УДК 339.5:656.6
DOI https://doi.org/10.32782/2312-7872.3.2026.31

Ярова Ніна Вікторівна
кандидат економічних наук, доцент,
доцент кафедри «Економіка і фінанси»,
Одеський національний морського університету
ORCID: https://orcid.org/0000-0002-9703-3305

МІЖНАРОДНИЙ РИНОК МОРСЬКИХ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ: СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ ТА ЧИННИКИ ТРАНСФОРМАЦІЇ

Анотація. *У статті досліджено сучасні тенденції міжнародного ринку морських транспортних послуг і визначено чинники його трансформації. Метою дослідження є розкриття місця морських транспортних послуг у міжнародній торгівлі, систематизація напрямів зміни ринку та встановлення впливу економічних, торговельно-політичних, геополітичних, технологічних, екологічних та інфраструктурно-логістичних чинників на його функціонування. Ринок визначено як систему відносин між постачальниками і споживачами послуг, у межах якої формуються попит і пропозиція тоннажу, фрахтові ставки, маршрути та умови перевезень. До його складових віднесено попит, пропозицію, ціноутворення, транспортно-логістичну інфраструктуру, інституційне регулювання, технологічне забезпечення та супровідні послуги. Установлено, що сучасний розвиток ринку характеризується уповільненням приросту фізичних обсягів морської торгівлі, переорієнтацією маршрутів, збільшенням транспортної роботи, мінливістю фрахтових ставок, цифровізацією, декарбонізацією, посиленням ролі портової сполученості та вимог до стійкості ланцюгів постачання. Авторський внесок полягає в розмежуванні тенденцій як фактичних напрямів зміни ринку та чинників як сил, що спричиняють ці зміни, а також у систематизації чинників за шістьма групами. Додатково запропоновано поділяти їх на кон'юнктурні, що зумовлюють короткострокові коливання попиту, пропозиції та фрахтових ставок, і структурні, які формують довгострокові зміни в організації морських перевезень. Наукова новизна полягає в розвитку теоретико-методичного підходу, який поєднує складові ринку, його тенденції та чинники трансформації в єдиній аналітичній логіці й розкриває їхній вплив на попит, пропозицію, вартість, географію і надійність перевезень. Практичне значення результатів полягає в можливості застосування запропонованої систематизації судноплавними компаніями, портами, вантажовласниками, логістичними операторами та органами влади під час оцінювання ринкового середовища і вибору заходів адаптації. Пріоритетними визначено диверсифікацію маршрутів, гнучке управління провізною спроможністю, розвиток мультимодальних сполучень, цифрову інтеграцію, підвищення енергоефективності та формування резервних логістичних рішень. Зроблено висновок, що ефективна адаптація потребує узгоджених дій на корпоративному, портово-логістичному, національному та міжнародному рівнях.*

Ключові слова: *міжнародний ринок, морські транспортні послуги, міжнародна торгівля, морські перевезення, фрахтові ставки, цифровізація, декарбонізація, логістичні ланцюги.*

Постановка проблеми. Морський транспорт є інфраструктурною основою міжнародної торгівлі, забезпечуючи переміщення сировини, енергетичних ресурсів і готової продукції між країнами та регіонами. Функціонування міжнародного ринку морських транспортних послуг впливає на сталість зовнішньоторговельних зв'язків, витрати учасників торгівлі, географію товарних потоків і конкурентоспроможність національних економік. Його розвиток визначається динамікою світової торгівлі, станом портової інфраструктури, пропускною спроможністю транспортних коридорів, структурою флоту та взаємодією учасників глобальних ланцюгів постачання [3; 6, с. 1–3; 13].

Сучасний ринок морських транспортних послуг зазнає істотних змін під впливом уповільнення світової торгівлі, переорієнтації вантажопотоків, порушення функціонування морських маршрутів, коливання фрахтових ставок і посилення вимог до надійності перевезень. Водночас цифровізація, автоматизація вантажних операцій, електронний документообіг та екологічні стандарти підвищують ефективність і прозорість перевезень, але потребують додаткових інвестицій та посилюють конкуренцію між судноплавними компаніями і портами [8; 10, с. 1–8; 12].

Актуальність дослідження зумовлена необхідністю комплексно визначити сучасні тенденції міжнародного ринку морських транспортних послуг і систематизувати чинники його трансформації. Це дасть змогу розкрити зміни попиту, пропозиції та вартості перевезень, а також обґрунтувати напрями адаптації судноплавних компаній, портів і логістичних операторів до нових умов світогосподарського розвитку.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблематика функціонування міжнародного ринку морських транспортних послуг досліджується в контексті розвитку світової торгівлі, трансформації

© Ярова Н. В., 2026
Стаття поширюється на умовах ліцензії відкритого доступу (CC BY 4.0)

глобальних ланцюгів постачання, удосконалення портової інфраструктури, цифровізації та декарбонізації морського транспорту. Морські перевезення розглядаються не лише як складова транспортної системи, а й як умова просторової організації міжнародної торгівлі та доступу національних економік до світових товарних ринків.

