

CHAPTER «REGIONAL ECONOMICS AND TERRITORIAL MANAGEMENT»

DOI: <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-494-8-16>

Natalia Tubaltseva

*Candidate of Economic Sciences,
Associate Professor at the Department of Management
Admiral Makarov National University of Shipbuilding*

Ihor Sirenko

*Candidate of Economic Sciences,
Associate Professor at the Department of Management
Admiral Makarov National University of Shipbuilding*

Anatoliy Tubaltsev

*Associate Professor at the Department of Ecology
and Nature Protection Echnologies
Admiral Makarov National University of Shipbuilding*

DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT SPHERE IN THE POST-WAR RECOVERY OF THE NATIONAL ECONOMY

Summary

A general overview of the state of the components of Ukraine's transport system, including road and water transport, in the last pre-war years was conducted. The reasons for the creation of international transport corridors in the European space are considered. The use of the global ranking of transport and logistics development to compare the economic status of countries is shown. It was noted that Ukraine has significant potential but has low indicators in the quality of logistics and infrastructure. Deficiencies and obstacles in the development of international transport corridors in Ukraine have been identified. The reasons for the decrease in the export of grain and ferrous metals as a result of the closure of a large part of sea ports are systematized. The cargo turnover of functioning ports for 2022 and 2023 was studied. It is substantiated that Ukraine is restoring its export potential through the Danube ports. Directions for improving the situation according to the National Development Strategy until 2030 are given.

Вступ

Переміщення людини та її вантажу постійно супроводжували розвиток суспільства. Винахід колеса, потім використання пари (поява паровозів та залізної дороги), в подальшому – використання електрики впливали на розвиток транспортних засобів та шляхи доставки вантажів. Науково-технічні революції значно змінили засоби виробництва, що призвело до створення великих підприємств і масового випуску продукції, яку потрібно було доставляти в різні куточки земної кулі. Як наслідок в додаток до традиційного морського та річкового транспорту швидкими темпами почав розвиватися автомобільний та залізничний транспорт.

З часом вплив транспорту на розвиток людства постійно збільшувався, починаючи з поїздок на роботу та збільшенням кількості автомобілів на дорогах великих міст і закінчуючи доставкою виготовленої продукції під замовлення споживачеві. Стрімкий економічний розвиток та можливості засобів зв'язку сприяли створенню транспортних систем та міжнародних транспортних коридорів. Попит на інтегровані транспортні послуги обумовлено глобалізацією світової економіки та міжнародної торгівлі, збільшенням вантажопотоків, зменшенням часу доставки та оптимізацією витрат (пов'язаних із транспортуванням, зберіганням та доставкою товарів).

Зміна напрямів вантажних потоків, перенесення виробництва, збільшення внутрішнього споживання сприяє зміні географічної структури затребуваності транспортних послуг. Географічна структура затребуваності транспортних послуг показує, що лідируючу позицію займають США (29%), на другому місці знаходиться Європа (27%), на третьому – Азіатсько-Тихоокеанський регіон (23%) та замикає рейтинг Латинська Америка (21%). Якщо розглядати більш детально європейський регіон, необхідно зазначити, що лідером у наданні транспортних послуг є Німеччина, дохід від цього виду діяльності становить 25–26 млрд дол. на рік. Друге місце ділять Великобританія та Нідерланди – 22–28 млрд дол. [1].

Питанням розвитку та інтеграції України в системі міжнародних транспортних коридорів присвячені праці видатних українських вчених: Репіч Т.А., Куць Н.Г., Притули Х.М., Калат Я.Я., Дідик В.Г., Філатова С.А. В наукових роботах Сапронова О.В., Криворучко Ю.І. проаналізовано вплив міжнародних транспортних коридорів на прилеглі території. Зарубіжні вчені (Р. Дж. Грандер, Т. Космідер, В. Рос та Д. Кернохан) також досліджують шляхи подальшої інтеграції європейської транспортної системи.

Українські вчені Гуренко А.В., Щеникова Е.В., Євсік М.С., Латкіна С.А., Гайванович Н.В. в своїх наукових працях досліджували питання функціонування ринку морських вантажних перевезень.

Також проводились дослідження відомими перевізниками Maersk, DHL, та World Shipping Council у 2021–2022 роках, коли великого значення приділялося для аналізу впливу пандемії на глобальний ринок морських вантажних перевезень

Разом з тим, необхідно зазначити, що проблеми розвитку транспортної сфери в повоєнному відновленні національної економіки потребують додаткових досліджень та обґрунтування концептуальних засад при формуванні комплексної програми по відбудові та модернізації морської та річної інфраструктури, а плідна співпраця в створенні та поліпшенні міжнародних транспортних коридорів буде сприяти розвитку прилеглих територій.

Метою роботи є дослідження стану та проблем подальшого розвитку найбільш актуальних складових транспортної системи в повоєнному відновленні економічного стану України.

Розділ 1. Загальний огляд окремих складових транспортної системи України

Транспортний сектор, який об'єднує різні міста, міські та сільські райони, ринки і виробничі майданчики, є основним каталізатором економічного розвитку, сприяючи виробництву, споживанню та торгівлі. На міжнародному рівні цей сектор важливий для зв'язку України з рештою світу, включаючи зовнішні фінансові ринки, рух товарів. Моніторинг складових транспортної системи України є важливим інструментом для оцінки ефективності її функціонування, виявлення ключових проблем та визначення пріоритетних напрямів розвитку. Комплексний аналіз стану транспортної інфраструктури, динаміки перевезень та технічного стану рухомого складу дозволяє сформувати чітке уявлення про рівень розвитку транспортної системи та її відповідність сучасним вимогам.

Густота і склад транспортної мережі, а також пропускна спроможність окремих шляхів значною мірою визначають обсяги вантажних перевезень. Формування транспортної мережі, її типологічна структура, густота шляхів сполучення загального користування та окремих видів транспорту, а також траси магістральних доріг залежать від галузевої структури економіки, спеціалізації виробництва, територіальної організації, густоти розселення, особливостей історичного розвитку, природних умов та економіко-географічного положення країни та її регіонів. Україна має надзвичайно сприятливі умови для створення та розміщення транспортних мереж. Зокрема, галузева структура народного господарства, його територіальна організація та вигідне економіко-географічне положення визначили розвиток і розміщення залізничного, автомобільного та водного транспорту [1].

Зокрема, аналізуючи автомобільний, залізничний, водний, повітряний та трубопровідний транспорт важливо оцінити стан їх інфраструктури, та обсяги перевезень (табл. 1).

Таблиця 1

Динаміка обсягів вантажних перевезень України різними видами транспорту за 2010–2021 рр., млн т.

