

УДК 656.6:616-036
DOI <https://doi.org/10.32782/2663-5941/2025.5.1/41>

Решетков Д.М.

Одеський національний морський університет

Ларіна І.М.

Одеський національний морський університет

ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ПОРТОВОЇ ГАЛУЗІ У КОНТЕКСТІ ОНОВЛЕНОЇ НАЦІОНАЛЬНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ СТРАТЕГІЇ УКРАЇНИ ДО 2030 РОКУ

У дослідженні розглядаються основні положення оновленої Національної транспортної стратегії України до 2030 року. Аналізується її вплив на реалізацію програмних документів розвитку у сфері морського транспорту з урахуванням викликів, що постали перед морськими портами України. Зазначається, що цей документ дозволяє привести Стратегію розвитку морських портів України до 2038 року та інвестиційні плани ДП «Адміністрація морських портів України» у відповідність із Національною транспортною стратегією. Представлено ключові виклики, з якими стикається галузь з початку війни, а також аналіз показників роботи портів у 2021-2024 роках та першому півріччі 2025 року. Визначено, що портова галузь повинна розвиватися в рамках конкурентоспроможної та ефективної транспортної системи для подальшої інтеграції в Трансєвропейську транспортну мережу (TEN-T). Підкреслено, що підготовка операційного плану заходів з реалізації Стратегії обумовлює актуальність теоретичної свідомості у питання розвитку морських портів світу. Доведено, що до змін традиційного укладу портової галузі привів цілий комплекс демографічних, технологічних та екологічних факторів, які впливають на повсякденну діяльність та формують низку важливих тенденцій. Обґрунтовано необхідність адаптації національної портової системи не лише шляхом оновлення інфраструктури, нормативно-правової бази та впровадження цифрових рішень, але й шляхом входження в систему співпраці в рамках міжнародної портової спільноти. Зроблено висновок, що розуміння основних тенденцій цього процесу для подальшого впровадження передового досвіду реалізації подібних проєктів, які випробували у портах по всьому світу, буде корисним для розвитку та модернізації морських портів України.

Ключові слова: Національна транспортна стратегія України, тенденції розвитку морських портів, цифрова трансформація.

Постановка проблеми. Збройна агресія російської федерації докорінно змінила транспортну систему України. Зазначені дії нанесли удар економіці України, оскільки морським сполученням до 2022 року здійснювалося близько 70% експорту українських виробників та значна частина імпорту.

Від ефективності функціонування морських портів України, рівня їх технологічного та технічного оснащення, відповідності системи управління та розвитку інфраструктури сучасним міжнародним вимогам залежить конкурентоспроможність вітчизняного транспортного комплексу на світовому ринку після війни.

Оновлена Національна транспортна стратегія України дозволить підвищити інституційну спроможність органів управління транспортного сектору, сприятиме розвитку людського капіталу,

цифровізації галузі з метою подальшої реалізації галузевих реформ та підтримки євроінтеграційного курсу України [1].

Цей документ дозволяє привести Стратегію розвитку морських портів України до 2038 року та інвестиційні плани ДП «Адміністрація морських портів України» у відповідність із Національною транспортною стратегією, що передбачає синергію між морськими портами, профільним міністерством та іншими органами виконавчої влади [2].

Оновлена Стратегія розбита на два етапи. Наразі затверджено операційний план заходів на 2025-2027 рр., і щороку профільне міністерство має звітувати уряду про стан виконання та фактичні значення показників досягнення стратегічних цілей. та підготувати проєкт плану на 2028-2030 рр. до 31 жовтня 2027 р. [5, 6].

Підготовка таких планів обумовлює актуальність теоретичної свідомості, у тому числі, у питання розвитку морських портів. Тому розуміння основних тенденцій цього процесу для подальшого впровадження передового досвіду реалізації подібних проєктів, які випробували у портах по всьому світу, буде корисним для розвитку та модернізації морських портів України [3, 4].

Аналіз досліджень і публікацій. Попри існуючі дослідження щодо функціонування та розвитку портової галузі України, у контексті трансформаційних викликів глобального масштабу, з якими вона зіштовхнулася в умовах війни, питання пошуку шляхів їх розвитку потребує постійного дослідження [9, 10, 11, 12].

