

УДК [339.1:339.5]:656.6

JEL Classification: M11, M16, L81, L91, L92, O11, O18, R11, R41

DOI: <https://doi.org/10.20535/2307-5651.25.2023.278603>**Шевчук О. А.**

магістрантка

ORCID ID: 0009-0001-2452-6993

**Гайванович Н. В.**

кандидат економічних наук, доцент,

доцент кафедри маркетингу і логістики

ORCID ID: 0000-0002-8100-290X

Національний університет «Львівська політехніка»

**Shevchuk Olesia, Hayvanovych Nataliya**

Lviv Polytechnic National University

## СУЧАСНИЙ СТАН, ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МОРСЬКИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ ТА СВІТІ

### CURRENT STATE, PROBLEMS AND PROSPECTS OF MARITIME CARGO TRANSPORTATION DEVELOPMENT IN UKRAINE AND THE WORLD

Транспортний сектор відіграє важливу роль у збалансованому економічному розвитку будь-якої країни, а також має значний вплив на національну інтеграцію у світовий економічний простір. У світі морські вантажні перевезення є одним із найважливіших видів міжнародної торгівлі та логістики. Україна має значний потенціал для розвитку морського транспорту, оскільки має доступ до Чорного та Азовського морів, а також до річок, які з'єднуються з Дніпром. У статті досліджено поточні тенденції, проблеми та перспективи розвитку українського та світового секторів морського транспортного господарства, а також подано рекомендації щодо покращення ефективності морського транспорту та портів з метою прискорення економічного розвитку. Навіть не зважаючи на вплив сучасних факторів зовнішнього середовища дана галузь здатна функціонувати та продовжувати свій розвиток.

**Ключові слова:** морські вантажні перевезення, судноплавство, порти, економічний розвиток, морський транспорт, контейнери, модернізація.

Maritime transport of goods is incredibly important in today's economy. It is one of the most cost-effective and efficient ways to transport large quantities of goods over long distances, particularly for international trade. Shipping accounts for approximately 90% of global trade by volume and 60% by value, making it a critical component of the global economy. Maritime cargo transportation is especially important for the transportation of bulk commodities, such as oil, gas, coal, and iron ore, necessary for industrial production. It is also crucial for the transportation of consumer goods such as electronics, clothing, and food, which are produced in one part of the world and consumed in another. The efficiency and cost-effectiveness of maritime freight transportation have been enhanced by advances in technology, including the development of larger and more efficient vessels, as well as improvements in port infrastructure and logistics management. These advancements have enabled sea freight transportation to become increasingly competitive with other modes of transport, such as air and road, especially for long-distance and large-volume shipments. Overall, maritime freight transport plays a vital role in today's global economy, supporting international trade, economic growth and the movement of goods between countries and continents. In recent years, maritime cargo logistics in Ukraine has undergone significant changes driven by a combination of government initiatives, private investment, technological advances, and macroeconomic factors. This article discusses current trends, problems and prospects for the development of Ukrainian and global maritime transport sectors, and provides recommendations for improving the efficiency of maritime transport and ports to accelerate economic development. One of the key drivers of this development was the modernization and expansion of Ukraine's seaport infrastructure. These improvements have enabled Ukrainian ports to handle larger volumes of cargo and manage the flow of goods more efficiently. In general, the development of maritime logistics in Ukraine continues, and there is potential for further growth and improvement even in wartime.

**Keywords:** maritime cargo transportation, shipping, ports, economic development, maritime transport, containers, modernization.

**Постановка проблеми.** В сучасному світі для успішного функціонування та розвитку бізнесу потрібно брати до уваги не лише місцеві ринки, але й світові. Зважаючи на підвищення цін на енергоносії, зростання цін на паливо, збільшення кількості правил та вимог до транспортних засобів, акцентування уваги на екологічних проблемах, підвищення вимог до рівня життя людей, все більше постає питання найкращих способів доставки товару, не зважаючи на місце розташування клієнти та його вимоги. У цей момент дуже

важливо знайти найдешевший та найбільш ефективний спосіб транспортування.

