

УДК 338

Л. В. Марценюк,

д. е. н., професор, Український державний університет науки і технологій, м. Дніпро, Україна
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-4121-8826>

Н. А. Нікіфорова,

к. т. н., доцент, Український державний університет науки і технологій, м. Дніпро, Україна
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-1922-8614>

DOI: 10.32702/2306-6792.2025.21.40

НАПРЯМИ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ МОРСЬКОЇ ПОРТОВОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

L. Martseniuk,

Doctor of Economic Sciences, Professor, Ukrainian State University of Science and Technologies

N. Nikiforova,

PhD in Technical Sciences, Associate Professor, Ukrainian State University of Science and Technologies

DIRECTIONS OF EUROPEAN INTEGRATION OF UKRAINE'S SEA PORT TRANSPORT INFRASTRUCTURE

У статті розглянуто основні напрями євроінтеграції морської портової транспортної інфраструктури України в контексті сучасних викликів, спричинених глобалізаційними процесами та військовими подіями. Визначено роль портового комплексу як ключового елемента національної економіки, що забезпечує інтеграцію України до міжнародної транспортно-логістичної системи. Акцентовано увагу на важливості імплементації норм і стандартів Європейського Союзу в управлінні портами, зокрема у сфері безпеки мореплавства, екологічного контролю, енергоефективності та цифровізації операцій.

Дослідження показало, що основними напрямами євроінтеграції є: приєднання до транс'європейської транспортної мережі TEN-T; модернізація портової інфраструктури; розвиток державно-приватних проєктів; розбудова мультимодальних логістичних хабів; впровадження "зелених" технологій та цифрових інструментів управління. Визначено, що такі зміни сприятимуть зростанню конкурентоспроможності українських портів, розширенню транзитного потенціалу та інтеграції до європейського економічного простору.

Разом з тим окреслено низку проблем, які гальмують інтеграційні процеси: руйнування портової інфраструктури через військові дії, дефіцит фінансових ресурсів, бюрократичні бар'єри, відсутність системної державної підтримки та ризики для іноземних інвесторів. Автори наголошують на необхідності створення стійкої нормативно-правової бази, запровадження ефективних механізмів страхування і гарантування інвестицій, а також активізації співпраці з міжнародними фінансовими інституціями та організаціями морської безпеки.

Обґрунтовано, що подальша євроінтеграція морських портів України має здійснюватися через поєднання державного регулювання, приватних інвестицій та міжнародного партнерства. Перспективним є напрям розвитку "розумних" і "зелених" портів, які відповідають екологічним стандартам ЄС та сприяють переходу України до моделі сталого економічного зростання. Отримані результати мають практичне значення для органів державного управління, інвесторів і наукових установ, що займаються проблемами транспортної політики, безпеки та інтеграції України до європейського транспортного простору.

The article examines the main directions of European integration of Ukraine's maritime port transport infrastructure in the context of modern challenges caused by globalization processes and military conflicts. The role of the port sector as a key component of the national economy ensuring Ukraine's integration into the global transport and logistics system is highlighted. Particular attention is paid to the implementation of European Union norms and standards in port management, including maritime safety, environmental protection, energy efficiency, and digitalization of operational processes.

The research identifies several key integration directions: accession to the Trans-European Transport Network (TEN-T); modernization of port infrastructure; development of concession and public-private partnership projects; creation of multimodal logistics hubs; and implementation of green technologies and smart management tools. These initiatives are expected to enhance the competitiveness of Ukrainian ports, expand transit capacity, and strengthen Ukraine's inclusion in the European economic space.

However, the study also identifies a number of obstacles that slow down integration processes: destruction of port facilities due to warfare, limited access to financing, bureaucratic constraints, insufficient state support, and high risks for foreign investors. The authors emphasize the importance of establishing a stable legal and institutional framework, introducing effective mechanisms for investment insurance and protection, and fostering cooperation with international financial institutions and maritime safety organizations.

The article argues that further European integration of Ukraine's maritime ports should rely on a balanced combination of state regulation, private capital, and international partnerships. A particularly promising direction is the development of smart and green ports that comply with EU environmental standards and contribute to the country's transition toward sustainable economic growth. The results obtained have practical relevance for policymakers, investors, and research institutions working in the fields of transport policy, logistics, and European integration of Ukraine's maritime sector.

Ключові слова: євроінтеграція; морські порти; транспортна інфраструктура; TEN-T; концесійні проекти; "зелені" технології; мультимодальні перевезення.

Keywords: European integration; seaports; transport infrastructure; TEN-T; concession projects; green technologies; multimodal transportation.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ У ЗАГАЛЬНОМУ ВИГЛЯДІ ТА ЇЇ ЗВ'ЯЗОК ІЗ ВАЖЛИВИМИ НАУКОВИМИ ЧИ ПРАКТИЧНИМИ ЗАВДАННЯМИ

23 червня 2022 року Україна офіційно отримала статус кандидата на членство в ЄС. Це стало потужним поштовхом для імплементації європейських законодавчих норм в Україні. Українські фахівці оцінили, імплементації що потребують сотні актів права ЄС в різних галузях, в тому числі й на транспорті. Зауважимо, що транспорт відіграє в Україні провідну роль, забезпечуючи зв'язком регіони з різними ресурсами. У даному дослідженні хочемо зосередити свою увагу на поточному стані темпів євроінтеграції та перспективах розвитку українських морських портів, адже вони є важливою частиною транспортного комплексу України, та здатні виконувати важливі завдання, спрямовані на користь держави (а в світі 90% перевезень вантажів виконуються саме морським транспортом, тож актуальність обраної тематики надзвичайно висока). Окрім того, в "Білій книзі європейської оборони" значну увагу при-

ділено розвитку військової мобільності, яка передбачає модернізацію близько 500 інфраструктурних об'єктів транспортної інфраструктури різних видів транспорту, в тому числі й масштабну реконструкцію морських портів країн ЄС (на ці потреби впродовж п'яти років заплановано виділити приблизно 75 мільярдів євро) [1].