Для виявлення сучасних тенденцій Організація Об'єднаних Націй (ООН) щорічно проводить конференцію з торгівлі та розвитку (ЮНКТАД), у ході якої приділяється особлива увага результатам діяльності та інноваціям у сфері морського транспорту з метою відстежити тенденції та забезпечити учасників ринку перевезень необхідною та актуальною інформацією: з цією метою випускаються звіти, що містять щорічну статистику, та огляди.

У 2020 році ЮНКТАД окреслив загальні тенденції у морському транспорті на найближче майбутнє. Однією з найбільш важливою є ініціатива, в якій морські порти виступають у ролі двигуна процесу глобалізації і є центрами логістичних та транспортних мереж, тому один з основних способів розвитку портів та терміналів на даний період та у перспективі – це поширення цифрових технологій. Прикладами інновацій є Інтернет речей, робототехніка, автоматизація, штучний інтелект, безпілотні транспортні засоби та обладнання, технологія блокчейн [13].

Підвищення ефективності портів і терміналів також розглядається як один із способів зростання: всі етапи обробки суден і вантажів на різних щаблях повинні розвиватися максимально для того, щоб будь-які затримки та зайві ланки були зведені до мінімуму. Таким чином, можливе досягнення збільшення пропускної здатності. Отже, порти повинні відповідати сучасним тенденціям і мати більш глибокі підхідні шляхи для суден, що задовольняє інноваційним технологіям обладнання, здатність забезпечувати інтенсивні вантажно-розвантажувальні роботи, збільшення складських зон, прискорення процесів митного очищення тощо.

Таким чином, перед транспортним комплексом кожної держави, яка є морською державою, сто-

ять певні завдання, які для свого рішення потребують розробки відповідних цільових програм із виділенням під них бюджетних коштів. До змін традиційного укладу портової галузі привів цілий комплекс демографічних, технологічних та екологічних факторів, які впливають на повсякденну діяльність та формують низку важливих тенденцій [14, 15].

Оскільки адміністрація порту, портові оператори, регулятори та інші стейкхолдери є важливими ланками в ланцюжку створення цінності в порті, їм необхідно розуміти, які зміни можуть відбуватися і якими будуть наслідки.

Для розробки планів розвитку морських портів України представляє інтерес бачення основних тенденцій розвитку портів світу та можливі наслідки їхньої реалізації на практиці до 2030 року (табл. 1).

Метою дослідження є визначення основних напрямків і складових процесу відновлення морських портів України у післявоєнний період на базі узагальнення та критичної оцінки програмних документів держави у сфері морського транспорту з урахуванням загальних світових тенденцій та пріоритетів розвитку морських портів на найближче майбутнє.

Виклад основного матеріалу. У грудні 2024 року Уряд України схвалив оновлену Національну транспортну стратегію України до 2030 року (НТС). Також було затверджено операційний план заходів з реалізації Стратегії у 2025-2027 роках [1].

Відносно сучасного стану портової галузі у НТС відмічено, що станом на кінець 2024 року на підконтрольній Україні території залишилися 10 морських портів із 18-ти. Це порти Великої Одеси і порти Дунайського регіону – Південний, Одеса, Чорноморськ, Ізмаїл, Рені та Усть-Дунайськ. Ці порти продовжують працювати в умовах війни. Морські порти Миколаїв, Ольвія та Білгород-Дністровський з безпекових міркувань не можуть здійснювати повноцінну діяльність (суднозахід до цих портів сьогодні заборонений). Ці порти можуть працювати з суходолу. Закритим також залишається морський порт Херсон.

За підсумками 2024 року вантажообіг портів України досяг рекордного показника в 97,2 млн. тонн, що значно перевищує показник 2023 року, який складав 62 млн. тонн. Основними драйверами зростання стали зернові та рудні вантажі, які забезпечили 60,3 млн. тонн і 18,5 млн. тонн відповідно. Зернові залишаються провідною статтею експорту, демонструючи стра-

тегічне значення України як глобального аграрного лідера [6, 7, 8].