У таких випадках на перший план виходять безліч переваг морського судноплавства. Воно здатне задовольнити потреби клієнтів у перевезенні великих партій вантажів, будь-якої ваги чи габаритів, які мають свої обмеження у сухопутних чи авіа перевезеннях. Згідно з дослідженнями багатьох експертів, морський транспорт є найбільш економічно вигідним та найбільш використовуваним у світовій торгівлі. Протягом остан-

ніх десятиліть морський транспорт набув значного розвитку, змінивши структуру світової економіки. Саме це актуалізує необхідність дослідження сучасного стану та визначення перспектив розвитку ринку морських вантажних перевезень.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Сучасний стан, проблеми та перспективи розвитку світового морського господарства часто з'являються у дослідженнях різних науковців. Проблеми та перспективи розвитку галузі морських вантажних перевезень світу регулярно досліджують такі науковці, як Олександр Волков, Йен Голлі, Альфред Лам, Жан-П'єр Медінак, Брайан Шоу. Ринок морських вантажних перевезень України досліджували Гуренко А. В., Щеникова Е. В., Євсік М. С., Латкіна С. А., Елль М. П. та інші вчені. Проте за результатами їх досліджень неможливо встановити єдиного правильного напрямку розвитку даного сектору економіки України, особливо зважаючи на сучасні умови його функціонування та вплив чинників зовнішнього середовища.

Так у дослідженнях Гуренко А. В. [4] було проаналізовано морегосподарський комплекс України та встановлено, що його сучасна система не є достатньо ефективною та не враховує багато існуючих теоретично-методологічних підходів удосконалення, що значно впливає на оцінку потенціалу даної сфери економіки. На думку автора, розвиток морської логістики в Україні є досить фрагментарним та не передбачає усіх можливих напрямків удосконалення роботи галузі.

Згідно з дослідженнями Латкіна С. А. [6], торгівля стала одним з основних чинників покращення економіки країн світу, що у свою чергу значно вплинуло на сферу морських вантажних перевезень. Проте недосконала організація структури та способів роботи портів України не принесла такого значного прибутку та ефективності, порівняно з іншими країнами.

Регулярні дослідження також проводять провідні компанії та організації, як, наприклад, Maersk, DHL, та World Shipping Council. Найбільшої популярності дана тематика зазнала у 2021–2022 роках, коли великого значення приділялося для аналізу впливу пандемії на глобальний ринок морських вантажних перевезень, ідентифікувалися тенденції та визначалися перспективи розвитку цієї галузі.

Ці дослідження зосереджувалися на таких питаннях, як зміни в обсягах перевезень, зміни в попиті на різні види товарів, зміни в логістичних процесах та зміни в цінах на перевезення. Крім того, досліджувалися питання стійкості логістичних ланцюгів в умовах пандемії, а також вплив пандемії на морську безпеку та екологію.

Отримані результати досліджень надали корисну інформацію для галузі морських вантажних перевезень, допомогли компаніям адаптуватися до нових реалій та знайти шляхи для покращення ефективності та безпеки перевезень у майбутньому.

**Формулювання цілей статті.** Метою статті є дослідження й аналіз сучасного стану галузі морських вантажних перевезень у системі транспортної інфраструктури України та світу, визначення їх проблематики і встановлення можливих напрямків подальшого розвитку, у тому числі зважаючи на війну в Україні.

**Виклад основного матеріалу.** Сучасні умови функціонування підприємств та організацій морської

галузі є досить складними. Унаслідок повномасштабного вторгнення російських військ на територію України, функціонування морських портів на південному узбережжі України, а отже і морського сектору загалом, практично припинилося. Безпека судноплавства у Чорноморсько-Азовському регіону для здійснення експортно-імпорتنних, торгових та каботажних вантажних перевезень була втрачена після 24 лютого 2022 р.

Обсяг вантажопереробки у 2021 р., у секторі морських вантажних перевезень, становив 153,3 млн. т. Згідно з прогнозами у 2022 році даний показник мав сягнути рівня 161,2 млн. т.

