню ефективність та мінімізуючи час простою. Критичним фактором забезпечення безперебійної роботи портів є налагодженість регуляторних процесів. Заходи зі спрощення процедур перевезень можуть сприяти поліпшенню операційної діяльності. Аналіз Індексу ефективності роботи контейнерних портів Світового банку виявляє позитивну кореляцію між високими показниками ефективності та імплементацією певних положень Угоди Світової організації торгівлі (СОТ) про спрощення процедур торгівлі [36]:

- Управління ризиками (стаття 7.4);
- Спрощення процедур для уповноважених операторів (стаття 7.7);
- Координація діяльності прикордонних відомств (стаття 8);
- Механізм «єдиного вікна» (стаття 10.4).

Знаковим етапом у розвитку портової інфраструктури стане впровадження Міжнародною морською організацією (ІМО) системи «єдиного морського електронного вікна» у 2024 році. Це рішення матиме суттєві наслідки, вимагаючи покращення функціональної сумісності систем різних установ, що діють на території порту, та їхньої злагодженої взаємодії. Механізм «єдиного морського електронного вікна» розглядається як надійна цифрова платформа для оптимізації портових операцій. Впровадження цифрових технологій у портах передбачає інтеграцію різноманітних платформ та створення уніфікованого електронного порталу для подання даних. Взаємопов'язана робота платформ для здійснення зовнішньоторговельних та митних операцій із застосуванням стандартизованих форматів даних дозволяє оптимізувати процеси та знизити операційні витрати. Кінцева мета механізму «єдиного вікна» полягає в наданні учасникам торгівлі можливості подавати імпорتنі та експортні документи в електронному вигляді через єдиний інтерфейс. Це спрощує процедури, підвищує ефективність роботи портів та забезпечує прозорість як для суб'єктів господарювання, так і для співробітників митних органів.

Війна в Україні також має глибокий і багатоаспектний вплив на світові вантажоперевезення морськими портами, спричиняючи значні збої в глобальних ланцюгах постачань, зміну логістичних маршрутів та зростання операційних ризиків. Ключові аспекти впливу можна охарактеризувати наступним чином [37]:

- Блокада українських портів та втрата пропускної здатності: повномасштабне вторгнення призвело до блокади більшості українських морських портів у Чорному та Азовському морях, що критично знизило експортний потенціал країни. До війни морський транспорт забезпечував до 70% українського експорту, включаючи близько 90% продовольства. Втрата доступу до ключових портів, таких як Одеса, Миколаїв, Чорноморськ та Південний (хоча останні частково відновлювали роботу в рамках "зернової ініціативи"), порушила глобальну продовольчу безпеку.

- Зміна глобальних логістичних маршрутів: війна спричинила необхідність термінової перебудови логістичних шляхів. Перевезення були переорієнтовані на альтернативні маршрути, зокрема через річкові порти Дунаю та "Шляхи солідарності" через країни ЄС, що збільшило навантаження на європейські порти та наземну інфраструктуру.

- Підвищення ризиків та вартості перевезень: воєнні дії та загрози безпеці в Чорноморському регіоні значно підвищили ризики для судноплавства. Це призвело до зростання страхових премій та загальних операційних витрат для перевізників.

- Енергетична криза та інфляція: війна та пов'язані з нею санкції спричинили значні збої на енергетичних ринках, що проявилось у різкому зростанні вартості енергоносіїв. Це, своєю чергою, збільшило витрати на бункерне паливо для суден та кінцеву вартість морських перевезень по всьому світу.

- Вплив на світову торгівлю критичними товарами: Україна є ключовим постачальником сільськогосподарської продукції, металопродукції та іншої сировини. Порушення експорту цих товарів через морські порти мало глобальні наслідки, спричинивши дефіцит та зростання цін на світових ринках.

- Геополітичні зрушення: війна, поряд з іншими геополітичними напружками, змінює світовий порядок та торговельні відносини, посилюючи регіоналізацію торгівлі та співпрацю між країнами-однодумцями (т.зв. "френдшоринг").

Отже, війна в Україні виступає потужним дестабілізуючим фактором для глобальної морської транспортної системи, вимагаючи від усіх учасників ринку постійної адаптації та пошуку нових логістичних рішень. Військові конфлікти як, наприклад, повномасштабне вторгнення в Україну, торговельні війни та санкції можуть зруйнувати усталені ланцюги постачання та маршрути, що вимагає від портів адаптації та пошуку альтернативних рішень.

Висновок до розділу 1

Таким чином, порти є критично важливою інфраструктурою для економічного та соціального розвитку країн. Їхня ефективність безпосередньо впливає на міжнародну конкурентоспроможність, створення робочих місць та податкові надходження. Крім того, відносини між портом і містом відіграють вирішальну роль в інтеграції логістичного зростання із соціальним добробутом. Лідери галузі повинні інвестувати в стратегії, які збалансовують економічне зростання, технологічні інновації та соціальний вплив, забезпечуючи стійкість та конкурентоспроможність портів у майбутньому світової торгівлі.

Морські порти є незамінними елементами міжнародної системи вантажоперевезень. Їхня роль постійно трансформується, виходячи за межі традиційних функцій обробки вантажів до комплексних логістичних та інтелектуальних хабів. Ефективне функціонування портів, їх модернізація та інтеграція в глобальні ланцюги постачання є критично важливими для забезпечення стійкого економічного зростання та розвитку світової торгівлі.

Діяльність та розвиток сучасних морських портів формуються під впливом комплексу глобальних чинників. Морський транспорт адаптується до нових реалій, що виникли після пандемії COVID-19. Ключовими викликами залишаються наслідки порушень у глобальних ланцюжках постачань 2021–2022 років, спад на ринку контейнерних перевезень та значні структурні зміни у світовій морській торгівлі, спричинені військовим конфліктом в Україні. Незважаючи на ці труднощі, галузь демонструє стійкість, але війна в Україні також має глибокий і багатоаспектний вплив на світові вантажоперевезення морськими портами, спричиняючи значні збої в глобальних ланцюгах постачань, зміну логістичних маршрутів та зростання операційних ризиків.

РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ МІЖНАРОДНИХ ВАНТАЖОПЕРЕВЕЗЕНЬ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ В УМОВАХ ІНТЕГРАЦІЇ ДО РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ ЄС

2.1 Аналіз морських вантажоперевезень України

Україна позиціонується як держава зі значним рівнем залучення до глобальних торговельних процесів. Зокрема, у 2019 році показник співвідношення обсягу міжнародної торгівлі до валового внутрішнього продукту (ВВП) досягав 29,7%. Характерно, що до початку повномасштабного військового вторгнення у 2022 році близько 75% зовнішнього товарообігу України здійснювалося через морські порти [38]. Ці дані свідчать про критичну важливість портової інфраструктури для національної економіки. Зазначені тенденції корелюють із загальносвітовими трендами, оскільки морський транспорт є фундаментальною основою світової економіки, забезпечуючи до 80% обсягів глобальної торгівлі, що проходить через морські порти [38].

Морські торговельні порти (МТП), виступаючи суб'єктами міжнародних відносин, відіграють ключову роль у гарантуванні безпеки судноплавства в територіальному морі та внутрішніх водах України.

У цьому контексті доцільно проаналізувати функціональне значення українських державних морських портів у період до повномасштабного вторгнення, акцентуючи увагу на їхній вантажній спеціалізації. Такий аналіз дозволить ідентифікувати основні тенденції розвитку портової галузі та особливості економічної структури (Табл. 2.1).

Таблиця 2.1

Характеристика державних морських портів України в довоєнній морській інфраструктурі

Класи портів	Характеристика вантажопотоку			Спеціалізація
	Наливні	Сипучі	Тарно-штучні	
Порти-хаби				
Одеса	+	+	+	середня
Диверсифіковані порти				висока
Маріуполь	-	+	+	
Чорноморськ	+	+	+	
Миколаїв	+ –	+	+ –	
Рені	+	+	+	
Нішеві порти				дуже висока
Південний	-	+	-	
Керч	+ –	+	-	
Ізмаїл	ні	+	-	
Херсон	-	+	+ –	
Бердянськ	-	+	-	
Октябрськ	ні	ні	+	
Євпаторія	ні	+	+ –	
Білгород-Дністровський	ні	-	+	
Феодосія	+	ні	-	
Ялта	ні	+	-	
Скадовськ	ні	-	+	
Севастополь	-	+	-	

Джерело: складено за даними [40]

На основі проведеного аналізу можливо класифікувати морські порти України та оцінити ступінь їхньої спеціалізації у період, що передував повномасштабному військовому вторгненню.

Диверсифіковані порти (регіональні хаби): Одеський порт демонстрував високий рівень диверсифікації, опрацьовуючи збалансовані обсяги наливних, тарно-штучних та сипучих вантажів. Домінуючими позиціями у вантажопотоках були нафта та нафтопродукти, зерно, руда, контейнери та чорні метали. Миколаївський порт функціонував як диверсифіковане підприємство із задекларованими амбіціями стати інтермодальним хабом Південного регіону. Його вантажопотік характеризувався спеціалізацією на нафті, чорних металах, вугіллі та зерні.

Спеціалізовані порти (з високим рівнем концентрації): Маріупольський порт концентрувався переважно на перевалці чорних металів та вугілля. Порт Іллічівськ (нині Чорноморськ) спеціалізувався на руді, олії, контейнерах та чорних металах. Порт Рені орієнтувався на нафту, зерно та чорні метали.

Нішеві порти (вузька спеціалізація): порт Південний вирізнявся чіткою спеціалізацією на руді, Ізмаїльський порт – на вугіллі та руді, Херсонський порт – на сипучих вантажах, Олександрівськ – на автомобілях, Білгород-Дністровський – на лісоматеріалах, Євпаторія та Ялта – на будівельних матеріалах, Феодосія – на нафті та нафтопродуктах.

Зазначена класифікація відображає структурні особливості портової галузі України до 2022 року та дозволяє визначити подальші тенденції розвитку з урахуванням сучасних геополітичних та економічних викликів.

Аналізуючи функціонування портової галузі України в період, що передував повномасштабному вторгненню, можна констатувати наявність певних тенденцій до скорочення обсягів перевалки вантажів морським транспортом. Ця динаміка у 2021 році була частково зумовлена загальносвітовим економічним спадом, зокрема спричиненим пандемією COVID-19.

Ключовим фактором, що вплинув на показники галузі, стала російська окупація частини українських територій, яка тривала з 2014 року. Втрата контролю над п'ятьма з вісімнадцяти морських торговельних портів призвела до суттєвого падіння загального обсягу перевалки, починаючи з 2014 року. Попри це, у період з 2016 року спостерігалось відновлення та зростання обсягів вантажоперевалки, з піковими показниками динаміки у 2018 році. Однак пандемія коронавірусу негативно позначилася на цій позитивній тенденції. Зокрема, обсяг перевезення вантажів морським транспортом скоротився з 2120,2 тис. тонн у 2019 році до 1719,4 тис. тонн у 2020 році [41].

Щодо позицій портів за показниками вантажообігу та інфраструктури, то до початку війни лідером був Одеський порт. Друге місце посів Іллічівський (Чорноморський) морський торговельний порт, випередивши Маріупольський та Південний порти. Це стало можливим завдяки використанню потенціалу його

глибин та складських площ, які мали значний резерв потужності. Ренійський порт характеризувався великою протяжністю причалів, відповідними глибинами та складськими територіями, а також диверсифікацією вантажів. Проте скорочення обсягів російських вантажів та відсутність прямого залізничного сполучення з більшістю території України призвели до того, що його проектна потужність використовувалася лише трохи більше ніж на 20%. Спеціалізований морський порт Олександрівськ вважався одним із найуспішніших підприємств у галузі, спеціалізуючись переважно на перевалці чорних металів.

Отже, українські морські порти доцільно класифікувати за географічним принципом на п'ять регіональних груп. Ці групи обслуговують навколишні промислові підприємства, а також національні та міжнародні транспортні коридори [42]:

- **Регіон Великої Одеси:** Ця група є найбільшою за масштабами і включає порти Одеса, Південний та Іллічівськ (Чорноморськ). Сукупно вони забезпечували близько 54% загального вантажообігу державних морських портів України.
- **Азовський регіон:** Об'єднував порти Маріуполя та Бердянська. Завдяки розвиненій промисловості східних регіонів України, на їхню частку припадало близько 15% вантажообігу.
- **Дніпро-Бузький регіон:** Включає порти Миколаїв, Херсон, Олександрівськ та Скадовськ. Ці порти спеціалізувалися переважно на перевалці зернових культур, металопродукції та автомобілів і забезпечували близько 13% оброблення вантажів.
- **Кримський регіон:** Найбільш численна група, що охоплювала порти Керч, Феодосія, Ялта, Севастополь та Євпаторія. Незважаючи на кількість, вони генерували лише 11% вантажообігу. Основною спеціалізацією були будівельні вантажі, хоча Феодосійський порт посідав друге місце після Одеського за обсягами переробки нафти та нафтопродуктів.
- **Придунав'я:** Цей регіон позиціонувався як "українська брама до Європи" і об'єднував порти Рені, Ізмаїла, Білгород-Дністровського та Усть-Дунайська.

Попри значний потенціал, ці підприємства тривалий час відчували дефіцит вантажопотоків. Наслідком цього була низька частка в загальному вантажообігу (близько 7%) та фінансові труднощі (лише Ізмаїльський порт демонстрував прибутковість).

Аналізуючи значущість згаданих портів як ключових ланок транспортної інфраструктури для експортних, імпорتنих та транзитних вантажопотоків, варто виділити їхні основні функції:

- Бердянський морський торговельний порт (МТП) виконував роль єдиного морського транспортного вузла для Запорізького регіону, обслуговуючи потреби місцевих металургійних та агропромислових підприємств.
- Одеський порт є вузловим елементом трьох міжнародних транспортних коридорів, що забезпечують сполучення між Північною Європою, Чорним морем та Азією.
- Порт Південний спеціалізувався на обслуговуванні підприємств хімічної промисловості країни.
- Маріупольський порт забезпечував експортні та імпорتنі вантажопотоки металургійної галузі.
- Євпаторійський МТП був орієнтований на перевалку піску, що видобувався в районі озера Донузлав.
- Порти Севастополя, Ялти та Феодосії окрім вантажних операцій приймали круїзні лайнери. Розвиток круїзного туризму розглядався як пріоритетний напрям їхньої майбутньої діяльності.

Ситуацію з вантажообробкою в основних портах України в період до повномасштабного вторгнення проілюстровано в Таблиці 2.2.

Таблиця 2.2

Обсяги переробки вантажів в обраних морських портах України, 2020-2021 роки (тисяч тон)

Порт	Рік		
	2020	2021	Зміна, %
Білгород-Дністровський морський порт	75,35	2,35	3,1
Ізмаїльський морський порт	3 244,60	4 070,60	125,5
Одеський морський порт	23 370,17	22 565,48	96,6
Морський порт "Південний"	61 664,81	53 470,41	86,7
Ренійський морський порт	785,98	1 370,20	174,3
Морський порт "Усть-Дунайськ"	24,40	64,30	263,5
Морський порт Чорноморськ	23 887,60	25 638,68	107,3

Джерело: складено за [42].

Аналіз динаміки вантажоперевалки демонструє неоднорідну ситуацію в різних морських торговельних портах (МТП) України. Спостерігалось зростання обсягів перевалки у таких портах: Ізмаїльський МТП (+25,5%); Ренійський МТП (+74,3%); МТП Усть-Дунайськ (+63,5%); МТП Чорноморськ (+7,3%). Натомість, порти Одеса, Південний та Білгород-Дністровський зафіксували зниження відповідних показників на 3,4%, 13,3% та 96,9% відповідно.

Динаміка обсягу перевалки вантажів та доходів портів, за винятком тих, що розташовані на тимчасово окупованій території Автономної Республіки Крим до початку повномасштабного вторгнення, представлена у Таблиці 2.3.

Таблиця 2.3

Обсягу перевалки вантажів та доходи державних морських портів України у 2014-2020 роках (тис. т та грн/т)

Порт	Роки							
	2014		2018		2019		2020	
	Доходи від обробки вантажів, тис грн		Доходи від обробки вантажів, тис грн		Доходи від обробки вантажів, тис грн		Доходи від обробки вантажів, тис грн	
	Обсяг перевалки, тис т	Дохідна ставка, грн/т	Обсяг перевалки, тис т	Дохідна ставка, грн/т	Обсяг перевалки, тис т	Дохідна ставка, грн/т	Обсяг перевалки, тис т	Дохідна ставка, грн/т
Бердянський	113391,00		486347,20		137444,80		76593,10	
	1145,40	99,00	3461,50	140,50	889,70	154,48	532,30	143,89
Білгород-Дністровський	51854,00		-		21815,00		19315,00	
	667,36	77,70	-	-	128,00	170,42	178,00	108,51
Ізмаїльський	110691,75		465966,0		437314,00		394523,00	
	2132,65	51,90	5418,00	86,00	4461,20	98,03	4092,3	96,41

Маріупольський	867412,26		1087889,00		874591,00		861432,00	
	10329,0	83,98	6958,80	156,33	5303,60	164,91	5770,90	149,27
СМП «Ольвія»	147278,52		369978,00		301094,00		254831,00	
	2217,27	66,42	2213,20	167,17	2170,90	138,70	2520,00	101,12
Ренійський	32959,00		17154,00		26403,00		17143,00	
	305,52	107,9	201,50	85,13	236,50	111,64	241,70	70,93
Скадовський	3634,00		2912,00		579,60		321,00	
	51,90	70,01	42,10	69,17	8,40	69,00	4,70	68,30
Усть-Дунайський	870,87		1178,00		1108,80		934,00	
	27,10	32,14	25,40	46,38	23,10	48,00	19,90	46,93
Херсонський	71855,49		170285,00		123007,00		151217,30	
	1833,23	39,20	1214,00	140,27	1155,20	106,48	1079,40	140,09
«Чорноморськ»	477955,13		866 514,00		950 138 ,00		847 059,00	
	8428,13	56,71	15942,00	54,35	13 437,9	70,70	13 869,2	61,07
«Південний»	607620,00		1402445,00		1499279,00		1781056,00	
	6295,00	96,52	12317,20	113,86	12311,50	121,78	15 152,3	117,54

Джерело: складено за [42; 43; 44]

Аналізуючи динаміку обсягу перевалки вантажів у морських портах України, можна виокремити низку ключових тенденцій та факторів впливу, що спостерігались у період до повномасштабного вторгнення. Основні та найбільш впливові тенденції включають наступне:

Неможливість використання суден на повну осадку: цей чинник став критичним для Бердянського торговельного порту (ТП), де спад обсягу перевалки був прямо пов'язаний із відсутністю днопоглиблювальних робіт та замулюванням дна моря. Це призвело до переорієнтації вантажопотоків у глибші порти Чорного моря. У період 2019–2020 рр. у порту зник вантажопотік імпортного вугілля та зменшились обсяги експортних вантажів.

Критичний стан інфраструктури та регуляторні обмеження: ДП «Білгород-Дністровський морський торговельний порт» продемонстрував різке падіння обсягів перевалки, що спричинило його збитковість. Основними причинами стали критичний стан глибин та запровадження з 2017 р. десятирічного мораторію на експорт необробленого лісу, переробка якого в окремі роки сягала 92% загального вантажообігу порту. Також негативно вплинула економічна криза в Туреччині, на яку була орієнтована діяльність підприємства.

Геополітична нестабільність та наслідки АТО/ООС: складна політична й економічна ситуація та проведення антитерористичної операції (АТО) у

Донецькій та Луганській областях мали деструктивний вплив на роботу Маріупольського порту. Із 2014 р. спостерігалось зниження вантажопереробки, відбулося руйнування інфраструктури та обмеження пропускної спроможності залізниці, що змусило вантажовласників переорієнтуватися на інші порти.