Теоретичні засади міжнародної інтеграційної взаємодії систематизовано Н. Яровою та О. Воркуновою [15, с. 16–25]. У дослідженні цих авторів, присвяченому створенню логістичного центру на базі морського торговельного порту, також визначено передумови взаємодії портів з учасниками транспортно-логістичних систем [16, с. 27–42]. Водночас у зазначених працях не ставилося завдання комплексно дослідити тенденції та чинники трансформації міжнародного ринку морських транспортних послуг.

Інноваційні й екологічні чинники розвитку портово-логістичних систем розкрито А. Аламушем, Ф. Балліні, Д. Далаклісом, З. Чжаном та співавторами, які обґрунтували значення узгодження управлінських, технологічних та інституційних рішень для сталого розвитку портів і морської логістики [1, с. 137–161; 14]. Цифрові технології як засіб підвищення ефективності операцій судноплавної галузі дослідили Н. Ярова та В. Яровий [17, с. 23–44]. Е. Тіян, М. Йович, С. Аксентієвич та А. Пуцихар систематизували рушійні сили й бар'єри цифровізації морського транспорту, наголосивши на необхідності організаційної взаємодії учасників транспортного процесу [8]. Проте вплив цифровізації на попит, пропозицію та конкурентні відносини на міжнародному ринку морських транспортних послуг потребує подальшого дослідження.

Екологічну трансформацію міжнародного судноплавства досліджують Х. Псарафтіс і Х. Контовас, які обґрунтували необхідність поєднання технічних, експлуатаційних та економічних інструментів скорочення викидів. Декарбонізація змінює структуру витрат, інвестиційні рішення і конкурентоспроможність перевізників, тому екологічне регулювання є одним із ключових чинників трансформації пропозиції морських транспортних послуг [2, с. 408–421; 4; 7].

В оглядах Конференції ООН з торгівлі та розвитку відображено зміни обсягів морської торгівлі, структури флоту, фрахтових ставок, портової діяльності та лінійної судноплавної сполученості. Наведені матеріали підтверджують посилення впливу геополітичної нестабільності, переорієнтації маршрутів, коливань попиту і пропозиції тоннажу, цифровізації та екологічних вимог [9, с. 1–15; 10, с. 1–8]. Однак ці тенденції не поєднано в цілісну систему чинників трансформації ринку.

Отже, попередні дослідження ґрунтовно висвітлюють окремі аспекти розвитку морського транспорту, проте переважно розглядають їх відокремлено. Недостатньо дослідженим залишається сукупний вплив економічних, торговельно-політичних, геополітичних, технологічних, екологічних та інфраструктурно-логістичних чинників на попит, пропозицію, вартість і просторову організацію морських перевезень. Саме цю наукову прогалину має заповнити представлене дослідження.

Мета статті. Метою статті є визначення сучасних тенденцій розвитку міжнародного ринку морських транспортних послуг та систематизація чинників, що зумовлюють його трансформацію.

Для досягнення мети проаналізовано зміни обсягів, структури й географії морських перевезень; визначено чинники трансформації ринку та обґрунтовано напрями адаптації його учасників.

Виклад основного матеріалу дослідження. Міжнародний ринок морських транспортних послуг є складовою світового ринку послуг та інфраструктурною основою міжнародної торгівлі товарами. Він охоплює економічні відносини між постачальниками і споживачами послуг, у межах яких формуються попит і пропозиція тоннажу, фрахтові ставки, маршрути та умови перевезень, а також розподіляються відповідальність і ризики учасників транспортного процесу [3; 6, с. 1–3].

Послуги надають судноплавні компанії, оператори лінійних і трампових перевезень, власники та фрахтувальники суден, а попит формують експортери, імпортери, вантажовласники й логістичні оператори. Функціонування ринку також забезпечують порти, термінальні оператори, експедитори, суднові агенти, страхові та фінансові установи, класифікаційні товариства й міжнародні організації. Хоча портові послуги не є тотожними морському перевезенню, вони безпосередньо впливають на його швидкість, надійність і вартість.

Попит на морські перевезення має похідний характер і залежить від обсягів та структури міжнародної торгівлі, розміщення ресурсів, виробництва і споживання, а також спеціалізації країн у міжнародному поділі праці [3; 13]. Пропозиція визначається структурою і вантажомісткістю світового флоту, тривалістю рейсів та рівнем використання тоннажу. У короткостроковому періоді вона є обмеженою через тривалість і капіталомісткість будівництва суден, а в довгостроковому – змінюється шляхом оновлення, модернізації та спеціалізації флоту [10, с. 13–21].

Фрахтові ставки формуються під впливом співвідношення попиту і пропозиції, виду вантажу і судна, дальності маршруту, вартості палива, портових і страхових витрат, сезонності, дисбалансу вантажопотоків та рівня ризику [10, с. 55–72]. Отже, структуру міжнародного ринку морських тран-

спортних послуг доцільно розглядати як взаємодію попиту, пропозиції, ціноутворення, транспортно-логістичної інфраструктури, інституційного регулювання і технологічного забезпечення (табл. 1).