Одним із найважливіших досягнень стало стабільне функціонування Українського морського коридору. Завдяки злагодженій роботі портів Великої Одеси та самовідданих робіт Військово-морських сил Збройних Сил України обсяги вантажообігу значно зросли у порівнянні з минулим роком (підсумки 2024 року: загальний вантажообіг – 79,9 млн. тонн; експорт – 76,4 млн. тонн до 52 країн світу; кількість суден – 3 138 суден скористалися маршрутом).

Дунайські порти відіграли ключову роль у підтримці експорту, перевантаживши 17,3 млн. тонн вантажів. Це підкреслює їхнє стратегічне значення для української економіки в умовах необхідності пошуку альтернативних логістичних маршрутів (рис. 1).

Відновлення вантажообігу стало можливим завдяки міжнародній підтримці, ефективній співпраці уряду, державних та приватних стивідорних компаній, аграріїв і всіх учасників логістич-

ного ланцюга. 2024 рік став роком, що продемонстрував силу спільних зусиль і здатність України долати виклики, зберігаючи стійкість і рухаючись до нових досягнень.

За оперативною інформацією АМПУ, у січні – червні 2025 року в морських портах було оброблено близько 40 млн. тонн вантажів, з яких 20,3 млн. тонн – це зернові, 9,3 млн. тонн – руди і 2,1 млн. тонн – чорні метали.

Зараз спостерігається певне падіння обсягів, але ті порти, які відкриті, працюють стабільно, незважаючи на постійні обстріли та складну ситуацію з безпекою. Скорочення експорту передусім пов'язано зі зменшенням урожаю та посівних територій країни внаслідок бойових дій та їх тимчасової окупації ворогом.

У 2024 році обсяги контейнерних перевезень у портах Одеси зросли на 77%, досягнувши 133 тис. TEU. У 2025 році цей тренд продовжується. Провідні глобальні оператори, такі як Maersk і MSC, відновили заходи суден до портів Великої Одеси. Зокрема, Maersk запустив новий

Таблиця 1

Портова галузь світу у 2030 році

Тенденції	Практична реалізація
1. Посилення уваги до просторової стратегії	Майбутні порти створюватимуть екосистеми на основі синергії між успішними існуючими кластерами як у місті, так і в порту. Майбутні порти стануть ще більшою рушійною силою інновацій і доходів для своїх міст.
2. Посилення протекціонізму	Менші порти можуть отримати вигоду від збільшення ближнього берега, оскільки вони можуть приймати менші та більші частоти плавання. Порти, які інвестуватимуть у вдосконалення своїх внутрішніх ланцюгів постачання, щоб підготуватися до цієї підвищеної складності, покращать свою конкурентну позицію.
3. Збільшення використання технологій	Добре захищені розумні порти мають конкурентну перевагу. Успішні порти інвестували в технологічний прогрес і їх безпеку, щоб забезпечити безпеку даних і операцій.
4. Зростаючі можливості на нішевих ринках	Швидше зростання інших вантажних і пасажирських перевезень призведе до підвищення інтересу приватних інвесторів до цих секторів. Порти пропонуватимуть більш різноманітну діяльність і більшу спеціалізацію.
5. Поява нових продуктових мереж	Великі інвестиції у відновлювану інфраструктуру дадуть портам конкурентну перевагу. Успішні порти включатимуть зелені екосистеми, щоб залишатися актуальними.
6. Використання альтернативних торгових шляхів	Нові порти розвиватимуться поруч із новими торговельними шляхами, що призведе до посилення економічних і геополітичних інтересів. Регіони, розташовані безпосередньо на цих маршрутах, отримають найбільший потенціал розвитку портів.
7. Посилення розробки стратегій для отримання нових конкурентних переваг	Розвинені порти використовуватимуть технологію та сталість як перевагу. Очікується, що порти, що розвиваються, спочатку зосередяться на інших викликах, таких як подальший розвиток і розширення базової портової інфраструктури. Очікується, що регіональні відмінності збільшаться ще більше.
8. Розширення співпраці	Очікується, що порти, які можуть створювати синергію кластерів, співпрацюватимуть, керуючись попитом на ефективність. Це вплине на звичайних учасників екосистеми, таких як суднові брокери та експедитори.