Роки	Вантажо-оборот залізничного транспорту	Вантажо-оборот автомобільного транспорту	Вантажо-оборот водного транспорту	Вантажо-оборот трубопровідного транспорту	Вантажо-оборот повітряного транспорту
2010	432,5	1168,2	11,1	153,4	0,088
2015	350,0	1020,6	6,5	97,2	0,069
2020	305,5	1232,4	5,6	97,5	0,088
2021	314,3	1424,6	5,3	77,5	0,1

Джерело: складено на основі [1]

Аналіз динаміки обсягів вантажних перевезень різними видами транспорту України за 2010–2021 роки (табл. 1), до воєнних дій, вказує на суттєві структурні зміни в транспортній системі країни. Залізничний та трубопровідний транспорт, які традиційно домінували, зазнали значного зниження обсягів перевезень, що може бути ознакою зниження їхньої ролі в національній економіці. Водночас автомобільний транспорт демонструє відносно стабільний ріст, що свідчить про його важливу роль у внутрішніх перевезеннях. Водний та повітряний транспорт залишаються на периферії транспортної системи, з незначними обсягами перевезень, що свідчить про їхню спеціалізовану роль у загальній логістичній інфраструктурі України.

В цьому розділі ми розглянемо стан двох видів транспортних перевезень, які є на сучасний момент найбільш актуальними для економіки України: автомобільний та водний транспорт.

Протяжність автомобільних державних доріг в Україні становить 169,5 тис. км. Мережа основних маршрутів поширена по всій країні і з'єднує всі великі міста України, а також надає транскордонні маршрути із сусідніми країнами, з них, доріг з твердим покриттям – 165,8 тис. км. Протягом 1990–2010 рр. їх протяжність практично не збільшувалася. Щільність автомобільних доріг в Україні у 6,6 рази менша, ніж у Франції (відповідно 0,28 та 1,84 кілометра доріг на 1 кв. кілометр площі країни). Протяжність швидкісних доріг в Україні становить 0,28 тис. кілометрів (у Німеччині – 12,5 тис. кілометрів, у Франції – 7,1 тис. кілометрів), а рівень фінансування одного кілометра автодоріг в Україні відповідно

у 5,5–6 разів менший, ніж у зазначених країнах. [2]. Це можна пояснити низькою якістю доріг та придорожньої інфраструктури.

Функціонування автомобільного транспорту демонструє значні коливання, але в загальному контексті спостерігається зростання. Аналіз статистичних даних свідчить, що з 1168,2 млн т у 2010 році обсяг вантажоперевезень зріс до 1232,4 млн т у 2020 році. Незначні спади спостерігалися в 2014–2016 роках, що, ймовірно, пов'язано з економічною кризою та військовими діями на сході України. Проте, після цього періоду, зростання знову оновилося. На 1 січня 2022 року за два роки у рамках програми «Великого будівництва» було збудовано та відремонтовано майже 14 тисяч кілометрів доріг, 500 мостів та мостових переходів. В 2021 році будівельно-ремонтні роботи провели на 7 тис. 288 км доріг, а в 2020-му – на 6,5 тис. км [2]. В межах програми «Великого будівництва» Укравтодор відновив понад 350 штучних споруд. Загалом за весь час разом з місцевою владою відбудовано понад 600 мостів [3]. На 2022 рік було перенесено терміни закінчення ремонту доріг Київ – Харків – Довжанський та Кривий Ріг – Запоріжжя, але закінчити з об'єктивних причин не змогли.

Найбільше доріг відремонтовано в таких регіонах:

- Дніпропетровська область – 626,4 км;
- Хмельницька область – 567,3 км;
- Закарпатська область – 532,3 км;
- Запорізька область – 519,9 км;
- Сумська область – 496,5 км [3].

Автомобільний транспорт ідеально підходить для коротких відстаней, доставки вантажів до залізничних станцій, пристаней і портів, а також для перевезення місцевих товарів і сільськогосподарської продукції. За обсягом перевезень автомобільний транспорт стоїть на одному рівні із залізничним і морським. Основна кількість вантажних автомобілів (70%) сконцентрована в сільськогосподарських і автотранспортних підприємствах, таких як в Мінагрополітиці (58%) і Укравтотрансі (12%), решта використовується більш ніж 80 іншими організаціями.

Велике значення в транспортній системі України відіграє водний транспорт. Південна частина України має доступ до Чорного та Азовського морів, загальна довжина українського узбережжя перевищує 2000 кілометрів. Регулярне судноплавство Чорним та Азовським морями розпочалося наприкінці 17 століття. На сучасний момент Україна має шість діючих портів, загальна потужність континентальних портів та терміналів становить 313,3 млн т. До воєнних дій найважливіші порти функціонували в Одесі, Ізмаїлі, Чорноморську, Херсоні та Миколаєві. Більшість експортних товарів – залізна руда, кокс, чорні метали, деревина

та хімічна продукція; імпорт включає машини, обладнання та мінеральні ресурси.

За роки незалежності вантажообіг водного транспорту значно знизився – з 11,1 млн т. у 2010 році до 5,3 млн т. у 2021 році. Найбільший спад спостерігався у 2012–2014 роках, що може бути пов'язано з втратою доступу до деяких портів, зниженням перевезень по річках та загальним занепадом цього виду транспорту в Україні [4].

Україна має досить високий судноплавний потенціал річок, протяжність судноплавних шляхів становить близько 6,2 тис. км. Річковий транспорт був розвинений по Дніпру ще з XVI століття, часів існування Запорізької Січі. По річкам Південний Буг, Дністер курсували невеликі судна з торгівельними цілями. За час розвитку річкового транспорту було створено 11 українських річкових портів і пристаней, але більшість з них було побудовано ще за радянських часів і терміново потребують модернізації та значних капіталовкладень.

Порівняно з 1990 роком довжина судноплавних шляхів сьогодні скоротилася майже вдвічі – з 4000 км до 2100 км. А протяжність водних шляхів із гарантованими глибинами зменшилася з 3,1 тис. км до 1,2 тис. км [4]. До початку 2022 року ситуація була різною, але можна сказати точно, що критично скоротилися річкові перевезення, скорочується та технічно застаріває річковий флот, погіршується стан відповідної інфраструктури.

Морські та річкові перевезення в Україні стикаються з певними викликами. Серед них – застаріла інфраструктура, відсутність сучасних логістичних центрів у портах, а також необхідність підвищення екологічних стандартів та забезпечення безпеки перевезень. Багато українських портів потребують оновлення, що включає реконструкцію причальних ліній, модернізацію вантажно-розвантажувального обладнання та систем контролю й управління.