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

В дослідженні [2] науковець В.О. Степаненко слушно зауважує, що підвищенню інвестиційної привабливості морських портів та усуненню перешкод в підвищенні конкурентоспроможності морської галузі сприятиме усунення перешкод в першу чергу, інституціональних засад управління на різних рівнях — від мега до мікро. Мова йде про те, щоб на кожному рівні кожен відповідальний за той чи інший напрям роботи неухильно дотримувався чи то норм законодавства морського права чи то норм антикорупційної діяльності тощо.

Дослідник А.А. Пальченко відзначає, що рух України до ЄС в контексті розвитку морського транспорту гальмують ряд об'єктивних причин (в першу чергу, війна і як наслідок — небажання інвесторів вкладати кошти в ризиковані проекти), які заважають країні подолати технологічну відсталість [3]. Безумовно, євроінтеграція України в окресленому контексті є важливою не тільки для самої України, а й для інших країн, адже водні шляхи є найоптимальнішими в контексті обміну вантажами між країнами, а це означає, що підвищення конкурентоспроможності українських морських портів є важливим і необхідним і для інших країн, яких Україна забезпечує (частково) своїми ресурсами (в більшій мірі зерновими).

В наступному дослідженні [4] йде мова про політико-правові заходи протидії росії в морських просторах України, в тому числі про необхідність утворення нового регіонального чорноморського військово-морського з'єднання з метою забезпечення свободи судноплавства в Чорному та Азовському морях і Керченській протоці, тісної співпраці з іншими країнами стосовно підтримки України в контексті організації безпечних морських перевезень, стягненні з росії коштів за спричинені збитки морській галузі.

В науковій статті [5] автор стверджує, що вкрай необхідно підтримувати свободу відкритого моря, захищати державний суверенітет у внутрішніх морських водах та інших територіальних морських зонах.

Наступна стаття присвячена дослідженню правового забезпечення безпеки в рамках Міжнародної організації морського супутникового зв'язку [6]. Особлива увага приділена правовим принципам діяльності Глобальної морської системи зв'язку під час лиха та для забезпечення безпеки мореплавства.

Науковець А.А. Купрій зосередив свою увагу на такому важливому питанні, як пошук рятування на воді у період збройного конфлікту [7].

У дослідженні [8] автори слушно наполягають, що у країнах, де відбуваються воєнні конфлікти, забезпечення водної безпеки, яка є складовою національної безпеки, є значною проблемою. Обмеження у доступі до води та екологічні збитки водним ресурсам, що завдаються такими діями, ставлять під загрозу безпеку населення загалом, роблячи повернення до мирного життя більш тривалим та складним. Науковці акцентують увагу на тому, що є потреба в розробці ефективного механізму захи-

сту водних об'єктів, а також розробці та упорядкуванні показників, за допомогою яких можливо оцінити реальну шкоду водним ресурсам внаслідок збройних конфліктів [8].

Науковці О.С. Костюк та Ю.С. Костюк слушно наголошують, що для ефективної та інтенсивної євроінтеграції в транспортній сфері вкрай необхідним є залучення усіх зацікавлених сторін [9].

Стосовно повоєнного відновлення, професорка Л. Траченко говорить (і ми з цим цілком погоджуємося) про необхідність збільшення пропускної спроможності українських портів та максимальну інтеграцію водних транспортних шляхів у міжнародні коридори [10].

Таким чином, як бачимо, в науковій літературі є дослідження, які стосуються аналізу та розробці інституційних та інших норм в галузі морського права на різних рівнях — міжнародному та внутрішньому, також є дослідження стосовно захисту та реагування на агресію росії по відношенню до України, зокрема в частині захисту морських портів.

Разом з тим, на нашу думку, є потреба в узагальненні проаналізованих досліджень з урахуванням останніх дій українського уряду, фахівців морського транспорту України, вчених, що працюють в галузі морського права та необхідності розвитку морської транспортної інфраструктури в широкому сенсі та шляхів залучення міжнародних партнерів в контексті євроінтеграції України для окреслення подальших дієвих напрямів розвитку морського транспорту України.

ФОРМУЛЮВАННЯ ЦІЛЕЙ СТАТТІ

Аналіз напрямів та перспектив Євроінтеграції морської портової транспортної інфраструктури України.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕННЯ

Одним з основних програмних документів, в яких закріплені напрями розвитку українських морських портів, є Стратегія розвитку морських портів України, яка була прийнята ще у 2013 році, але оновлена вже у 2020 році. Разом з тим, деякі потенційно швидкі для впровадження напрями розвитку стали неможливи у поточній перспективі внаслідок повномасштабного вторгнення російського агресора в 2022 році. Заплановано було залучити більше 50 млрд гривень приватних інвестицій, в основному, на умовах концесії, але враховуючи сьо-

годнішні великі ризики ведення бізнесу, а тим паче в сфері розбудови морських портів, зрозуміло, що залучити заплановану суму інвестицій в найближчий час не вдасться. Наразі триває робота з підготовки нових концесійних проєктів у порту Чорноморськ, серед яких — концесія контейнерного терміналу, першого терміналу та паромного комплексу, але поки що це ще не в таких масштабах, які реально потребує галузь. З настанням стабільності та миру в Україні стане можливим залучення достатнього обсягу інвестицій на модернізацію, на створення нових робочих місць, на відкриття нових напрямів роботи та покращення рівень глобального індексу конкурентоспроможності, який оцінює якість роботи морських портів. Варто відзначити, що вже сьогодні концесіонерам пропонують доволі вигідні умови, включаючи можливість користування не тільки об'єктами портової інфраструктури, а й земельними ділянками для будівництва. Стратегія передбачає масштабний розвиток цифровізації та побудову смарт-інфраструктури з урахуванням "зелених технологій" [11].