Наведені складові тісно взаємопов'язані: переорієнтація товарних потоків змінює попит на маршрути й типи тоннажу, завантаження портів і фрахтові ставки. Посилення екологічних вимог потребує оновлення флоту та використання альтернативного палива, тоді як цифровізація підвищує прозорість операцій і сприяє узгодженню попиту та пропозиції.

Отже, трансформацію міжнародного ринку морських транспортних послуг необхідно досліджувати як комплексний економічний, інституційний, технологічний та інфраструктурний процес [1, с. 137–161; 2, с. 408–421; 8; 14].

Сучасний етап розвитку міжнародного ринку морських транспортних послуг характеризується поєднанням уповільнення приросту фізичних обсягів морської торгівлі та збільшення транспортної роботи. За даними Конференції ООН з торгівлі та розвитку, у 2024 р. обсяг морської торгівлі збільшився на 2,2 %, тоді як у 2025 р. очікуване зростання становило лише 0,5 %.

Таблиця 1 – Основні складові міжнародного ринку морських транспортних послуг

Складова ринку	Економічний зміст	Основні характеристики
Попит	Потреба суб'єктів міжнародної торгівлі в морському перевезенні вантажів	Похідний від обсягів і структури міжнародної торгівлі; залежить від географії виробництва та споживання, товарної спеціалізації країн і напрямів вантажопотоків
Пропозиція	Сукупність послуг, які можуть надати судноплавні компанії та оператори флоту	Визначається кількістю, вантажомісткістю, спеціалізацією і технічним станом суден, тривалістю рейсів та рівнем використання тоннажу
Ціноутворення	Формування фрахтових ставок і сукупної вартості транспортного обслуговування	Залежить від співвідношення попиту і пропозиції, типу вантажу та судна, маршруту, вартості палива, портових, страхових та інших витрат
Транспортно-логістична інфраструктура	Порти, термінали, морські шляхи, транспортні коридори та пов'язані логістичні об'єкти	Впливає на пропускну спроможність, тривалість і надійність перевезень, можливості перевалки та взаємодію різних видів транспорту
Інституційне регулювання	Система міжнародних і національних норм, правил та стандартів	Охоплює безпеку судноплавства, торговельну політику, митні процедури, екологічні вимоги, відповідальність учасників та умови доступу до ринку
Технологічне забезпечення	Технічні й цифрові засоби організації та виконання перевезень	Включає автоматизацію, цифрові платформи, електронний документообіг, інформаційний обмін, моніторинг руху суден та оптимізацію маршрутів
Супровідні послуги	Послуги, необхідні для організації та забезпечення морського перевезення	Охоплюють експедирування, агентування, страхування, фінансування, класифікаційне та інформаційне обслуговування

Джерело: сформовано автором [3; 6; 8; 13]

Водночас обсяг перевезень, виміряний у тонно-милях, у 2024 р. зріс на 5,9 %. Така відмінність пояснюється подовженням маршрутів і переорієнтацією частини вантажопотоків унаслідок порушення функціонування традиційних морських шляхів [10, с. 5–8].

Збільшення відстані перевезень впливає на ринок подвійно. З одного боку, воно підвищує попит на тоннаж і сприяє зростанню доходів перевізників за умови достатнього завантаження суден. З іншого боку, триваліші рейси збільшують витрати палива, строки доставки, страхові та операційні витрати, а також обмежують фактично доступну провізну спроможність флоту. У результаті навіть незначне зростання фізичних обсягів торгівлі може супроводжуватися дефіцитом суден на окремих маршрутах і підвищенням фрахтових ставок [10, с. 5–8].

Динаміку зростання світової морської торгівлі наведено на рис. 1.

Іншою характерною тенденцією є посилення мінливості вартості морських перевезень. Фрахтові ставки дедалі швидше реагують на порушення роботи портів і міжнародних морських шляхів, зміну торговельної політики, коливання попиту на основні групи вантажів та дисбаланс між наявним тоннажем і потребами вантажовласників. Особливо відчутними такі зміни є для країн, віддалених від основних торговельних маршрутів, а також для економік, зовнішня торгівля яких значною мірою залежить від імпорту продовольства, енергетичних ресурсів і проміжної продукції [10, с. 55–72; 11; 12].