Незважаючи на негативні тенденції, Маріупольський порт демонстрував спроби адаптації, зокрема, запустивши 4 судноплавні лінії до Італії, Іспанії, Туреччини і Болгарії у співпраці з групою підприємств «Метінвест». Спеціалізований МП «Ольвія» демонстрував відносно стабільну вантажопереробку, проте його доходи зменшилися внаслідок скорочення обсягів переробки сипучих вантажів. Аналогічно, ДП «Ренійський МТП» зіткнувся зі зменшенням доходів, переважно через відсутність реалізації металобрухту. Падіння переробки вантажів також призвело до втрати позицій Скадовським МТП та зменшення доходів ДП «МТП Усть-Дунайськ».

Перспективні ринкові позиції мали порти Чорноморськ та Південний. Порт Південний був абсолютним лідером із постійною тенденцією до збільшення вантажопереробки. Це пояснюється його ключовими конкурентними перевагами: глибина каналів становить 21 м, що дає змогу обробляти великотоннажні судна, а також зручне розташування залізничної станції Берегова з розвиненою інфраструктурою автомобільних та залізничних шляхів [42; 44].

Незважаючи на індивідуальні успіхи окремих портів, слід відзначити, що навіть у довоєнних умовах економічного розвитку морські порти України відставали за показниками ефективності від портів багатьох інших країн регіону. Це підтверджують значення показника ефективності морських портів (визначеного в рейтингу ефективності морських портів Всесвітнього економічного форуму за шкалою від 0 до 7), наведені у Звіті про глобальну конкурентоспроможність (Рис. 2.1).

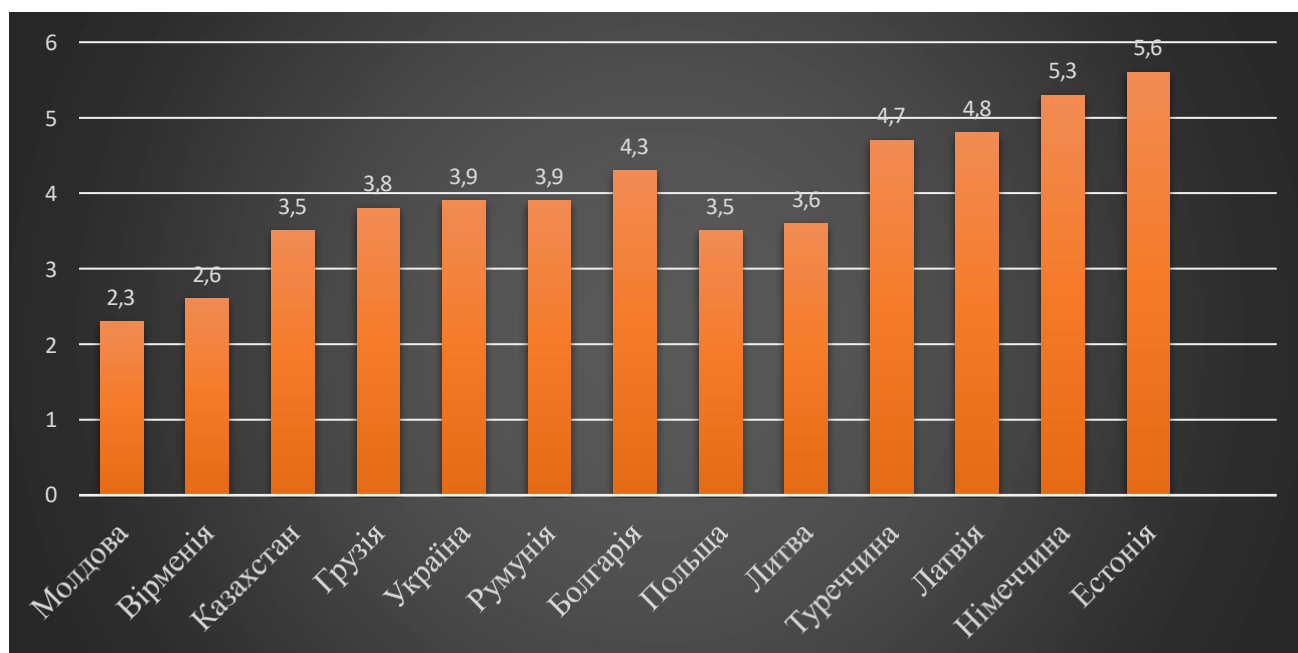


Рис. 2.1. Динаміка показників ефективності морських портів України згідно із Звітом про глобальну конкурентоспроможність до повномасштабного вторгнення

Джерело: складено за [35]

Аналіз ефективності українських портів свідчить, що вони отримували нижчі оцінки порівняно з європейськими сусідами та торговельними партнерами. У 2019 році Україна посідала 78-ме місце у світовому рейтингу ефективності морських портів, випереджаючи лише такі країни, як Вірменія, Грузія та Молдова, які мають значно меншу залежність від морського експорту. При цьому Німеччина, Польща та інші країни регіону демонстрували суттєво вищі показники. Незважаючи на відносне відставання, у довоєнний період спостерігалася позитивна динаміка ефективності: у 2017 р. Україна посідала 92-ге місце серед 137 країн, у 2018 р. позиція покращилася до 77-го місця.

Блокада українських портів розпочалася одразу після анексії Криму в 2014 році. Російська Федерація застосовувала гібридну тактику для обмеження свободи судноплавства в акваторіях Чорного та Азовського морів. Ця тактика включала:

- захоплення морських нафтогазових активів України;
- обмеження судноплавства в Керченській протоці та Керченському каналі;

- регулярне закриття значних зон для судноплавства;
- затримання українських кораблів в Азовському морі.

Ці дії посилили тиск на морську галузь України. У результаті обсяг вантажів, оброблених в українських портах у 2021 році, скоротився на 6 % порівняно з 2020 р. Зменшення обсягів транзитних вантажів було особливо відчутним і становило 16,7 %. До повномасштабного вторгнення понад 75 % зовнішньої торгівлі України здійснювалося морем, а вантажі оброблялися в 13 морських портах [42]. Наразі ситуація кардинально змінилася:

- Закриті порти (через окупацію): Бердянськ, Маріуполь, Скадовськ, Херсон (Азовське море та частина Чорноморського узбережжя).
- Частково обмежені в діяльності (через морську блокаду РФ): Південний, Миколаїв, Ольвія, Одеса, Чорноморськ, Білгород-Дністровський (Рис. 2.2).



Рис. 2.2. Статус портів України під час повномасштабного вторгнення
Джерело: [45]

Станом на кінець 2024 - початок 2025 року, портова інфраструктура України зазнала значних руйнувань внаслідок повномасштабного вторгнення Росії. Загальні прямі збитки транспортної інфраструктури України оцінюються в 38,5 млрд дол. США, з яких збитки безпосередньо портової інфраструктури складають приблизно 0,85 - 1 млрд дол. США. Понад 385 об'єктів портової інфраструктури було пошкоджено або повністю знищено. Внаслідок масованих

атак пошкоджено або частково зруйновано елеватори, зерносклади, термінали для нафти та нафтопродуктів, трубопроводи, адміністративні будівлі та транспортні засоби. Після виходу Росії із "зернової угоди" в липні 2023 року атаки на портову інфраструктуру посилилися. Лише з липня по жовтень 2024 року Росія здійснила близько 60 атак на порти Одеської області. За попередніми оцінками, Україні потрібно близько 500 млн євро для відновлення ключової портової інфраструктури Чорного моря, а загальна вартість відбудови портів оцінюється в близько 1 млрд євро. [46].

Після початку повномасштабного вторгнення Росії, порти Дунайського регіону (Ізмаїл, Рені, Усть-Дунайськ) перетворилися на критично важливий логістичний шлях для України, демонструючи рекордні показники вантажообігу у 2022 та 2023 роках. Однак у 2024 році їхня активність почала знижуватися через відновлення роботи чорноморських портів (Табл. 2.4).

Таблиця 2.4

Статистика діяльності портів Дунайського регіону (2022–2025 рр.)

Показник	2022 рік	2023 рік	2024 рік	2025 рік (I кв.)
Загальний вантажообіг (млн т)	~14-16 (оцінка)	Понад 29	~17,3 (втрата 46%)	Зниження обсягів
Зростання (порівняно з довоєнним рівнем)	Значне, в рази	Рекордне за всю історію	Скорочення обсягів	Продовження тенденції

Джерело: складено за [47; 48; 49]

Таким чином, після блокування чорноморських портів більшість вантажопотоків була переорієнтована на Дунай. Порти Дунайського регіону показали найкращі результати роботи за всі роки незалежності України: порт Рені перевищив показники вантажопереробки у 6,5 разів, Ізмаїльський порт збільшив перевалку більш ніж удвічі, до 8,6 млн т, порт Усть-Дунайськ збільшив перевалку у 12,2 рази, майже до 800 тис. т.

За підсумками 2023 року порти Дунаю перевантажили рекордні понад 29 млн тонн вантажів. Було запущено 23 нових перевантажувальних пункти та

виконано днопоглиблювальні роботи для збільшення прохідності суден, у травні 2023 року було встановлено місячний рекорд перевалки — понад 3 млн тонн.

З відновленням роботи "українського коридору" в Чорному морі, порти Дунаю втратили значну частину вантажопотоку. Обсяг перевалки у 2024 році знизився приблизно до 17,3 млн тонн за рік. Порти на Дунаї втратили 46% обсягу перевалки порівняно з піковим 2023 роком, оскільки чорноморські порти повернули свої позиції як більш ефективні логістичні шляхи. Їхня частка у загальному експорті зменшується, тоді як чорноморські порти продовжують нарощувати об'єми.

Незважаючи на значне зростання обсягів у дунайських портах, сукупний обсяг оброблюваних вантажів по всіх морських портах України не досяг показників 2021 року (Рис. 2.3).

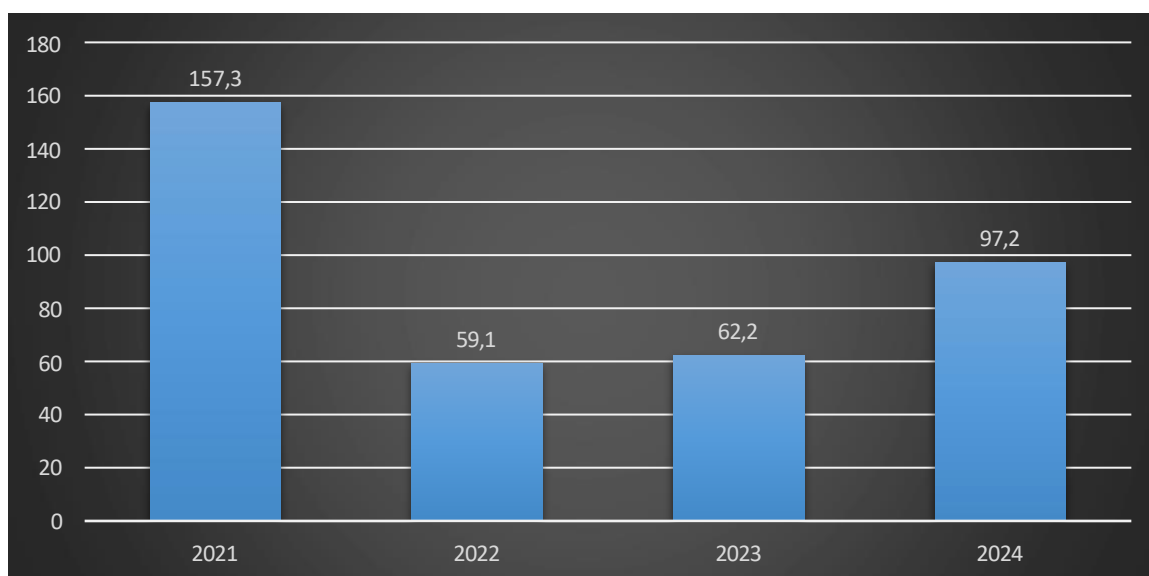


Рис. 2.3. Сукупний обсяг оброблюваних вантажів морськими портами України, 2021-2024 рр.

Джерело: складено за [42; 43]

Таким чином, можна засвідчити, що сукупний обсяг оброблюваних вантажів морськими портами України у 2024 році склав 97,2 млн тонн, що є рекордною цифрою та на 57% більше, ніж у 2023 році. Основний обсяг (88,1 млн тонн) склав експорт, а ключову роль у зростанні відіграли зернові (60,3 млн тонн) та рудні вантажі (18,5 млн тонн).

Основними чинниками, які зумовили зростання обсягів перевалки вантажів у 2025 році, стали агропромислова продукція та залізорудна сировина, обсяги яких становили 60,3 млн тонн та 18,5 млн тонн відповідно (Рис. 2.4).

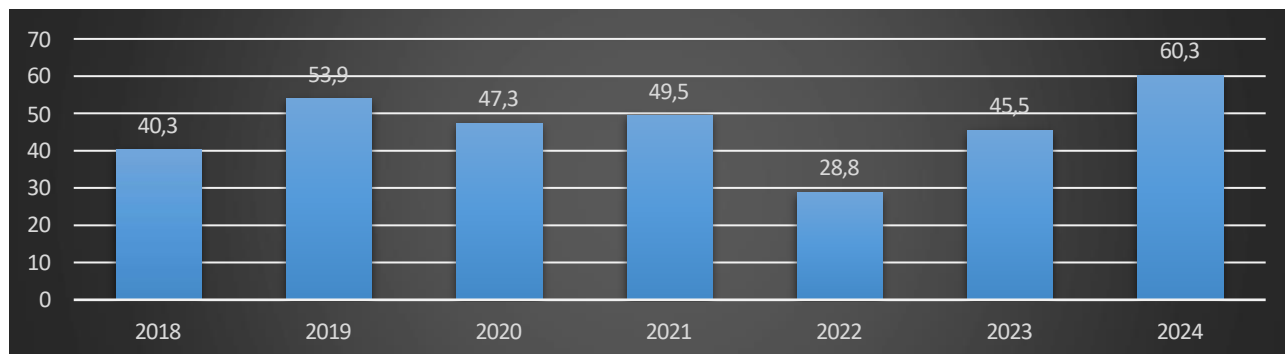


Рис. 2.4. Обсяги перевалки зернових вантажів морськими портами України, млн.т. (2018-2024)

Джерело: складено за [42; 43]

Таким чином, бачимо, що показник 2024 року (60,3 млн. тон) перевищив навіть показники довоєнних років, серед яких найкращим в аналізованому періоді був 2019 із показником перевалки зернових вантажів 53,9 млн. т. Ключовими аспектами такого зростання стали:

- стратегічне значення аграрного експорту - зернові культури зберігають позиції домінуючої експортної статті, що підкреслює критичну роль України як ключового гравця на світовому продовольчому ринку;
- функціонування морського коридору - стійке та ефективне функціонування Українського морського коридору є визначним досягненням. Це забезпечило суттєве збільшення вантажообігу в портах Великої Одеси порівняно з попереднім роком;
- безпекове забезпечення - можливість використання цього альтернативного морського шляху стала реальною завдяки високопрофесійній та самовідданій діяльності Військово-морських сил Збройних Сил України, які гарантують необхідний рівень безпеки судноплавства у північно-західній частині Чорного моря.

Ці фактори спільно сприяли відновленню та подальшому розвитку морської логістики країни в умовах повномасштабного вторгнення.

Ситуація у сфері морської логістики України зазнала позитивних змін у липні 2022 року після підписання в Стамбулі «Ініціативи щодо безпечного транспортування зерна та продуктів харчування з українських портів» (широковідома як Grain Deal або Чорноморська зернова ініціатива). Ця угода започаткувала створення спеціалізованого морського гуманітарного коридору, який забезпечив відновлення експорту аграрної продукції з трьох ключових портів Великої Одеси (Одеса, Чорноморськ, Південний) до споживачів у країнах Азії, Європи та Африки. Основною метою угоди, укладеної за посередництва ООН та Туреччини, було запобігання глобальній продовольчій кризі, спричиненій повномасштабною російською агресією та блокадою українських портів. Вона передбачала безпечне проходження суден спеціально визначеним маршрутом під моніторингом Спільного координаційного центру в Стамбулі. Ініціатива успішно діяла протягом майже року, неодноразово продовжуючись на короткі терміни. За цей період (серпень 2022 – липень 2023 рр.) було експортовано близько 33 млн тонн сільськогосподарської продукції. У липні 2023 року російська федерація в односторонньому порядку заявила про вихід з угоди, що створило нові виклики для продовольчої безпеки світу та України. Після припинення дії офіційної Grain Deal, Україна не припинила експорт. Було активізовано альтернативні логістичні маршрути, зокрема через дунайські порти, а згодом створено власний, контрольований Збройними Силами України, тимчасовий морський коридор. Ці заходи дозволили не тільки зберегти, але й наростити обсяги експорту, досягнувши рекордних показників у 2024 році [50].

За даними ДП «АМПУ» у 2022 року вантажообіг усіх портів Великої Одеси та Дунайського регіону значно покращився в порівнянні з 2021 роком (рис.2.5).

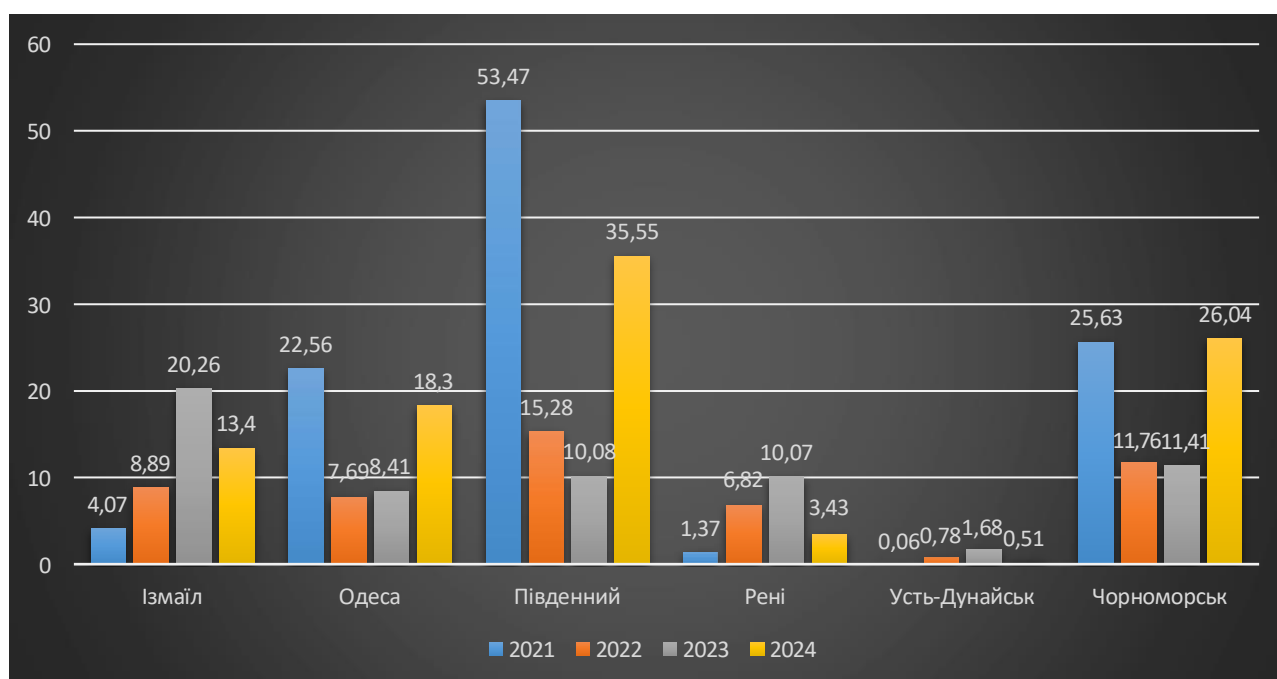


Рис. 2.5. Вантажообіг портів Великої Одеси та Дунайського регіону у 2021 – 2024 роках

Джерело: [42; 43]

Можемо відзначити, що хоча показники самого успішного порту Південний у 2024 році не досягли показника 2021 року, однак вони суттєво перевищили показник попереднього 2023 року (темп приросту +203,07%). Також слід відмітити зростання вантажообігу порту Одеса (+117,59%) та Чорноморську (+128,22%).