Зважаючи на наявні підрахунки наша країна втрачає близько 170 млн. дол. США в день через блокаду судноплавства у Чорному та Азовському морях. Морські порти України слугували основним способом експорту агропромислових товарів, металургії, мінеральних добрив, продукції хімічної промисловості. У 2021 році ці галузі разом принесли до бюджету країни більше 55 млрд дол. США. Загалом морськими транспортними шляхами здійснювалося близько 70% експорту продукції українського виробництва (приблизно 47 млрд дол. США), а також велика частина імпорту країни. Експорт чорної металургії, руди та шлаків, а також зерна та олії майже на 100% передбачав використання морського транспорту [2].

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. Проте, як і будь-яка галузь світової економіки, морське судноплавство стикається з багатьма випробуваннями:

1. Нестача робочої сили – є однією з найбільших проблем даної галузі. Навчання морської справи є досить складним, довготривалим, а робота потребує багато досвіду.

2. Нові екологічні норми – енергозбереження, паливна ефективність, скорочення шкідливих викидів тощо. Переобладнання та модернізація суден становлять величезну проблему для великих вантажоперевізників, які все ще не використовують сучасні технології та інструменти транспортування вантажів.

3. Значні втрати вантажів – велика кількість контейнерів буквально губляться в морі через погані погодні умови, що має величезний вплив на кінцевий прибуток та репутацію перевізника.

4. Зростання витрат – збільшення кількості зборів, змін у податках, витрат на обслуговування чи сплатення податків.

5. Зміна політичної ситуації світу.

6. Вплив пандемії COVID-19 – ланцюжок доставки та транспортування морськими шляхами загалом все ще перебувають на глибокій стадії відновлення. Постійна потреба в глобальних транспортних перевезеннях вимагає, щоб морське судноплавство було збалансованим і готовим до нових випробувань. Однак потреби та вимоги все ще часто переважають наявні ресурси.

7. Залежність від наявності обладнання та робочої сили – суднобудування, виготовлення контейнерів та навчання морського екіпажу є дуже складним та дов-

готривалим процесом. Наявні потужності все ще залишаються досить обмеженими.

8. Зміна технологічних правил, у тому числі й кібербезпеки – з початку 2021 року морські судноплавні лінії були змушені переорієнтуватися на дотримання нових вимог безпеки. Такі важливі компоненти, як оцінка ризиків, кібербезпека, вдосконалення процесів доставки, покращення системи навчання та ретельніші перевірки обладнання, стають завадами на шляху до повноцінного розвитку галузі.

Вирішення будь-яких складнощів чи відновлення роботи морської галузі після певних збоїв, впливу чинників навколишнього середовища є дуже складним та довготривалим процесом. Значну частину проблем даної галузі неможливо передбачити завчасно, як, наприклад, у автомобільному чи авіаційному секторі. Робота великих судноплавних ліній повинна бути добре налагодженою, оскільки ризики цієї сфери є досить складними для вирішення та несуть за собою великі втрати.

Різке зростання споживчих витрат, особливо на товари, замовлені онлайн, у поєднанні з перебоями в ланцюгу поставок і логістичними обмеженнями призвели до того, що в 2021 році тарифи на контейнерні перевезення зросли в п'ять разів порівняно з допандемічним рівнем. Зростання вартості контейнерних перевезень, яке досягло піку на початку 2022 року, різко підвищило споживчі ціни на багато товарів.

Аналогічно, через війну в Україні, тривалу пандемію та кризу в ланцюгах поставок зросли ставки фрахту на сипучі вантажі – неупаковану сировину, як-от зерно. За результатами моделювання UNCTAD, підвищення цін на зерно та фрахтових ставок на сипучі вантажі може призвести до зростання споживчих цін на продовольчі товари на 1,2%, причому в країнах з середнім та низьким рівнем доходу зростання буде більшим [2].