Можна зробити висновок, що до 2022 року (до воєнних дій) автомобільна складова та водний транспорт транспортної системи України характеризувалися різною динамікою та станом розвитку. Загалом, незважаючи на об'єктивні та суб'єктивні причини, транспортна система залишається гнучкою, адаптуючись до внутрішніх і зовнішніх викликів. Проте пандемія, політична нестабільність, стан інфраструктури та геополітична ситуація суттєво вплинули на її функціонування, викликаючи необхідність у подальшому реформуванні та модернізації. Одним із напрямів подальшого розвитку автомобільного та водного транспорту є їх інтеграція з системою європейських міжнародних транспортних коридорів, що буде докладно розглянуто в наступній частині.

Розділ 2. Автомобільний транспорт України в системі міжнародних транспортних коридорів

Автомобільний транспорт має кілька переваг, які роблять його привабливим для різних вантажовласників та логістичних компаній. На відміну від усіх інших видів транспорту, автомобільний пропонує більше гнучкості в маршрутизації та швидку реакцію на зміни в попиті та умовах доставки. Створення в 1993 р. Європейського союзу (на чолі з Францією та Німеччиною) стало поштовхом для подальшого удосконалення транспортного сполучення між країнами-членами (зараз їх 27). Спочатку, в рамках першої (м. Прага, 1991 р.) конференції було визначено концепції та формування загальноєвропейської транспортної мережі. На другій (Крит, 1994 р.) транспортній конференції було визначено 9 основних маршрутів міжнародних транспортних коридорів. Тільки за період 1993-1998 років кількість сертифікованих по ISO-9001 транспортних компаній зросла з 28 тис. до 272 тис.

На третій Гельсінській (1997 р.) конференції було дано визначення транспортним коридорам як маршрутам, яким для подальшого розвитку необхідні великі інвестиції протягом наступних десяти-п'ятнадцяти років, а також було визначено створення 4 загальноєвропейських транспортних зон. Переваги міжнародних транспортних коридорів у тому, що створюються умови для концентрації матеріальних, фінансових та інформаційних потоків на основі високої якості обслуговування під час проходження вантажів. Такий підхід забезпечує прискорення оборотності капіталу, збільшує швидкість доставки продуктів, особливо тих, які швидко псуються.

Стрімкий розвиток створення і функціонування транспортних міжнародних магістралей, максимум якого приходиться на початок XXI століття, скорочується у 2020 році через пандемію COVID-19. Закриття кордонів призвело до зменшення обсягів міжнародних перевезень, і як наслідок, уповільнення економічного зростання та зменшення споживання сировини призвели до скорочення перевезень (наприклад, вугілля, сталі та нафтопродуктів).

З 2014 року і до сьогодні триває реалізація нової європейської транспортної політики на основі функціонування транс-європейської транспортної мережі (TEN-T), мета якої є «із Заходу на Схід за півгодини». Великомасштабний проект (TEN-T) спрямований на створення загальної транспортної зони на основі міжнародних транспортних коридорів у Європі, для того щоб, зв'язати регіони, країни, ринки та людей за допомогою різних видів транспорту, включаючи залізниці, автомобільні дороги, внутрішні водні шляхи, морські маршрути, порти, аеропорти та залізничні термінали. Очікується, що основна мережа буде готова до 2030 року.

Створення міжнародних транспортних коридорів забезпечує прискорення та здешевлення на основі спрощених правил митного, санітарного та прикордонного обслуговування і оформлення документів з використанням пільгових тарифів на всі види послуг та зборів. Міжнародні транспортні коридори включають автомобільні, залізничні і водні маршрути, великі (вузлові) пункти в різних європейських країнах. На сьогодні, концепція розвитку транспортних коридорів є ключовою моделлю інтеграції в галузі інфраструктури, урбанізації та економічного розвитку прилеглих територій, оскільки це економічно вигідно всім учасникам процесу. Про зростаючу роль транспортних перевезень свідчить той факт, що Світовий банк у 2007 р. на основі опитування логістичних операторів запропонував рейтинговий індекс *Logistics Performance Index (LPI)* для порівняльного аналізу ефективності транспортного обслуговування та розвиненості транспортної інфраструктури різних країн світу. Індекс розраховується за 6 показниками, ми у своєму дослідженні зупинимося на чотирьох найбільш вагомих складових. Оцінювання проводилося в 2023 році серед 139 країн світу [5].

Окрім індексу ефективності логістики (LPI); також використовується індекс логістики ринків, що розвиваються (EMLI); індекс глобальної інтеграції DHL (GII) При цьому необхідно відзначити, що параметри, які лежать в основі кожного методу істотно відрізняються. Тому визначення рівня розвитку транспортних можливостей країни на основі цих методів може показати різні рейтингові значення.

Індекс EMLI відбиває рівень привабливості країни для надходження іноземних інвестицій. Для цього оцінюється рівень розвитку транспортних послуг країни шляхом розрахунку трьох складових, питома вага яких має бути не меншою за такі показники: розмір ринку та динаміка розвитку – 50 % загального індексу, сумісність ринків – 25 %, розвиток транспортних комунікацій – 25 %. На сьогодні найбільш перспективними країнами для вкладення інвестицій у сфері транспортних послуг є КНР, Індія, Бразилія. Країни БРІК в останні десятиліття демонструють високі темпи зростання економіки, а також участь у міжнародних та глобальних процесах.

Індекс DHL (GCI) вимірює рівень залучення країни до глобалізаційних процесів і розраховується за чотирма показниками: міжнародна торгівля, потік капіталу, інформаційний потік, людські ресурси. Відмінністю є те, що цей індекс аналізує як глибину, так і географічну залученість до взаємовідносин між країнами. Аналіз та оцінка рівня розвитку транспортних послуг цим методом дозволяє виявити країни, які взаємодіють з великою кількістю партнерів, і ті країни, для яких характерні тісні зв'язки лише в рамках невеликої кількості країн-партнерів. Вісім із десяти найінтегрованіших країн світу перебувають у

Європі, яка стала регіоном із найбільш широкими міжнародними зв'язками, особливо з погляду обсягів торгівлі та міграції [6].

Останніми роками країни Євросоюзу займають провідні місця у глобальному рейтингу транспортно-логістичної інфраструктури. В таблиці 2 наведено перелік країн Європи, у яких глобальний рейтинг (LPI) транспортно-логістичного розвитку – самий вищий в порівнянні з іншими європейськими країнами. Аналіз даних таблиці 2 свідчить, що з 2016 р. по 2023 р. глобальний рейтинг LPI збільшився, що показує значне посилення уваги урядів зазначених країн до збільшення кількості і якості міжнародних перевезень, тому що рівень розвитку транспортно-дорожньої інфраструктури та логістики належать до факторів успішності та конкурентоспроможності країни.