Також слід відзначити, що сукупний обсяг перевалки вантажів морськими портами України, включно з даними щодо експорту та імпорту, значно коливався протягом 2021–2024 років, відображаючи вплив повномасштабного вторгнення Росії та подальше відновлення логістики завдяки морським коридорам (Табл. 2.5).

Таблиця 2.5

Динаміка вантажообігу морських портів України (млн тонн)

Рік	Загальний обсяг вантажів	Експорт (приблизно)	Імпорт (приблизно)	Примітки
2024	97,2	88,1	8,8	Значне відновлення завдяки Українському морському коридору.
2023	62,0	56,3	5,7	Зростання на 5% порівняно з 2022 роком, початок відновлення.
2022	53,8	47,8	6,0	Різке падіння (у 3 рази) через блокаду портів.
2021	142,2	118,1	24,1	Довоєнний показник, піковий обсяг

Джерело: [42; 43]

Згідно із даними таблиці можна відмітити, що 2021 рік був успішним довоєнним роком для портової галузі України. Початок повномасштабного вторгнення призвів до різкого падіння вантажообігу майже втричі — до 53,8 млн тонн. Робота портів Великої Одеси була частково відновлена лише в серпні 2022 року в рамках "Зернової ініціативи". Галузь почала відновлюватися у 2023 році, продемонструвавши зростання на 5% порівняно з попереднім роком, досягнувши 62 млн тонн. Значну роль у цьому відіграли Дунайські порти (Ізмаїл, Рені), а також робота тимчасового морського коридору, запущеного в серпні 2023 року після виходу РФ із "зернової угоди". У 2024 році зафіксовано рекордне зростання обсягів перевалки до 97,2 млн тонн, що на 57% більше, ніж у 2023 році. Цей результат став можливим завдяки стійкому функціонуванню власного морського коридору України, через який було експортовано 88,1 млн тонн вантажів (включаючи 60,3 млн тонн агропродукції та 18,5 млн тонн залізної руди).

Також слід сказати, що український морський коридор, який повноцінно запрацював у серпні 2023 року, був спеціально розроблений таким чином, щоб максимально використовувати територіальні води країн-членів НАТО — Румунії, Болгарії та Туреччини — на шляху до протоки Босфор. Основна мета проходження цим маршрутом — підвищення безпеки судноплавства та зменшення ризиків нападів з боку Росії, оскільки атаки на торгові судна в територіальних водах країн НАТО є неприпустимими з точки зору міжнародного

права та колективної безпеки Альянсу. Коридор працює без участі Росії та ООН, на відміну від попередньої "зернової ініціативи". Безпека в межах українських територіальних вод забезпечується Військово-морськими силами ЗСУ. Цей маршрут виявився надзвичайно ефективним. Станом на кінець 2024 року та початок 2025 року, через нього пройшли тисячі суден, експортовано понад 150 млн тонн вантажів (включаючи агропродукцію, метал та інші товари), що дозволило Україні майже повністю відновити довоєнні обсяги морського експорту. Попри систематичні атаки Росії на портову інфраструктуру, рух коридором не припинявся, і до нього постійно долучаються нові учасники та з'являються нові маршрути до інших країн, таких як Греція. Хоча значна частина експорту України прямує морським шляхом до країн Азії та Африки, європейські країни залишаються ключовими партнерами. За даними на 2023 рік, близько 56-57% українських товарів експортувалися до ЄС [51].

З відновленням роботи портів Великої Одеси, обсяги перевезень через Дунайські порти, які були основним шляхом експорту в ЄС під час блокади, стабілізувалися, а експорт зерна морем до країн ЄС дещо зменшився, оскільки став доступнішим довший, але більш місткий морський шлях.

2.2. Аналіз транспортних положень спільної транспортної політики ЄС в контексті інтеграції України до спільного ринку

З початку широкомасштабного вторгнення Російської Федерації 24 лютого 2022 року транспортний сектор набув критичного значення для забезпечення стійкості та функціонування держави. Ця роль реалізується в контексті значних викликів, зокрема масштабних руйнувань інфраструктури, зміни геополітичних транзитних маршрутів через позицію Республіки Білорусь, а також блокади ключових морських портів України. В цих умовах пріоритетним завданням стало формування надійних транспортних коридорів для гарантування безперешкодного переміщення вантажів та пасажирів. Міжнародна спільнота визнала критичну важливість українського експорту, особливо аграрної

продукції, для підтримання світової продовольчої безпеки, що актуалізувало потребу в ефективних логістичних рішеннях. У відповідь на логістичну, економічну та гуманітарну кризу Європейська Комісія ініціювала створення "Шляхів солідарності" (Solidarity Lanes) між Україною та Європейським Союзом. Ці маршрути стали оперативним механізмом для забезпечення експорту зерна та імпорту гуманітарної допомоги, а також інших стратегічно важливих товарів. У зв'язку з цим, подальші заходи мають бути спрямовані на розширення пропускної спроможності шляхом відкриття нових пунктів пропуску та розробки альтернативних маршрутів [51].

Спільна транспортна політика становить фундаментальний компонент загальної політики Європейського Союзу, що зумовлено значним економічним внеском сектора. Згідно зі звітом Європейського Парламенту від 2016 року щодо логістики та мультимодального транспорту в коридорах TEN-T, транспортний сектор генерує близько 14% ВВП та забезпечує зайнятість понад 11 мільйонів осіб у країнах-членах. Фундаментальні напрями розвитку цієї політики були визначені в Третій Білій книзі Європейської Комісії «Дорожня карта до єдиного європейського транспортного простору», опублікованій у 2011 році. Ключовими принципами, закладеними в цьому документі, є забезпечення чесної конкуренції, захист прав працівників, а також імплементація цифрових технологій (діджиталізація) та заходів з декарбонізації галузі. Подальший розвиток цих пріоритетів знайшов відображення у Стратегії стійкої та розумної мобільності, оприлюдненій Європейською Комісією у грудні 2020 року, яка акцентує увагу на підвищенні безпеки, мультимодальності та подальшій діджиталізації сектору. Після надання Україні статусу країни-кандидата на членство в ЄС у червні 2022 року, Уряд та Парламент України зосередили особливу увагу на виконанні Угоди про асоціацію з ЄС та реалізації необхідних кроків для інтеграції до внутрішнього ринку ЄС у сфері транспорту [52].

Ключовою особливістю функціонування морського транспорту є його інтеграція у відкритий глобальний та європейський ринок, доступ до якого для України вже є фактично забезпеченим. До морського сектору Європейського

Союзу застосовуються загальні правила конкуренції, визначені Регламентом (ЄС) № 1/2003. При цьому Регламент Ради (ЄС) № 246/2009 передбачає можливість надання Європейською Комісією винятків для окремих форм співпраці між компаніями лінійного судноплавства, зокрема консорціумами [52].

Важливим інструментом регулювання та контролю є Паризький меморандум про взаєморозуміння щодо контролю державою порту (Paris MoU), який є офіційною угодою між 27 морськими адміністраціями. Сторони Меморандуму співпрацюють у питаннях імплементації міжнародних конвенцій, процедур інспектування суден, принципів відбору об'єктів для перевірки та обміну відповідною інформацією. Система контролю передбачає періодичні інспекції, інтервали між якими (від 5 до 36 місяців) визначаються на основі Профілю ризику судна. Ключовим елементом цієї системи є "Білий, сірий і чорний списки" (WGB lists) — рейтинг прапорів держав, який відображає ступінь ризику (низький, високий або дуже високий). Судна, що плавають під прапором держави з чорного списку, підлягають частішим та більш ретельним інспекціям портовим контролем, ніж судна з білого чи сірого списків [53].

У 2020 році було зафіксовано вихід України з Чорного списку Паризького меморандуму про взаєморозуміння, що супроводжувалося подальшим покращенням позицій держави у відповідному рейтингу. Це свідчить про позитивну динаміку у сфері безпеки мореплавства та соціального захисту моряків. Подальша імплементація заходів, передбачених Угодою про асоціацію та міжнародними договорами, автоматично підвищить попит на судна під прапором України, що є безумовним пріоритетом розвитку морської галузі.

Першочерговим завданням у цьому контексті є ратифікація Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському суднопластві (MLC, 2006), прийнятої у Женеві 23 лютого 2006 року. На сьогодні до Конвенції приєдналися 97 країн, сукупний тоннаж флоту яких перевищує 91% світового. Враховуючи, що у світовому торговельному суднопластві постійно працює понад 150 тисяч громадян України, прояв політичної волі щодо приведення у відповідність умов праці та соціальних стандартів забезпечить сталий розвиток

України як одного зі світових лідерів з підготовки високопрофесійних моряків та зміцнить міжнародну репутацію держави [54].

Іншим критично важливим кроком практичного характеру є вжиття заходів з розмінування акваторії Чорного моря для відновлення безпечних торгових морських шляхів після завершення військових дій. Ці заходи можуть бути тривалими у часі та вимагатимуть пріоритетної підтримки з боку Європейського Союзу, що має відбуватися паралельно з відновленням портової інфраструктури.

Для створення сприятливих умов залучення інвестицій в розбудову логістичної мережі Україні необхідно розробити комплексний план заходів. Він має включати зменшення адміністративного та фіскального навантаження на інвесторів, забезпечення підведення відповідної супутньої інфраструктури (автомобільних та залізничних шляхів, електропостачання), виділення земельних ділянок для відновлення портів, будівництва припортових та прикордонних логістичних хабів, а також розвитку мультимодальних перевезень.

У контексті сектора внутрішнього водного транспорту (ВВТ) України спостерігається стійка позитивна динаміка нормативного наближення законодавства до стандартів Європейського Союзу. Прийняття Закону України «Про внутрішній водний транспорт» стало ключовим етапом у формуванні ефективного режиму внутрішнього ринку з ЄС. Незважаючи на виклики, пов'язані з повномасштабним вторгненням Російської Федерації, імплементація цього закону активно триває. Значна кількість необхідних підзаконних нормативно-правових актів вже прийнята, тоді як решта перебуває на різних стадіях розробки, обговорення та погодження із зацікавленими сторонами. Агресія Росії, що призвела до блокування українських морських портів, актуалізувала критичне значення українського сегмента річки Дунай як ключового транспортного коридору для забезпечення сполучення з Європейським Союзом та світовими ринками. У рамках інтеграції до Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) було успішно завершено

роботу з включення річок Дніпро та Південний Буг до оновлених карт мережі. Водночас статус Дунаю тривалий час залишався невизначеним. Відповідно, цей крок визначено як найважливіший та першочерговий на практичному рівні двосторонніх відносин між Україною та Європейським Союзом [54].

Ураховуючи виняткову роль річки Дунай у забезпеченні логістичних ланцюгів та підтримці світової продовольчої безпеки в умовах повномасштабного вторгнення (після 24 лютого 2022 року), Україна офіційно звернулася до Європейської Комісії з відповідною ініціативою. Географічне положення Дунаю детермінує його пріоритетність як ключового маршруту для інтенсифікації торговельних відносин із Європейським Союзом та повноцінної інтеграції річкових перевезень України до внутрішнього ринку ЄС. Необхідним кроком з боку Європейської Комісії є термінове оновлення карт Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) та офіційне включення до них української ділянки Дунаю (зокрема, гирла Кілія та Бистре: від морського підхідного каналу до Ізмаїльського Чаталу). Реалізація цих заходів сприятиме збільшенню обсягів перевезень водним транспортом, що корелює з ключовими векторами екологічної політики ЄС («Green Deal»). Попри спільні зусилля України та ЄС у функціонуванні «шляхів солідарності», критичною проблемою залишається низька пропускна здатність Сулинського каналу (Румунія). У зв'язку з цим, в рамках першочергових заходів, критично важливим є створення повноцінного альтернативного логістичного шляху, який працюватиме паралельно з румунським Сулинським каналом. Це необхідно для забезпечення безперебійного експортно-імпортного сполучення з дунайськими портами, що має стратегічне значення для європейських країн та підтримки світової продовольчої безпеки [48].

Україна в рамках Угоди про асоціацію взяла на себе зобов'язання адаптувати своє законодавство до *acquis* ЄС, зокрема у сфері морського та внутрішнього водного транспорту. Процес імплементації триває, і робота над відповідними нормативно-правовими актами продовжується. Нижче (Табл. 2.6) наведено аналіз деяких конкретних регуляторних актів ЄС, які Україна

імплементує або вже імплементувала у своє національне законодавство в галузі морського транспорту.

Таблиця 2.6

Аналіз імплементції регуляторних актів ЄС у сфері морського та внутрішнього водного транспорту України

Регуляторний акт ЄС	Сфера регулювання	Мета імплементції в Україні	Статус та приклади імплементції
Директива 2017/2397/ЄС	Визнання професійних кваліфікацій у внутрішньому судноплаванні	Спрощення процедур взаємного визнання дипломів та кваліфікаційних документів моряків між Україною та країнами ЄС.	Частково імплементовано Наказом Мінінфраструктури від 29 березня 2022 року. Сприяє інтеграції українських фахівців на європейський ринок праці.
Директива 2016/1629/ЄС	Технічні вимоги до суден внутрішнього водного транспорту	Гармонізація технічних стандартів для забезпечення безпеки судноплавства та доступу українських суден до внутрішніх водних шляхів ЄС.	Імплементується у національне законодавство, процес триває; повного впровадження ще не досягнуто.
Директива Ради 96/75/ЄС	Системи фрахтування та ціноутворення на внутрішньому водному транспорті	Створення єдиних, прозорих правил ринку, що забезпечують чесну конкуренцію та лібералізацію цін на перевезення.	Прийняття відповідних нормативно-правових актів у процесі реалізації.
Законодавство у сфері безпеки мореплавства (IMO та EU standards)	Безпека та охорона на морі	Підвищення рівня безпеки на морі, запобігання аваріям та забрудненню, відповідність міжнародним та європейським стандартам.	Схвалено Стратегію імплементції відповідних положень. Законодавство України наближається до стандартів IMO та ЄС.

Джерело: складено за [54]

Таким чином, хоча Україна вже досягла певного успіху в імплементції положень законодавства ЄС в секторі морських перевезень, наразі уряд активно працює над впровадженням таких актів, як Директива 2017/2397/ЄС щодо професійних кваліфікацій моряків та Директива 2016/1629/ЄС, що регулює технічні вимоги до суден внутрішнього плавання. Частина цих норм вже імплементована через відповідні накази та стратегії. Фінальною метою є не лише

підвищення безпеки мореплавства та запобігання забрудненню (відповідність стандартам ІМО та ЄС), але й усунення бар'єрів для вільного руху українських суден та фахівців на європейському ринку, що критично важливо для подальшої економічної співпраці.

Інтеграція України до спільної транспортної політики ЄС у морському транспорті супроводжується значними викликами та відкриває критичні перспективи, особливо в контексті повномасштабного вторгнення Росії та подальшого відновлення. Основними перешкодами на шляху інтеграції є (Рис. 2.6):

Руйнування інфраструктури та загрози безпеці:

- Постійні ракетні атаки Росії завдають прямої шкоди портовій інфраструктурі, включаючи термінали, склади та гідротехнічні споруди. Це не тільки фізично знищує потужності, але й створює високі ризики для судноплавства та роботи портів, що відбивається на страхових тарифах та загальній логістичній стабільності.

Блокада морських шляхів:

- Військова присутність Росії в Чорному морі та загроза мін фактично унеможливорює повноцінне використання традиційних морських логістичних ланцюгів. Це змушує Україну та її партнерів шукати обхідні шляхи, такі як "Шляхи солідарності", що є менш ефективними та більш витратними.

Законодавчі та регуляторні прогалини:

- Незважаючи на прогрес, Україна все ще має значну кількість неадаптованих норм ЄС. Звіт Єврокомісії (наприклад, за листопад 2024 року) вказує на потребу в подальшій роботі над імплементацією конкретних регламентів, зокрема тих, що стосуються портових послуг (Регламент ЄС 2017/352 про прозорість фінансових відносин портів) та кваліфікації моряків. Невиконання цих вимог обмежує доступ українських компаній до єдиного ринку ЄС.

Потреба в модернізації флоту та інституцій:

- Український торговельний флот та значна частина портового обладнання потребують суттєвого технічного оновлення для відповідності високим екологічним та технічним стандартам ЄС. Також існує потреба у створенні потужних та незалежних інституцій, які б забезпечували дотримання європейських правил та стандартів

Рис. 2.6. Інтеграція України до спільної транспортної політики ЄС: основні виклики

Джерело: складено за [54]

Таким чином, основними викликами для України на шляху інтеграції до спільної морської транспортної політики ЄС є значні руйнування інфраструктури та постійні безпекові загрози через повномасштабне вторгнення Росії, що унеможлиблює повноцінне використання традиційних морських шляхів та вимагає пошуку альтернативних логістичних маршрутів. Додатковими перешкодами залишаються регуляторні та інституційні прогалини, зокрема необхідність повного впровадження норм ЄС щодо прозорості портових послуг та кваліфікації моряків, а також потреба в модернізації застарілого флоту й обладнання для відповідності високим стандартам ЄС.

Інтеграція також відкриває стратегічні можливості для України, які представлено на Рис. 2.7.

Повноцінна інтеграція до мережі TEN-T:

- Розширення карт TEN-T на Україну, погоджене наприкінці 2023 року, є ключовим фактором для післявоєнного відновлення. Це забезпечить краще фізичне та цифрове сполучення з ЄС, перетворюючи Україну на важливий транзитний міст між Європою та Азією.

Залучення масштабних інвестицій та фінансування:

- Відповідність стандартам ЄС дозволить Україні залучати інвестиції від європейських фінансових інститутів (ЄІБ, ЄБРР) та приватного сектора. За оцінками, впровадження лише стандартів доріг TEN-T може потребувати близько 110 млрд євро інвестицій на перспективу до 25 років, що ілюструє масштаб необхідного фінансування для всієї транспортної системи, включаючи морську.

Ефективність "Шляхів солідарності":

- Ці тимчасові маршрути вже довели свою критичну важливість. Станом на червень 2024 року через них транспортується більшість українського імпорту та значна частка експорту. Їхня подальша оптимізація та перетворення на постійні інтегровані маршрути ЄС забезпечить стабільність української економіки.

Підвищення конкурентоспроможності та прозорості:

- Адаптація до аспис ЄС сприяє прозорості ринку та покращує якість послуг. Це підвищить довіру міжнародних партнерів та дозволить українському бізнесу повноцінно конкурувати на внутрішньому ринку ЄС, збільшуючи обсяги та вартість експорту.

Спільна безпекова та екологічна політика:

- Участь у спільній морській політиці ЄС також передбачає співпрацю у сфері безпеки на морі (морське право, Конвенція ООН з морського права 1982 р.) та запобігання забрудненню, що є взаємовигідним для всього Чорноморського регіону

Рис. 2.7. Інтеграція України до спільної транспортної політики ЄС: основні перспективи

Джерело: авторська розробка

Незважаючи на поточні труднощі, перспективи інтеграції є стратегічно важливими: вони відкривають шлях до повноцінної інтеграції в транс'європейські транспортні мережі (TEN-T), що сприятиме залученню масштабних європейських інвестицій для відновлення та розвитку інфраструктури. Адаптація до аспис ЄС забезпечить підвищення конкурентоспроможності та прозорості українського морського сектора, дозволяючи вітчизняному бізнесу повноцінно інтегруватися до єдиного європейського ринку та зміцнюючи роль України як ключового транзитного коридору між Європою та Азією.