Згідно з проведеними попередніми дослідженнями, Україна входить до кластеру країн з невеликим обсягом морських вантажних перевезень в 2020 році. За даними Європейської конфедерації судноплавства (ECSA), обсяг перевезень України склав 26 млн тонн, що становить менше 0,5% від загального обсягу морських вантажних перевезень у світі. Таким чином, можна

припустити, що Україна належить до кластеру країн з невеликим обсягом морських вантажних перевезень. До даного кластеру також сходять країни Центральної та Східної Європи, Азії, Африки та Латинської Америки. Їхня портова та морська система не є достатньо розвинутою та потребує значних вдосконалень.

Для порівняння до країн, що входять до кластеру з великим обсягом морських вантажних перевезень у 2020 році, на основі проведеного кластерного аналізу, можуть бути включені: Китай, Японія, США, Південна Корея, Німеччина, Нідерланди, Гонконг, Сінгапур, Бельгія, Велика Британія, Тайвань, Франція, Іспанія, Італія, Канада. Тобто при аналізі та виборі стратегій розвитку морського сектору України варто брати до уваги розвиток сфери морських вантажних перевезень у цих країнах.

Проте, варто зазначити, що кількість та обсяг морських вантажних перевезень значно змінюється з року в рік в залежності від різних факторів, таких як політична ситуація, економічні умови та природні катастрофи. Отже, зважаючи на те, що в Україні триває війна – якість оцінки обсягу її морських вантажних перевезень не є точною та не відображає сучасного потенціалу країни у повній мірі.

Хоча ставки фрахту і чартеру знизилися з середини 2022 року, вони все ще вищі, ніж до пандемії COVID-19. Вони залишаються високими на танкерні перевезення нафти і природного газу через триваючу енергетичну кризу. У все більш непередбачуваному операційному середовищі майбутні витрати на морські перевезення, ймовірно, будуть вищими і більш волатильними, ніж минулому (рис. 1).

Завдяки різкому зростанню попиту на контейнерні вантажі світова морська торгівля у 2021 році відновилася. Обсяг перевезень зріс на 3,2% і досяг 11 мільярдів тонн. Це на 7 процентних пунктів більше, ніж у 2020 році, коли цей показник знизився на 3,8%.

Зростання було зафіксовано в усіх регіонах, що розвиваються. За оцінками, воно збільшилося на 5,6% в Африці, на 3% в Латинській Америці і Карибському басейні і на 3% в Азії, яка залишилася провідним світовим центром морської вантажопереробки, на який припадає 42% навантажених і 64% вивантажених вантажів у 2021 році.

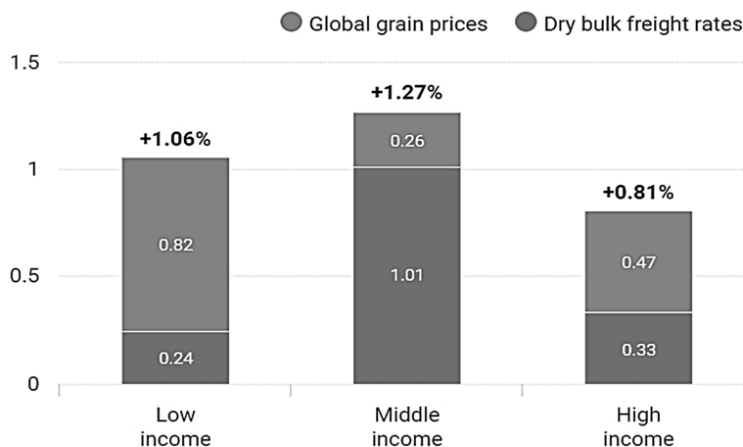


Рис. 1. Вплив вищих ставок на перевезення насипних вантажів і зерна на споживчі ціни продуктів харчування

Джерело: [1]

Але ризики і невизначеність залишаються високими. У всьому світі зростає інфляція і вартість життя, що може знизити споживчі витрати. Політика нульового рівня захворюваності на COVID-19 в Китаї, який є найбільшим світовим експортером, може вплинути на світове виробництво. Війна в Україні продовжує впливати на світові ринки продовольства, енергії та добрив.

За прогнозами UNCTAD, глобальна морська торгівля втратить темпи зростання, а її темпи сповільняться до 1,4% у 2022 році. У період 2023–2027 років очікується зростання на 2,1% щорічно – повільніше, ніж 3,3% в середньому за останні три десятиліття.