Джерело: розроблено авторами за матеріалами [14–15].

сервіс у жовтні 2024 року, що з'єднує Чорноморськ із портом Констанца (Румунія) та Порт-Саїд (Єгипет). Ці маршрути працюють під спеціальним страхуванням, а безпеку судноплавства забезпечують Військово-морські сили України та міжнародні партнери [7].

У 2025 році порт Чорноморськ активно розвивається як мультимодальний хаб, інтегруючи морські, залізничні та автомобільні перевезення. Контейнери, що прибувають до Чорноморська, можуть бути відправлені залізницею до внутрішніх логістичних центрів у Львові, Дякові чи Ковелі протягом 1-2 діб. Можливість концесія контейнерного терміналу в Чорноморську привернула увагу міжнародних інвесторів, таких як ННЛА (Німеччина), що може збільшити його пропускну спроможність до 600 тис. TEU на рік у перспективі.

Порт Південний відомий як глибоководний порт із можливістю приймати судна з осадкою до 14 м. У 2025 році він став майданчиком для експериментів із перевалкою високотехнологічних товарів, прийнявши судно з електромобілями. Цей порт також відіграє ключову роль у тимчасовому морському коридорі, обробивши у жовтні 2023 року балкер із 170 тис. тоннами залізної руди. Модернізація інфраструктури, зокрема оновлення кранів і впровадження ІТ-систем, сприяє підвищенню ефективності порту.

Разом з тим, ці показники відстають від показників довоєнного періоду. Основними причинами, які перешкоджають нормальній роботі портів в даний час є: мінування акваторії, обстріли російською федерацією об'єктів портової інфраструктури та плавзасобів, що призвели до їх

руйнування або пошкодження, інших активів та логістичної інфраструктури морських портів, складність проведення моніторингу стану акваторій морських портів внаслідок обстрілів держави-агресора та мінної небезпеки тощо.

Попри це українські порти зберігають операційну ефективність завдяки високому професіоналізму та стійкості працівників галузі. Ключовим завданням є забезпечення стабільності роботи портової системи. Паралельно ведеться активна робота над технічним оновленням флоту, цифровізацією процесів та підвищенням управлінської ефективності, що має забезпечити довгострокову стійкість галузі.

Стратегічною ціллю номер один НТС визначає відновлення та розвиток конкурентоспроможної та ефективної транспортної системи, інтегрованої до транс'європейської транспортної мережі (TEN-T), відповідно до стандартів ЄС [5].

Зокрема, це і відновлення зруйнованої інфраструктури портів. Яке має "за можливості" здійснюватися на якісно вищому рівні за принципом "build back better" – "відбудуй краще, ніж було". Відновлення портової інфраструктури, плавзасобів тощо вимагає значного обсягу ресурсів. Попередньо, вартість необхідного технічного оновлення оцінюється у десятки мільйонів євро. Втім, пріоритизація потреб недостатньо чітка.

Відновлення інфраструктури. На першому етапі профільне міністерство повинно проводити аналіз та пріоритизацію потреб у відновленні інфраструктури для подолання дефіциту пропускнуої спроможності. Зазначено, що це будуть "публічні інвестиційні проєкти".