В червні 2025 року міністр економіки, довілля та сільського господарства України Олексій Соболев у штаб-квартирі ООН у Нью-Йорку підписав Угоду про відкрите море. Відтепер Україна стала учасницею нового міжнародного механізму захисту океанічних екосистем і сталого використання морських ресурсів у міжнародних водах.

Таким чином, підписання Угоди про відкрите море не тільки підтверджує проєвропейський курс держави та підтримку ключових дипломатичних пріоритетів Європейського Союзу, а й сприяє досягненню цілей Конвенції про охорону біологічного різноманіття, яка передбачає збереження 30% територій і океанів до 2030 року; узгоджується з Паризькою кліматичною угодою в частині обговорення вуглецю, що поглинається морськими екосистемами, дозволяє впливати на глобальні рішення з охорони морського середовища; відкриває нові можливості для науки та різних галузей економіки; приверне увагу світу до негативного впливу, який чинить росія на довкілля Криму та Чорного моря [12].

Повномасштабне вторгнення росії в Україну негативно вплинуло на роботу морських портів — з 13 портів, які працювали до війни, зараз працюють лише 3 на Дунаї та 3 в акваторії Чорного моря, окрім того, ворог значно пошкодив інфраструктуру (зруйновано приблизно 400 об'єктів). Враховуючи це, зрозуміло, що змінилися і род вантажів, що відправляються, і

обсяги вантажів, які курсують між пунктами призначення із застосуванням морських портів [13].

Українські морські порти потребують комплексної модернізації, яка охопить і будівництво нових терміналів, і поглиблення акваторій для прийому ще більших суден, і автоматизованих систем навантаження/розвантаження, це дозволить збільшити пропускну здатність портів. Своїм коштом Україна, враховуючи великі фінансові потреби країни на оборону та національну безпеку, об'єктивно не зможе осучаснити існуючі морські порти. Допомога іноземних партнерів вкрай важлива. Задля залучення іноземних інвестицій, потрібно посилити дії в напрямі імплементації європейського законодавства в українське (це і міжнародне морське право, і технічні регламенти, і екологічні стандарти, спрощення митних процедур), адаптація до стандартів Міжнародної морської організації та Конференції ООН з торгівлі та розвитку аби підвищити довіру іноземних потенційних інвесторів та виступати в якості надійного партнера.

Важливим напрямом розвитку вітчизняних морських портів є інтеграція в транзитні коридори ЄС з повноцінним включенням до транспортної мережі TEN-T. Потрібно додати, що влітку 2022 року Європейська комісія внесла зміни до індикативних мап TEN-T, додавши українські шляхи та виключивши російські та білоруські (зокрема, внесено наступні зміни: Північно — Балтійський коридор продовжено через Львів та Київ до Маріуполя; Балто-Чорноморсько — Егейський коридор продовжено через Львів, Чернівці (Румунію і Молдову) до Одеси коридори Балтійське море — Адриатичне море та Рейн — Дунай проходять через Львів) [14].

В жовтні 2025 року представники Європейської та Дунайської комісії разом з українськими колегами домовилися про реалізацію спільних інфраструктурних проєктів та впровадження передових технологій на українській ділянці Дунаю задля забезпечення безперервної роботи "Зеленого коридору" для України. В цьому контексті заплановано підсилювання днопоглиблювальних спроможностей, запровадження Центру морських безпілотних систем, навчання висококваліфікованого персоналу (як в ЄС, так і на базі українських закладів освіти) [15].

Європейський Союз надає Україні регулярну технічну допомогу у впровадженні норм та стандартів з безпеки на морі. Так, співробітники Адміністрації судноплавства, Міністерства

розвитку громад та територій України, державних підприємств "Адміністрація морських портів України" і "Класифікаційне товариство Регістр судноплавства України" відвідали один з найбільших портів Італійської Республіки — Ліворн та пройшли відповідне навчання по охороні суден, портових засобів та загальної припортової інфраструктури. Подібні навчання є корисним інструментом отримання необхідних знань працівниками транспортної галузі в сфері організації морських перевезень України задля запобігання терористичним актам та будь-яким незаконним втручанням на судна та до інфраструктури морських портів [16].

Незважаючи на постійні обстріли потенційні загрози, морські порти України працюють, там побудовано стаціонарні та обладнані мобільні укриття, мужні працівники забезпечують безперебійну роботу портів (і результати цього вражають — через Український морський коридор пройшло більше 150 мільйонів тонн вантажу, лівова частина з яких — це зернові, які прямували у 55 країн світу) [17].

Щодо перспектив розвитку, то в Транспортній стратегії до 2030 року передбачено, що першочерговим завданням (і поки що складно досяжним внаслідок відсутності достатнього фінансування) в контексті розвитку портової галузі є побудова високоефективних сучасних транспортних шляхів, інтегрованих в європейську транспортну мережу з урахуванням розвитку інфраструктури Військово-морських Сил та прикордонної служби. Передбачається поетапний розвиток інфраструктури морських портів, в тому числі й за рахунок запровадження концесії. Ґрунтовне дослідження стосовно доцільності запровадження концесії знаходимо в дослідженні [18].

Задля швидкого аналізу та впорядкування суден заплановано запровадження інформаційної системи по принципу "єдиного вікна", що дозволить спростити формальності під час організації міжнародних перевезень [19].