Таблиця 2

Глобальний рейтинг (LPI) транспортно-логістичного розвитку європейських країн в порівнянні 2023/2016 роки

Країна	Загальний індекс LPI	Рівень митного обслуговування	Рівень розвитку інфраструктури	Компетентність і якість логістичних послуг	Свочасність доставки вантажу
	2023/2016	2023/2016	2023/2016	2023/2016	2023/2016
Австрія	4 / 4,1	3,7 / 3,79	3,9 / 4,08	3,8 / 3,85	4 / 4,18
Данія	4,1 / 3,82	4,1 / 3,82	4,1 / 3,75	3,6 / 3,66	4,1 / 4,01
Німеччина	4,1 / 4,23	3,9 / 4,12	4,3 / 4,44	3,7 / 3,86	4,2 / 4,28
Фінляндія	4,2 / 3,92	4 / 4,01	4,2 / 4,01	4,1 / 3,51	4,2 / 3,88
Швейцарія	4,1 / 3,99	4,1 / 3,88	4,4 / 4,19	3,6 / 3,69	4,3 / 3,95
Польща	3,6 / 3,43	3,4 / 3,27	3,5 / 3,17	3,3 / 3,44	3,6 / 3,39
Україна	2,7 / 2,74	2,4 / 2,3	2,4 / 2,49	2,8 / 2,59	2,6 / 2,56

Джерело: складено на основі [5]

На рис. 1 показано більш детально ключові складові глобального рейтингу: оцінка інфраструктури та оцінка компетентності і якості логістичних послуг в Україні. Аналіз приведеної діаграми свідчить, що самі вищі показники в оцінці інфраструктури були – 2,69 в 2012 р. і – 2,65 в 2014 р. і в подальшому вони почали зменшуватися до – 2,22 в 2018 р. За останні 5 років держава приклала максимум зусиль, щоб покращити якість логістичних послуг і в 2023 р. показник досягнув рівня – 2,4. Складається таке відчуття, що вся енергія країни йде на політичні зміни, наприклад, в інших країнах курс промислового розвитку залишається незмінним, незважаючи на те, яка партія стає правлячою.

За результатами економічного аудиту, який був проведений ще в мирні часи, в середині 2020 року Центром економічного відновлення, нерезалізований потенціал нашої країни становить 1 трлн дол. Ефект від збільшення експорту транспортних послуг, за попередніми оцінками фахівців, міг сягнути 359 млрд. дол. США за наступні 10 років [7, с. 30].

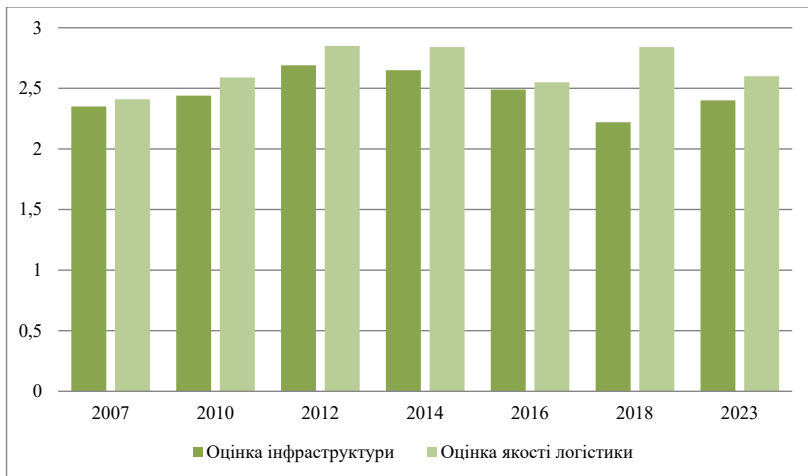


Рис. 1. Дослідження основних складових рейтингів LPI України з 2007 р. по 2023 р.

Джерело: складено на основі [5]

Розвиток системи міжнародних транспортних коридорів продовжується в напрямку залучення нових сторін-учасників і використання цифрових технологій в управлінні рухом, поєднання вільних економічних зон та транспортних магістралей. На сучасний момент в світі функціонують понад 1000 вільних економічних зон, що в свою чергу сприяє розвитку територій та посилює економічний ефект від спільної діяльності.

Перспективним напрямом подальшого розвитку європейських міжнародних транспортних коридорів є територія України, яка має розвинену мережу автомобільних шляхів та залізниць, два діючих трубопроводи. Вже багато років через її територію проходять міжнародні транспортні коридори № 3, № 5, № 9, також наша держава бере участь у Дунайському транспортному коридорі (№ 7), у коридорі «Балтійське море – Чорне море», «Північ – Південь». Європейський транспортний коридор – Кавказ – Азія (ТРАСЕКА) є важливим коридором, який сполучає Європу з Азією через Кавказький регіон. Україна відіграє

важливу роль у цьому коридорі, сприяючи транскордонному переміщенню товарів та людей.

Потенціал України дозволяє набагато більше, але за роки незалежності внаслідок нестабільної політичної ситуації, недоведених до кінця задекларованих рішень наша країна періодично втрачає можливості участі в нових створюваних транспортних коридорах. Наприклад, наша держава втратила можливість приєднатися до проекту «Економічного поясу Шовкового шляху», (одного з трьох транс-євразійських економічних коридорів – Північного «Китай – Центральна Азія – Росія – Європа»).

До війни, у 2021 р. використовувалося тільки 25–30 % транзитного потенціалу держави. Бойові дії в деяких областях привели до зменшення транзитних можливостей міжнародних транспортних коридорів (МТК), що проходять територією України, а саме МТК № 3 задіяний лише на 10,3 % (201,8 млн т), МТК № 5 (38,4 млн т) – на 29 %, МТК № 9 (100,1 млн т) – на 18 %, МТК «Балтійське море – Чорне море» (92,9 млн т) – на 4,4 %, МТК «ТРАСЕКА» (204,35 млн т) – на 15 % [8].

Необхідно також відмітити, що рівень митного обслуговування та рівень розвитку логістики в Україні погіршився. Вітчизняними вченими та урядовцями проаналізовано перешкоди на шляху європейського співробітництва в розбудові міжнародних транспортних коридорів:

- невідповідність технічного стану вітчизняного транспорту до європейських вимог;
- низький рівень автомобільних маршрутів, та певних ділянок залізничного коридору;
- недостатній рівень міжгалузевої транспортної інфраструктури;
- відсутність єдиного центру, який координує торговельні, складські, виробничі і митні технології;
- дуже низький рівень інформатизації та цифровізації в обслуговуванні транспортних операцій;
- відсутність довгострокової програми розвитку і саме головне – контроль за її виконанням.