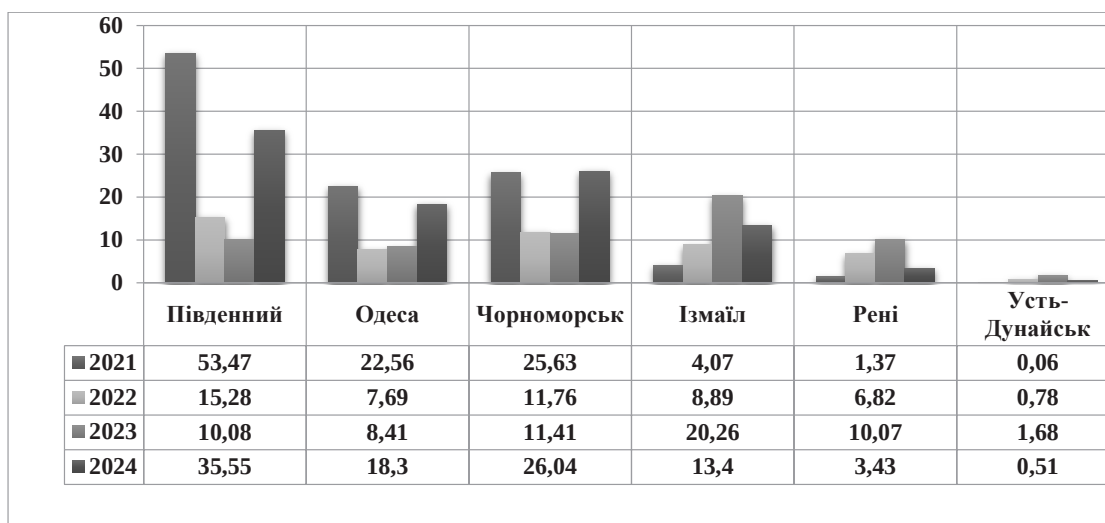


Рис. 1. Вантажообіг портів Великої Одеси та Дунайського регіону в 2021-2024 рр. млн.т [6]

Мається на увазі відновлення інфраструктури чорноморських портів. Однак, через невизначеність подальшого перебігу бойових дій, залишається незрозумілою доля Херсонського морського порту, який значно постраждав внаслідок окупації та затоплення. Чітких цифр щодо обсягу перевалки портів на цей термін не визначено: у операційному плані фігурує фраза "тенденція до зростання показника".

Концесії. Оперативний план передбачає концесію контейнерного терміналу, а також – залізнично-поромного комплексу у морському порту Чорноморськ вже на 2025 рік. Крім того, на 2027 рік мають бути, за планом, підготовані концесійні документи та проведено конкурс з визначення концесіонера пасажирського комплексу морського порту Одеса.

Підвищення конкурентоспроможності. Згідно з нинішнім документом, цього прагнуть досягти, зокрема, за рахунок "збалансування дивідендної політики, переходу до більш ефективної моделі управління портами з чітко розподіленими обов'язками між державними органами та приватним сектором тощо".

Про гармонізований розвиток припортової інфраструктури і пропускної спроможності портів йдеться вже з урахуванням розвитку інфраструктури Військово-морських Сил та прикордонної служби. І згадується забезпечення стійкості та живучості транспортної інфраструктури України перед актами агресії тощо "за рахунок розвитку основних та альтернативних маршрутів і впровадження електронних систем з високим ступенем захисту".

Посилення Дунайського кластеру. У документі говориться про збільшення потужності Дунайського морського кластера та створення в регіоні інфраструктури для збільшення обсягів вантажообігу через р. Дунай. Розвиток потужностей українських дунайських портів (Усть-Дунайськ, Ізмаїл та Рені) важливий для використання альтернативних маршрутів експорту української продукції до країн ЄС (або через них до третіх країн) в умовах руйнування, блокади та/або окупації частини морських портів.

Ці порти витримали значне навантаження у 2023 році, але у 2024 році обсяги перевалки знизилися. Між тим, саме від зацікавленості бізнесу у перевалці вантажів через Дунай залежить і активність держави у розвитку інфраструктури у регіоні (розширення залізничних підходів тощо).

Управління і кадри. Ще одна стратегічна ціль Стратегії сформована як "інституційна спроможність, людський капітал та ефективне управління у сфері транспорту". Втім, заходи, які прописані щодо цього напрямку, стосуються в основному синхронізації законодавства із законодавством ЄС.

Процес євроінтеграції портової галузі України буде продовжено за багатьма напрямками відповідно до стандартів ЄС. У зв'язку з цим особливий інтерес представляє Меморандум Європейської організації морських портів (ESPO) під назвою «Європа з нульовим рівнем викидів, розумна, стійка та конкурентоспроможна: порти Європи є частиною рішення», який визначає дев'ять пріоритетів розвитку європейських портів на 2024-2029 роки (табл. 2).

Таблиця 2

Пріоритети розвитку європейських портів на 2024-2029 рр.