Відновлення української морської інфраструктури, пошкодженої внаслідок російської агресії, є пріоритетом, який підтримується низкою європейських програм фінансування. Це відбувається за допомогою грантів, кредитів та ініціатив, спрямованих на модернізацію та відбудову. Програми фінансування ЄС та інших європейських інституцій можна узагальнити наступним чином [55]:

- Connecting Europe Facility (CEF): Це ключовий інструмент ЄС для фінансування розвитку транс'європейської транспортної мережі (TEN-T). Україна отримала доступ до CEF, і з її допомогою фінансуються проекти, пов'язані з покращенням сполучення з ЄС. Прикладом є виділення €52 млн на чотири проекти в транспортній інфраструктурі, що включають залізничні та річкові інформаційні системи.
- European Investment Bank (EIB): ЄІБ є одним із основних джерел фінансування. У рамках "Ukraine Solidarity Urgent Response package" було надано понад €60 млн на критичну інфраструктуру, включно з ремонтом доріг та оновленням громадського транспорту в містах. Крім того, ЄІБ у співпраці з ЄБРР та Єврокомісією запусив ініціативу Ukraine FIRST (€30 млн), що допомагає готувати проекти для подальшого фінансування.
- EU4Reconstruction: Ініціатива "Team Europe" з бюджетом €37 млн, запущена у липні 2025 року, передбачає фінансування, технічну допомогу та

цифрові інструменти для відбудови, з акцентом на прозорість та відповідність стандартам ЄС.

— Пряма бюджетна підтримка від ЄС: КМУ спрямував €50 млн, отриманих як бюджетна підтримка від ЄС, на ремонт та покращення портової інфраструктури, пошкодженої внаслідок бойових дій.

Напрямки використання фінансування можуть бути представлені наступним чином:

— Модернізація портів: Кошти спрямовуються на капітальний ремонт шляхопроводів, модернізацію портових об'єктів та захист критичної інфраструктури, що підвищує ефективність та стійкість портів.

— Інтеграція в європейські мережі: Фінансування використовується для розвитку річкових інформаційних систем на Дунаї та їх інтеграції в європейські платформи, а також для покращення прикордонної інфраструктури.

— Екологічні інновації: Програма Horizon Europe пропонує гранти на інноваційні енергетичні технології для водного транспорту.

— Розробка проєктів: Ініціатива Ukraine FIRST від ЄІБ та ЄБРР допомагає у підготовці великомасштабних інфраструктурних проєктів, включаючи технічні оцінки та підготовку тендерної документації.

— Ці програми демонструють, що відновлення морської інфраструктури України є спільним пріоритетом для ЄС та України, що має вирішальне значення для економічного відновлення та подальшої європейської інтеграції.

2.3. Аналіз чинників впливу на морські вантажоперевезення України в умовах євроінтеграційного руху

Для початку проаналізуємо глобальні тенденції, які будуть мати вплив на всю портову галузь світу, а потім перейдемо до тих специфічних факторів, які характерні безпосередньо для портової галузі України в умовах євроінтеграції. Зокрема, звертаючись до глобальних трендів, слід враховувати ключові висновки аналітичного звіту «Deloitte» Global Port Trends 2030 [56]. Наголошується, що

динаміка торговельних шляхів, конкурентні позиції учасників ринку, функціонування екосистем та перерозподіл вантажопотоків зазнають трансформації під впливом глобальних чинників. Відповідно, портові адміністрації та оператори повинні бути готові до розробки нових стратегій, які гарантуватимуть ефективність їхньої діяльності з урахуванням зазначених тенденцій та невідворотних змін у галузі. Ідентифіковані декілька основних макротенденцій, які формують нову архітектуру світового портового господарства (Рис. 2.8).

Тенденція 1: фокус на стратегію територіального розвитку

- Зростання складності портових операцій призводить до диверсифікації та інтенсифікації землекористування. Необхідно знайти нові можливості синергії між портом та містом

Тенденція 2: посилення протекціоністських заходів

- Протекціонізм, зумовлений зростанням нерівномірності та зміною балансу сил, може призвести до переорієнтації галузей, що негативно позначиться на торгівлі та значно ускладнить багато процесів

Тенденція 3: фокус на країни Азії

- У країнах Азії підвищується рівень технологічності виробництва та запит на дешеву робочу силу. Це впливає на зміну попиту на торгові маршрути, сили та розташування портів

Тенденція 4: технології

- Внаслідок старіння населення очікується розширення застосування автоматизації у нових галузях, що призведе до збільшення кібербезпекових ризиків та необхідності поширення технологічних знань.

Тенденція 5: пошук можливостей на нішевих ринках

- Внаслідок реалізації політики протекціонізму та ширшого використання технологій найближчими роками зберігатиметься надлишковість потужностей на контейнерному ринку, що призведе до зміщення акценту на нішеві ринки

Тенденція 6: формування нових ланцюгів створення цінності продукту

- Внаслідок посилення регулювання з боку суспільства (moral social license to operate), очікувано зростатиме інтерес до сталого розвитку як конкурентної ціннісної пропозиції. Парадигма «великий, більший, найбільший» буде замінена на «зелений, зеленіший, найзеленіший».

Тенденція 7: використання альтернативних торгових шляхів

- Внаслідок глобального потепління Північний морський шлях та Трансполярний прохід можуть стати гідною альтернативою для морських перевезень.

Тенденція 8: збільшення стратегічних інвестиційних програм

- У зв'язку з економічним балансом, що змінюється, світові держави, такі як Китай, вже реалізують певні ініціативи щодо зміцнення своєї позиції в глобальних торгових мережах, тим самим впливаючи на наявні торгові моделі.

Тенденція 9: оптимізація стратегії для створення нової конкурентної переваги

- Порти, орієнтовані на сталий розвиток та використання високотехнологічних рішень, забезпечують собі нові конкурентні переваги, тим самим знижуючи важливість їхнього розташування.

Тенденція 10: більш тісна співпраця

- Збільшення зарегульованості, тиск на маржу та технологічний прогрес ведуть порти та перевізників до необхідності розширеного співробітництва.

Рис. 2.8. Глобальні портові тренди за «Делойт» Global Port Trends 2030

Джерело: складено за [56].

Коментуючи імплікації зазначених глобальних тенденцій для портової системи України, необхідно акцентувати увагу на кількох ключових аспектах.

По-перше, акцент на стратегії територіального розвитку детермінує необхідність інтенсифікації землекористування та пошуку інноваційних рішень для досягнення синергії між портовою діяльністю та розвитком урбанізованих територій. В умовах, коли розширення європейських портів часто лімітується щільною житловою забудовою, українські порти стикаються з аналогічними обмеженнями. Винятком є глибоководний порт «Південний», який, будучи спроектованим для обробки небезпечних вантажів, має значний потенціал для екстенсивного зростання. Проте реалізація цього потенціалу є віддаленою перспективою, зважаючи на поточну відсутність інвестицій, достатніх для ініціювання проєктів розвитку портової інфраструктури такого масштабу, які б створювали колізію з муніципальним розвитком. Разом з тим, для формування нових виробничих та логістичних ланцюгів і генерування значної доданої вартості критично важливим є стимулювання промислової активності в межах портових територій.

По-друге, тенденція до посилення протекціоністських заходів у світі може призвести до подальшої переорієнтації галузей, що матиме негативні наслідки для міжнародної торгівлі та значно ускладнить логістичні процеси.

По-третє, у довгостроковій перспективі для України вагомим чинником впливу залишиться один із найнижчих у Європі рівнів контейнеризації вантажопотоків, що обробляються вітчизняними портами. Враховуючи велике значення контейнеризації для сучасної ефективної логістики, цей аспект потребує особливої уваги.

Нарешті, зростання технологічності виробництва та запиту на дешевшу робочу силу в азійських країнах, у поєднанні зі стратегічним курсом Китаю на зниження залежності від Західних ринків, спричиняє зміни в конфігурації глобальних торгових маршрутів та оптимальному розташуванні морських портів

Ще однією ключовою тенденцією є екстенсивне використання автоматизації в різних секторах портової діяльності, що неминуче спричинить

зростання ризиків у сфері кібербезпеки та актуалізує потребу в поширенні технологічних знань. Глобальна практика автоматизації терміналів проявляється у формуванні мега-терміналів, реалізації проєктів на основі технологій «інтернету речей», впровадженні інтелектуальних портових платформ, а також розробці унікальних систем відстеження та контролю руху суден.

Дослідники також прогнозують поступове зміщення акцентів на нішеві ринки. Це підтверджується збільшенням інвестицій в інфраструктуру, призначену для обслуговування локальних потреб, зокрема для транспортування специфічних видів вантажів місцевого виробництва, що спостерігається на ринках сипучих вантажів.

Крім того, зростатиме інтерес до сталого розвитку як конкурентної ціннісної пропозиції. Провідні порти, такі як Антверпен та Амстердам, вже активно інвестують у розвиток інфраструктури з використанням водневої енергетики, демонструючи прагнення до підвищення екологічності своєї діяльності. Водночас в Україні наразі відсутня цілісна стратегія чи політика функціонування портів та портових підприємств, спрямована на мінімізацію негативного впливу на навколишнє середовище.

Останній із розглянутих трендів майбутнього пов'язаний із глобальним потеплінням, внаслідок якого Північний морський шлях може стати життєздатною альтернативою традиційним маршрутам морських перевезень. Це стимулюватиме розвиток нових портових хабів та посилення відповідних економічних і геополітичних інтересів. Однак реалізація цього сценарію може мати негативні наслідки для кількох вже розвинених регіонів, зокрема Єгипту, Сінгапуру, а також портів Центральної та Південно-Східної Європи.

Аналітики також звертають увагу на зміну глобального економічного балансу, що спонукає провідні держави, зокрема Китай, до реалізації ініціатив, спрямованих на зміцнення їхніх позицій у світових торговельних мережах. Прикладом такої діяльності є проєкт «Один пояс, один шлях», який сприяє формуванню нових морських торговельних шляхів через країни, що розвиваються, де активно модернізується портова інфраструктура.

Окрім того, актуалізується тенденція до оптимізації стратегій з метою створення нових конкурентних переваг. Це досягається через комплексне впровадження цифровізації та використання відновлюваних джерел енергії. На жаль, в українському контексті сталий розвиток з акцентом на максимальну екологічність наразі не має достатньої пріоритетності.

Остання визначена тенденція полягає в необхідності розширеного співробітництва та консолідації активів. Свідченням цього є процеси злиття портів Антверпена та Зебрюгге, а також об'єднання порту Гент і морських портів Зеландії в єдиний кластер «Порти Північного моря». Ці приклади ілюструють тренд до тіснішої взаємодії та формування синергетичних кластерів як ефективної моделі функціонування портової галузі [56].

Переходячи до аналізу чинників, які впливали на портову галузь України до повномасштабного вторгнення та зберігають свою актуальність нині, слід виокремити низку критичних аспектів. Ключовою проблемою є суттєве відставання портової інфраструктури від актуальних світових тенденцій та вимог судновласників і вантажовласників. Неефективність функціонування галузі зумовлена нездатністю портів забезпечувати максимальні вантажопотоки. Це пов'язано з тим, що навіть формально наявна до російської агресії інфраструктура та допоміжні портові об'єкти перебували у незадовільному стані, що обмежувало повноцінне задоволення потреб морських портів. У зв'язку з цим, реконструкція, модернізація та технічне переоснащення портів давно розглядаються як першочергові завдання розвитку морської транспортної галузі та необхідна умова успішної конкуренції. Крім того, ідентифіковано системні проблеми, пов'язані з фінансуванням, стратегічним плануванням та управлінням, своєчасним технічним обслуговуванням, якістю надання послуг, прозорістю адміністративних процедур, дефіцитом кваліфікованого управлінського персоналу, а також недостатнім усвідомленням ключової ролі морського транспорту в міжнародній торгівлі, активним учасником якої була Україна [57].

Для систематизації аналізу доцільно здійснити класифікацію чинників за окремими групами, що дозволить представити в аналітичних таблицях як

позитивний, так і негативний вплив зовнішнього та внутрішнього середовища на розвиток і функціонування портової галузі України.

Серед першорядних чинників, що впливають на морські порти України, виділяють географічні, які мають позитивний вплив на розвиток портів та міжнародні вантажоперевезення. До цих природних факторів належить вигідне географічне розташування на узбережжі Чорного та Азовського морів, а також на річці Дунай. Позитивними аспектами є також короткий період льодової навігації, практична відсутність природних катаклізмів, територіальна наближеність до світових ринків, зокрема до ринку Європейського Союзу, та потенціал для використання транзитних маршрутів Азія–Європа.

Водночас, існують і негативні географічні чинники. До них належить посилення конкуренції саме в цій географічній локації — серед портів Азово-Чорноморського басейну. Негативний вплив має також географічна близькість українських портів до портів-конкурентів, розташованих у Болгарії, Румунії та Грузії [58, С. 93-95].

Критично важливим є також аналіз чинників економічного характеру. Серед негативних аспектів слід виділити низький рівень інтеграції морських портів України у світові вантажні перевезення та недостатній розвиток судноплавства на внутрішніх водних шляхах країни.

Водночас, існують і позитивні економічні фактори. Завдяки активній міжнародній співпраці Україна має можливість залучати іноземні інвестиції від країн та фондів Європейського Союзу, а також активно впроваджувати механізми державно-приватного партнерства для підвищення ефективності портового комплексу. Крім того, країна володіє значним експортним потенціалом у сфері вантажоперевезень, зокрема чорних металів, вугілля, залізної руди та зернових.

З 2020 року було відзначено спрощення процедур реєстрації маломірних суден, що є позитивним кроком. Однак тарифна політика формування портових зборів та недостатній обсяг капітальних інвестицій у розвиток портів залишаються чинниками негативного впливу [59, С. 111-112]. Питання капітальних інвестицій є особливо важливим, оскільки саме інвестиції у засоби

морського транспорту є ключовим фактором підвищення їх інвестиційної привабливості. Хоча в Україні існує одне з найбільших державних підприємств, яке має стратегічне значення для економіки, – ДП «Адміністрація морських портів України», обсяги інвестиційних вливань досі не є достатніми для забезпечення повноцінного розвитку галузі. До 2022 року: Спостерігалось поступове зростання інвестиційної активності, зокрема через механізми державно-приватного партнерства (концесії) та власні програми розвитку Адміністрації морських портів України (АМПУ). Однак загальний обсяг інвестицій все одно вважався недостатнім для модернізації застарілої інфраструктури та досягнення світових стандартів. Під час повномасштабної війни (з 2022 року): Інвестиційна діяльність зазнала різкого спаду через безпекові ризики, фізичне руйнування портів та блокаду морських шляхів. Основні капіталовкладення були переорієнтовані на ремонт пошкодженої критичної інфраструктури, підтримку роботи дунайських портів та реалізацію "Шляхів солідарності". Після 2024 року заплановано понад 8 млрд грн капітальних інвестицій в інфраструктуру морських портів України на найближчі роки, але це здебільшого стосується відновлення та ремонтних робіт, а не нового масштабного будівництва. У 2023 році АМПУ реалізувала лише 305,7 млн грн капітальних інвестицій із запланованої суми у 829 млн грн, що свідчить про складнощі реалізації проєктів в умовах війни [44].

Аналіз чинників техніко-технологічного характеру виявляє низку проблемних аспектів. Дослідники вказують на недостатні природні глибини в портових акваторіях, що зумовлює постійну потребу в проведенні днопоглиблювальних робіт. Крім того, незадовільний техніко-технологічний стан транспортної інфраструктури, що охоплює не лише портове господарство, а й залізничний, автомобільний та внутрішній річковий транспорт, суттєво знижує ефективність та можливості морських портів України у здійсненні мультимодальних перевезень. Значний відсоток зносу до війни: За оцінками, ще до повномасштабного вторгнення знос основних фондів державних портів України сягав 70–90%. Це свідчило про хронічне недофінансування, недостатній

рівень інвестицій та технічне відставання від світових стандартів. З лютого 2022 року портова інфраструктура стала однією з основних цілей російської агресії. За даними, оприлюдненими в липні 2025 року, за час повномасштабної війни було пошкоджено або зруйновано 382 об'єкти, включаючи причали, склади та термінали. У листопаді 2024 року оцінка збитків інфраструктурі, завданих війною, становила майже 170 мільярдів доларів [44].

Позитивним моментом у цілому можна вважати наявність технічних можливостей для надання широкого асортименту портових послуг (банківських, митних, логістичних) у ключових морських торговельних портах, таких як Одеса, Південний, Миколаїв та Чорноморськ. Між тим, серед негативних моментів слід зазначити низький рівень розвитку послуг із судноремонту, значну зношеність основних фондів, включаючи термінали та наземну транспортну інфраструктуру, а також низькі стандарти екологічності, утилізації відходів, автоматизації та цифровізації [60].

Чинники соціально-політичного характеру детерміновані, перш за все, загальною соціально-політичною ситуацією в Україні, а також безпосереднім впливом військових дій, обстрілів та тимчасової російської окупації. Наслідком цього стало захоплення портів Криму, Бердянська та Маріуполя, призупинення діяльності портів Херсона та Миколаєва, а також регулярні обстріли портів Одеського регіону, що призводить до значних руйнувань інфраструктури та людських втрат. Водночас, до позитивних соціальних факторів належить наявність кваліфікованого кадрового потенціалу та забезпечення підготовки нових спеціалістів профільними закладами вищої освіти [60].

Аналізуючи чинники організаційно-адміністративного характеру, необхідно відзначити, що інтеграція морських портів з іншими видами наземного транспорту вже відбувається. Проте ключовою проблемою залишається відсутність розробленої та ефективної законодавчої бази, яка б стимулювала комплексний розвиток усієї транспортної галузі України. Поступово, внаслідок посилення євроінтеграційних процесів, здійснюється імплементація

законодавства Європейського Союзу у транспортному секторі, однак темпи цього процесу є недостатньо швидкими [60].

Таким чином, можемо підсумувати основні чинники впливу у вигляді таблиці 2.7.