Уряд України постійно затверджує програми розвитку транспортного сполучення. У зв'язку із закінченням у 2005 році терміну дії «Програми створення і функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні», ДП «Державтотранс НДІ-проект» розроблено проект «Програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006–2010 роки», який був затверджений Кабінетом міністрів України 12 квітня 2006 р. [8].

В Концепції розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період до 2020 року було запропоновано велику комплексну програму модернізації транспортно-дорожнього комплексу

України. Для реалізації «Програми створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні» передбачалося здійснити електрифікацію ряду ділянок Укрзалізниці, модернізувати залізничну інфраструктуру до національних стандартів на напрямках: Львів-Київ (коридор № 3), Чоп-Львів (коридор № 5), Жмеринка-Одеса (коридор № 9), Київ-Зернове (коридор № 9), Ніжин-Горностаївка (коридор № 9), Ягодин-Ковель-Здолбунів-Козятин (коридор Балтійське море (Гданьськ)-Чорне море (Одеса), Фастів-Дніпропетровськ – Красна Могила (коридор Європа-Азія) [9].

Передбачалося здійснити реконструкцію існуючої мережі автомобільних доріг міжнародних транспортних коридорів: дорога Краковець-Львів-Рівне-Житомир-Київ (коридор № 3), дорога Косини-Чоп-Стрий-Львів, Сторожниця-Ужгород-Мукачеве (коридор № 5), дорога Нові Яриловичі-Чернігів-Кіпті-Київ-Любашівка-Платонове, Любашівка-Одеса, Кіпті-Бачівськ (коридор № 9) [9].

В галузі морського транспорту передбачалося здійснити будівництво нових і реконструкцію існуючих об'єктів морського транспорту (коридори № 9, TRACESA; Балтика-Чорне море) – Чорноморський порт, Одеський порт, порт Південний.

Було задекларовано створення декілька вільних економічних зон (ВЕЗ). Зокрема називаються ВЕЗ "Інтерпорт-Ковель" (Волинь), ВЕЗ "Порто-Франко" в Одесі, ВЕЗ "Аджалик" та ВЕЗ "Антарктика" в Чорноморську, міжнародна ВЕЗ "Рені-Галац-Джурджулешти". До складу МТК ЄС № 3, 5, 7, 9 можуть увійти ВЕЗ "Мостиська", "Жовква", "Яворів", "Закарпаття" та інші. Не всі пропозиції вдалося виконати в наслідок військових дій на деяких територіях країни [10].

Наступна Національна стратегія розвитку транспортної інфраструктури України до 2030 року передбачає подальший розвиток міжнародних транспортних коридорів, які проходять через територію України на основі:

1. Реконструкції залізничного коридору Е-40. Планується модернізація і будівництво нових залізничних станцій, а також підвищення рівня безпеки руху поїздів.

2. Будівництва Чорноморського транспортного коридору. Планується будівництво нових морських портів, розширення і реконструкцію існуючих портів, а також будівництво нових автошляхів і залізничних ліній, що забезпечать зручний доступ до морських портів.

3. Подальшого розвитку і модернізації міжнародних автомобільних маршрутів, що проходять через територію України.

4. Розвитку річкових портів. Планується розширення і реконструкція існуючих річкових портів [11].

Загалом, успішне функціонування міжнародних транспортних коридорів залежить від того, наскільки країни-учасниці здатні досягати компромісів та співпрацювати для вирішення спільних проблем. Оскільки транспортні коридори часто проходять через території різних країн, їх розвиток може сприяти підвищенню рівня життя та економічного розвитку всіх країн-учасниць [12]. Участь у розвитку європейських транспортних маршрутів передбачає багатогранний підхід, що балансує економічні, екологічні та соціальні чинники функціонування національної економіки України.

Моніторинг періодично пропонуємих урядом кроків по поліпшенню стану транспортно-дорожнього комплексу свідчить про розуміння існуючих проблем і намагання їх вирішувати, але як показує реальність, ці плани дуже повільно втілюються в життя. Також, на сучасний момент Україна має дві дуже важливі проблеми: відсутність мирного стану в деяких регіонах, і як наслідок втрата значних фінансових інвестицій.

В майбутніх програмах розвитку доцільно використовувати поелементний підхід (врахування маркетингу, фінансів, особливостей виробничої діяльності, якості персоналу) і ресурсний підхід, який надає можливість більш повної оцінки стратегічного стану підприємств транспорту.

Розділ 3. Дослідження роботи водного транспорту в воєнний час

Морські перевезення існували ще з стародавніх часів і були найбільш економічним видом транспортування вантажів. Прикладом може слугувати морська частина Шовкового шляху, який процвітав з II ст. до н. часів до XV століття нашого часу. Актуальність морських перевезень не втрачає свого значення і сьогодні. На сучасний момент 80% всього вантажу перевозиться водним транспортом. Протягом багатьох десятиліть морський транспорт є ключовим гравцем у світовій транспортній структурі. Щодня у світовому океані курсує понад 6000 суден. Щорічно перевозиться близько 530 млн контейнерів. Морський транспорт є найпростішим, найдоступнішим та найдешевшим способом з'єднання глобальних пунктів призначення. Завдяки різкому зростанню попиту на контейнерні вантажі світова морська торгівля у 2021 році відновилася. Обсяг перевезень зріс на 3,2% і досяг 11 млрд т. Це на 7 процентних пунктів більше, ніж у 2020 році [12].

Вигідне географічне положення, велика довжина прибережної морської смуги, потужні морські та річні порти є позитивними факторами розвитку експортних та транзитних можливостей перевезень вантажів водним шляхом. В мирний час через українські порти за результатами 2021 року було відвантажено агропромислових товарів на суму 27,9 млн дол., продукції хімічної промисловості на – 2,7 млн дол. США,

продукції металургії на суму 16,0 млн дол., мінеральних добрив на 8,42 млн дол.) [12]. До початку 2022 року 89% зернового експорту здійснювалося через морські порти Чорного моря в містах Одеси, Черноморська, Південного і Миколаєва. У 2021 році в цих портах перевалювали до 6 млн тон зерна на місяць. Протягом 2021 року всього морськими транспортними шляхами перевозилося 70% експорту продукції українського виробництва на суму 47 млн дол. США, а також значна частина імпорту країни [13].