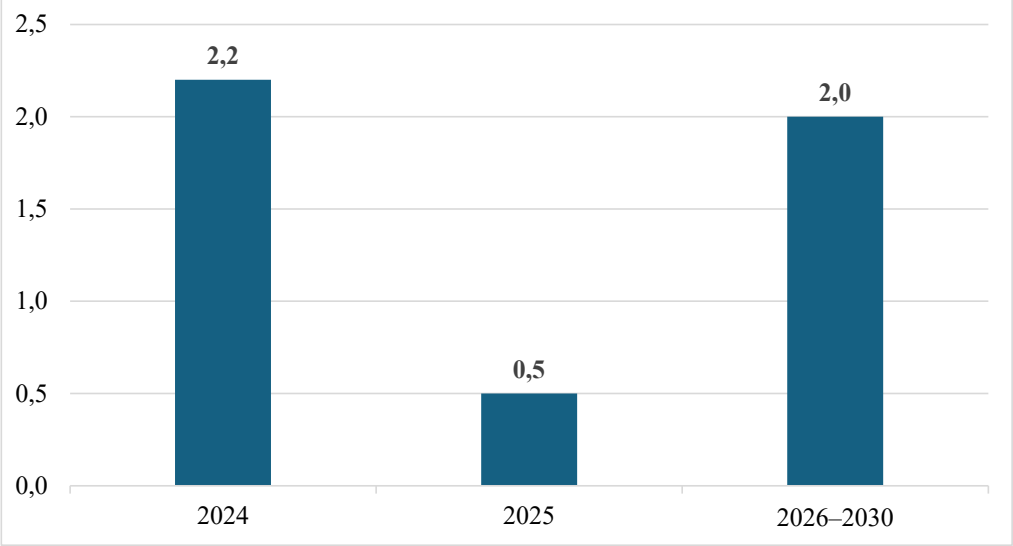


Рисунок 1 – Темпи зростання світової морської торгівлі, %

Примітка: за 2024 р. наведено фактичний темп зростання, за 2025 р. – прогнозний, за 2026–2030 рр. – прогнозований середньорічний темп зростання.
Джерело: сформовано автором за даними UNCTAD Review of Maritime Transport 2025 [10, с. 5–8]

Трансформація ринку проявляється також у зміні вимог до флоту та транспортно-логістичної інфраструктури. Судноплавні компанії мають одночасно забезпечувати економічну ефективність перевезень, дотримуватися екологічних норм, підвищувати надійність маршрутів і впроваджувати цифрові технології. Для портів пріоритетного значення набувають скорочення часу обробки суден, розвиток мультимодальних сполучень, автоматизація операцій та забезпечення обміну даними між учасниками ланцюга постачання [1, с. 137–161; 8; 14]. Зазначені тенденції змінюють просторову організацію ринку, посилюючи значення портової сполученості, альтернативних маршрутів і швидкої переорієнтації вантажопотоків. Конкурентоспроможність учасників дедалі більше залежить від поєднання економічної ефективності з гнучкістю та стійкістю транспортно-логістичних зв'язків [6, с. 1–19; 11].

Основні тенденції міжнародного ринку морських транспортних послуг та їхні економічні прояви систематизовано в табл. 2.

Наведені тенденції свідчать, що сучасні зміни міжнародного ринку морських транспортних послуг не можуть бути пояснені впливом лише одного чинника. Динаміка попиту на перевезення залежить від темпів розвитку світової економіки, обсягів і структури міжнародної торгівлі, тоді як пропозиція формується під впливом провізної спроможності флоту, тривалості рейсів, стану портової інфраструктури та інвестиційних можливостей судноплавних компаній. Одночасно зміни торговельної політики, екологічного регулювання та технологій впливають на умови доступу до ринку, структуру витрат і конкурентні позиції його учасників [5; 10; 12].

Для розмежування причин і результатів трансформації доцільно враховувати, що тенденції характеризують фактичні напрями зміни ринку, тоді як чинники відображають сили, під впливом яких ці зміни відбуваються. Одна тенденція може бути наслідком дії кількох взаємопов'язаних чинників. Наприклад, переорієнтація морських маршрутів може зумовлюватися геополітичною нестабільністю, змінами торговельної політики, обмеженнями пропускної спроможності морських шляхів або прагненням учасників міжнародної торгівлі диверсифікувати ланцюги постачання [5; 9; 10].

З огляду на це чинники трансформації міжнародного ринку морських транспортних послуг запропоновано об'єднати у шість груп: економічні, торговельно-політичні, геополітичні, технологічні, екологічні та інфраструктурно-логістичні. Така систематизація дозволяє визначити не лише джерело змін, а й основні параметри ринку, на які спрямований їхній вплив (табл. 3).

Систематизовані в табл. 3 чинники відрізняються за джерелами виникнення, тривалістю та характером впливу, проте діють не ізольовано. Економічні чинники переважно визначають загальний обсяг попиту на морські транспортні послуги, тоді як торговельно-політичні та геополітичні зміни впливають на географічну структуру вантажопотоків і вибір маршрутів. Технологічні, екологічні та інфраструктурно-логістичні чинники значною мірою формують параметри пропозиції, зокрема вартість, якість, швидкість і надійність перевезень [4; 8; 14].