Таблиця 2.7

PEST-аналіз чинників впливу на розвиток морських вантажоперевезень України

Група факторів	Основний прояв
Р. Політичні чинники (Political Factors)	Військова агресія Росії: Головний дестабілізуючий чинник. Війна призвела до окупації ряду портів (Маріуполь, Бердянськ, Херсон), фізичного руйнування інфраструктури та високих безпекових ризиків у Чорному морі. "Зернова угода" / "Морський коридор": Запуск та підтримка "Українського морського коридору" у 2023-2024 роках (після виходу РФ з "зернової ініціативи") продемонстрували стійкість та стратегічну важливість морського експорту для економіки країни. Інтеграція з ЄС: Поглиблення інтеграції в транспортну мережу TEN-T та гармонізація законодавства з нормами ЄС відкривають можливості для фінансування та спрощення процедур торгівлі, хоча темпи імплементації не завжди достатньо швидкі. Державна політика відновлення: Реалізація державних програм відновлення інфраструктури та співпраця з міжнародними партнерами (Світовий банк, ЄІБ) є критично важливою для стабілізації галузі.
Е. Економічні чинники (Economic Factors)	Падіння вантажообігу та подальше відновлення: Після різкого падіння на початку повномасштабного вторгнення, у 2024 році вантажообіг українських портів досяг майже довоєнного рівня (97,2 млн тонн), що свідчить про адаптацію бізнесу та ефективність морського коридору. Зростання логістичних витрат: Війна спричинила зростання цін на паливо, страхові тарифи та загальні логістичні витрати. Форсовані обхідні маршрути (наприклад, через Дунайські порти та "Шляхи солідарності") є дорожчими за традиційні. Експортний потенціал: Україна зберігає високий експортний потенціал (зернові, метали, руда), що формує основу вантажопотоків. Зниження фрахтових ставок з глибоководних портів дозволяє трейдерам підвищувати закупівельні ціни. Залежність від зовнішнього фінансування: Відновлення та модернізація портової інфраструктури значною мірою залежать від залучення іноземних інвестицій та фінансової допомоги міжнародних фондів.
S. Соціальні чинники (Social Factors)	Безпека персоналу: Забезпечення безпеки праці в умовах постійної загрози обстрілів є пріоритетом. Людські втрати та ризики впливають на доступність кваліфікованих кадрів. Кадровий потенціал: Наявність кваліфікованого персоналу та спеціалізованих морських ВНЗ є позитивним фактором, який може забезпечити галузь фахівцями після стабілізації ситуації. Вплив на місцеві громади: Портова діяльність має значний вплив на якість життя місцевих громад та регіональний розвиток, що вимагає уваги до соціальної відповідальності бізнесу та взаємодії з муніципальними ініціативами

Т. Технологічні чинники (Technological Factors)	Цифровізація та автоматизація: Світовий тренд на автоматизацію терміналів, впровадження смартплатформ та систем контролю (Port Community Systems) актуальний і для України. Ці технології підвищують ефективність та прозорість. Кібербезпека: Розширення застосування автоматизації та цифровізації збільшує кібербезпекові ризики, що потребує відповідних заходів захисту інформаційних систем. Технологічне відставання інфраструктури: Зношеність основних фондів та недостатні глибини акваторій обмежують можливості прийому великих сучасних суден, що знижує конкурентоспроможність. Це вимагає інвестицій у днопоглиблювальні роботи та модернізацію обладнання. "Зелені" технології: Зростає інтерес до сталого розвитку та екологічних стандартів (використання водневої енергетики, зниження вуглецевого сліду). В Україні ця тенденція поки що розвивається повільно, але має потенціал стати конкурентною перевагою в майбутньому.
---	---

Джерело: авторська розробка

Таким чином, PEST-аналіз морських вантажоперевезень України свідчить про функціонування галузі в умовах глибокої кризи, спричиненої повномасштабною війною, яка є домінуючим політичним та соціальним чинником. Руйнування інфраструктури, безпекові ризики та блокада традиційних маршрутів створюють безпрецедентні виклики. Водночас, галузь демонструє високу адаптивність: економічні показники відновлюються завдяки ефективності "Українського морського коридору", а курс на євроінтеграцію відкриває доступ до міжнародного фінансування та програм ЄС. Технологічне відставання та високий рівень зносу основних фондів залишаються системними проблемами, які потребують негайного вирішення через модернізацію, цифровізацію та залучення інвестицій для забезпечення сталого розвитку та інтеграції в єдиний європейський транспортний простір.

Відзначимо, що участь України в міжнародних морських конвенціях та угодах, а також дотримання міжнародних стандартів безпеки та судноплавства впливають на інтеграцію в світову морську спільноту та доступ до міжнародних ринків. Урядові програми, спрямовані на розвиток портової інфраструктури, залучення інвестицій у галузь, а також пільги для морських перевізників можуть суттєво стимулювати зростання сектора. Залежність від певних видів вантажів (наприклад, сільськогосподарської продукції) може створювати ризики.

Диверсифікація експорту та імпорту, а також розвиток нових вантажних потоків може підвищити стійкість галузі до коливань світових ринків. Зміни світових цін на основні експортні товари України (наприклад, зерно, металургійна продукція) безпосередньо впливають на обсяги морських вантажоперевезень та доходи галузі. Достатня кількість кваліфікованих моряків, портових працівників та фахівців з логістики є критично важливою для ефективної роботи галузі. Проблеми з підготовкою кадрів, їх відтік за кордон або незадовільні умови праці можуть негативно впливати на розвиток сектора. Використання сучасних інформаційних систем, автоматизація портових операцій, електронний документообіг та інші цифрові рішення можуть значно підвищити ефективність, прозорість та швидкість морських вантажоперевезень.

Висновки до розділу 2

Таким чином, 2021 рік був успішним довоєнним роком для портової галузі України. Початок повномасштабного вторгнення призвів до різкого падіння вантажообігу майже втричі — до 53,8 млн тонн. Галузь почала відновлюватися у 2023 році, продемонструвавши зростання на 5% порівняно з попереднім роком. Значну роль у цьому відіграли Дунайські порти (Ізмаїл, Рені), а також робота тимчасового морського коридору, запущеного в серпні 2023 року. У 2024 році зафіксовано рекордне зростання обсягів перевалки до 97,2 млн тонн, що на 57% більше, ніж у 2023 році.

Основними викликами для України на шляху інтеграції до спільної морської транспортної політики ЄС є значні руйнування інфраструктури та постійні безпекові загрози, що унеможлиблює повноцінне використання традиційних морських шляхів та вимагає пошуку альтернативних логістичних маршрутів. Додатковими перешкодами залишаються регуляторні та інституційні прогалини, зокрема необхідність повного впровадження норм ЄС щодо прозорості портових послуг та кваліфікації моряків, а також потреба в модернізації застарілого флоту й обладнання для відповідності високим стандартам ЄС.

PEST-аналіз морських вантажоперевезень України свідчить про функціонування галузі в умовах глибокої кризи, спричиненої повномасштабною війною, яка є домінуючим політичним та соціальним чинником. Водночас, галузь демонструє високу адаптивність: економічні показники відновлюються завдяки ефективності "Українського морського коридору", а курс на євроінтеграцію відкриває доступ до міжнародного фінансування та програм ЄС.

РОЗДІЛ 3. ЗАХОДИ З УДОСКОНАЛЕННЯ МІЖНАРОДНИХ ВАНТАЖОПЕРЕВЕЗЕНЬ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ В УМОВАХ ІНТЕГРАЦІЇ ДО РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ ЄС

3.1. Перспективні напрямки реформування сектору морського транспорт України до вимог ЄС

Перспективні напрямки реформування сектору морського транспорту України до вимог ЄС охоплюють комплекс заходів, спрямованих на гармонізацію законодавства, інтеграцію інфраструктури та підвищення безпеки й прозорості галузі (Табл. 3.1).

Таблиця 3.1

Ключові напрямки реформування

Напрямок	Заходи
Законодавча апроксимація та регуляторна реформа	1. Імплементация acquis ЄС: Основний напрямок полягає в адаптації національного законодавства до директив та регламентів ЄС, що охоплюють безпеку судноплавства, охорону навколишнього середовища, кваліфікацію моряків та портові послуги. 2. Регулювання портових послуг: Впровадження прозорих та недискримінаційних правил надання портових послуг (згідно з Регламентом ЄС 2017/352) для стимулювання конкуренції та залучення інвестицій. 3. Удосконалення системи дипломування моряків: Приведення системи підготовки та дипломування моряків у відповідність до європейських стандартів для забезпечення визнання українських документів на міжнародному рівні.
Інфраструктурна інтеграція та модернізація	1. Включення до мережі TEN-T: Повна інтеграція українських логістичних шляхів до Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) для забезпечення кращого сполучення з ЄС та перетворення України на ключовий транзитний коридор. 2. Відновлення та розвиток портової інфраструктури: Залучення фінансування (зокрема, через CEF та міжнародні фінансові інститути, як-от ЄІВ) для реконструкції пошкоджених портів, оновлення обладнання та забезпечення прийому великотоннажних суден. 3. Розвиток інтермодальних перевезень: Створення ефективної системи стійких внутрішніх водних шляхів та покращення залізничного й автомобільного сполучення з портами для забезпечення безперебійного логістичного ланцюга
Безпека та інституційна спроможність	1. Посилення морської безпеки: Створення спільного центру морських операцій та координації між різними відомствами (Морська охорона, ВМС, Мінінфраструктури) для забезпечення безпеки судноплавства, особливо в Чорноморському регіоні.

	2. Запобігання забрудненню: Впровадження європейських стандартів екологічної безпеки, включаючи створення мереж для прийому судових відходів у портах. 3. Цифровізація та автоматизація: Активне впровадження цифрових технологій для підвищення ефективності портових операцій, прозорості та зниження корупційних ризиків.
Економічна стійкість та прозорість	1. Залучення інвестицій через ДПП: Активне використання державно-приватного партнерства для модернізації портового комплексу. 2. Посилення конкурентоспроможності: Створення конкурентного середовища на ринку транспортних послуг та забезпечення прозорості адміністративних процедур

Джерело: розроблено за [61; 62; 63]

Для досягнення повної інтеграції до вимог ЄС у кожному з визначених напрямків Україні ще потрібно буде зробити певні кроки. Так, **законодавча апроксимація та регуляторна реформа** передбачає [61; 62; 63]:

- Імплементація *acquis* ЄС (завершення): необхідно повністю завершити процес імплементації всіх відповідних директив та регламентів ЄС у національне законодавство. Це включає розробку та ухвалення відповідних законів та підзаконних актів, які б не лише формально дублювали норми ЄС, а й забезпечували їхнє ефективне застосування.
- Регулювання портових послуг (повне впровадження): Україні ще належить забезпечити повну відповідність положенням Регламенту ЄС 2017/352, що вимагає прозорого та недискримінаційного встановлення портових зборів і надання послуг. Це передбачає перегляд чинної тарифної політики та вдосконалення Порядку ведення Реєстру морських портів України.
- Удосконалення системи дипломування моряків: потрібно забезпечити стовідсоткову відповідність системи підготовки та сертифікації моряків вимогам Директиви 2008/106/ЄС. Це включає зміцнення інституційної спроможності органів, відповідальних за цей процес, та забезпечення прозорості процедур для досягнення повного визнання українських дипломів в ЄС.

Аспект проведення регуляторної реформи передбачає не тільки зміну законів, але й створення ефективних інституцій та механізмів їх реалізації:

- Посилення ролі регуляторних органів: створення незалежних та компетентних органів, відповідальних за нагляд та дотримання нових правил.
- Прозорість та боротьба з корупцією: впровадження електронних систем документообігу, відкритих реєстрів та прозорих процедур ліцензування й сертифікації, що знижує корупційні ризики та підвищує довіру міжнародних партнерів та інвесторів.
- Стимулювання конкуренції: ліквідація монополій та створення конкурентного середовища на ринку морських перевезень та портових послуг.

Для здійснення повноцінної **інфраструктурної інтеграції та модернізації сектору морського транспорту до вимог і стандартів Європейського Союзу**, Україні необхідно зосередити зусилля на кількох ключових напрямках, підкріплених конкретними діями та проєктами:

1. Реалізація проєктів у рамках мережі TEN-T - Україна має перейти від формального включення своїх маршрутів до карт TEN-T до фізичної реалізації проєктів, які забезпечать сумісність та ефективність сполучення з європейськими партнерами. Інтеграція в TEN-T є передумовою для залучення фінансування від інструменту Connecting Europe Facility (CEF) та інших фондів ЄС. Для цього необхідна модернізація прикордонної інфраструктури: прикладом є модернізація залізничних підходів до портів Дунаю (Рені, Ізмаїл, Усть-Дунайськ) та західних кордонів, зокрема розширення вузької колії 1435 мм. Це дозволить оптимізувати перевантаження вантажів, що прямують до/з Румунії, Польщі та інших країн ЄС. Необхідним є систематичне проведення днопоглиблювальних робіт в акваторіях та на підхідних каналах, зокрема в портах Великої Одеси та Дунайського регіону. Забезпечення гарантованих глибин на каналі Дунай–Чорне море та в порту Південний для прийому великотоннажних суден типу Capesize, що є стандартом для світових ринків. Впровадження інфраструктури для використання альтернативних джерел енергії (наприклад, берегове електропостачання суден під час стоянки, воднева енергетика) та будівництво сучасних систем утилізації відходів.

2. Розвиток ефективних інтермодальних та внутрішніх водних шляхів - інтеграція вимагає безперебійного сполучення морського транспорту з іншими видами транспорту в рамках єдиного логістичного ланцюга. Мультимодальні перевезення знижують залежність від одного виду транспорту, підвищують стійкість логістики та є стандартом для ЄС. Після розмінування та забезпечення безпеки необхідно відновити повноцінне вантажне судноплавство на річці Дніпро, модернізувати шлюзи та інтегрувати річкову інформаційну систему (PIS) з європейськими системами. Це створить ефективний внутрішній водний шлях до чорноморських портів. Будівництво сучасних контейнерних та інтермодальних терміналів у ключових логістичних хабах дозволить ефективно перевантажувати вантажі з моря на залізницю чи автотранспорт.

3. Активізація державно-приватного партнерства (ДПП) та залучення інвестицій - реформи потребують значного фінансування, яке не може бути забезпечене виключно державним бюджетом, особливо під час війни. ДПП дозволяє залучити приватний капітал, експертизу та ефективні управлінські практики, що прискорює модернізацію. Після успішних прикладів концесій у портах Ольвія та Херсон (до окупації) необхідно розробити нові привабливі проєкти для приватних інвесторів. Ефективне використання інструментів ЄС для підготовки проєктів, таких як Ukraine FIRST від ЄІБ та ЄБРР, що допомагають структурувати інвестиційно привабливі проєкти.

Для забезпечення **безпеки та інституційної спроможності** слід запропонувати наступне:

Посилення морської безпеки – вимагає створення спільного центру морських операцій та координації між різними відомствами (Морська охорона, ВМС, Мінінфраструктури) є ключовим для забезпечення безпеки судноплавства, особливо в Чорноморському регіоні, який стикається з постійними загрозами. Повномасштабне вторгнення Росії продемонструвало вразливість морських шляхів. Спільний координаційний центр дозволить оперативно реагувати на військові загрози, тероризм, контрабанду та незаконний обіг наркотиків, що є спільними викликами для всіх причорноморських країн. Інтеграція українських

систем морської безпеки з європейськими та натівськими стандартами дозволить ефективніше обмінюватися інформацією та проводити спільні операції. ЄС вже пропонує створити Чорноморський центр безпеки, що підтверджує актуальність цієї ініціативи.

Економічна стійкість - забезпечення безпечних морських коридорів, як це було реалізовано через "зерновий коридор" та "Шляхи солідарності" (Solidarity Lanes), є життєво важливим для експортоорієнтованої економіки України. Через "Шляхи солідарності" у серпні 2024 року транспортувалося близько 80% українського імпорту та 73% несільськогосподарського експорту, що підкреслює їх критичну роль на тлі блокади Чорного моря [64].

Запобігання забрудненню - впровадження європейських стандартів екологічної безпеки, включаючи створення мереж для прийому суднових відходів у портах (Port Reception Facilities, PRF), є необхідною умовою для захисту крихкої екосистеми Чорного моря та гармонізації законодавства України з Директивою ЄС 2019/883. Дотримання міжнародних норм: Хоча Міжнародна конвенція МАРПОЛ встановлює норми, їх виконання в рамках ЄС посилюється обов'язковими директивами та інспекціями. Директива ЄС вимагає від портів забезпечення належних потужностей для прийому всіх видів суднових відходів [65].

Зменшення забруднення моря - дослідження показують, що, попри збільшення обсягів зданих відходів, скиди у море продовжуються. Впровадження системи непрямих зборів (коли всі судна платять загальний збір за утилізацію) стимулює регулярну здачу відходів і зменшує нелегальні скиди. Впровадження жорстких правил, зокрема щодо пластикових гранул, є пріоритетом для ЄС. Приведення українських портів до екологічних стандартів ЄС дозволить створити концепцію "зеленого порту", що є стратегічною ціллю розвитку до 2038 року.

Цифровізація та автоматизація - активне впровадження цифрових технологій спрямоване на підвищення ефективності портових операцій, прозорості та зниження корупційних ризиків. Це відповідає концепції "смарт-

порт" та інтеграції в Цифровий єдиний ринок ЄС (EU Digital Single Market, DSM). Впровадження систем електронного документообігу, таких як інтеграція DocPort з митницею, дозволяє економити до 6 годин на реєстрації судна та зменшує простой, що критично важливо для аграрного сектору. Цифровізація знижує людський фактор та спрощує адміністративні процедури, що підвищує прозорість та зменшує корупційні ризики. Ефективне управління державними інвестиціями через прозорі системи може зекономити до 30% коштів на інфраструктурних проєктах. Україна має низький показник конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури (4.7 бала з 10 можливих), тоді як лідери, такі як Велика Британія та Німеччина, мають понад 7 балів. Цифрова трансформація є ключовим фактором для прискореного відновлення економіки та підвищення конкурентоспроможності, що підтверджується позитивним впливом експорту ІТ-послуг на ВВП України [66].

Також необхідні чіткі та прозорі процедури для забезпечення дотримання нових правил екологічності. Судна повинні будуть надавати електронне попереднє повідомлення про відходи (Advance Waste Notification) за 24 години до прибуття в порт. Ця інформація має бути доступною владі порту для перевірки. Буде впроваджений загальноєвропейський механізм цільового контролю (EU risk-based targeting mechanism), який дозволить інспекторам вибирати судна для перевірки на основі аналізу ризиків. Це підвищить ефективність інспекцій. Держави-члени ЄС зобов'язані проводити інспекції не менше 15% від загальної кількості суден, що заходять, щорічно. Введення процедур моніторингу та звітності даних про пасивно виловлені відходи (наприклад, рибальські сіті), що є частиною загальної стратегії ЄС по боротьбі з морським сміттям [64].

Економічна стійкість та прозорість можуть полягати у наступному:

Залучення інвестицій через державно-приватне партнерство (ДПП) - активне використання механізмів державно-приватного партнерства (ДПП), зокрема концесії, є ключовим для модернізації застарілої інфраструктури портового комплексу та інших сегментів транспортної галузі України. За оцінками Світового банку та ЄС, потреба України в інвестиціях у транспортну

інфраструктуру для післявоєнного відновлення та інтеграції становить мільярди доларів, які державний бюджет самостійно покрити не може. ДПП дозволяє залучити приватний капітал та експертизу. Приватний партнер, зацікавлений у прибутку, оптимізує операційні витрати, впроваджує новітні технології та покращує якість послуг. Успішні пілотні проєкти включають продовження практики, започаткованої концесіями портів "Ольвія" та "Херсон" (до окупації), які довели свою спроможність залучати інвестиції. Підготовка та проведення прозорих концесійних конкурсів для інших державних стивідорних компаній, залізничних вокзалів, аеропортів та дорожньої інфраструктури. Забезпечення стабільності та передбачуваності законодавства про ДПП та концесії для захисту прав інвесторів, що є критичною вимогою міжнародних фінансових інституцій (ЄБРР, IFC) [63].

Посилення конкурентоспроможності - створення рівних правил гри, конкурентного середовища на ринку транспортних послуг та забезпечення прозорості адміністративних процедур є фундаментальними передумовами для інтеграції в єдиний ринок ЄС та залучення міжнародних вантажопотоків. Лібералізація ринку транспортних послуг — пряме зобов'язання України перед ЄС. Це стосується допуску перевізників з ЄС на український ринок та навпаки (транспортний безвіз). Здорова конкуренція між портами, залізницею та автоперевізниками змушує бізнес оптимізувати тарифи та покращувати якість послуг, що знижує кінцеву вартість українського експорту. Прозорість процедур та відкритий ринок унеможливлюють ручне регулювання, дискримінаційні тарифи та корупційні схеми.

Інтеграція морського сектору України до ЄС — це не просто технічне питання, а фундаментальна стратегія виживання та забезпечення стійкості держави під час повномасштабної агресії росії (Таблиця 3.2).