Розвиток контейнерних перевезень водними шляхами є одним із пріоритетів на найближчу перспективу. Незважаючи на високі ризики, цей напрям має місце бути і під час повномасштабного вторгнення росії в Україну. Так, враховуючи, що порт Одеси має річну пропускну спроможність в 40 мільйонів тонн вантажів, українські виробники та транспортники разом з міжнародними партнерами із застосуванням спеціального страхування та відповідним забезпеченням з боку Військово-морських сил, організують контейнерні перевезення в тих

обсягах, які можливі на даний час з урахуванням безпекових вимог. Через морський коридор, що з'єднує порти Великої Одеси (Одеса, Чорноморськ, Південний) із Босфором, з серпня 2023 року до березня 2024 року було експортовано 34 мільйони тонн вантажів. У 2025 році темп не знижується. Провідні глобальні оператори, такі як Maersk і MSC, відновили заходи суден до портів Великої Одеси. Зокрема, Maersk запустив новий сервіс, що з'єднує Чорноморськ із портом Констанца (Румунія) та Порт-Саїд (Єгипет). Порт Чорноморськ в теперішній час активно розвивається як мульти-модальний хаб, інтегруючи морські, залізничні та автомобільні перевезення. Потрібно відмітити, що хаби, безумовно, є ефективним засобом взаємодії різних видів транспорту, які спрямовані на задоволення вимог усіх стейкхолдерів, що дуже важливо [20]. Контейнери, що прибувають до Чорноморська, можуть бути відправлені залізницею до внутрішніх логістичних центрів протягом 1-2 діб. Очікується, що в 2026 році обсяги перевалки в Чорноморську досягнуть 700 000 TEU.

Розвиток "сухих портів" є важливим напрямом розвитку транспортного коридору України. "Сухі порти" є в різних містах України, вони дозволяють швидко доставляти контейнери до промислових центрів та успішно інтегруються із залізничними та автомобільними мережами.

Контейнерні потоки в 2025 році не обмежуються Чорним морем. Порти на Дунаї, такі як Рені та Ізмаїл, відіграють дедалі більшу роль у транзиті вантажів до Балкан і Туреччини [21].

В погоні за новітніми технологіями вкрай важливо пам'ятати про економічну безпеку транспортних підприємств (і водного, і залізничного, і автомобільного, і авіаційного транспорту) як важливої частини національної безпеки [22—26]. Крім того, потрібно ідентифікувати стратегічні та юридичні ризики окремих напрямів євроінтеграції задля вчасного та ефективного реагування відповідних структур [27—29].

Узагальнимо окреслені вище напрями в таблиці 1.

Таким чином, можна зробити такі висновки: Євроінтеграція морської портової транспортної інфраструктури України є багатовимірним процесом, що поєднує правові, економічні, технічні та екологічні аспекти. Вона спрямована на модернізацію портів відповідно до стандартів ЄС, розбудову сучасної логістичної мережі та підвищення ефективності управ-

Таблиця 1. Напрями євроінтеграції морської портової транспортної інфраструктури України

Напрями євроінтеграції українських морських портів	Переваги для України	Проблеми / стримуючі фактори	Шляхи вирішення перешкод
Імплементация європейського законодавства та стандартів (морське право, технічні регламенти, екологічні норми, стандарти ІМО, UNCTAD)	Підвищення довіри міжнародних інвесторів; зростання безпеки мореплавства; гармонізація з нормами ЄС, збільшення конкурентоспроможності транспортного сектору України на міжнародній арені	Низький рівень адаптації національних актів; недостатня інституційна спроможність; корупційні ризики	Активна участь у програмах технічної допомоги ЄС; підготовка кадрів на базі існуючих закладів освіти та в спеціалізованих навчальних центрах, в тому числі і за кордоном; цифровізація контрольних процедур («єдине вікно»).
Інтеграція до транс'європейської транспортної мережі TEN-T	Розширення міжнародних логістичних маршрутів; збільшення транзитного потенціалу; участь у спільних інфраструктурних проєктах	Руйнування частини портів під час війни та великі ризики повторного ушкодження; недостатня пропускна спроможність; висока вартість реконструкції	Залучення грантів та інвестицій ЄС; модернізація портів за концесійними угодами; розвиток мультимодальних хабів, в тому числі й «сухих» портів.
Розвиток концесійних проєктів у портах (державно-приватне партнерство)	Мобілізація приватного капіталу; ефективніше управління портами; підвищення конкурентоспроможності	Ризики ведення бізнесу під час війни; недовіра інвесторів; нестабільність законодавства	Гарантування прав інвесторів; страхування ризиків; удосконалення концесійного законодавства.
Модернізація портової інфраструктури та «зелені» технології	Енергоефективність; зниження викидів; покращення екологічної ситуації; доступ до «зелених» фондів ЄС	Висока вартість технологічного оновлення; застарілі потужності; обмежений доступ до фінансування	Використання програм «Green Deal»; створення смарт-портів; участь у європейських екопроєктах.
Розвиток контейнерних і мультимодальних перевезень (Одеса, Чорноморськ, Південний, Дунайські порти)	Підвищення ефективності логістики; створення робочих місць; розвиток «сухих портів»	Пошкодження логістичних ланцюгів; високі страхові ризики; нестача контейнерного обладнання	Відновлення співпраці з глобальними операторами (Maersk, MSC); розвиток хабів; співпраця з ЄС у сфері страхування перевезень.
Підвищення рівня безпеки мореплавства та підготовка кадрів	Запобігання терористичним загрозам; відповідність вимогам ЄС та ІМО; підвищення кваліфікації персоналу	Військові загрози; нестача систем охорони; недостатня підготовка фахівців	Спільні навчання Twinning; оснащення системами контролю; міжнародні стажування персоналу, підготовка кадрів для портової галузі за стандартами ЄС.
Участь у міжнародних угодах (Угода про відкрите море, Паризька кліматична угода, Конвенція про біорізноманіття)	Посилення ролі України в глобальній морській політиці; нові можливості для науки й бізнесу; захист морського середовища	Недостатнє фінансування природоохоронних заходів; відсутність моніторингу морських екосистем	Розвиток «блакитної економіки»; залучення екологічних фондів ЄС та ООН; співпраця з міжнародними дослідницькими центрами.
Забезпечення економічної та юридичної безпеки портової діяльності	Зменшення ризиків фінансових втрат; стабільність інвестиційного клімату; довіра до держави	Високі стратегічні та юридичні ризики; недосконала система управління ризиками; вплив війни	Розробка моделей економічної безпеки; створення бізнес-екосистем; ідентифікація та моніторинг ризиків.