Пріоритет	Зміст
1. Зосередження на впровадженні	Усунення неузгодженості та суперечливості політики для забезпечення ефективного впровадження чинних правил.
2. Реалізація ролі портів у розвитку відновлюваної енергетики	Залучення портів до розробки відповідної енергетичної політики, циклічної економіки та стратегій скорочення викидів вуглецю.
3. Скорочення викидів та забруднення	Укладення угоди про чітко визначений глобальний механізм ціноутворення на викиди парникових газів у морському секторі.
4. Забезпечення рівних умов конкуренції	Уникнення розбіжностей у національних підходах стимулювання галузей з нульовим рівнем викидів.
5. Забезпечення ключової ролі портів у зміцненні стійкості Європи	Вирішення проблеми іноземного впливу в портах – заходи безпеки ЄС мають не зупиняти торгівлю, а робити її безпечнішою.
6. Створення інтелектуального кіберсередовища	Реалізація додаткових заходів щодо посилення кібербезпеки та подальшої цифровізації у порту.
7. Залучення у порти необхідних інвестицій	Інвестування в проекти розвитку портів ЄС у розмірі 80 млрд доларів на найближчі 10 років.
8. Адаптація інституційної структури ЄС до нових реалій	Забезпечення більш комплексного підходу при розробці нової транспортної політики, постійного та прозорого діалогу між зацікавленими сторонами.
9. Укріплення ролі портів у співпраці з портовими містами	Ефективна співпраця між усіма зацікавленими сторонами для залучення нових підприємств та талантів у порт та портові міста.

Джерело: розроблено авторами за матеріалами [16–17].

Прикладом поглиблення співробітництва з відновлення та розвитку портової галузі може служити меморандум, який підписали у липні 2025 року під час міжнародної конференції URC у Римі Адміністрація морських портів України та Ukrainian Reconstruction Consortium.

Ключові переваги угоди – можливість залучення провідних італійських та європейських компаній до реконструкції портів, створення “розумних” портових систем з автоматизованим обробленням вантажів, інтеграція українських портів у європейську транспортну мережу TEN-T, сприяння отримання доступу до фінансування від ЄІБ, ЄБРР, Світового банку та європейських фондів, розвиток партнерства з європейськими портами та впровадження екологічних технологій.

Висновки. Оновлена Стратегія має актуалізувати чинну Національну транспортну стратегію України на період до 2030 року (НТС) з урахуванням викликів, які постали перед транспортною галуззю у зв’язку з повномасштабним вторгненням росії, та постануть в майбутньому в процесі відновлення транспортного комплексу. Це дає новий імпульс до реалізації ключових програмних

документів у сфері морського транспорту (Морської доктрини та Стратегії розвитку морських портів України), які були фактично зупинені.

Аналіз показників роботи портів у 2021-2024 роках та першому півріччі 2025 року показує, що в умовах постійної загрози з боку росії вони зберігають операційну ефективність.

Портова галузь України повинна розвиватися в рамках конкурентоспроможної та ефективної транспортної системи для подальшої інтеграції в Трансєвропейську транспортну мережу (TEN-T).

При цьому необхідно усвідомлювати, що до змін традиційного укладу світової портової галузі привів цілий комплекс демографічних, технологічних та екологічних факторів, які впливають на повсякденну діяльність та формують низку важливих тенденцій.

Розуміння основних тенденцій цього процесу для подальшого впровадження передового досвіду реалізації подібних проєктів, які випробували у портах по всьому світу, буде корисним для впровадження нових технічних і технологічних досягнень, обґрунтування напрямків і завдань до подальшої модернізації морських портів України.