Таблиця 3.2

Інтеграція морського сектору України до ЄС як чинник забезпечення
стійкості держави під час повномасштабної агресії

Основний блок переваг	Ключовий аргумент	Деталізація та приклади заходів
1. Економічна ефективність та розвиток	Залучення інвестицій та фінансування	Механізми ДПП: Використання концесій для модернізації портової інфраструктури (успішний приклад портів "Ольвія", "Херсон"). Доступ до фондів ЄС: Можливість отримання коштів з програм Connecting Europe Facility (CEF) та Ukraine Facility для відбудови та розвитку транскордонної інфраструктури.
	Підвищення конкурентоспроможності	Прозоре середовище: Створення рівних правил гри на ринку транспортних послуг, що знижує корупційні ризики. Зниження витрат: Оптимізація логістичних ланцюгів та зменшення часу простою суден через цифровізацію.
	Стійкість експорту та імпорту	Гарантовані маршрути: Забезпечення надійного функціонування "Шляхів солідарності", які є критичними для українського експорту в умовах блокади Чорного моря. Синхронізація: Усунення адміністративних бар'єрів на кордонах з ЄС (митний та транспортний безвіз).
2. Безпека та стійкість	Посилення морської безпеки	Спільний моніторинг: Інтеграція інформаційних систем (SafeSeaNet) для обміну даними про рух суден та виявлення загроз (мінна небезпека, військові дії). Координація відомств: Створення спільних центрів морських операцій та координація між ВМС, Морською охороною та цивільними службами.
	Екологічна безпека	Стандарти ЄС: Впровадження Директиви ЄС 2019/883 про портові приймальні споруди (PRF) для прийому судових відходів. Захист екосистеми: Запобігання забрудненню Чорного моря та гармонізація екологічних норм України з європейськими стандартами.
	Оперативна сумісність	Стандарти НАТО/ЄС: Перехід на єдині операційні стандарти, що підвищує ефективність співпраці з партнерами з Альянсу та ЄС у сфері оборони та безпеки на морі.
3. Інституційна інтеграція	Гармонізація законодавства	Адаптація норм: Приведення українського морського законодавства у відповідність до <i>acquis communautaire</i> ЄС, що є обов'язковою передумовою для вступу.
	Цифровізація та автоматизація	"Єдине вікно" та PCS: Впровадження систем електронного документообігу (Port Community System), що мінімізує людський фактор та зменшує корупційні ризики.
	Політична та інституційна інтеграція	Надійний партнер: Демонстрація готовності України бути надійним та передбачуваним партнером у європейській системі, що посилює політичну вагу країни в регіоні.

Джерело: авторська розробка

Таким чином, вона перетворює Україну з ізольованої "сірої зони" Чорного моря на невід'ємну частину єдиного європейського логістичного та безпекового простору.

Морські перевезення були і залишаються основою українського експорту. В умовах війни Росія систематично намагається блокувати або знищувати цю артерію. Між тим у сучасних умовах слід враховувати наступне:

Диверсифікація та стійкість логістики: Інтеграція дозволяє створити надійні, офіційно визнані та захищені логістичні коридори, які менш чутливі до прямого військового тиску. Створені "Шляхи солідарності" (Solidarity Lanes) через дунайські порти та транзит через Румунію, Польщу і країни Балтії стали рятівним колом для економіки. У серпні 2024 року через ці шляхи транспортувалося близько 80% українського імпорту та 73% несільськогосподарського експорту, що підтверджує їхню критичну роль [65].

- Синхронізація митних та адміністративних процедур: Усунення бюрократичних та адміністративних бар'єрів на кордонах прискорює рух критично важливих вантажів: військової допомоги, палива, гуманітарних товарів та експортної продукції. "Митний безвіз" та "транспортний безвіз" вже демонструють позитивні результати, але повна інтеграція морських систем пришвидшить цей процес ще більше.
- Зниження логістичних витрат: Прозорість та уніфікація правил залучають міжнародні логістичні компанії, що підвищує конкуренцію та знижує кінцеву вартість українського експорту, роблячи його більш привабливим на світових ринках.

Співпраця в рамках єдиної системи ЄС дозволяє ефективніше протистояти гібридним загрозам Росії на морі:

- Спільний моніторинг та обмін даними: інтеграція інформаційних систем морського спостереження (наприклад, SafeSeaNet) дозволяє обмінюватися даними про рух суден у режимі реального часу. Це допомагає виявляти мінну небезпеку, військову активність агресора, запобігати контрабанді та іншим незаконним діям.

- Стандартизація процедур та оперативна сумісність: перехід на європейські та натівські стандарти координації між ВМС, Морською охороною та цивільними відомствами підвищує оперативну сумісність під час спільних операцій чи навчань. Це створює більш передбачуване та безпечне середовище для міжнародного судноплавства.

Статус інтегрованого партнера ЄС відкриває доступ до значних фінансових ресурсів та інвестицій, необхідних для відновлення зруйнованої інфраструктури [63]:

- Доступ до фондів ЄС: Україна може претендувати на кошти з європейських фондів, таких як Connecting Europe Facility (CEF) або Ukraine Facility, які спрямовані на розвиток транскордонної та транспортної інфраструктури. ЄС вже виділяв кошти на ремонт та покращення портової інфраструктури України, що підтверджує цей механізм.
- Приватні інвестиції через ДПП: уніфікація законодавства з європейським та забезпечення прозорості (через цифровізацію та ДПП) підвищує довіру міжнародних інвесторів до українського ринку. Це критично важливо для модернізації портів, які зазнали обстрілів.

Морська інтеграція — це не лише про кораблі та порти, це частина великого політичного шляху України до членства в ЄС:

- Демонстрація відповідності: успішне впровадження європейських директив та норм (екологічних стандартів, стандартів безпеки) демонструє готовність України бути надійним та передбачуваним партнером у європейській системі.
- Спільний голос у Чорноморському регіоні: спільна політика дозволяє Україні та ЄС діяти єдиним фронтом у захисті міжнародного морського права та свободи судноплавства в Чорному морі, посилюючи міжнародний тиск на росію.

Отже, інтеграція в систему морських перевезень ЄС під час війни є ключовим елементом безпеки, економічного виживання та майбутньої відбудови України

3.2 Перспективні напрямки розбудови сектору морського транспорту України у повоєнний період

Війна вкрай негативно вплинула на всю економіку України, в тому числі й на транспортну інфраструктуру. Але без якісної та сучасної транспортної інфраструктури повноцінне повоєнне відновлення виробничого сектору неможливо. Закриття аеропортів, блокада морських портів стали причиною пошуку альтернативних логістичних схем доставки.

Перспективні напрямки розбудови сектору морського транспорту України у повоєнний період включають відновлення та модернізацію портової інфраструктури, інтеграцію до європейської транспортної мережі, розвиток державно-приватного партнерства та цифровізацію галузі (Рис. 3.1).

Відновлення та модернізація інфраструктури

- Стратегічним пріоритетом є відновлення пошкоджених портів та модернізація існуючих потужностей на інноваційній основі

Інтеграція до європейської транспортної системи

- Розбудова логістичних маршрутів та адаптація національної транспортної системи до вимог і стандартів ЄС для переорієнтації експортних та імпорتنних потоків

Залучення інвестицій та державно-приватне партнерство

- Відновлення транспортної інфраструктури активно планується здійснювати за участі міжнародних організацій та приватних інвесторів

Цифровізація та прозорість

- Допоможе знизити навантаження на бізнес та підвищити прозорість управлінських рішень

Розвиток внутрішніх водних шляхів

- Великий потенціал має розвиток внутрішнього водного транспорту

Підвищення безпеки

- Забезпечення безпеки плавання та охорони морських суден, екіпажів і вантажів

Оновлення флоту та кадрове забезпечення

- Оновлення державного та обслуговуючого флоту, забезпечення роботи навчальних центрів для моряків

Рис. 3.1. Ключові напрямки розбудови сектору морського транспорту України у повоєнний період

Джерело: авторська розробка

Розглянемо запропоновані напрямки та надамо більш конкретні пояснення до сформованого погляду на основні підходи до модернізації українського морського транспорту у повоєнний період [63]:

- Відновлення та модернізація інфраструктури: стратегічним пріоритетом є відновлення пошкоджених портів та модернізація існуючих потужностей на інноваційній основі. Це включає впровадження концепцій «смарт-порт» (застосування новітніх технологій), «енергоефективний порт» та «зелений порт» для зменшення негативного впливу на навколишнє середовище.
- Інтеграція до європейської транспортної системи: розбудова логістичних маршрутів та адаптація національної транспортної системи до вимог і стандартів Європейського Союзу є критично важливими для переорієнтації експортних та імпорتنих потоків.
- Залучення інвестицій та державно-приватне партнерство (ДПП): відновлення транспортної інфраструктури активно планується здійснювати за участі міжнародних організацій та приватних інвесторів. Концесійні проєкти в морській галузі розглядаються як один із ключових механізмів залучення приватного капіталу.
- Цифровізація та прозорість: впровадження інформаційних систем відкритих даних, електронних сервісів та електронного урядування допоможе знизити адміністративне навантаження на бізнес та підвищити прозорість прийняття управлінських рішень у галузі.
- Розвиток внутрішніх водних шляхів: окрім морських портів, великий потенціал має розвиток внутрішнього водного транспорту, зокрема річкових портів, як частини загальної логістичної системи України.
- Підвищення безпеки: з урахуванням воєнного досвіду, важливим напрямком є забезпечення високого рівня безпеки плавання та охорони морських суден, екіпажів і вантажів.

- Оновлення флоту та кадрове забезпечення: необхідне фінансування на оновлення державного та обслуговуючого флоту, а також забезпечення роботи навчальних центрів для моряків відповідно до європейських стандартів.

Відновлення та модернізація інфраструктури морського транспорту України у повоєнний період передбачає комплексний, стратегічно важливий підхід, що виходить далеко за рамки простої відбудови зруйнованого. Основна мета полягає не лише у відновленні функціональності портів, а в їхній трансформації на сучасні, конкурентоспроможні та інтегровані в європейську систему логістичні хаби. Цей процес має охоплювати кілька ключових взаємопов'язаних напрямів. По-перше, невідкладним завданням є фізична відбудова та відновлення працездатності пошкоджених внаслідок бойових дій об'єктів. Це включає відновлення критичної інфраструктури — причалів, терміналів, складських комплексів, під'їзних шляхів та залізничних сполучень. Паралельно з цим, критично важливими є масштабні днопоглиблювальні роботи для відновлення паспортних глибин акваторій та каналів, що забезпечить можливість приймати великотоннажні судна і підвищить пропускну здатність портів. По-друге, модернізація передбачає цифрову трансформацію галузі через впровадження концепції «Смарт-порт». Йдеться про застосування передових технологій, автоматизацію перевантажувальних процесів, використання штучного інтелекту для оптимізації логістики та управління потоками вантажів. Цифровізація документообігу та впровадження систем управління ресурсами підприємств (ERP) покликані підвищити прозорість, швидкість обробки вантажів та знизити адміністративне навантаження. По-третє, важливим пріоритетом є екологічна стійкість та енергоефективність. Розбудова сектора відбуватиметься відповідно до європейських стандартів через реалізацію концепцій «Зелений порт» та «Енергоефективний порт». Це означає перехід на використання відновлюваних джерел енергії, модернізацію перевантажувальної техніки на більш екологічну, створення інфраструктури для прийому та переробки суднових відходів, а також загальне зменшення вуглецевого сліду портової діяльності. Нарешті, модернізація інфраструктури повинна сприяти

розвитку мультимодальних перевезень та забезпеченню безпеки. Створення сучасних логістичних центрів, які ефективно поєднують морський, залізничний, автомобільний та внутрішній водний транспорт, дозволить Україні стати ключовою ланкою у міжнародних ланцюгах поставок. Одночасно з цим, забезпечення високого рівня фізичної та кібербезпеки об'єктів морської інфраструктури є необхідною умовою для сталого та безперебійного функціонування галузі у повоєнний період.

Інтеграція до європейської транспортної системи є наріжним каменем повоєнної розбудови сектору морського транспорту України. Цей процес виходить за межі простої співпраці; він передбачає глибоку адаптацію національної транспортної системи до вимог і стандартів Європейського Союзу та кардинальну переорієнтацію експортних та імпорتنих потоків, що є критично важливим в умовах зміненої геополітичної та логістичної карти світу. Раніше значна частина українського транзиту та торгівлі була орієнтована на східні ринки або використовувала Чорне море як транзитний шлях до Азії через російські або контрольовані росією акваторії. Війна змінила ці пріоритети, зробивши західний напрямок ключовим. Традиційний експорт, який раніше міг проходити через російські порти (наприклад, Новоросійськ) або використовував внутрішні російські водні шляхи, тепер повністю перенаправляється через порти країн ЄС. Основними новими хабами стали Констанца (Румунія), Гданськ (Польща), а також порти Балтії та Адріатики. Ці порти стають кінцевими точками нових логістичних ланцюгів для українських товарів. Створені ЄС під час повномасштабного вторгнення "Шляхи солідарності" (Solidarity Lanes) для експорту української агропродукції стали наочним прикладом такої переорієнтації. Замість прямих морських перевезень з Одеси до країн Африки чи Азії, зерно тепер транспортується залізницею або внутрішніми водними шляхами (наприклад, по Дунаю) до європейських портів, звідки вже йде на експорт морем. Це змінює всю логістичну модель. Імпорт критично важливих товарів — від палива та військової техніки до гуманітарної допомоги — тепер надходить до України переважно із західного напрямку, через сухопутні

прикордонні переходи та європейські логістичні центри, а не через традиційні чорноморські морські шляхи, як це було до війни. Нарешті, адаптація української транспортної мережі до Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) передбачає фізичну розбудову та модернізацію прикордонної інфраструктури, залізничних сполучень (зміна ширини колії для відповідності європейським стандартам) та автомобільних доріг, що напряду з'єднують ключові українські міста та порти з європейськими коридорами [63; 64; 66].

Впровадження концепцій «зелений порт», «смайт-порт» та «енергоєфективний порт» є критично важливим для України, адже вони формують основу для трансформації морського сектору з пострадянської моделі на сучасну, стійку та конкурентоспроможну галузь європейського зразка [67]. Це не просто питання технологічного оновлення, а необхідна умова для повноцінної інтеграції українського морського сектору в європейську транспортну систему (мережу TEN-T) та відповідності жорстким екологічним директивам і стандартам Європейського Союзу. В цілому, під цими поняттями розуміють наступне [68]:

- Зелений порт (Green Port) — це концепція управління та розвитку портової діяльності, спрямована на мінімізацію її негативного впливу на навколишнє природне середовище. Вона передбачає впровадження екологічно чистих технологій, використання відновлюваних джерел енергії, ефективне управління відходами (включаючи прийом судових відходів), моніторинг якості повітря та води, а також підтримку біорізноманіття в портових акваторіях та на прилеглих територіях.
- Смайт-порт (Smart Port) — це високотехнологічна модель функціонування порту, яка використовує цифрові технології, автоматизацію та обмін даними в режимі реального часу для оптимізації всіх операційних процесів. Ключовими елементами є Інтернет речей (IoT), штучний інтелект, системи управління ресурсами підприємств (ERP), електронний документообіг та автоматизовані системи управління рухом суден. Мета — підвищення ефективності, прозорості та безпеки портових операцій.

- **Енергоефективний порт (Energy Efficient Port)** — це порт, який систематично впроваджує заходи з раціонального споживання енергоресурсів на всіх етапах своєї діяльності. Це включає використання сучасного, менш енергоємного обладнання, оптимізацію логістики для скорочення часу простою техніки та суден, застосування енергозберігаючого освітлення, використання систем моніторингу енергоспоживання та, в ідеалі, інтеграцію відновлюваних джерел енергії для забезпечення власних потреб.

Сьогодні такі модернізовані порти стають значно привабливішими для міжнародних перевізників та інвесторів, які сьогодні очікують високого рівня сервісу, прозорості та екологічної відповідальності. Енергоефективність та цифровізація, що лежать в основі цих концепцій, забезпечують значне зниження операційних витрат підприємств на енергоносії та спрощують адміністративні процедури, що підвищує загальну економічну ефективність галузі. З точки зору сталого розвитку, "смарт"-технології підвищують безпеку операцій та мінімізують корупційні ризики, а "зелені" рішення сприяють сталому розвитку припортових регіонів, зменшуючи екологічні ризики та покращуючи якість життя місцевих громад. Нарешті, наявність чіткої стратегії "зеленого" та "розумного" розвитку є потужним аргументом для залучення необхідного міжнародного фінансування та приватного капіталу в масштабну відбудову країни. Конкретні аргументи та прикладі таких проектів розкрито в табл. 3.3.

Таблиця 3.3

**Аргументи та приклади для впровадження проектів інноваційних портів в
повоєнній економіці України**

Концепція	Аргументи на користь для України	Приклади проектів та країни ЄС для орієнтації
«Смарт-порт» (Автоматизація та цифровізація)	Підвищення ефективності: скорочення часу обробки суден та вантажів, мінімізація людського фактору та помилок. Конкурентоспроможність: залучення міжнародних партнерів, які очікують високого рівня сервісу та прозорості. Зниження корупції: цифрові системи мінімізують ручне втручання та підвищують прозорість операцій.	Порт Роттердам (Нідерланди): використовує штучний інтелект та IoT (Інтернет речей) для оптимізації логістики, прогнозування прибуття суден та управління перевантаженням. Порт Гамбург (Німеччина): застосовує інтелектуальні системи управління рухом суден та оптимізації використання причалів. Україна може орієнтуватися на впровадження

		систем управління ресурсами підприємств (ERP) та електронного документообігу за їхнім прикладом.
«Зелений порт» (Екологічна стійкість)	Відповідність вимогам ЄС: необхідна умова для повноцінної інтеграції в європейський ринок та дотримання екологічних директив. Зменшення впливу на довкілля: покращення якості повітря та води в портових містах, що сприяє сталому розвитку регіонів. Інвестиційна привабливість: залучення інвесторів, які дотримуються принципів ESG (екологічне, соціальне та корпоративне управління).	Порт Антверпен-Брюгге (Бельгія): активно впроваджує програми використання сонячної енергії, уловлювання вуглекислого газу та забезпечує розгалужену мережу для прийому суднових відходів. Порт Валенсія (Іспанія): орієнтується на використання водню як палива та електрифікацію причалів для зменшення викидів.
«Енергоефективний порт» (Ресурсозбереження)	Економічна вигода: зниження операційних витрат на енергоносії, що підвищує фінансову стабільність підприємств. Енергонезалежність: зменшення залежності від традиційних джерел енергії, зокрема імпортованих. Модернізація обладнання: стимулювання оновлення застарілої інфраструктури на більш сучасну та ефективну.	Порт Гетеборг (Швеція): відомий своїми інноваціями в галузі енергоефективності, включаючи використання альтернативних джерел живлення для суден біля причалів (shore-side electricity) та оптимізацію енергоспоживання будівель. Порт Барселона (Іспанія): впроваджує системи моніторингу енергоспоживання та модернізує освітлення на LED-технології для максимальної економії ресурсів.

Джерело: авторська розробка

На сьогодні існує низка фінансових інструментів Європейського Союзу та міжнародних фінансових установ, які можуть підтримати реалізацію проєктів "зелений порт" та "смарт-порт" в Україні. Ці інструменти орієнтовані на відновлення, стійкий розвиток та інтеграцію України до європейського ринку (Рис. 3.2).



Рис. 3.3. Ключові фінансові інструменти ЄС та міжнародних партнерів для повоєнного відновлення морського транспортного сектору України

Джерело складено за [55; 62]

Запропоновані фінансові інструменти ЄС та міжнародних партнерів для повоєнного відновлення морського транспортного сектору України можна охарактеризувати наступним чином [55; 62]:

Ukraine Facility: Це головний інструмент підтримки України від ЄС, обсягом до 50 млрд євро на період 2024-2027 років. В рамках Ukraine Facility діє Інвестиційна рамка для України (UIF) — ключовий компонент, який поєднує гранти, кредити та гарантійні механізми ЄС для мобілізації державних і приватних інвестицій. Частина цих коштів вже спрямовується на відновлення транспортної та муніципальної інфраструктури, що може бути використано для проєктів "зелених" і "смарт" портів.

Механізм «Сполучення Європи» (Connecting Europe Facility, CEF): Україна з 2023 року є повноправним учасником цієї програми. Вона дозволяє українським організаціям та компаніям подавати заявки на гранти ЄС, що покривають до 50% вартості проєктів. Фінансування передбачене для проєктів у

сферах транспорту, енергетики та цифрових послуг, які сприяють інтеграції України в європейські мережі. Саме в рамках CEF інші європейські порти вже отримують фінансування на "зелені" проєкти, як-от встановлення берегового електропостачання та розвиток інфраструктури для альтернативного палива.