Джерело: сформовано авторами на підставі [2—9; 18—22].

ліній через концесійні та державно-приватні проєкти. Попри наявні проблеми, наприклад, воєнні ризики, нестачу фінансування й застарілу інфраструктуру, все ж таки інтеграція до TEN-T, впровадження "зелених" технологій, навчання кадрів сучасним знанням та технологіям і розвиток мультимодальних перевезень

відкривають для України нові можливості економічного зростання.

Подальші зусилля стейкхолдерів мають бути спрямовані на удосконалення законодавства, залучення міжнародних інвестицій, підготовку фахівців європейського рівня та впровадження екологічно безпечних і цифрових рішень у портах.

**ВИСНОВКИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ
ПОДАЛЬШИХ РОЗВІДОК У ДАНОМУ
НАПРЯМІ**

Важливими напрямками є підготовка та реалізація дієвих заходів щодо безпеки на воді, підготовки моряків, запобігання забрудненню вод. Окреме важливе питання — побудова "розумних" портів, здатних за допомогою цифрових технологій в разі прискорювати існуючі операції. При цьому цифровізація передбачає запровадження комплексного підходу до антикризового управління об'єктами транспортної галузі [30].

Євроінтеграція морської портової транспортної інфраструктури України є ключовим напрямом забезпечення її економічної стійкості, підвищення конкурентоспроможності та посилення ролі України у світовій логістичній системі. Впровадження європейських стандартів управління, технічних регламентів, екологічних норм і цифрових рішень створює умови для ефективнішої взаємодії з партнерами ЄС та залучення іноземних інвестицій.

Основними досягненнями можна вважати початок імплементації норм ЄС, активізацію концесійних проєктів, участь у розвитку транс'європейської транспортної мережі TEN-T та поступовий перехід до "зелених" технологій у портах. Водночас існують проблеми, пов'язані з наслідками воєнних дій, обмеженим фінансуванням і недостатньою координацією між державними структурами та бізнесом.

Подальші розвідки у цьому напрямі мають бути спрямовані на: удосконалення механізмів державно-приватного партнерства в портовому секторі; розроблення моделей економічної та екологічної безпеки портів в умовах воєнних ризиків; поглиблення інтеграції з європейськими транспортними коридорами; впровадження концепції "розумного" та "зеленого" порту; підготовку кадрів відповідно до міжнародних стандартів морської галузі.

Таким чином, євроінтеграційний вектор розвитку морських портів України є стратегічно важливим не лише для транспортної сфери, а й для відновлення економіки країни та її подальшого включення у глобальні ланцюги постачання.

Література:

1. ЄС готує масштабну модернізацію портів для потенційної війни з РФ. URL: <https://military.com/uk/news/yes-gotuye-mashtabnu-modernizatsiyu-portiv-dlya-potentsijnoyi-vijny-z-rf/>

2. Степаненко В. О. Інституціонально-правові засади управління морською транспортною інфраструктурою України в умовах євроінтеграції. Ефективна економіка. 2021. № 2. URL: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=8660> (дата звернення: 23.10.2025). DOI: 10.32702/2307-2105-2021.2.201

3. Пальченко А. А. Євроінтеграція України та морське право країн європейського союзу. Південноукраїнський правничий часопис. 2022. № 4, т. 3. С. 191—196.

4. Устименко, Б. М. Агресія Російської Федерації в морських просторах України: політико-правові заходи протидії. Політикус. 2022. № 3. С. 110-117

5. Бельо А. Ю. Цивільно-правовий аналіз національних інтересів України у сфері морської безпеки. Право і суспільство. 2024. № 2. С. 73—78.

6. Переверзева, О. С. Правове забезпечення безпеки мореплавства в рамках міжнародної організації мобільного супутникового зв'язку (ІНМАРСАТ/ІМСО). Часопис Київського університету права. 2021. № 3. С. 304—308.

7. Купрій А. А. Вплив збройного конфлікту на дію міжнародного зобов'язання з пошуку та рятування на морі. Альманах міжнародного права. 2022. № 28. С. 34—42.

8. Пащенко О. М., Гоштинар С. А. Міжнародно-правові засади гарантування водної безпеки під час воєнних конфліктів. Екологічне право України. 2022. № 3/4. С. 57—62.

9. Костюк О. С., Костюк, Ю. С. Strategic vectors of the development of the transport system of Ukraine in the conditions of european integration. Scientific Notes of Lviv University of Business and Law. 2023. № 39. С. 167—175. URL: <https://nzlubp.org.ua/index.php/journal/article/view/998>

10. Траченко А. Проблеми та можливості для розвитку бізнесу морської галузі України в повоєнний період. Економіка та суспільство. 2025. № 71. URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2025-71-31>

11. Схвалено оновлену Стратегію розвитку морських портів до 2038 року, — Владислав Криклій. URL: <https://mindev.gov.ua/news/32499-sxvaleno-onovlenu-strategiiu-rozvitku-morskix-portiv-do-2038-roku-vladislav-kriklii>

12. Україна підписала угоду про відкрите море: деталі. URL: <https://yur-gazeta.com/golovna/ukrayina-pidpisala-kgodu-pro-vidkrite-more-detali.html>