Таблиця 2 – Сучасні тенденції міжнародного ринку морських транспортних послуг

Тенденція	Основні прояви	Економічні наслідки для ринку
Уповільнення зростання морської торгівлі	Незначний приріст фізичних обсягів перевезень; нерівномірна динаміка за видами вантажів і регіонами	Посилення конкуренції за вантажопотоки; зміна рівня завантаження флоту і портових потужностей
Переорієнтація міжнародних маршрутів	Обхід окремих морських шляхів; збільшення середньої дальності перевезень; зміна географії вантажопотоків	Зростання транспортної роботи, строків доставки, витрат палива та потреби в тоннажі
Мінливість фрахтових ставок	Значні коливання вартості перевезень під впливом ринкових і позаринкових чинників	Підвищення витрат учасників міжнародної торгівлі; ускладнення планування та ціноутворення
Цифровізація транспортних процесів	Використання цифрових платформ, електронного документообігу, автоматизованого моніторингу та аналізу даних	Скорочення операційних витрат і часу обробки інформації; підвищення прозорості та керованості перевезень
Декарбонізація судноплавства	Оновлення флоту, використання енергоефективних технологій та альтернативних видів палива	Зростання інвестиційних потреб; зміна структури витрат і конкурентних переваг перевізників
Підвищення вимог до стійкості ланцюгів постачання	Диверсифікація маршрутів, постачальників і портів; формування резервних логістичних рішень	Зменшення залежності від окремих маршрутів, але можливе збільшення витрат на резервні потужності
Посилення ролі портової сполученості	Розвиток мультимодальних перевезень, термінальної інфраструктури та інформаційної взаємодії	Перерозподіл вантажопотоків між портами; посилення конкуренції за включення до міжнародних транспортних мереж

Джерело: сформовано автором на основі Конференції ООН з торгівлі та розвитку [9; 10]

Таблиця 3 – Чинники трансформації міжнародного ринку морських транспортних послуг

Група чинників	Зміст і форми прояву	Вплив на параметри ринку
Економічні	Темпи розвитку світової економіки; зміна обсягів і товарної структури міжнародної торгівлі; коливання цін на паливо; вартість фінансових ресурсів; інвестиційна активність	Зміна попиту на перевезення, рівня завантаження флоту, собівартості послуг і фрахтових ставок
Торговельно-політичні	Застосування тарифних і нетарифних обмежень; торговельні конфлікти; санкційні режими; зміни умов доступу до національних ринків	Переорієнтація товарних потоків і маршрутів; зміна складу вантажів, учасників та географічної структури перевезень
Геополітичні	Збройні конфлікти; загрози безпеці судноплавства; порушення роботи міжнародних морських шляхів і транспортних коридорів	Подовження маршрутів; збільшення строків доставки, страхових та операційних витрат; зниження передбачуваності перевезень
Технологічні	Цифрові платформи; автоматизація; електронний документообіг; аналіз великих масивів даних; інтелектуальні системи планування маршрутів	Підвищення прозорості, швидкості й керованості операцій; скорочення частини витрат; виникнення кіберризиків і потреби в технологічних інвестиціях
Екологічні	Посилення вимог до скорочення викидів; упровадження енергоефективних рішень; використання альтернативних видів палива; екологічне регулювання портової діяльності	Оновлення флоту; збільшення інвестиційних витрат; зміна собівартості послуг і конкурентних позицій перевізників
Інфраструктурно-логістичні	Пропускна спроможність портів і морських шляхів; розвиток терміналів і мультимодальних сполучень; портова сполученість; надійність логістичної інфраструктури	Зміна швидкості, регулярності та якості обслуговування; перерозподіл вантажопотоків між портами і маршрутами

Джерело: сформовано автором на основі [1; 2; 4; 5; 8–10; 14]

Взаємодія чинників посилює їхній сукупний вплив: геополітичне порушення морського шляху подовжує маршрути, збільшує потребу в тоннажі й операційні витрати, які додатково зростають у разі підвищення цін на паливо або посилення екологічних вимог. Цифрові системи планування маршрутів і моніторингу перевезень частково зменшують ці наслідки завдяки оперативнішому прийняттю рішень [8; 10].

За характером впливу чинники трансформації можна також розподілити на кон’юнктурні та структурні. Кон’юнктурні чинники спричиняють переважно короткострокові коливання попиту, пропозиції та фрахтових ставок. До них належать зміна ділової активності, сезонні коливання вантажопотоків, тимчасові обмеження пропускної спроможності портів і транспортних шляхів.

Структурні чинники зумовлюють довгострокові зміни в організації ринку. До них доцільно віднести цифровізацію, декарбонізацію, оновлення флоту, розвиток мультимодальної інфраструктури, зміну географії міжнародної торгівлі та посилення вимог до стійкості ланцюгів постачання [5; 7; 8].

Здатність учасників ринку адаптуватися до зазначених структурних і кон'юнктурних змін стає важливою умовою збереження їхньої конкурентоспроможності. Для судноплавних компаній пріоритетними напрямами є диверсифікація маршрутів і клієнтської бази, гнучке управління провізною спроможністю, підвищення енергоефективності суден та впровадження цифрових систем планування перевезень. Важливого значення набуває також використання довгострокових договорів, які дають змогу зменшити залежність від короткострокових коливань фрахтового ринку [2, с. 408–421; 5; 7].