Викиди парникових газів від світового морського флоту рухаються в негативному напрямку. У період з 2020 по 2021 рік вони зросли на 4,7%, причому більша частина приросту припала на контейнеровози, суховантажі та суховантажі для перевезення генеральних вантажів.

Як і викиди, середній вік флоту також зростає – ще одна проблема для довкілля, оскільки старіші судна забруднюють більше. За кількістю суден поточний середній вік становить 21,9 років, а за вантажопідіймністю – 11,5 років [1]. Судна старіють частково через невпевненість судовласників у майбутньому технологічному розвитку та найбільш економічно ефективних видах палива, а також через зміну законодавства та цін на викиди вуглецю. Світ потребує нового покоління кораблів, які можуть використовувати найбільш економічно ефективні види палива та легко інтегруватися з розумними цифровими системами. Але обсяги суднобудування залишаються низькими. У 2021 році світовий комерційний флот зріс менш ніж на 3% – це другий найнижчий показник з 2005 року.

Адаптація портів та іншої критично важливої транспортної інфраструктури до наслідків зміни клімату стає все більш нагальним питанням, особливо для найбільш вразливих країн.

У 2021 році світова економіка почала зростати, а світові судна, що перевозять вантажі, здійснили більше заходів у порти. Відновлення продовжилося в перші дев'ять місяців 2022 року в усіх сегментах, крім контейнеровозів, які зіткнулися з постійним перевантаженням. Середній час обороту контейнеровозів, які перевозять більшу частину світових промислових товарів, збільшився на 13,7% в період між 2020 і 2021 роками [3].

У глобальному масштабі сполучення лінійного судноплавства також постраждало в усіх регіонах з початку кризи ланцюгів поставок – але з варіаціями між країнами. Наприклад, у Сполучених Штатах тривале недофінансування портової інфраструктури західного узбережжя послабило ефективність обробки контейнерів. А країни Африки, Латинської Америки та Карибського басейну втратили понад 10% прямих морських сполучень.

Протягом багатьох років злиття і поглинання консолидували і трансформували сектор контейнерних перевезень, який перевозить більшість споживчих товарів. Перевізники також прагнули до вертикальної інтеграції, інвестуючи в термінальні операції та інші логістичні послуги.

За останні 25 років 20 найбільших перевізників майже подвоїли свою частку ринку з 48% до 91%. А чотири найбільші перевізники зараз контролю-

ють більше половини світових контейнерних перевезень [1]. Як наслідок, кількість компаній, що надають послуги імпортерам та експортерам, скоротилася в 110 країнах, особливо в малих острівних державах, що розвиваються, де часом дуополія лише двох перевізників знизилася до монополії одного. Інтеграція дала перевізникам та їхнім альянсам сильніші позиції на переговорах з портовими адміністраціями, оскільки тепер вони мають два місця за столом переговорів – і як орендарі терміналів, і як постачальники судноплавних послуг.

Консолідація на ринку морських перевезень знижує конкуренцію та обмежує пропозицію. Це може призвести до зловживання ринковою владою, підвищення вартості перевезень для бізнесу, а отже, до зростання цін для споживачів.

У ході проведення досліджень було встановлено певні тенденції, які наразі найбільше впливають та формують потенційну систему морських вантажних перевезень світу, серед основних з яких є такі чинники [1; 3]:

– Протекціонізм. З боку попиту невизначеність, що виникає внаслідок широкого спектру геополітичних, економічних і торговельних ризиків, а також деяких структурних зрушень, стримує морську торгівлю. Безпосереднє занепокоєння викликають орієнтована на внутрішній ринок політика та зростання протекціоністських настроїв, які можуть підірвати глобальне економічне зростання, обмежити потоки та змінити торговельні моделі.