13. На оновлення морської інфраструктури України потрібні десятки мільйонів євро. URL: <https://agroportal.ua/news/ukraina/na-onovlen>

nya-morskoji-infrastrukturi-ukrajini-potribni-desyatki-milyoniv-yevro

14. ЄС включив українські логістичні шляхи до Транс'європейської транспортної мережі. URL: <https://mindev.gov.ua/news/33618-jes-vkliuciv-ukrayinski-logisticni-sliaxi-do-transjevropetskoyi-transportnoyi-merezi>

15. З Єврокомісією узгоджено кроки співпраці щодо розвитку українських дунайських портів. URL: https://www.zerno-ua.com/news/z-yevrokomisiyeyu-uzgodzheno-kroky-spivpraczi-shhodo-rozvytku-ukrayinskyh-dunajskyh-portiv/?utm_source=rss&utm_medium=rss&utm_campaign=z-yevrokomisiyeyu-uzgodzheno-kroky-spivpraczi-shhodo-rozvytku-ukrayinskyh-dunajskyh-portiv

16. Черговий етап реалізації українсько-італійського проекту Twinning: навчальний візит з питань морської охорони. URL: <https://marad.gov.ua/ua/news/chergovij-etap-realizaciyi-ukrayinsko-italijskogo-proyektu-twinning-navchalnij-vizit-z-pitan-morskoji-ohoroni>

17. 150 мільйонів тонн вантажів уже пройшли через український морський коридор, — Олексій Кулеба. URL: <https://mindev.gov.ua/news/150-milioniv-tonn-vantazhiv-uzhe-proishly-cherez-ukrayinskyi-morskyi-korydor-oleksii-kuleba>

18. Марценюк Л.В., Міщенко М.І., Чернова Н.С. Визначення доцільності залучення інвестицій на концесійній основі на залізничному транспорті в Україні. Ефективна економіка. 2020. № 9. С. 4—11. DOI: 10.32702/2306-6806-2020.9.4 URL: http://www.economy.in.ua/pdf/9_2020/3.pdf

19. Відновлення портової інфраструктури. URL: https://cfts.org.ua/articles/transportna-strategiya_2030_yakim_bachat_rozvitok_portovo_galuzi_2089

20. Pshinko O., Charkina T., Martseniuk L., Orlovska O. Hubs as a Key Tool for Improving the Quality of the Service and Development of Multimodal Passenger Traffic. *Transport Problems*. 2022. Vol. 17, Iss. 1. P. 201—214. DOI: 10.20858/tr.2022.17.1.17.

21. Повернення до моря: як Україна відновлює порти у 2025 році для контейнерних перевезень. URL: <https://cfts.org.ua/blogs/povernennya-do-morya-yak-ukrana-vidnovlyue-porti-u-2025-rotsi-dlya-konteynernikh-perevezen-731#>

22. Марценюк Л.В., Файфер С.М. Комплексний підхід до створення бізнес-екосистеми економічної безпеки підприємств України в умовах воєнної економіки та післявоєнного

відновлення. *Агросвіт*. 2025. № 4. С. 56—63. URL: <https://www.nayka.com.ua/index.php/agrosvit/article/view/5660/5718> DOI: 10.32702/2306-6792.2025.4.56

23. Марценюк Л.В., Файфер С.М. Розробка інтегрованої моделі економічної безпеки України в умовах цифровізації. *Ефективна економіка*. 2025. № 8. DOI: <https://doi.org/10.32702/2307-2105.2025.8.35%20> URL: <https://www.nayka.com.ua/index.php/ee/article/view/7296/7419>

24. Марценюк Л.В. Важливість збереження економічної безпеки українських залізниць в умовах реформування та відновлення. *Науковий вісник ДДУВС*. 2023. № 3. С. 26—33. DOI: 10.31733/2078-3566-2023-3-26-33 URL: https://visnik.dduvs.in.ua/wp-content/uploads/2023/10/3/nv_3-2023-26-33.pdf

25. Файфер С., Марценюк Л. Економічна безпека бізнесу в умовах війни: виклики, стратегії адаптації та шляхи розвитку. *Управління проектами. Перспективи розвитку проектного та нейроменеджменту, інформаційних технологій управління, технологій створення та використання об'єктів права інтелектуальної власності, трансфер технологій: зб. наук. пр. VII Міжнар. наук.-практ. інтернет-конф. (27—28 берез. 2025 р.) / за ред. В. О. Петренка, В. М. Молоканової, П. Г. Перерви, Г. К. Дорожка; УДУНТ, УКРНЕТ, НДІВ НАПрН України. Електрон. вид. Дніпро: УДУНТ, 2025. 1153 с. С. 654—659.*

26. Файфер С., Марценюк Л. Напрями адаптації бізнесу у воєнний час. Актуальні проблеми та тренди розвитку систем управління в сучасних умовах [Текст]: матеріали Міжнародної науково-практичної конференції, 26 березня 2025 р. / за заг. ред. Ю. Проїдака. *Укр. держ. ун-т науки і технологій*. Дніпро, 2025. 255 с. С. 153—155. <https://diit.ust.edu.ua/documents/files/uploads/materialy-konferencziyi-26.03.-2025-udunt-.pdf>

27. Ivanov, M.; Martseniuk, L.; Angelova, M.; Faifer, S. Strategic Risk Management of Digital Transformation in the Economic Security of Industrial Enterprises. *Economics Ecology Socium*. 2025. № 9. P. 124—141. DOI: <https://doi.org/10.61954/2616-7107/2025.9.2-9>

28. Марценюк Л. В., Наливайко Л.Р. Мінімізація юридичних ризиків суб'єктів господарювання як важливий аспект національної безпеки України. *Herald of Zaporizhzhia National University. Jurisprudence*. 2021. No. 2. С. 11—18. DOI <https://doi.org/10.26661/2616-9444-2021-2-02> URL: <http://www.law.journalsofznu.zp.ua/archive/visnik-2-2021/2.pdf>

29. Марценюк А. В., Корольов Д. С. Управління ризиками та можливостями у процесі організаційних змін на підприємствах. Ефективна економіка. 2024. № 12. DOI: 10.32702/2307-2105.2024.12.12.