Для морських портів адаптація передбачає розвиток мультимодальних сполучень, модернізацію перевантажувального обладнання, скорочення часу обробки суден і підвищення надійності портових операцій. Інтеграція портових інформаційних систем із цифровими платформами судноплавних компаній, вантажовласників і контролюючих органів сприяє прискоренню обміну даними та зменшенню непродуктивних простоїв. Водночас диверсифікація вантажної бази та розширення спектра логістичних послуг знижують залежність порту від окремих видів вантажів або клієнтів [1, с. 137–161; 6, с. 1–19; 8; 11].

Вантажовласникам і логістичним операторам доцільно поєднувати економічні критерії вибору перевізника з оцінюванням надійності маршрутів, доступності альтернативних портів і можливостей використання різних видів транспорту. Диверсифікація постачальників транспортних послуг, застосування цифрового моніторингу переміщення вантажів і передбачення резервних логістичних рішень зменшують імовірність тривалого порушення поставок. Разом із тим підвищення стійкості ланцюга постачання може потребувати додаткових витрат, тому вибір адаптаційних заходів має враховувати співвідношення їхньої вартості та очікуваного ефекту [5; 11].

На державному і міжнародному рівнях необхідними є забезпечення передбачуваності торговельної та транспортної політики, узгодження регуляторних вимог, підтримка розвитку міжнародних транспортних коридорів і створення умов для технологічного та екологічного оновлення флоту й портової інфраструктури. Координація дій держав, міжнародних організацій і суб'єктів господарювання має сприяти не лише скороченню витрат міжнародної торгівлі, а й підвищенню доступності морських транспортних послуг для країн, які мають слабшу транспортну сполученість [4; 9; 10; 12].

Отже, адаптація до трансформації міжнародного ринку морських транспортних послуг має здійснюватися на взаємопов'язаних рівнях: корпоративному, портово-логістичному, національному та міжнародному. Її результативність залежить від здатності учасників ринку поєднувати оперативне реагування на поточні зміни з довгостроковими інвестиціями у флот, інфраструктуру, цифрові технології та екологічну модернізацію.

Висновки. За результатами дослідження встановлено, що міжнародний ринок морських транспортних послуг є системою взаємопов'язаних економічних відносин, функціонування якої ґрунтується на взаємодії попиту, пропозиції, ціноутворення, транспортно-логістичної інфраструктури, інституційного регулювання та технологічного забезпечення. Похідний характер попиту зумовлює залежність ринку від обсягів, товарної і географічної структури міжнародної торгівлі.

Визначено основні тенденції розвитку ринку: уповільнення приросту фізичних обсягів морської торгівлі, переорієнтацію маршрутів, збільшення транспортної роботи, мінливість фрахтових ставок, цифровізацію, декарбонізацію та посилення вимог до стійкості ланцюгів постачання. Чинники трансформації систематизовано за шістьма групами: економічні, торговельно-політичні, геополітичні, технологічні, екологічні та інфраструктурно-логістичні. Їх додатково розмежовано на кон'юнктурні, що спричиняють короткострокові коливання ринку, і структурні, які формують довгострокові зміни в організації морських перевезень.

Наукова новизна полягає в розвитку теоретико-методичного підходу, що поєднує складові ринку, його тенденції та чинники трансформації в єдиній аналітичній логіці й дає змогу визначити їхній вплив на попит, пропозицію, фрахтові ставки, географію та надійність перевезень. Практичне значення результатів полягає в можливості використання запропонованої систематизації судноплавними компаніями, портами, вантажовласниками, логістичними операторами й органами влади. Пріоритетними напрямами адаптації визначено диверсифікацію маршрутів, гнучке управління провізною спроможністю, розвиток мультимодальних сполучень, цифрову інтеграцію, підвищення енергоефективності та формування резервних логістичних рішень.

Перспективи подальших досліджень пов'язані з кількісним оцінюванням впливу окремих груп чинників на фрахтові ставки, обсяги й географію морських перевезень, а також із визначенням особливостей їхнього прояву на ринках контейнерних, наливних і навалювальних вантажів.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Alamoush A. S., Ballini F., Dalaklis D. Port Sustainable Supply Chain Management Framework: Contributing to the United Nations' Sustainable Development Goals. *Maritime Technology and Research*. 2021. Vol. 3. No. 2. P. 137–161. DOI: https://doi.org/10.33175/mtr.2021.247076.

2. Bouman E. A., Lindstad E., Rialland A. I., Strømman A. H. State-of-the-Art Technologies, Measures, and Potential for Reducing GHG Emissions from Shipping: A Review. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*. 2017. Vol. 52. P. 408–421. DOI: https://doi.org/10.1016/j.trd.2017.03.022.

3. Fugazza M., Hoffmann J. Liner Shipping Connectivity as Determinant of Trade. *Journal of Shipping and Trade*. 2017. Vol. 2. Article 1. DOI: https://doi.org/10.1186/s41072-017-0019-5.

4. International Maritime Organization. *2023 IMO Strategy on Reduction of GHG Emissions from Ships: Resolution MEPC. 377(80)*. London : IMO, 2023. URL: https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/MEPCDocuments/MEPC.377%2880%29.pdf (дата звернення: 04.09.2026).