В наслідок воєнних дій на території України, робота морських портів на півдні України практично запинилася. Морські порти Чорного та Азовського морів були заблоковані, а Бердянськ, Маріуполь, Скадовськ окуповані російськими військами. Наказом Міністерства інфраструктури України № 256 від 28 квітня 2022 року було закрито морські порти Бердянськ, Маріуполь, Херсон, Скадовськ. За підрахунками фахівців, внаслідок блокади судноплавства у Чорному та Азовському морях, Україна втрачає близько 170 млн дол. в день [7]. На квітень 2023 р. загальні прямі збитки портової інфраструктури та дотичних до неї підприємств оцінюються у 496 млн дол. До даної оцінки входить як інфраструктура морських портів, так і об'єкти внутрішньо-водного транспорту, які зазнали руйнувань внаслідок війни [7]. Українські підприємці втратили свою частку в об'ємі контейнерних перевезень в Чорному морі. У 2022 році грузинський ринок контейнерних перевезень став найбільш стрімко зростаючим серед усіх країн Чорноморського регіону, продемонструвавши значний приріст на 22 %. Таке збільшення можна пояснити тим, що рух по «Середньому коридору», який з'єднує китайських експортерів з ринком (ЄС) зараз пролягає через Грузію замість українських портів.

В результаті воєнних дій, була порушена портова інфраструктура країни, що привело до зміни напряму вантажопотоків, але Україна не просто вистояла, а й за багатьма напрямами розпочала відновлення та повільне зростання морської галузі. Україні вдалося не запинити роботу глибоководних морських портів Дунайського регіону. Сьогодні в країні функціонує 6 морських портів: Одеса, Південний, Черноморськ і Дунайські порти Ізмаїл, Рені та Усть-Дунайськ. Так вантажообіг морських портів України за підсумками 2023 року склав 62 млн тон, а в 2022 році він був 51,2 млн тон. Було організовано транспортування вантажу по Чорноморського коридору до портів Великої Одеси. На цей маршрут в минулому році припало 12,8 млн т вантажів – руда (1,9 млн т), будматеріали (0,5 млн т), чорні метали (1,7 млн т), наливні (6,3 млн т). В загальному вантажо-потоку ключовим залишається експорт зернових, в 2023 році він склав 45,5 млн т [14].

Загальний об'єм всього переробленого вантажу в морських портах України за останні два роки значно менше в порівнянні з об'ємами попередніх років, але важливо те, що робота налагоджується і кількість вантажів зростає (табл.3). Головний експортний продукт України – зерно, його експорт через морські порти постійно збільшувався з 2012 р. (31,3 млн т) до 47,3 млн т у 2020 році. В 2022 р. через морські порти було вивезено 28,8 млн т, а вже наступного 2023 р. цей об'єм збільшився майже вдвічі і склав 45,5 млн т, що свідчить про налагодження альтернативних шляхів вивезення експортної продукції (табл. 4).

Був створений безпечний морський коридор вздовж прибережних країн Туреччини, Болгарії, Румунії до 12-мильної зони України, В адміністрації морських портів України повідомляють, що за 9 місяців функціонування українського морського коридору майже 1600 суден експортували з портів Великої Одеси 45 млн тон вантажів, серед них переважно зернові вантажі.

Таблиця 3

**Перевалка вантажів в морських портах України
за останні 5 років (млн т)**

Рік	2019	2020	2021	2022	2023
Вантажі (в млнт)	160	159,1	153,3	51,2	62

Джерело: складено на основі [15]

Таблиця 4

Експорт зерна через морські порти

Рік	2012	2014	2016	2018	2020	2021	2022	2023
Вантажі (в млнт)	31,3	32,8	39,4	40,3	47,3	49,5	28,8	45,5

Джерело: складено на основі [15]

Закриті кордони на півночі, воєнні дії на сході, через нестабільність наявні значні втрати транзитних можливостей України вимагають зміни пріоритетів в напрямках експортуванні вантажів. Сьогодні дунайські порти залишаються досить стабільним альтернативним шляхом для експорту. За 11 місяців 2022 року саме порти Ізмаїл, Рені та Усть-Дунайськ в 3 рази збільшили вантажопотік, було оброблено 14,5 млн т вантажів, а вже за 2023 рік – 32 млн т. Завдяки днопоглиблювальними роботам (з 4 метрів до 6,5 м.) вдалося практично удвічі збільшити пропускну спроможність українського каналу Бистре [7]. Об'єми вантажів через Дунайські порти в 2023 р. склали 32 млн т, що перевищило відвантаження разом в портах Одеси, Південного, Чорноморська (30 млн т), це показує підвищення ролі

дунайських портів в економіці України. Лише через ці порти йде імпорт необхідних товарів для потреб України.

Але пропускна спроможність дунайських портів не достатня для обробки великих вантажопотоків з України, тому Міністерство інфраструктури України планує збільшити пропускну здатність українських портів на Дунаї ще в 1,7 рази – до 25 млн т на рік. Очікується модернізація портів Ізмаїл, Рені та Усть-Дунайськ, будівництво нових терміналів та хабів та залучення приватних інвестицій для будівництва терміналів [7]. В той же час, на думку фахівців, в 2024 році необхідно врахувати ще ряд моментів, які заважають цій роботі:

- необхідність забезпечення безпеки морського коридору та захищеності портів;

- необхідність розроблення механізмів страхування;

- розроблення механізмів зниження портових зборів;

- створення прийняттого інвестиційного клімату.

В листопаді 2022 року в порту м. Рені запустили в роботу контейнерний термінал «Вікінг – Альянс». «Вікінг – Альянс» є партнером найбільшого світового транспортно-логістичного холдингу Maersk, лідера з контейнерних перевозок. Компанія експортує як сільгосппродукцію, так і іншу продукцію підприємств України. Українська компанія «Нібулон» в порту м. Рені розпочала будівництво нового зернового терміналу вартістю 80 млн дол., а в порту м. Ізмаїл планує побудувати елеватор та сучасний млин. Біля порту м. Ізмаїл компанія «Аскет Шипшіне» побудує зерносховище потужністю 5 тис. тон. Ці склади допоможуть Ізмаїльському порту переробляти значні об'єми вантажів, об'єм яких зріс через воєнні дії.

Разом з тим, незважаючи на великі перспективи, зростання перевезення вантажів через порти Дунаю дуже залежить від транспортної системи Дунайського портового кластеру, який потребує розбудови, а також забезпечення відповідного інвестиційного клімату та посилення захисту портових об'єктів військовими засобами. Особливо гострою є проблема зі здатністю залізничної системи забезпечувати в новому обсязі порти Дунаю морськими вантажами. В результаті за оцінкою спеціалістів Асоціації портів України «Укрпорт» це приводить до зменшення вантажо-обігу через порти Дунаю, а також виведення частини флоту у відстій. Тому давно назріла необхідність на рівні уряду проведення обговорення подальшого розвитку Дунайського логістичного комплексу за участю всіх зацікавлених осіб регіону, створення вільних економічних зон на базі портів Дунаю.