Європейський інвестиційний банк (ЄІБ): Як "банк ЄС", ЄІБ активно фінансує відновлення України. У рамках Ukraine Facility ЄІБ вже планує інвестувати понад 2 млрд євро в термінові заходи з відновлення, включаючи транспортну інфраструктуру. Фінансування від ЄІБ надходить у вигляді довгострокових кредитів та спрямовується на відновлення пошкодженої інфраструктури та підтримку енергоефективності.

Європейський банк реконструкції та розвитку (ЄБРР): ЄБРР є найбільшим інституційним інвестором в Україні та відіграє значну роль у її відновленні. Банк активно підтримує енергетичний та транспортний сектори, надаючи фінансування для модернізації інфраструктури та залучення приватних інвестицій.

Фонд прямих інвестицій ЄС: У 2025 році Європейська комісія оголосила про створення фонду прямих інвестицій для мобілізації до 500 млн євро на відбудову України. Цей фонд використовуватиме гранти, кредити та гарантії для зниження ризиків та залучення приватного капіталу в стратегічні проєкти, зокрема в транспорт.

Програми "зеленої" фінансової підтримки: Існують також спеціалізовані програми, як-от EU4Green Recovery East та LIFE Programme, які підтримують "зелене" фінансування та сталий розвиток. Участь України в програмі Horizon Europe також відкриває можливості для досліджень та інновацій у сфері "зелених" технологій.

Україна вже має досвід використання цієї допомоги. Наприклад, у 2024 році уряд спрямував 50 млн євро бюджетної підтримки від ЄС на ремонт та покращення портової інфраструктури, що демонструє готовність та здатність країни реалізовувати такі проєкти.

Для забезпечення ефективної відбудови та повноцінного функціонування морського транспортного сектору України критично важливим є його супровід паралельними проєктами у секторі автомобільного та залізничного транспорту. Логістичний ланцюг працює як єдиний організм, і "вузькі місця" на суші нівелюють всі переваги модернізованих портів.

У секторі залізничного транспорту, який відіграє ключову роль у доставці великих обсягів експортних, насамперед агропродукції та металопродукції, та імпорتنих вантажів до портів, супутні проєкти мають передбачати модернізацію та розширення залізничних під'їзних шляхів. Необхідно збільшити пропускну здатність існуючих колій та електрифікувати їх для забезпечення швидкої та безперебійної подачі вагонів безпосередньо до терміналів. Стратегічним завданням є також уніфікація залізничної колії з європейським стандартом (1435 мм) через будівництво євроколії від західного кордону до ключових морських портів України. Це усуне необхідність перевантаження вантажів на кордоні та інтегрує Україну в єдину залізничну мережу ЄС, зокрема в коридори TEN-T. Також важливим є оновлення рухомого складу та цифровізація залізничної логістики, що дозволить синхронізувати роботу залізниці з графіками прибуття суден у "смарт-портах"[63].

Паралельно у секторі автомобільного транспорту, який забезпечує більшу гнучкість доставки вантажів, особливо для контейнерних та швидкопсувних товарів, потрібне відновлення та розбудова якісних автомагістралей, що з'єднують великі промислові центри України з морськими портами. Критичним є будівництво сучасних логістичних хабів та "сухих портів" поблизу морських воріт для консолідації, сортування та тимчасового зберігання вантажів. Додатково, інтеграція системи вагового контролю та модернізація прикордонної інфраструктури та пунктів пропуску на західному кордоні прискорить митні процедури та усуне черги, що є вкрай важливим для імпорتنих потоків, які тепер надходять через Європу.

Таким чином, лише комплексний підхід, що передбачає одночасну модернізацію морської, залізничної та автомобільної інфраструктури, дозволить

Україні створити ефективну, стійку та повністю інтегровану в європейську систему транспортно-логістичну систему.

Також слід відзначити, що на сьогодні Україна втратила значну частину національного флоту (Табл. 3.4).

Таблиця 3.4

Динаміка втрати національного флоту України

Провізна спроможність за типами суден (тис. тон дедвейту) / Рік	2005	2010	2015	2023
Флот загалом	1132,0	903,9	432,2	346,8
Танкери	50,0	52,5	34,0	30,6
Балкери	160,0	111,4	0,0	0,0
Суховантажні	670,0	526,3	274,8	195,2
Контейнерні	34,0	н/д	0,0	2,5
Інші типи суден	218,0	213,7	123,5	118,6

Джерело: складено за [69]

Україна практично втратила свій національний морський торговельний флот, перетворившись із морської держави з потужним потенціалом на країну, критично залежну від іноземних перевізників. На початку 1990-х років Україна успадкувала від Чорноморського морського пароплавства (ЧМП) один із найбільших флотів у Європі — понад 300 великотоннажних суден, тоді як станом на сьогодні кількість суден під українським прапором або в управлінні національних компаній є мізерною. Відбулося катастрофічне зменшення сумарного дедвейту (вантажопідйомності) флоту, а його частка у загальному обсязі морських перевезень України близька до нуля. Причини такого занепаду є комплексними і мають як економічний, так і політичний характер. Протягом десятиліть не було чіткої, послідовної державної стратегії підтримки та розвитку національного судноплавства. Паралельно з цим, масштабна корупція та розкрадання, зокрема в історії з Чорноморським морським пароплавством, призвели до цілеспрямованого знищення державного майна та розпродажу суден за безцінь. Додатковим чинником стало неконкурентоспроможне податкове законодавство та складна бюрократична процедура, що зробило український прапор непривабливим для судновласників, які масово перереєстрували свій флот під прапори інших країн з пільговими умовами. Нарешті, старіння

успадкованого флоту, відсутність інвестицій в його оновлення та контроль іноземних трейдерів над вантажною базою довершили процес занепаду. Ці фактори призвели до того, що Україна, маючи видатних моряків та розвинену портову інфраструктуру, опинилася без власного морського транспортного флоту, що робить її вкрай вразливою в умовах війни та повоєнного відновлення [69].

Україна може відновити власний морський транспортний флот, адже це є стратегічно важливим завданням для забезпечення економічного суверенітету та безпеки держави у повоєнний період. Процес відновлення потребуватиме комплексного підходу та залучення значних інвестицій. Відновлення флоту може розпочатися з реформування законодавства та податкової системи. Впровадження конкурентоспроможного міжнародного реєстру суден за прикладом країн, що мають пільгові прапори, зменшення бюрократичного навантаження та надання податкових стимулів для судновласників зроблять український прапор привабливим. Це дозволить повернути під національну юрисдикцію ті судна, які вже належать українському капіталу, але зареєстровані за кордоном. Замість спроб створити виключно державний флот, ефективнішим шляхом є партнерство з приватними інвесторами через механізми державно-приватного партнерства (ДПП). Держава може виступати гарантом або співінвестором у проєктах лізингу чи купівлі суден, орієнтованих на обслуговування української вантажної бази. Додатково Україна може використати фінансові інструменти ЄС та міжнародних фінансових установ, зокрема Інвестиційну рамку для України (UIF) в рамках Ukraine Facility, кредити ЄІБ та ЄБРР, спрямовуючи ці кошти на будівництво або придбання сучасного, екологічного та енергоефективного флоту. Паралельно з купівлею готових суден, необхідно стимулювати розвиток вітчизняних суднобудівних та судноремонтних заводів. Це створить додаткові робочі місця та зменшить залежність від імпорту послуг з обслуговування флоту. Нарешті, чітка державна політика має гарантувати, що національний флот матиме пріоритет в

обслуговуванні основних експортних та імпорتنих потоків України, що забезпечить стабільну вантажну базу та захист від зовнішніх ризиків.

Також слід відзначити, що переважна більшість приморських і навіть континентальних країн світу створюють пільгові умови для розвитку національного судноплавства, отримуючи від цього вигоди від надходження додаткових податків з інших сфер економічної діяльності та заробітної плати працівників додатково створених робочих місць. Для більшості країн з активною демографічною політикою одним із пріоритетів розвитку флоту та портів є зайнятість населення. При цьому першочерговою метою розвитку національного судноплавства є захист національного товаровиробника. В табл. 3.4 надано порівняння переваг реєстрації у Панамі (один із старіших реєстрів), Мальті (надійний європейський реєстр), Молдові (новітній реєстр країни зі Східної Європи), Гонконгу (провідний азійський реєстр).

Таблиця 3.5

Головні переваги реєстрації суден в окремих країнах

Країна	Головні переваги
Панама [17]	1) Попереднє Свідоцтво про реєстрацію судна (дійсне до 6 місяців) та Ліцензія суднової радіостанції може бути отримано протягом 24 годин; 2) Первинна реєстрація коштує від 500\$ до 6500\$ в залежності від типу та розміру судна; 3) Необхідна кількість документів для проведення реєстрації – 5
Мальта [18]	1) Закон про Торгівельне мореплавство дуже схожий на британський, є країною ЄС; 2) Первинна реєстрація коштує від 500 до > 1000 євро в залежності від типу та розміру судна + щорічний податок на тоннаж від 2500 до > 7000 євро; 3) Необхідна кількість документів для проведення реєстрації – 7
Молдова [19]	1) Резидент або нерезидент країни може зареєструвати судно під прапором Республіки Молдова; власники та фрахтувальники суден звільняються від сплати податкових платежів та мит; відсутні обмеження щодо реєстрації річкових та морських суден річка-море будь-якого віку та будь-якого типу; 2) Первинна реєстрація коштує бл. 500\$ в залежності від типу та розміру судна + щорічний податок бл. 500\$; При наявності всіх необхідних документів реєстрація триває 1 день; 3) Необхідна кількість документів для проведення реєстрації – 8
Гонконг [20]	1) За умови, що всі необхідні документи надані та перевірені – реєстрація триває 2 години; 2) Первинна реєстрація коштує від 455 до 1950\$ в залежності від типу та розміру судна + щорічний податок на тоннаж від 195 до 10000\$; 3) Необхідна кількість документів для проведення реєстрації – 8
Україна	Реєстраційні дії здійснюються протягом 15 робочих днів з дати прийняття відповідної заяви. За бажанням заявника зазначені реєстраційні дії можуть

	бути проведені протягом двох робочих днів з дати прийняття відповідної заяви, але при цьому розмір адміністративного збору подвоюється [21]. Адміністративний збір розраховується у такому порядку: прожитковий мінімум, встановлений для працездатних осіб на 1 січня відповідного календарного року, помножений на коефіцієнт віку судна, помножений на коефіцієнт технічних характеристик судна, помножений на фактичну кількість одиниць виміру типу судна. Розмір прожиткового мінімуму для працездатних осіб станом на 01.01.2025 становить 3028,00 грн. Необхідна кількість документів для проведення реєстрації – 11.
--	---

Джерело: розроблено автором за [70; 71; 72; 73; 74; 75; 76]

Завдяки наведеному аналізу стає очевидним, що Україна в поточних умовах є не надто привабливою юрисдикцією для реєстрації морських суден. Водночас, для стимулювання реєстрації флоту під національним прапором і підтримки суднобудування, вирішальну роль можуть відігравати так звані морські субсидії. Це різноманітні механізми фінансової та податкової підтримки, спрямовані на підвищення конкурентоспроможності національного флоту, що включають підтримку судноплавних компаній, моряків, інфраструктурних об'єктів та інноваційних проєктів. Систематизація морських субсидій відбувається за механізмом їх надання, що охоплює прямі виплати, податкові пільги, компенсацію втрат доходів та передачу фінансових ризиків. Також вони класифікуються за економічним спрямуванням — витрати на робочу силу, капітал, енергоресурси, інфраструктуру, знання або дохід компанії. Серед цих інструментів особливу перевагу має альтернативний податок на судноплавство, або тоннажний податок. Він є найбільш ефективним для держав, які прагнуть відродити свій флот, оскільки оподатковує умовний дохід, розрахований від тоннажу суден, а не реальний прибуток компанії. Це сприяє природному відсіюванню неефективних підприємств та заохочує конкурентоспроможний розвиток. Позитивний досвід 22 країн Європейського Союзу, а також Японії, Південної Кореї та Індії, які успішно запровадили тоннажний податок, слугує яскравим доказом його дієвості. Таким чином, для України цей інструмент є стратегічно важливим важелем для відродження власного морського потенціалу, забезпечення економічного зростання та інтеграції до світової морської спільноти на нових, конкурентних засадах [76].

Аналіз, виконаний Oxford Economics на замовлення Європейської судноплавної асоціації (ECSA), надає переконливі емпіричні докази ефективності застосування тоннажного податку та його значного позитивного впливу на економіку Європейського Союзу. Дослідження 9 морських економік ЄС за період з 1994 по 2012 роки продемонструвало, що запровадження цього податкового режиму призвело до значного збільшення економічного вкладу європейської судноплавної галузі до бюджету Європейського Союзу — зростання склало 50% станом на 2012 рік. Це свідчить про те, що правильно структуровані податкові стимули здатні кардинально змінити динаміку розвитку цілої галузі. Цей податковий механізм не тільки стимулює прямий економічний внесок, але й генерує потужний мультиплікативний ефект, що поширюється на весь ланцюг постачання. Статистика за 2018 рік ілюструє цю синергію особливо яскраво: судноплавна галузь ЄС безпосередньо забезпечила роботою 685 тисяч осіб та додала 54 мільярди євро до ВВП. Однак, якщо врахувати непрямий вплив на суміжні сектори — від суднобудування та страхування до портових послуг, логістики та фінансового консалтингу — внесок галузі у зайнятість зростає до понад 2 мільйонів робочих місць, а загальний внесок до ВВП оцінювався у вражаючі 149 мільярдів євро [76].

Для України ці дані є надзвичайно актуальними. Вони підтверджують, що тоннажний податок є не просто фіскальною пільгою, а дієвим інструментом стратегічного розвитку. Його впровадження може стати ключовим важелем для відродження національного флоту, залучення інвестицій та забезпечення значного економічного й соціального зростання через створення нових робочих місць та генерацію податкових надходжень не лише в морському секторі, а й у численних суміжних галузях. Таким чином, Україна може використати цей досвід для трансформації свого морського потенціалу в реальний економічний актив [76].

Висновки до розділу 3

Перспективні напрямки реформування сектору морського транспорту України до вимог ЄС охоплюють комплекс заходів, спрямованих на гармонізацію законодавства, інтеграцію інфраструктури та підвищення безпеки й прозорості галузі.

Відновлення та модернізація інфраструктури морського транспорту України у повоєнний період передбачає комплексний, стратегічно важливий підхід, що виходить далеко за рамки простої відбудови зруйнованого. Основна мета полягає не лише у відновленні функціональності портів, а в їхній трансформації на сучасні, конкурентоспроможні та інтегровані в європейську систему логістичні хаби.

Впровадження концепцій «зелений порт», «смарт-порт» та «енергоефективний порт» є критично важливим для України, адже вони формують основу для трансформації морського сектору з пострадянської моделі на сучасну, стійку та конкурентоспроможну галузь європейського зразка.

Можна відзначити, що Україна в поточних умовах є не надто привабливою юрисдикцією для реєстрації морських суден. Водночас, для стимулювання реєстрації флоту під національним прапором і підтримки суднобудування, вирішальну роль можуть відігравати так звані морські субсидії.

ВИСНОВКИ

В цілому під поняттям «міжнародні морські вантажоперевезення» розуміють комплексний процес переміщення товарів між портами різних держав за допомогою морських суден, що охоплює не лише фізичне транспортування, а й широке коло правових, логістичних та економічних відносин. Морська логістика важлива, оскільки вона сприяє розвитку міжнародної морської логістики завдяки гнучкості, надійності та оперативності перевезення вантажів морями. Вона продовжує відігравати важливу роль у зв'язку між виробниками та споживачами по всьому світу, знижуючи транзитні витрати та вдосконалюючи усталені системи морської логістики. Понад 80-90 відсотків усієї міжнародної торгівлі проходить морем, тому міжнародну морську логістику не можна ігнорувати. Морська логістика є однією з найефективніших галузей, яка транспортує великогабаритні обсяги товарів, і стала частиною ядра економічного розвитку та глобальної зв'язності завдяки використанню надійних морських ланцюгів поставок. Галузь морської логістики дає значні переваги у витратах, дозволяючи їй транспортувати невеликі обсяги продукції. Такий масштаб знижує вартість одиниці перевезення; таким чином, морські перевезення є дуже економічно ефективним методом у світовій торгівлі та середовищі глобальних ланцюгів поставок загалом. Судноплавство має вирішальне значення у виробництві, роздрібній торгівлі та енергетичній промисловості. Це також забезпечує доставку сировини до моменту доставки та переміщення готової продукції. Морська логістика має особливе значення для підтримки цих галузей промисловості, враховуючи зручні логістичні морські стратегії, що зменшують витрати на затримки.

Порти є ключовими вузлами світової транспортної мережі, що слугують воротами для міжнародної торгівлі та економічного розвитку. Ці стратегічні місця вздовж узбережжя, річок та інших судноплавних водних шляхів відіграють ключову роль у сприянні переміщенню товарів, з'єднанні підприємств та стимулюванні економічного зростання. Від жвавих контейнерних терміналів до

спокійних гаваней, порти є серцем торгівлі та мають глибокий вплив на місцеву, регіональну та світову економіку. Слід відмітити, що базовою функцією морських портів є транспортна та перевантажувальна функція. Це базова функція, що включає: використання спеціалізованого обладнання (крани, навантажувачі) для різних типів вантажів (контейнери, насипні, наливні тощо), переміщення вантажів між суднами або між морським та наземним транспортом, інтеграцію з залізничними та автомобільними мережами для ефективного сполучення з внутрішніми регіонами (хінтерландом).

Війна в Україні виступає потужним дестабілізуючим фактором для глобальної морської транспортної системи, вимагаючи від усіх учасників ринку постійної адаптації та пошуку нових логістичних рішень. Військові конфлікти як, наприклад, повномасштабне вторгнення в Україну, торговельні війни та санкції можуть зруйнувати усталені ланцюги постачання та маршрути, що вимагає від портів адаптації та пошуку альтернативних рішень.

Аналіз динаміки вантажоперевалки морських портів у 2021 році демонструє неоднорідну ситуацію в різних морських торговельних портах (МТП) України. Спостерігалось зростання обсягів перевалки у таких портах: Ізмаїльський МТП (+25,5%); Ренійський МТП (+74,3%); МТП Усть-Дунайськ (+63,5%); МТП Чорноморськ (+7,3%). Натомість, порти Одеса, Південний та Білгород-Дністровський зафіксували зниження відповідних показників на 3,4%, 13,3% та 96,9% відповідно.

В цілому, 2021 рік був успішним довоєнним роком для портової галузі України. Початок повномасштабного вторгнення призвів до різкого падіння вантажообігу майже втричі — до 53,8 млн тонн. Галузь почала відновлюватися у 2023 році, продемонструвавши зростання на 5% порівняно з попереднім роком. Значну роль у цьому відіграли Дунайські порти (Ізмаїл, Рені), а також робота тимчасового морського коридору, запущеного в серпні 2023 року. У 2024 році зафіксовано рекордне зростання обсягів перевалки до 97,2 млн тонн, що на 57% більше, ніж у 2023 році.

Аналіз ефективності українських портів у порівнянні із портами Європи свідчить, що вони отримували нижчі оцінки порівняно з європейськими сусідами та торговельними партнерами. У 2019 році Україна посідала 78-ме місце у світовому рейтингу ефективності морських портів, випереджаючи лише такі країни, як Вірменія, Грузія та Молдова, які мають значно меншу залежність від морського експорту. При цьому Німеччина, Польща та інші країни регіону демонстрували суттєво вищі показники. Незважаючи на відносне відставання, у довоєнний період спостерігалася позитивна динаміка ефективності: у 2017 р. Україна посідала 92-ге місце серед 137 країн, у 2018 р. позиція покращилася до 77-го місця.