5. Liu J., Wu J., Gong Y. Maritime Supply Chain Resilience: From Concept to Practice. *Computers & Industrial Engineering*. 2023. Vol. 182. Article 109366. DOI: https://doi.org/10.1016/j.cie.2023.109366.

6. Munim Z. H., Schramm H.-J. The Impacts of Port Infrastructure and Logistics Performance on Economic Growth: The Mediating Role of Seaborne Trade. *Journal of Shipping and Trade*. 2018. Vol. 3. Article 1. P. 1–19. DOI: https://doi.org/10.1186/s41072-018-0027-0.

7. Psaraftis H. N., Kontovas C. A. Decarbonization of Maritime Transport: Is There Light at the End of the Tunnel? *Sustainability*. 2021. Vol. 13. No. 1. Article 237. DOI: https://doi.org/10.3390/su13010237.

8. Tijan E., Jović M., Aksentijević S., Pucihar A. Digital Transformation in the Maritime Transport Sector. *Technological Forecasting and Social Change*. 2021. Vol. 170. Article 120879. DOI: https://doi.org/10.1016/j.techfore.2021.120879.

9. United Nations Conference on Trade and Development. Review of Maritime Transport 2024: Navigating Maritime Chokepoints. Geneva: United Nations, 2024. 166 p. URL: https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2024

10. United Nations Conference on Trade and Development. *Review of Maritime Transport 2025: Staying the Course in Turbulent Waters*. Geneva : United Nations, 2025. 172 p. URL: https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2025

11. Verschuur J., Koks E. E., Hall J. W. Ports' Criticality in International Trade and Global Supply-Chains. *Nature Communications*. 2022. Vol. 13. Article 4351. DOI: https://doi.org/10.1038/s41467-022-32070-0.

12. World Trade Organization. *Global Trade Outlook and Statistics*. Geneva : WTO, 2025. URL: https://www.wto.org/english/res_e/publications_e/trade_outlook25_e.htm

13. Xu M., Pan Q., Xia H., Masuda N. Estimating International Trade Status of Countries from Global Liner Shipping Networks. *Royal Society Open Science*. 2020. Vol. 7. No. 10. Article 200386. DOI: https://doi.org/10.1098/rsos.200386.

14. Zhang Z., Song C., Zhang J., Chen Z., Liu M., Aziz F., Kurniawan T. A., Yap P.-S. Digitalization and Innovation in Green Ports: A Review of Current Issues, Contributions and the Way Forward in Promoting Sustainable Ports and Maritime Logistics. *Science of the Total Environment*. 2024. Vol. 912. Article 169075. DOI: https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2023.169075.

15. Ярова Н. В., Воркунова О. В. Основні форми міжнародної інтеграційної взаємодії. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*. 2022. № 3 (80). С. 16–25. DOI: https://doi.org/10.31375/2226-1915-2022-3-16-25.

16. Ярова Н. В., Воркунова О. В. Світова економічна концепція створення логістичного центру на базі морського торговельного порту. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*. 2022. № 4 (81). С. 27–42. DOI: https://doi.org/10.31375/2226-1915-2022-4-27-42.

17. Ярова Н. В., Яровий В. І. Цифрові технології як інструмент підвищення ефективності операцій у судноплавній галузі. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*. 2026. № 2 (95). С. 23–44. DOI: https://doi.org/10.31375/2226-1915-2026-2-23-44.

REFERENCES

1. Alamoush, A. S., Ballini, F., & Dalaklis, D. (2021). Port sustainable supply chain management framework: Contributing to the United Nations' Sustainable Development Goals. *Maritime Technology and Research, 3*(2), 137–161. DOI: https://doi.org/10.33175/mtr.2021.247076

2. Bouman, E. A., Lindstad, E., Rialland, A. I., & Strømman, A. H. (2017). State-of-the-art technologies, measures, and potential for reducing GHG emissions from shipping: A review. *Transportation Research Part D: Transport and Environment, 52*, 408–421. DOI: https://doi.org/10.1016/j.trd.2017.03.022

3. Fugazza, M., & Hoffmann, J. (2017). Liner shipping connectivity as determinant of trade. *Journal of Shipping and Trade, 2*, Article 1. DOI: https://doi.org/10.1186/s41072-017-0019-5

4. International Maritime Organization. (2023). *2023 IMO strategy on reduction of GHG emissions from ships: Resolution MEPC.377(80)*. URL: https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/MEPCDocuments/MEPC.377%2880%29.pdf

5. Liu, J., Wu, J., & Gong, Y. (2023). Maritime supply chain resilience: From concept to practice. *Computers & Industrial Engineering, 182*, Article 109366. DOI: https://doi.org/10.1016/j.cie.2023.109366

6. Munim, Z. H., & Schramm, H.-J. (2018). The impacts of port infrastructure and logistics performance on economic growth: The mediating role of seaborne trade. *Journal of Shipping and Trade, 3*, Article 1. DOI: https://doi.org/10.1186/s41072-018-0027-0

7. Psaraftis, H. N., & Kontovas, C. A. (2021). Decarbonization of maritime transport: Is there light at the end of the tunnel? *Sustainability, 13*(1), Article 237. DOI: https://doi.org/10.3390/su13010237