– Цифровізація, електронна комерція та реалізація ініціативи «Один пояс – один шлях» (The Belt and Road Initiative). Зростання кількості інновацій у світі морського бізнесу, а також амбітна перебудова Китаєм глобальної торговельної інфраструктури мають значний вплив на судноплавство та морську торгівлю. Ініціатива «Один пояс – один шлях» і розвиток електронної комерції створюють значний потенціал для збільшення обсягів морської торгівлі, у той же час, коли глобальний тренд до діджиталізації усіх сфер життя допомагає галузі морського транспортування реагувати на підвищений попит з більшою ефективністю.

– Надлишок нових потужностей. Зважаючи на нестачу обладнання у портах протягом останніх років та зростаючий попит на морські перевезення, надто оптимістичні перевізники, які конкурують за частку ринку, можуть замовити надмірну кількість нових потужностей, що призведе до погіршення умов на ринку морських перевезень. Це, в свою чергу, порушить баланс попиту і пропозиції та вплине на рівень фрахтових ставок, транспортні витрати, а також прибутки.

– Консолідація. Консолідація лінійного судноплавства шляхом злиття і створення альянсів зростає в останні роки у відповідь на зниження попиту і надлишок судноплавних потужностей, в яких домінують мегаконтейнеровози. Викликає занепокоєння те, як це впливає на конкуренцію і потенціал зловживання ринковою владою великими судноплавними компаніями, а також пов'язаний з цим вплив на менших гравців.

– Відносини між портами і контейнерними судноплавними лініями. Реструктуризація альянсів і використання більших суден також переосмислюють відносини між портами і контейнерними судноплавними



лініями. Антимонопольні органи і регулятори морського транспорту повинні також проаналізувати вплив концентрації ринку і створення альянсів на відносини між портами і перевізниками. Сфери, що становлять інтерес, охоплюють вибір портів заходу, конфігурацію лінійних судноплавних мереж, розподіл витрат і вигод між контейнерними перевезеннями і портами, а також підходи до концесій на контейнерні термінали.

– Масштаб. Цінність морських перевезень більше не може визначатися лише масштабами. Все більшого значення набуває здатність галузі використовувати відповідні технологічні досягнення.

– Зміна клімату. Зусилля, спрямовані на зменшення вуглецевого сліду і поліпшення екологічних показників міжнародних морських перевезень, залишаються пріоритетними на міжнародному порядку денному. Початкова стратегія, прийнята в квітні 2018 року Міжнародною морською організацією, спрямована на скорочення щорічних викидів парникових газів з суден щонайменше на 50% до 2050 року порівняно з 2008 роком, є особливо важливою подією. Що стосується забруднення повітря, то з 1 січня 2020 року набув чинності глобальний ліміт на вміст сірки в мазуті на рівні 0,5%. Для забезпечення послідовного впровадження глобального обмеження на вміст сірки судовласникам і операторам важливо продовжувати розглядати і впроваджувати різні стратегії, включаючи встановлення скрубберів і перехід на скраплений природний газ та інші види палива з низьким вмістом сірки.

Проте не варто забувати, що такі тенденції є світовими, знаходяться під впливом сучасних подій зовнішнього середовища та потребують постійного моніторингу й оцінки для формування ефективної та обґрунтованої політики розвитку морського сектору саме в Україні.

Сучасними викликами, які постають перед сферою морських транспортних перевезень в Україні є необхідність звільнення окупованих територій країни, зняття з блокади та відновлення роботи українських морських портів, відновлення судноплавної діяльності та роз-

витку флоту країни, переорієнтація вантажопотоку та збільшення частки водного транспорту у ньому, розроблення системи мультимодальних перевезень із залученням українських портів, підвищення потужності та збільшення обсягів перевезень морськими водними шляхами, діджиталізація та модернізація наявних портів та їх систем роботи, покращення їх стану з точки зору впливу на екологію, підвищення кваліфікації українських моряків тощо.

Основними можливостями, які постають перед Україною у повоєнний період у сфері морських вантажних перевезень є збільшення пропускної потужності та здійснення повноцінного експорту/імпорту через морські порти України, максимальна інтеграція українських водних транспортних систем до європейських.

