

Зайдман Г. Б.
*аспірант кафедри світового господарства
і міжнародних економічних відносин,
Одеський національний університет імені І. І. Мечникова
м. Одеса, Україна*

DOI: <https://doi.org/10.36059/978-966-397-558-0-38>

РОЛЬ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ В ЗОВНІШНІЙ ТОРГІВЛІ УКРАЇНИ

На даному етапі Україна поступово інтегрується у світовий судноплавний ринок, і цей процес зазнав суттєвих труднощів, починаючи з 2022 р. Інтеграція передбачає посилення ролі України, по-перше, в міжнародній морській торгівлі та товарних потоках, і по-друге, на глобальному ринку морських транспортних послуг. Ефективне входження до світової транспортної системи – це стратегічний напрямок національного економічного зростання України, який здатен стимулювати розвиток інфраструктури та зростання ВВП, підвищувати конкурентоспроможність економіки, сприяти зміцненню платіжного балансу і створенню нових робочих місць. Саме тому судноплавство та морська торгівля вважаються важливими чинниками соціально-економічного розвитку та міжнародних зв'язків країни, а також її інвестиційної привабливості.

Серед перешкод на шляху інтеграції України у глобальне судноплавство, окрім викликів воєнного часу, варто виділити потребу диверсифікації експорту, якісного покращення транспортних послуг, модернізації портової та берегової інфраструктури, впровадження технологій, розвитку національного флоту.

Аналіз питомої ваги морської торгівлі в зовнішньоекономічній діяльності України ускладнюється тим, що дані, представлені в офіційних джерелах, дещо відрізняються. Розбіжності можуть бути викликані методологічними відмінностями та спиранням на різні звітності. До того ж, на сайті Державної митної служби розбивка показників української зовнішньої торгівлі за видами транспорту доступна тільки до липня 2023 р. Згідно з наявними даними [1], значна частина зовнішньоторговельних потоків України обслуговується морським, автомобільним та залізничним видам транспорту і

розподіляється між ними асиметрично. Щодо експорту із України, частка морських перевезень поступово зростала протягом 2017–2022 років і складала 60%, однак після початку війни знизилася приблизно до 40%. Частка морського транспорту в імпорті зменшилася з 20% до 6–8%. Сумарно морський транспорт став обслуговувати менший відсоток експортно-імпортних потоків України у 2022–2023 роках (20% порівняно з 41% у 2021 р.), тоді як частка вантажообігу автомобільного транспорту виросла до 50–60%, а відносні показники залізничного транспорту залишилися стабільними (близько 15%).

Що стосується морської торгівлі, найбільший обсяг вантажів українські порти обробили у 2019 р. У 2022 р., незважаючи на блокаду портів та суттєве зменшення перевалки, було оброблено більше 50 мільйонів тонн вантажів. У 2023 та 2024 роках обсяги почали відновлюватися. У період 2022–2023 років дунайські порти відіграли важливу роль у підтримці морської галузі України, однак їхній внесок істотно знизився у 2024 р., коли завдяки встановленню морського коридору основну частку вантажів (більше 80%) знову перевалили порти Великої Одеси.

Таблиця 1

Вантажообіг в портах України

Рік	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Загальний вантажообіг, млн т	160	159.1	153.3	51.2	62	97.2
Зерно, млн т	53.9	47.3	49.5	28.8	45.5	60.3
Руда, млн т	37.3	44.2	37.9	–	1.9	18.5
Чорні метали, млн т	16.2	16.6	16.2	–	1.7	4.2
Наливні вантажі, млн т	–	8.4	–	–	6.3	7.5
Контейнери, тис. TEU	1007.4	1048.9	1021.6	–	677	129.9
Експорт, %	75.6%	77.4%	77.2%	81.0%	90.8%	90.6%
Імпорт, %	16.1%	14.9%	15.7%	10.5%	8.6%	9.1%
Внутрішні перевез. і транзит, %	8.3%	7.7%	7.1%	8.5%	0.6%	0.3%

Джерело: складено автором на основі [2; 3]

Товарній структурі морської торгівлі України властива асиметрія. До 2022 р. річні обсяги перевалки руд були близькі до обсягів зерна, але з 2022 р. спостерігалось значне зниження обсягів морського експорту продукції гірничодобувної промисловості. Завдяки частковому

відновленню питома вага руд у морській торгівлі України у 2024 р. склала 20%. Абсолютний обсяг морської торгівлі зерном у 2024 р. перевищив довоєнний рівень, а питома вага зерна у товарній структурі склала 62%. Відзначається тенденція до зменшення перевалки чорних металів та контейнерів, тоді як обсяги морської торгівлі наливними вантажами залишаються стабільними, а їхня частка навіть зростає (8% у 2024 р.). Крім того, простежується тенденція до зниження частки імпорту. Якщо у 2021 р. експортувалося 77% вантажів, що оброблялися в українських портах, то у 2023 та 2024 роках частка експортних потоків перевищила 90%. Частка імпорту зменшилася з 15% до 9%, а внутрішні перевезення та транзит знизилися з 8% до менше 1%.