30. Марценюк А.В., Чаркіна Т.Ю. Комплексний підхід до антикризового управління з урахуванням інструментів діджитал менеджменту. Агросвіт. 2025. № 8. С. 23—29. DOI: <https://doi.org/10.32702/2306-6792.2025.8.23> <https://www.nayka.com.ua/index.php/agrosvit/article/view/6117>

References:

1. Safronov, T. (2025), "EU Prepares Large-Scale Modernization of Ports for Potential War With Russia", available at: <https://militaryni.com/uk/news/yes-gotyue-masshtabnu-modernizatsiyu-portiv-dlya-potentsijnoyi-vijny-z-rf/> (Accessed 10 Oct 2025).

2. Stepanenko, V. (2021), "Institutional and legal framework for managing the ukrainian maritime transport infrastructure in the context of european integration", *Efektivna ekonomika*, [Online], vol. 2, available at: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=8660> (Accessed 10 Oct 2025). DOI: 10.32702/2307-2105-2021.2.201

3. Pal'chenko, A.A. (2022), "European integration of Ukraine and maritime law of the European Union countries", *Pivdenoukrains'kyj pravnychyj chasopys*, vol. 4, no. 3, pp. 191—196.

4. Ustyenko, B.M. (2022), "Aggression of the Russian Federation in the maritime spaces of Ukraine: political and legal countermeasures", *Politykus*, vol. 3, pp. 110—117.

5. Bel'o, L.Yu. (2024), "Civil and legal analysis of the national interests of Ukraine in the field of maritime security", *Pravo i suspil'stvo*, vol. 2, pp. 73—78.

6. Pereverzieva, O.S. (2021), "Legal support of navigation safety within the framework of the International Mobile Satellite Communications Organization (ІНМАРСАТ/ІМСО)", *Chasopys Kyivs'koho universytetu prava*, vol. 3, pp. 304—308.

7. Kuprij, A.A. (2022), "The impact of armed conflict on the effect of the international obligation to search and rescue at sea", *Al'manakh miznarodnoho prava*, vol. 28, pp. 34—42.

8. Paschenko, O.M. and Hoshtynar, S.L. (2022), "International legal principles for guaranteeing water safety during military conflicts", *Ekolohichne pravo Ukrainy*, vol. 3/4, pp. 57—62.

9. Kostiuk, O.S. and Kostiuk, Yu.S. (2023), "Strategic vectors of the development of the trans-

port system of Ukraine in the conditions of european integration", *Scientific Notes of Lviv University of Business and Law*, vol. 39, pp. 167—175, available at: <https://nzlubb.org.ua/index.php/journal/article/view/998> (Accessed 10 Oct 2025).

10. Trachenko, L. (2025), "Problems and opportunities for business development in the maritime industry of Ukraine in the post-war period", *Ekonomika ta suspil'stvo*, vol. 71. <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2025-71-31>

11. Ministry for Development of Communities and Territories of Ukraine (2020), "The updated Strategy for the Development of Seaports until 2038 has been approved, — Vladislav Kryklii", available at: <https://mindev.gov.ua/news/32499-sxvaleno-onovlenu-strategiiu-rozvitku-morskix-portiv-do-2038-roku-vladislav-kriklii> (Accessed 10 Oct 2025).

12. Sobolev, O. (2025), "Ukraine has signed an agreement on the high seas: details", available at: <https://yur-gazeta.com/golovna/ukrayina-pidpisala-kgodu-pro-vidkrite-more-detali.html> (Accessed 10 Oct 2025).

13. Agroportal (2025), "Tens of millions of euros are needed to update Ukraine's maritime infrastructure", available at: <https://agroportal.ua/news/ukraina/na-onovlennya-morskoji-infrastrukturi-ukrajini-potribni-desyatki-milyoniv-yevro> (Accessed 10 Oct 2025).

14. Ministry for Development of Communities and Territories of Ukraine (2022), "The EU has included Ukrainian logistics routes in the Trans-European Transport Network", available at: <https://mindev.gov.ua/news/33618-jes-vkliuciv-ukrayinski-logisticni-sliaxi-do-transjeuropejskoyi-transportnoyi-merezi> (Accessed 10 Oct 2025).

15. Zerno-UA (2025), "Steps agreed with the European Commission cooperation on the development of Ukrainian Danube ports", available at: https://www.zerno-ua.com/news/z-yevrokomisiiyeyu-uzgodzheno-kroky-spivpraci-shhodo-rozvytku-ukrayinskyh-dunajskyh-portiv/?utm_source=rss&utm_medium=rss&utm_campaign=z-yevrokomisiiyeyu-uzgodzheno-kroky-spivpraci-shhodo-rozvytku-ukrayinskyh-dunajskyh-portiv (Accessed 10 Oct 2025).

16. State Service for Maritime, Inland Waterway Transport and Shipping of Ukraine (2025), "The next stage of the implementation of the Ukrainian-Italian Twinning project: a study visit on maritime security", available at: <https://marad.gov.ua/ua/news/chergovij-etap-realizaciyi-ukrayinsko-italijskogo-proyektu-twinning-navchalnij-vizit-z-pitan-morskoyi-ohoroni> (Accessed 10 Oct 2025).

17. Ministry for Development of Communities and Territories of Ukraine (2025), "150 million tons of cargo have already passed through the Ukrainian sea corridor, — Oleksii Kuleba", available at: <https://mindev.gov.ua/news/150-milioniv-tonn-vantazhivuzhe-proishly-cherez-ukrainskyi-morskyi-korydor-oleksii-kuleba> (Accessed 10 Oct 2025).