Основними викликами для України на шляху інтеграції до спільної морської транспортної політики ЄС є значні руйнування інфраструктури та постійні безпекові загрози, що унеможлиблює повноцінне використання традиційних морських шляхів та вимагає пошуку альтернативних логістичних маршрутів. Додатковими перешкодами залишаються регуляторні та інституційні прогалини, зокрема необхідність повного впровадження норм ЄС щодо прозорості портових послуг та кваліфікації моряків, а також потреба в модернізації застарілого флоту й обладнання для відповідності високим стандартам ЄС.

PEST-аналіз морських вантажоперевезень України свідчить про функціонування галузі в умовах глибокої кризи, спричиненої повномасштабною війною, яка є домінуючим політичним та соціальним чинником. Водночас, галузь демонструє високу адаптивність: економічні показники відновлюються завдяки ефективності "Українського морського коридору", а курс на євроінтеграцію відкриває доступ до міжнародного фінансування та програм ЄС.

Перспективні напрямки реформування сектору морського транспорту України до вимог ЄС охоплюють комплекс заходів, спрямованих на гармонізацію законодавства, інтеграцію інфраструктури та підвищення безпеки й прозорості галузі.

Відновлення та модернізація інфраструктури морського транспорту України у повоєнний період передбачає комплексний, стратегічно важливий підхід, що виходить далеко за рамки простої відбудови зруйнованого. Основна мета полягає не лише у відновленні функціональності портів, а в їхній трансформації на сучасні, конкурентоспроможні та інтегровані в європейську систему логістичні хаби.

Впровадження концепцій «зелений порт», «сма́рт-порт» та «енергоєфективний порт» є критично важливим для України, адже вони формують основу для трансформації морського сектору з пострадянської моделі на сучасну, стійку та конкурентоспроможну галузь європейського зразка. На сьогодні існує низка фінансових інструментів Європейського Союзу та міжнародних фінансових установ, які можуть підтримати реалізацію проєктів "зелений порт" та "сма́рт-порт" в Україні. Ці інструменти орієнтовані на відновлення, стійкий розвиток та інтеграцію України до європейського ринку. У 2024 році уряд спрямував 50 млн євро бюджетної підтримки від ЄС на ремонт та покращення портової інфраструктури, що демонструє готовність та здатність країни реалізовувати такі проєкти.

Можна відзначити, що переважна більшість приморських і навіть континентальних країн світу створюють пільгові умови для розвитку національного судноплавства, отримуючи від цього вигоди від надходження додаткових податків з інших сфер економічної діяльності та заробітної плати працівників додатково створених робочих місць. Україна в поточних умовах є не надто привабливою юрисдикцією для реєстрації морських суден. Водночас, для стимулювання реєстрації флоту під національним прапором і підтримки суднобудування, вирішальну роль можуть відігравати так звані морські субсидії. Це різноманітні механізми фінансової та податкової підтримки, спрямовані на підвищення конкурентоспроможності національного флоту, що включають підтримку судноплавних компаній, моряків, інфраструктурних об'єктів та інноваційних проєктів.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Shlafman N., Goryachuk V., Kryvtsova O. Harmonization of ukrainian and eu port policies in the context of global fragmentation and potential risks. Економіка та суспільство. 2025. Випуск 79. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2025-79-161>.
2. Михайленко В. І., Шлафман Н. Л., Зотєєв Р. Є. Стратегічні напрямки розвитку бізнес-середовища морського транспорту в Україні. Економіка та суспільство. 2025. Випуск 79. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2025-79-63>.
3. Burkynskyi B. V., Ilchenko S. V., Gryshchenko V. F., Gryshchenko I. V. The competitive strategy profile of Ukrainian inland water transport: economic justification. Науковий вісник Національного гірничого університету. 2023. № 1. С. 169–173. DOI: doi.org/10.33271/nvngu/2023-1/169
4. Лабунець І. Інституційне забезпечення як складова концептуальних положень формування вантажопотоків морського транспорту України. Економічні горизонти. 2024. № 2–3(28). С. 158–168. DOI: [https://doi.org/10.31499/2616-5236.3\(28\).2024.306272](https://doi.org/10.31499/2616-5236.3(28).2024.306272)
5. Verhoeven P. A review of port authority functions: Towards a renaissance?. Maritime Policy & Management. 2010. № 37 (3). pp. 247–270.
6. Stopford M. Maritime Economics. London: Harper Collins Academic, 1988. 255 p.
7. Harries M. N. and Harries D. E. M. F. The shipping revolution and the world ocean, 1827–1914. in The Oxford Handbook of the Economics of the British Empire, eds. L. Prados de la Escosura and M. Satchell, Oxford University Press. 2021.
8. Kendall L. History of the shipping industry. in Routledge Handbook of Transport Economics, eds. D. A. Hensher and K. J. Button, Routledge. 2021
9. Notteboom T. E. and Ducruet C. F. Ports and maritime networks as conduits of globalisation. in The Routledge Handbook of Globalisation and Maritime Economies, eds. C. F. Ducruet et al., Routledge, 2021.

10. Kwon O. D. W., Ducruet C. F., and Notteboom T. E., The maritime shipping industry in the post-Covid-19 era: new challenges and opportunities. *Maritime Policy & Management*, vol. 50, no. 1, pp. 1-11, 2023. DOI: 10.1080/03088839.2022.2155822
11. Матвієнко О. А. Логістика та управління транспортними потоками в морському господарстві. Київ: НАУ, 2022
12. Stopford, M. *Maritime Economics*. Routledge, 2020. URL: https://logistics.nankai.edu.cn/_upload/article/50/93/1cf2097840e8af90af4b19979773/9ce547df-a3e1-493c-a4a3-0ebbf0669b9.pdf
13. Офіційний сайт IMO. URL : www.imo.org
14. Financial Times. "Shipping Industry Faces Unprecedented Supply Chain Shocks." 2023. Financial Times. 22. URL: <https://www.ft.com/shipping>
15. Xie W. Autonomous Ships: The Future of Maritime Transport? *International Journal of Shipping and Transport Logistics*, 2023. URL : <https://www.unoks.com/en/blog/autonomous-ships-the-future-of-maritimetransport>
16. Węcel, K., Stróżyna, M., Szmydt, M. et al. The Impact of Crises on Maritime Traffic: A Case Study of the COVID-19 Pandemic and the War in Ukraine. *Netw Spat Econ* 2024.199–230. URL : <https://doi.org/10.1007/s11067-023-09612-0>
17. Томчук, О., & Головченко, Я. Аналітична оцінка послуг вантажних перевезень в умовах воєнного стану. *Економіка та суспільство*. 2023. Номер 53. URL : <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-53-90>
18. Громова О. В., Пікало К. В. Конкуренція різних видів транспорту. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2013. № 42. С. 37–38.
19. Voudouris I., and Plomaritou E. Documents of the Shipping Transport: Historical Origins, Legal Validity & Commercial Practice. *Journal of Shipping and Ocean Engineering*. 2020. 10. 47-56. Doi: 10.17265/2159-5879/2020.02.005
20. Столярський О.В. Правове регулювання міжнародних перевезень : навчальний посібник. Київ : Знання, 2012. 318 с.
21. Jaller, M.; Pahwa, A. Evaluating the environmental impacts of online shopping: A behavioral and transportation approach. *Transp. Res. Part D Transp. Environ*. 2020., 80. 102223.

22. Bălan, C. The disruptive impact of future advanced ICTs on maritime transport: A systematic review. *Supply Chain. Manag. Int. J.* 2018., 25. 157–175.
23. Гринів Н.Т., Скопцов К. В., Петренко О. І. Розвиток морських портів: світові практики та основні уроки. *Економіка та суспільство*. 2022. Випуск 40. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-40-53>
24. Котлубай О. М. Сучасні економічні відносини морегосподарського комплексу світу. Одеса : ПІРЕЕД, 2013. 205 с.
25. Russo, F., Musolino, G. Case studies and theoretical approaches in port competition and cooperation. In: Gervasi, O., et al. (eds.) ICCSA 2021. vol. 12958, pp. 198–212. Springer, Cham. URL : https://doi.org/10.1007/978-3-030-87016-4_15
26. Flynn M., Lee P.T., and Notteboom T.. The Next Step on the Port Generations Ladder: Customer-Centric And Community Ports. T. Notteboom, Ed., *Current Issues in Shipping, Ports and Logistics.*, University Press Antwerp: Brussels, pp. 497-510, C.497
27. Flynn M., Lee P.T., and Notteboom T.. The Next Step on the Port Generations Ladder: Customer-Centric And Community Ports. T. Notteboom, Ed., *Current Issues in Shipping, Ports and Logistics.*, University Press Antwerp: Brussels, pp. 497-510, C.497-499
28. Notteboom T. *Current Issues. Shipping Ports And Logistics*, ASP., Academic & Scientific Publishers, pp. 502-509, C.502-503
29. The Evolution of Ports in a Competitive World. World Bank: Port Reform Tool Kit (Module 2). URL: <http://www.worldbank.org/transport/ports/toolkit/mod2.pdf>
30. World Shipping Council. The Top 50 Container Ports. URL : <https://www.worldshipping.org/top-50-container-ports>
31. Шевченко Є. В., Стовба Т. А. Світовий ринок морських контейнерних перевезень: реалії та домінанти розвитку. Проблеми сучасних трансформацій Серія економіка та управління. DOI:10.54929/2786-5738-2024-14-02-01
32. Крамський С. О., Євдокімова О.М., Дарушин О. В., Захарченко О. В. Аналіз рівня інноваційного розвитку морських портів в турбулентних умовах: міжнародний та національний досвід. Міжнародний науковий журнал «Грааль

- науки». 2025. № 56. URL : <https://dspace.onu.edu.ua/server/api/core/bitstreams/4cdbbfda-24ba-45c1-8f66-8b9da41d9065/content>
33. Щербина В., Гіс С. Сучасні чинники впливу на розвиток портової галузі. Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. 2022. 1(78), 55-69. URL : <https://doi.org/10.31375/2226-1915-2022-1-55-69>
34. Mlambo, C. The Impact of Port Performance on Trade: The Case of Selected African States. Economies 2021, 9, 135. URL : <https://doi.org/10.3390/economies9040135>
35. UNCTAD. Review of Maritime Transport 2023. URL: <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2023#:~:text=Maritime%20trade%20is%20expected%20to,resilient%20future%20for%20maritime%20transport>
36. WTO. Trade Facilitation Agreement Facility (TFAF) database, URL: <https://www.tfadatabase.org/>.
37. Мамчин М. М., Михаць А. Р., Демко М. Я. Вплив військового стану на логістичну діяльність в Україні. Ефективна економіка. 2024. № 6. DOI: <http://doi.org/10.32702/2307-2105.2024.6.62>
38. Мельник М.І., Лещух І.В. Розвиток інфраструктури мультимодальних перевезень в Україні у контексті зміни транспортно-логістичних маршрутів в умовах війни: наукова доповідь. ДУ «Інститут регіональних досліджень ім. М.І. Долішнього НАН України». Львів, 2023. 51 с. URL: <https://ird.gov.ua/irdp/p20230032a.pdf>
39. Кушнір Л. В. Економічна оцінка доходності державних морських портів України. Економічний простір, 2020, (163), 85-91. URL: <https://doi.org/10.32782/2224-6282/163-15>
40. Габ О. Аналіз економічного потенціалу морських портів України в умовах реалізації інноваційних можливостей. Економічний аналіз. 2019. Том 29. № 1. С. 192-199.

41. Уханова І.О. Міжнародна конкурентоспроможність послуг морських портів Чорноморсько-Азовського басейну з позицій міжпортової конкуренції. Економічні інновації. Збірник наукових праць Інституту проблем ринку та економіко-екологічних досліджень національної академії наук України. Одеса. 2021. Т23, Вип. 3(80). С. 352-362.
42. Адміністрація морських портів України: офіційний сайт. URL: <https://www.uspa.gov.ua/>
43. Державна служба статистики України: офіційний сайт. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
44. АМПУ: офіційний сайт. Пояснювальна записка до фінансового плану АМПУ (2019, 2020, 2021) . URL: <https://mtu.gov.ua/files/>
45. UA War Infographics. URL: https://kse.ua/wp-content/uploads/2024/04/01.01.24_Damages_Report.pdf
46. Центр транспортних стратегій. В Україні пошкоджено майже 400 об'єктів портової інфраструктури. 2 червня 2025. URL : https://cfts.org.ua/news/2025/06/02/v_ukrani_poshkodzheno_mayzhe_400_obektiv_p_ortovo_infrastrukturi_83091#:~:text=
47. ІЕД / IER. У 2024 році порти на Дунаї втратили 46% обсягу перевалки. URL : <https://www.facebook.com/>
48. AgroPolit. Новий рекорд: через Дунайські порти експортували 29 млн т вантажів. 11 січня 2024. URL : <https://agropolit.com/news/27383-noviy-rekord-cherez-dunayski-porti-eksportuvali-29-mln-t-vantajiv#:~:text=>
49. АМПУ. За перший квартал 2025 року Українські порти обробили 23 млн тонн вантажів. 16.04.2025. URL : <https://www.uspa.gov.ua/news/za-pershyj-kvartal-2025-roku-ukrayinski-porty-obrobyly-23-mln-tonn-vantazhiv#:~:text=>
50. Лебедєв П., Каліновська М. Зернова угода і нинішній стан агросектору в Україні. Як працює механізм та чого потрібно уникати? Юридична газета. 2025. №7–8 (765–766). URL : <https://yur-gazeta.com/publications/practice/zemelne-agrarne-pravo/zernova-ugoda-i-ninishniy-stand-agrosektoru-v-ukrayini.html>

51. Міністерства розвитку громад та територій України. Українським морським коридором перевезено 120 млн тонн вантажів. 12 травня 2025. URL : <https://mindev.gov.ua/news/ukrainskym-morskym-korydorom-perevezeno-120-mln-tonn-vantazhiv>
52. Довгань В. Нова транспортна стратегія ЄС: до чого варто бути готовій Україні. Європейська правда. 31 березня 2021. URL : <https://www.eurointegration.com.ua/experts/2021/03/31/7121474/>
53. Інтеграція України до внутрішнього ринку ЄС в умовах війни. Київ, 2023. URL : https://ucep.org.ua/wp-content/uploads/2023/08/zvit_internmarket_2023_ukr.pdf
54. Панченко І. М., Гавловська А. О. Застосування норм міжнародного морського права в чорному морі в умовах збройного конфлікту в Україні. Науковий вісник Херсонського державного університету. Випуск 3. 2025. DOI: <https://doi.org/10.32999/ksu2307-8049/2025-3-15>
55. EU Funding & Tenders Portal. URL : europa.eu.
56. Deloitte: офіційний сайт. Портові тренди до 2030 року у світі та Україні. URL: <https://www2.deloitte.com/ua/uk/pages/press-room/expert/infrastructure-interview-port-trends.html>
57. Іванов Г.С. Аналіз стану та показників розвитку морських портів України // Державне управління: удосконалення та розвиток. 2017. No 5. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Duur_2017_5_13
58. Kudrytska N. Simulation of the assessment of the competitiveness of sea ports of Ukraine using the Harrington function. University Economic Bulletin, Hryhorii Skovoroda University in Pereiaslav, Faculty of Financial, Economic and Vocational Education, 2021, issue 48, pages 92-97.
59. Ненно І. М. Передумови та чинники розвитку морської портової галузі України. Ринкова економіка: сучасна теорія і практика управління. 2017. Т. 16, вип. 3. С. 110-124.

60. Бабаченко М., Голубкова І., Яворська А., Лисенко Н., Кучер І. Управління підприємствами морського транспорту в умовах невизначеності. Вчені записки. 2024. № 35(2). С. 49-63. URL : http://doi.org/10.33111/vz_kneu.35.24.02.05.033.039.
61. Міністерство громад і територій України: офіційний сайт. Робота щодо імплементації норм законодавства Європейського Союзу до національного законодавства у сфері морського та внутрішнього водного транспорту продовжується. 2022. URL : <https://mindev.gov.ua/news/33557-robota-shhodo-implementaciyi-norm-zakonodavstva-jevropeiskogo-soiuzu-do-nacionalnogo-zakonodavstva-u-sferi-morskogo-ta-vnutrisnyogo-vodnogo-transportu-prodovzujetsia>
62. Міністерство інфраструктури України: офіційний сайт. Україна наближає законодавство у сфері морського транспорту до стандартів ЄС. 2025. URL : <https://mtu.gov.ua/news/36576.html?PrintVersion>
63. Кабінет міністрів країни: офіційний сайт. Звіт про виконання угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом за 2024 рік. 2025. URL : <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/55-GOEI/%D0%97%D0%B2%D1%96%D1%82%D0%B8%20%D0%BF%D1%80%D0%BE%20%D0%B2%D0%B8%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D0%B0%D0%BD%D0%BD%D1%8F%20%D0%A3%D0%B3%D0%BE%D0%B4%D0%B8%20%D0%BF%D1%80%D0%BE%20%D0%B0%D1%81%D0%BE%D1%86%D1%96%D0%B0%D1%86%D1%96%D1%8E/zvit-pro-vikonannia-ugodi-pro-asociaciiu-za-2024-rik.pdf>
64. Шляхи солідарності Україна – ЄС: рятівне коло для української економіки, ключ до глобальної продовольчої безпеки. Травень 2024 р. URL : https://ec.europa.eu/commission/presscorner/api/files/attachment/878691/Factsheet_EU-UA_Solidarity_Lanes_UK.pdf
65. Реформа системи управління відходами: чи залишаться в Україні полігони та як вони працюватимуть? Офіційний сайт Міністерства захисту довкілля та природних ресурсів України. URL: <https://mepr.gov.ua/reforma-systemy-upravlinnya-vidhodamy-chy-zalyshatsya-vukrayini-poligony-ta-yak-vony-pratsyuvatymut/>

66. Міністерство інфраструктури України. Форсюк Н. Ефективне управління державними інвестиціями може заощадити до 30% коштів. 29 Травня 2020. URL : <https://mtu.gov.ua/news/31891.html>
67. Кириллова О.В., Кириллова В.Ю., Магамадов О.Р. Поняття «smart port» у контексті глобальних тенденцій інтеграції інтелектуальних транспортних та інформаційних технологій у портовій індустрії. Вчені записки ТНУ імені В.І. Вернадського. Серія: Технічні науки. Том 35 (74) № 5 2024. URL : https://www.tech.vernadskyjournals.in.ua/journals/2024/5_2024/part_2/16.pdf
68. Douaioui K., Fri M., Mabrouki C. 2018. Smart port: Design and perspectives. In: 2018 4th International Conference on Logistics Operations Management (GOL). IEEE, 1-6. URL : <https://doi.org/10.1109/GOL.2018.8378099>
69. UNCTAD Data Hub. Maritime profile: Ukraine. URL: <https://surl.li/oeciwl>
70. Vessel registration — Panama. International Wealth.Info. URL: <https://surl.li/sbnizt> (дата звернення: 20.10.2025).
71. Реєстрація судна під прапором Мальти. YBCase. URL: <https://surli.cc/qukzel>
72. MarketNote. Реєстрація морських суден і яхт під молдавським прапором у Державному морськомутреєстрі Республіки Молдова. URL: <https://surl.li/sacomb>
73. Hong Kong Shipping Registry. Ship registration guidelines. URL: <https://surl.li/jvedcx>
74. Дія. «Реєстрація судна у Державному судновому реєстрі України». URL: <https://surl.li/raihzi>
75. ITF. Maritime Subsidies: Do They Provide Value for Money? International Transport Forum Policy Papers, № 70. OECD Publishing, Paris, 2019.
76. Panteia. Evaluatie van de fiscale maatregelen in het zeevaartbeleid (Evaluation of the fiscal measures in shipping policy). Zoetermeer, 2014. URL: <https://surl.li/azjxhs>