**Висновки.** Пандемія COVID-19, війна в Україні, зміна клімату та геополітика спричинили хаос у сфері морських перевезень та логістиці, заблокувавши одні порти і заклавши інші, змінивши конфігурацію маршрутів, збільшивши затримки і підштовхнувши до зростання вартості перевезень.

Кораблі забезпечують понад 80% світової торгівлі, тому перебої в роботі портів і судноплавних шляхів означають, що продовольство, енергія, зерно, ліки та інші товари першої необхідності не потрапляють до тих, хто їх потребує. Підприємства залишаються без поставок, а ціни для виробників і споживачів стрімко зростають. Хоча затримки зменшилися, а тарифи на сухі вантажі знижуються, морський транспорт – а отже, і світова торгівля – залишається вразливою. Галузь повинна інвестувати зараз, щоб підвищити свою стійкість до майбутніх криз і зміни клімату.

Порти, судноплавні компанії і транспортні оператори повинні розширювати потужності, оновлювати і розширювати флот і обладнання, забезпечувати достатню кількість кваліфікованої робочої сили, покращувати зв'язок і продуктивність, скорочувати викиди і захищати конкуренцію, щоб морський транспорт міг пережити наступний шторм.

#### Література:

1. Seven key trends shaping maritime transport. URL: <https://unctad.org/press-material/seven-key-trends-shaping-maritime-transport> (дата звернення: 25.12.2022).
2. Проект Плану відновлення України. Матеріали робочої групи «Відновлення та розбудова інфраструктури», Національна рада з відновлення України від наслідків війни, липень 2022.
3. UNCTAD, "Review of maritime transport 2022". URL: <https://unctad.org/rmt2022> (дата звернення 25.12.2022).
4. Гуренко А. В., Щеникова Е. В., Євсік М. С. Дослідження сучасного потенціалу морегосподарського комплексу України. *Вісник Приазовського технічного університету*, 2017. Вип. 33. С. 218–224.
5. Розвиток транспорту з метою відновлення і зростання української економіки : наукова доповідь / за ред. д-ра екон. наук О. І. Никифорок ; НАН України, ДУ "Ін-т екон. та прогнозув. НАН України". Київ. 2018. 200 с.
6. Латкіна С. А., Елль М. П. Проблеми оптимізації організаційних процесів портової діяльності в Україні. *Економічний вісник Запорізької державної інженерної академії*. 2016. Вип. 3(03). С. 92–95.

#### References:

1. Seven key trends shaping maritime transport Available at: <https://unctad.org/press-material/seven-key-trends-shaping-maritime-transport> (accessed December 25, 2022).
2. Project of the Plan for the Restoration of Ukraine. Materials of the Working Group "Restoration and Development of Infrastructure," National Council for the Restoration of Ukraine from the Consequences of the War, July 2022.
3. UNCTAD, "Review of maritime transport 2022," Available at: <https://unctad.org/rmt2022> (accessed December 25, 2022).
4. Hurenko A. V., Shchenykova E. V., Yevsik M. S. (2017) Doslidzhennia suchasnoho potentsialu morehospodarskoho kompleksu Ukrainy [Study of the current potential of the maritime complex of Ukraine]. *Visnyk Pryazovskoho tekhnichnoho universytetu* [Bulletin of Priazovsky Technical University], Issue 33, pp. 218–224.

5. Rozvytok transportu z metoiu vidnovlennia i zrostantia ukrainskoi ekonomiky : naukova dopovid [Development of transport for the restoration and growth of the Ukrainian economy: scientific report] / edited by Dr. Econ. Sciences O. I. Nykyforuk; NAS of Ukraine, Institute of Economics and Forecasting of NAS of Ukraine. Kyiv, 2018. 200 p.

6. Latkina S. A., Ell M. P. (2016) Problemy optymizatsii orhanizatsiinykh protsesiv portovoi diialnosti v Ukraini [Problems of optimization of organizational processes of port activities in Ukraine]. *Ekonomichniy visnyk Zaporizkoi derzhavnoi inzhenernoi akademii* [Economic Bulletin of Zaporizhzhya State Engineering Academy], Issue 3(03), pp. 92–95.