Вищенаведені дані свідчать про зміни, яких зазнала економіка України, та вказують на тривалу експортну орієнтацію морських перевезень. При цьому, незважаючи на те, що сировинна та низькотехнологічна продукція домінує у морській торгівлі України, ці товари залишаються необхідними для світових ринків, що підкреслює вагомий роль України як глобального експортера.

На відміну від балансу зовнішньої торгівлі товарами, який протягом періоду з 2005 по 2024 роки залишався від'ємним, сальдо зовнішньої торгівлі послугами було позитивним до 2022 р. і стало від'ємним тільки у 2022–2024 роках через майже дворазове зростання імпорту послуг Україною. Згідно з даними НБУ [4], у 2024 р. транспортні послуги склали 24% від сумарного експорту послуг з України та 15% від сумарного імпорту. Частка послуг морського транспорту в загальному обсязі експорту транспортних послуг стабільна і у 2024 р. склала 12%. Роль морського транспорту в імпорті послуг вагоміша і зросла з 24% у 2010 р. до 44% у 2024 р.

НБУ класифікує морські послуги на пасажирські, вантажні та інші. Доцільно зауважити, що структура зовнішньої торгівлі України морськими послугами демонструє стабільність протягом останніх 15 років. Обсяги та, відповідно, вартість послуг пасажирського морського транспорту мають мінімальне значення, тому не представлені у Таблиці 2.

Необхідно зазначити, що Методологічний коментар до статистики зовнішнього сектору, опублікований на сайті НБУ [5], не уточнює, які компоненти включені в категорію «інших» морських транспортних послуг. У зв'язку з цим було надіслано запит до НБУ та отримано у відповідь наступну інформацію: інші морські послуги включають транспортно-експедиційні, складування, навантажувально-розвантажувальні

вальні, лоцманські, агентські, послуги, пов'язані з забезпеченням морської транспортної інфраструктури, комісійні виплати тощо.

Таблиця 2

**Зовнішня торгівля України послугами
морського транспорту за видами**

Рік	2010	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Експорт послуг морського транспорту, млн дол. США	1232	596	605	616	387	403	503
Вантажні, %	4%	6%	6%	7%	8%	6%	4%
Інші, %	96%	94%	94%	93%	92%	94%	96%
Імпорт послуг морського транспорту, млн дол. США	965	826	838	1360	1262	1215	1455
Вантажні, %	88%	84%	84%	83%	84%	85%	86%
Інші, %	12%	16%	16%	17%	16%	15%	14%

Джерело: складено автором на основі [4]

Протягом періоду 2010–2024 років щороку фіксувалося від'ємне сальдо торгівлі послугами вантажного морського транспорту та позитивний баланс інших послуг. Очевидно, що послуги вантажного морського транспорту домінують в імпорті, тоді як в експорті переважають інші послуги морського транспорту. Це пояснюється структурними особливостями української економіки і морського сектору та формує розуміння ролі України у світовій судноплавній екосистемі.

Через обмеженість національного торговельного флоту України переважна більшість морських торговельних потоків, в які залучена Україна, обслуговуються суднами під іноземними прапорами, якими володіють судовласники-нерезиденти. Відповідно до цього, для організації перевезень товарів із України українські експортери купують транспортні послуги в іноземних перевізників. Оплата таких послуг класифікується як імпорт вантажної морської транспортної послуги. Разом з тим, українські підприємства морського транспорту активно продають допоміжні (інші) послуги іноземним партнерам, чії судна заходять в порти України. Такі послуги є невід'ємною складовою успішного здійснення морських перевезень і підпадають під експорт

інших послуг морського транспорту. Таким чином, Україна не отримує високі доходи як морський перевізник, але надає широкий спектр логістичних та портових послуг, виступаючи в якості «сервісного центру».

Цю специфіку важливо усвідомлювати при формуванні стратегії розвитку морського сектору, ключові складові якої повинні включати модернізацію морської інфраструктури; підвищення якості, ефективності, безпеки і цифровізації послуг; використання наявних переваг України як регіонального торгового хабу та інтеграцію у далекомагістральні ланцюги перевезень у довгостроковій перспективі.

Література:

1. ВІ – Показники зовнішньої торгівлі України. *Державна митна служба України* : веб-сайт. URL: <https://bi.customs.gov.ua/uk/trade/> (дата звернення: 01.11.2025).

2. Інфографіка. *Центр транспортних стратегій* : веб-сайт. URL: <https://cfts.org.ua/infografika> (дата звернення: 01.11.2025).

3. Морські порти України та Одеської області: січень-грудень 2020 року. *Департамент морегосподарського комплексу, транспортної інфраструктури та зв'язку Одеської обласної державної адміністрації* : веб-сайт. URL: <https://morhoz.od.gov.ua/morski-porty-ukrayiny-ta-odeskoj-oblasti-sichen-gruden-2020-roku/> (дата звернення: 21.10.2025).

4. Статистика зовнішнього сектору. Зовнішня торгівля 2024. *Національний банк України* : веб-сайт. URL: <https://bank.gov.ua/ua/statistic/sector-external> <https://bank.gov.ua/en/statistic/sector-external> (дата звернення: 21.10.2025).

5. Методологічний коментар до статистики зовнішнього сектору України. *Національний банк України* : веб-сайт. URL: https://bank.gov.ua/admin_uploads/article/BoP_methodological_notes.pdf (дата звернення: 21.10.2025).