8. Tijan, E., Jović, M., Aksentijević, S., & Pucihar, A. (2021). Digital transformation in the maritime transport sector. *Technological Forecasting and Social Change, 170*, Article 120879. DOI: https://doi.org/10.1016/j.techfore.2021.120879

9. United Nations Conference on Trade and Development. (2024). Review of maritime transport 2024: Navigating maritime chokepoints. United Nations. DOI: https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2024

10. United Nations Conference on Trade and Development. (2025). *Review of maritime transport 2025: Staying the course in turbulent waters*. United Nations. DOI: https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2025

11. Verschuur, J., Koks, E. E., & Hall, J. W. (2022). Ports' criticality in international trade and global supply-chains. *Nature Communications, 13*, Article 4351. DOI: https://doi.org/10.1038/s41467-022-32070-0

12. World Trade Organization. (2025). *Global trade outlook and statistics*. URL:https://www.wto.org/english/res_e/publications_e/trade_outlook25_e.htm

13. Xu, M., Pan, Q., Xia, H., & Masuda, N. (2020). Estimating international trade status of countries from global liner shipping networks. *Royal Society Open Science, 7*(10), Article 200386. DOI: https://doi.org/10.1098/rsos.200386

14. Zhang, Z., Song, C., Zhang, J., Chen, Z., Liu, M., Aziz, F., Kurniawan, T. A., & Yap, P.-S. (2024). Digitalization and innovation in green ports: A review of current issues, contributions and the way forward in promoting sustainable ports and maritime logistics. *Science of the Total Environment, 912*, Article 169075. DOI: https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2023.169075

15. Yarova, N. V., & Vorkunova, O. V. (2022a). Osnovni formy mizhnarodnoi intehratsiinoi vzaiemodii [Main forms of international integration interaction]. *Development of Management and Entrepreneurship Methods on Transport, 3*(80), 16–25. DOI: https://doi.org/10.31375/2226-1915-2022-3-16-25 [in Ukrainian].

16. Yarova, N. V., & Vorkunova, O. V. (2022b). Svitova ekonomichna kontseptsiia stvorennia lohistychnoho tsentru na bazi morskoho torhovelnoho portu [World economic concept of creating a logistics centre based on a commercial seaport]. *Development of Management and Entrepreneurship Methods on Transport, 4*(81), 27–42. DOI: https://doi.org/10.31375/2226-1915-2022-4-27-42 [in Ukrainian].

17. Yarova, N. V., & Yarovyi, V. I. (2026). Tsyfrovi tekhnolohii yak instrument pidvyshchennia efektyvnosti operatsii u sudnoplavnii haluzi [Digital technologies as a tool for improving the efficiency of operations in the shipping industry]. *Development of Management and Entrepreneurship Methods on Transport, 2*(95), 23–44. https://doi.org/10.31375/2226-1915-2026-2-23-44 [in Ukrainian].

Nina Yarova
Odesa National Maritime University

THE INTERNATIONAL MARKET FOR MARITIME TRANSPORT SERVICES: CURRENT TRENDS AND TRANSFORMATION FACTORS

Abstract. *The article examines current trends in the international market for maritime transport services and identifies the factors driving its transformation. The purpose of the study is to clarify the role of maritime transport services in international trade, systematise the main directions of market change, and determine how economic, trade policy, geopolitical, technological, environmental, and infrastructure and logistics factors affect its operation. The market is defined as a system of relations between service providers and users within which demand for and supply of shipping capacity, freight rates, routes, and conditions of carriage are formed. Its principal components comprise demand, supply, pricing, transport and logistics infrastructure, institutional regulation, technological support, and related services. The findings show that current market development is characterised by slower growth in the physical volume of seaborne trade, route reorientation, rising transport activity, freight rate volatility, digitalisation, decarbonisation, the increasing importance of port connectivity, and stronger requirements for supply chain resilience. The author's contribution lies in distinguishing trends as observable directions of market change from factors as the forces producing such change, and in classifying the factors into six groups. The factors are additionally divided into cyclical factors, which cause short-term fluctuations in demand, supply, and freight rates, and structural factors, which shape long-term changes in maritime transport. The scientific novelty lies in developing a theoretical and methodological approach that integrates market components, current trends, and transformation factors within a unified analytical framework and reveals their effects on demand, supply, costs, the geography of transport, and service reliability. The practical value of the findings is the possibility of applying the proposed classification by shipping companies, ports, cargo owners, logistics operators, and public authorities when assessing the market environment and selecting adaptation measures. Priorities include route diversification, flexible capacity management, multimodal connections, digital integration, improved energy efficiency, and alternative logistics solutions. It is concluded that effective adaptation requires coordinated action at corporate, port and logistics, national, and international levels.*

Keywords: *international market, maritime transport services, international trade, maritime transportation, freight rates, digitalisation, decarbonisation, supply chains.*

Дата надходження статті: 04.09.2026
Дата прийняття статті до публікації: 12.10.2026
Дата публікації статті: 23.10.2026