18. Martseniuk, L. Mishchenko, M. and Chernova, N. (2020), "Determination of the feasibility of attracting investments on a concession basis in railway transport in Ukraine", *Ekonomika ta derzhava*, vol. 9, pp. 4—11, available at: http://www.economy.in.ua/pdf/9_2020/3.pdf (Accessed 10 Oct 2025). DOI: 10.32702/2306-6806.2020.9.4

19. Muravs'kyj, A. (2025), "Restoration of port infrastructure", available at: https://cfts.org.ua/articles/transportna_strategiya_2030_yakim_bachat_rozvitok_portovo_galuzi_2089 (Accessed 10 Oct 2025).

20. Pshinko, O. Charkina, T. Martseniuk, L. and Orlovska, O. (2022), "Hubs as a Key Tool for Improving the Quality of the Service and Development of Multimodal Passenger Traffic", *Transport Problems*, vol. 17 (1), pp. 201—214. DOI: 10.20858/tp.2022.17.1.17.

21. Kurshakov, O. (2025), "Return to the sea: how Ukraine restores ports in 2025 for container transportation", available at: https://cfts.org.ua/blogs/povernennya_do_morya_yak_ukrana_vidnovlyue_porti_u_2025_rotsi_dlya_konteynernikh_perevezen_731# (Accessed 10 Oct 2025).

22. Martseniuk, L.V. and Fajfer, S.M. (2025), "A comprehensive approach to creating a business ecosystem of economic security of enterprises of Ukraine in the conditions of the war economy and post-war recovery", *Ahrosvit*, vol. 4, pp. 56—63, available at: <https://www.nayka.com.ua/index.php/agrosvit/article/view/5660/5718> (Accessed 10 Oct 2025). DOI: 10.32702/2306-6792.2025.4.56

23. Martseniuk, L.V. and Fajfer, S.M. (2025), "Development of an integrated model of economic security of Ukraine in conditions of digitalization", *Efektivna ekonomika*, vol. 8, available at: <https://www.nayka.com.ua/index.php/ee/article/view/7296/7419> (Accessed 10 Oct 2025). <https://doi.org/10.32702/2307-2105.2025.8.35%20>

24. Martseniuk, L.V. (2023), "The importance of maintaining the economic security of Ukrainian Railways in the conditions of reform and reconstruction.", *Naukovyj visnyk DDUVS*, vol. 3, pp. 26—33, available at: https://visnik.dduvs.in.ua/wp-content/uploads/2023/10/3/nv_3-2023-26-33.pdf (Accessed 10 Oct 2025). DOI: 10.31733/2078-3566-2023-3-26-33

25. Fajfer, S. and Martseniuk, L. (2025), "Economic security of business in wartime: challenges,

adaptation strategies and development paths", *Upravlinnia proiektamy. Perspektyvy rozvytku proiektnoho ta nejromenedzhmentu, informatsijnykh tekhnologij upravlinnia, tekhnologij stvorennia ta vykorystannia ob'ektiv prava intelektual'noi vlasnosti, transfer tekhnologij*: zb. nauk. pr. VII Mizhnar. nauk.-prakt. internet-konf. [Project management. Prospects for the development of project and neuromanagement, information management technologies, technologies for creating and using intellectual property rights, technology transfer: collection of scientific papers of the VII International Scientific and Practical Internet Conference], UDUNT, UKRNET, NDIIV NAPrN Ukrainy, Dnipro, Ukraine, pp. 654—659.

26. Fajfer, S. and Martseniuk, L. (2025), "Directions of business adaptation in wartime", *Aktual'ni problemy ta trendy rozvytku system upravlinnia v suchasnykh umovakh: materialy Mizhnarodnoi naukovo-praktychnoi konferentsii* [Actual problems and trends in the development of management systems in modern conditions: materials of the International Scientific and Practical Conference], *Ukr. derzh. un-t nauky i tekhnologij*, Dnipro, Ukraine, pp. 153—155, available at: <https://diit.ust.edu.ua/documents/files/uploads/materialy-konferencziyi-26.03.2025-udunt-.pdf> (Accessed 10 Oct 2025).

27. Ivanov, M. Martseniuk, L. Angelova, M. and Faifer, S. (2025), "Strategic Risk Management of Digital Transformation in the Economic Security of Industrial Enterprises", *Economics Ecology Socium*, vol. 9, pp. 124—141. DOI: <https://doi.org/10.61954/2616-7107/2025.9.2-9>

28. Nalyvajko, L.R. and Martseniuk, L.V. (2021), "Minimizing legal risks of business entities as an important aspect of Ukraine's national security", *Herald of Zaporizhzhia National University. Jurisprudence*, vol. 2, pp. 11—18, available at: <http://www.law.journalsofznu.zp.ua/archive/visnik-2-2021/2.pdf> (Accessed 10 Oct 2025). DOI <https://doi.org/10.26661/2616-9444-2021-2-02>

29. Martseniuk, L.V. and Korolyov, D.S. (2024), "Risk and opportunity management in the process of organizational change in enterprises", *Efektivna ekonomika*, vol. 12. DOI: <http://doi.org/10.32702/2307-2105.2024.12.12>.

30. Martseniuk, L.V. and Charkina, T.Yu. (2025), "A comprehensive approach to crisis management, taking into account digital management tools", *Ahrosvit*, vol. 8, pp. 23—29, available at: <https://www.nayka.com.ua/index.php/agrosvit/article/view/6117> (Accessed 10 Oct 2025). DOI: <https://doi.org/10.32702/2306-6792.2025.8.23>

Стаття надійшла до редакції 25.10.2025 р.