В Україні вже зараз розробляються питання подальшої роботи після звільнення окупованих територій країни, зняття блокади та відновлення інфраструктури морських портів. Так, робочою групою Національної

Ради з відновлення України від наслідків війни розроблено План заходів з переліком пропозицій щодо пріоритетних реформ та стратегічних ініціатив і проєктів [5]. План відновлення морського та внутрішнього водного транспорту зокрема передбачає підвищення ефективності використання наявних потужностей в морських портах України, модернізацію інфраструктури глибоководних морських портів. За підрахунками фахівців повне розблокування морських портів півдня України для всіх видів вантажів дасть Україні зростання ВВП на 15%, надходження 200 млрд. грн. на рік додаткових податкових надходжень та понад 25 млрд. дол. додаткової валютної виручки [3].

Таким чином, морські та річкові перевезення в Україні мають значний потенціал для розвитку та модернізації. Це сприятиме не лише зростанню економіки країни, але й підвищенню її інтеграції у світову транспортну систему. Завдяки вигідному географічному положенню України та її транспортним можливостям, ефективне управління морськими та річковими перевезеннями є ключовим для успішного розвитку транспортної галузі загалом.

Основними завданнями, які встають перед урядом України в повоєнний період є відновлення роботи українських портів, збільшення їх пропускної можливості, модернізація діючих портів та їх систем, максимальна інтеграція українських водних транспортних систем до європейських.

Висновки

В роботі показано, що Україна має декілька конкурентних переваг: дуже вигідне географічне розташування та значну кількість автомобільних доріг, залізничних сполучень та значний потенціал водного транспорту. Але є і значні недоліки – застаріла інфраструктура, яка потребує значних інвестицій для будівництва сучасних спеціалізованих транспортних терміналів, необхідність реконструкції причалів, припортових залізничних станцій, проведення днопоглиблених робіт біля причалів та в каналах, будівництва автомобільних розв'язок і придорожніх місць відпочинку.

Моніторинг розвитку транспортних систем, участь у співпраці з іншими країнами через використання міжнародних коридорів сприяє розвитку економіки та підвищенню добробуту населення. Вплив міжнародних транспортних коридорів на розвиток прилеглих територій дуже значний і має декілька напрямлень: економічний (створення нових підприємств, об'єктів торгівлі, логістичних центрів, складів), демографічний (покращення умов в соціальному та місцевому розвитку для збільшення чисельності населення), інфраструктурний (розвиток локальної транспортної мережі, будівництво транспортних розв'язок,

придорожніх станцій СТО, мотелей), туристсько-рекреаційний (покращення доріг місцевого значення, доступність до природних туристичних об'єктів, збільшення місць відпочинку).

Необхідно зазначити, що проблему розвитку міжнародних транспортних коридорів необхідно вирішувати як можна швидше, оскільки розвинена транспортна система та ефективна логістика належать до категорії факторів конкурентоспроможності країни. Затягування робіт із модернізації дорожньо-транспортної інфраструктури, повільне впровадження цифрових технологій здатне загальмувати подальший розвиток економіки України. Необхідно докласти максимальних зусиль, щоб стати рівноправним партнером європейських країн у галузі міжнародних транспортних коридорів, оскільки наша країна має значний потенціал у цьому питанні. Одночасне використання поелементного та ресурсного підходів дозволить створити єдину збалансовану програму розвитку транспортної системи України, яка буде реалізована в майбутньому швидкими кроками.

Розвиток водного транспорту та його інтеграція у систему мультимодальних перевезень в Україні не лише знизить енергетичні витрати й скоротить шкідливі викиди, але й дозволить транспортувати товари суднами типу «ріка-море» між великими промисловими центрами та чорноморськими портами без потреби у додатковому перевантаженні. Це також зменшить навантаження на автодороги та поліпшить стан залізничної інфраструктури, звільнивши її від частини нерентабельних перевезень, що сприятиме підйому цієї галузі.

Проте, морські та річкові перевезення в Україні стикаються з певними викликами. Серед них – застаріла інфраструктура, відсутність сучасних логістичних центрів у портах, а також необхідність підвищення екологічних стандартів та забезпечення безпеки перевезень. Багато українських портів потребують оновлення, що включає реконструкцію причальних ліній, модернізацію вантажно-розвантажувального обладнання та систем контролю й управління. Крім того, важливим аспектом є розвиток інтегрованих транспортних логістичних ланцюгів, які охоплюють як морські, так і річкові перевезення. Це дозволить більш ефективно використовувати транспортні потужності, оптимізувати вантажопотоки та знизити загальні логістичні витрати. Особливо актуально це для розвитку інтермодальних перевезень, що поєднують різні види транспорту, забезпечуючи більшу гнучкість та ефективність логістичних операцій.

Список використаних джерел:

1. Anokhov I.V., Rimskaaya O.N. Stages of transport corridor development: Mechanisation, robotisation, intellectualisation and digitalisation perspectives. *Strategic Decisions and Risk Management*, 2022. Vol. 13(1). P. 72–79.
2. Автомобільні шляхи України. URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%90%D0%B2%D1%82%D0%BE%D0%BC%D0%BE%D0%B1%D1%96%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D1%96_%D1%88%D0%BB%D1%8F%D1%85%D0%B8_%D0%A3%D0%BA%D1%80%D0%B0%D1%97%D0%BD%D0%B8 (дата звернення: 10.10.24)
3. Програма «Велике будівництво в 2021 році, що з обіцяного не встигли зробити». URL: <https://lovoidilo.ua/2022/01/11/infografika/suspilstvo/velyke-budivnyctvo-2021-roczni-obicyanoho-ne-vstyhly-zrobyty#:~:text=Президент%20Володимир%20Зеленський%20прозвігував%2C%20що,500%20мостів%20та%20мостових%20переходів> (дата звернення 10.10.24)
4. Губа М.І. Розвиток морських портів як точок регіонального зростання в контексті державної політики відновлення. *Наукові інновації та передові технології*. 2023. № 13 (27). С. 50–61.
5. Logistics Performance Index (LPI). URL: <https://lpi.worldbank.org/international/global> (дата звернення: 10.09.2024)
6. Belova E.A. Factors and their impact on the operations of transport and logistics. *Вісник Академії знань*. 2022. № 48 (1). P. 43–65.
7. Репич Т.А. . Репич Т.А. Україна як транзитна держава – перспективи у післявоєнний час: колективна монографія / за ред. професора Н.С. Скопенко. Київ : ЦП Компринг. 2024.34 с.
8. Філатов С.А., Єрусланов А.А. Вплив міжнародних транспортних коридорів на розвиток інфраструктури України. *Вчені записки Університету «КРОК»*. 2019. № 1 (53). С. 27–35.
9. Куць Н.Г. Місце міжнародних транспортних коридорів у транспортній географії. *Сучасні технології в машинобудуванні та на транспорті*. 2023. № 1. С. 160–167. DOI: <https://doi.org/10.36910/automash.v1i20.1045>
10. Про затвердження Державної стратегії регіонального розвитку на 2021–2027 роки: Постанова Кабінету Міністрів України № 695 від 05.08.2020. URL: https://dei.kyivcity.gov.ua/files/2020/10/22/POSTANOVA_KMU_695_DSRR_2027.pdf (дата звернення: 10.09.2024)
11. Транспортна стратегія України. Пріоритети транспортного сектору до 2030 року «Підтримка імплементації Угоди про асоціацію та Національної транспортної стратегії України». Міністерство інфраструктури України : 2023. URL: https://mtu.gov.ua/files/strategy_ukr.pdf (дата звернення: 10.09.2024)
12. Гайванович Н.В., Шевчук О.А. Сучасний стан, проблеми та перспективи розвитку морських вантажних перевезень в Україні та світі. *«Економічний вісник НТУУ "Київський політехнічний інститут"»* 2023. № 25. С. 59–64.
13. Сайт Державної служби статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua> (дата звернення: 01.09.2024).
14. Проект Плану відновлення України Матеріали робочої групи «Відновлення та розбудова інфраструктури». Національна рада з відновлення України від наслідків війни. URL: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/recoveryrada/ua/restoration-and-development-of-infrastructure.pdf> (дата звернення: 01.09.2024).