Список літератури:

1. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року та затвердження операційного плану заходів з її реалізації у 2025-2027 роках. Постанова КМ України від 27 грудня 2024 р. № 1550. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1550-2024-%D0%BF#Text>.
2. Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року. Розпорядження КМ України від 11 липня 2013 р. №548-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/548-2013%D1%80#Text>.
3. Про внесення змін до Морської доктрини України на період до 2035 року. Постанова КМ України від 18 грудня 2018 р. № 1108/ URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1108-2018-%D0%BF#Text>.
4. Проєкт Плану відновлення України. Матер. роб. групи «Відновлення та розбудова інфраструктури». URL: <https://>
5. Транспортна стратегія 2030. Яким бачать розвиток портової галузі. URL: https://cfts.org.ua/articles/transportna_strategiya_2030_yakim_bachat_rozvitok_portovo_galuzi_2089.
6. 2024 рік: 10 подій, які впливали на розвиток транспортної галузі України. Центр транспортних стратегій: веб-сайт. URL: https://cfts.org.ua/articles/2024_rik_10_podiy_yaki_vplivali_na_rozvitok_transportno_galuzi_ukrani_2081/144020.
7. Звіт про управління за 2024 рік – АМПУ. URL: <https://www.uspa.gov.ua/wp-content/uploads/2025/04/zvit-pro-upravlinnya.pdf>.
8. Кашуба А. Першочергові потреби на відновлення морської галузі оцінюються щонайменше у 550 млн євро. (2025) URL: rubric-economy/4008189-andrij-kasuba-zastupnik-ministra-rozvitku-gromad-ta-teritorij-ukraini.html.
9. Будник В.А., Шкуренко О.В. Перспективи розвитку інфраструктури портових терміналів України: монографія. Харків : Вид.-во Іванченка І. С., 2021. 125 с. URL: files.duit.edu.ua/monographs/budnik-kravchenko-23-08-2024.
10. Корнійко Я., Валявська Н., Ушацький Р. Перспективи розвитку та аналіз сучасного стану портової галузі України. *Економіка та суспільство*. 2025. (76). URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2025-76-46>.
11. Решетков Д.М., Іванова І.М. Світовий досвід використання цифрових технологій у морських портах. *Транспортні системи і технології: проблеми функціонування та розвитку портів*. Том 6: монографія / за ред. О.В. Кириллової. Одеса: КУПІРІЄНКО СВ, 2021. 159 с.
12. Review of Maritime Transport 2020: UN Trade and Development (UNCTAD). URL: https://unctad.org/system/files/officialdocument/rmt2020_en.pdf.
13. Global Port Trends 2030 | Deloitte Netherlands. URL: <https://www.deloitte.com/ua/en/Industries/infrastructure/perspectives/infrastructure-interview-port-trends.html>.
14. Priorities of Europe's seaports for 2024-2029. URL: .

Reshetkov D.M., Larina I.M. PROBLEMS OF PORT INDUSTRY DEVELOPMENT IN THE CONTEXT OF THE UPDATED NATIONAL TRANSPORT STRATEGY OF UKRAINE UNTIL 2030

The study examines the main provisions of the updated National Transport Strategy of Ukraine until 2030. Its impact on the implementation of program documents for development in the field of maritime transport is analyzed, taking into account the challenges facing the seaports of Ukraine. It is noted that this document allows bringing the Strategy for the Development of Seaports of Ukraine until 2038 and the investment plans of the State Enterprise "Seaports Administration of Ukraine" in line with the National Transport Strategy. The key challenges that the industry has been facing since the beginning of the war are presented, as well as an analysis of port performance indicators in 2021-2024 and the first half of 2025. It is determined that the port industry should develop within the framework of a competitive and efficient transport system for further integration into the Trans-European Transport Network (TEN-T). It is emphasized that the preparation of an operational plan of measures for the implementation of the Strategy determines the relevance of theoretical awareness in the development of seaports in the world. It is proven that the changes in the traditional structure of the port industry were caused by a whole complex of demographic, technological and environmental factors that affect everyday activities and form a number of important trends. The need to adapt the national port system is substantiated not only by updating the infrastructure, regulatory framework and implementing digital solutions, but also by entering the system of cooperation within the international port community. It is concluded that understanding the main trends of this process for further implementation of best practices in the implementation of similar projects, which have been tested in ports around the world, will be useful for the development and modernization of seaports of Ukraine.

Key words: transport strategy of Ukraine, trends in the development of seaports, digital transformation.

Дата надходження статті: 19.09.2025

Дата прийняття статті: 01.10.2025

Опубліковано: 16.12.2025