15. Портова галузь України 2023: другий рік роботи в умовах війни. URL: https://cfts.org.ua/infographics/portova_galuz_ukrani_2023_drugiy_rik_roboti_v_umovakh_h_viyini (дата звернення: 05.09.2024).

References:

1. Anokhov I.V., Rimskaia O.N. (2022). Stages of transport corridor development: Mechanisation, robotisation, intellectualisation and digitalisation perspectives. *Strategic Decisions and Risk Management*, vol. 13(1), pp. 72–79.
2. Avtomobilni shliakhy Ukrainy [Roads of Ukraine]. Available at: https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%90%D0%B2%D1%82%D0%BE%D0%BC%D0%BE%D0%B1%D1%96%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D1%96_%D1%88%D0%BB%D1%8F%D1%85%D0%B8_%D0%A3%D0%BA%D1%80%D0%B0%D1%97%D0%BD%D0%B8 (accessed 10.10.2024)
3. Prohrama «Velyke budivnytstvo v 2021 rotsi, shcho z obitsianoho ne vstyhly zrobyty» [The program "Major construction in 2021, what was promised but did not have time to do"]. Available at: <https://lovoidilo.ua/2022/01/11/infografika/suspilstvo/velyke-budivnyctvo-2021-roczy-obicyanoho-ne-vstyhlyzrobyty#:~:text=Президент%20Володимир%20Зеленський%20прозвітував%2C%20що,500%20мостів%20та%20мостових%20переходів> (accessed 10.10.2024)
4. Huba M.I. (2023) Rozvytok morskyykh portiv yak tochok rehionalnoho zrostantia v konteksti derzhavnoi polityky vidnovlennia [Development of seaports as points of regional growth in the context of state recovery policy]. *Naukovi innovatsii taпередovi tekhnologii*, vol.13 (27), pp. 50–61.
5. Logistics Performance Index (LPI). Available at: <https://lpi.worldbank.org/international/global> (accessed 10.09.2024)
6. Belova E.A. (2022) Factors and their impact on the operations of transport and logistics. *Visnyk Akademii znan*, vol. 48 (1), pp. 43–65.
7. Repych T.A. . Repych T.A. (2024) Ukraina yak tranzitna derzhava – perspektyvy u pisliavoiennyi chas: kolektyvna monohrafiia [Ukraine as a transit state – perspectives in the post-war period: a collective monograph] In profesor N.S. Skopenko. Kyiv: TsP Kompyrnt, p. 34.
8. Filatov S.A., Yeruslanov A.A. (2019) Vplyv mizhnarodnykh transportnykh korydoriv na rozvytok infrastruktury Ukrainy [The influence of international transport corridors on the development of the infrastructure of Ukraine]. *Vcheni zapysky Universytetu «KROK»*, vol. 1(53), pp. 27–35.
9. Kuts N.H. (2023) Mistse mizhnarodnykh transportnykh korydoriv u tranportnii heohrafiï [The place of international transport corridors in transport geography]. *Suchasni tekhnologii v mashynobuduvanni ta na transporti*, vol. 1, pp. 160–167.
10. Pro zatverdzhennia Derzhavnoi stratehii rehionalnoho rozvytku na 2021–2027 roky [On the approval of the State Strategy for Regional Development for 2021–2027]: Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy № 695 vid 05.08.2020. Available at: https://dei.kyivcity.gov.ua/files/2020/10/22/POSTANOVA_KMU_695_DSRR_2027.pdf (accessed 10.09.2024).
11. Transportna stratehiia Ukrainy. Priorytety transportnoho sektoru do 2030 roku «Pidtrymka implementatsii Uhody pro asotsiatsiiu ta Natsionalnoi transportnoi stratehii Ukrainy». [Transport strategy of Ukraine. Priorities of the transport sector until 2030 "Supporting the implementation of the Association Agreement and the National Transport Strategy of Ukraine"]. *Ministerstvo infrastruktury Ukrainy*. Available at: https://mtu.gov.ua/files/strategy_ukr.pdf (accessed 10.09.2024).

12. Haivanovych N.V., Shevchuk O.A. (2023.) Suchasnyi stan, problemy ta perspektyvy rozvytku morskyykh vantazhnykh perevezen v Ukraini ta sviti. [The current state, problems and prospects of the development of sea freight transportation in Ukraine and the world] *Ekonomichnyi visnyk NTUU "Kyivskyi politekhnichnyi instytut"*», vol. 5, pp. 59–64.

13. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy. (2020) [Rezhyim dostupu do resursu «State Statistics Service of Ukraine»]. Available at: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (accessed 01.09.2024).

14. Proekt Planu vidnovlennia Ukrainy Materialy robochoi hrupy «Vidnovlennia ta rozbudova infrastruktury» [Draft Plan for the Recovery of Ukraine Materials of the Working Group "Recovery and Development of Infrastructure] *Natsionalna rada z vidnovlennia Ukrainy vid naslidkiv viiny*. Available at: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/recoveryrada/ua/restoration-and-development-of-infrastructure.pdf> (accessed: 01.09.2024).

15. Portova haluz Ukrainy 2023: druhyi rik roboty v umovakh viiny [The port industry of Ukraine 2023: the second year of work in war conditions]. Available at: https://cfts.org.ua/infographics/portova_galuz_ukrani_2023_drugiy_rik_roboti_v_umovakh_viyeni (accessed: 05.09.2024).