УДК 339.56:338.47:656.61(498+477+478)
DOI: https://doi.org/10.32782/2413-9971/2026-62-27

Якубовський С.О.
доктор економічних наук, професор,
професор кафедри світового господарства
та міжнародних економічних відносин,
Одеський національний університет імені І.І. Мечникова
ORCID: https://orcid.org/0000-0002-1193-0241
Пічугіна Ю.В.
кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри
світового господарства та міжнародних економічних відносин,
Одеський національний університет імені І.І. Мечникова
ORCID: https://orcid.org/0000-0002-7862-8274
Король І.О.
аспірант кафедри світового господарства
та міжнародних економічних відносин
Одеський національний університет імені І.І. Мечникова
ORCID: https://orcid.org/0009-0000-0779-1325

Yakubovskiy Sergiy
Doctor of Economic Sciences, Professor,
Professor at the Department of World Economy
and International Economic Relations,
Odesa I.I. Mechnikov National University
Pichuhina Yuliia
Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,
Associate Professor at the Department of World Economy
and International Economic Relations,
Odesa I.I. Mechnikov National University
Korol Ivan
PhD Student at the Department of World Economy
and International Economic Relations,
Odesa I.I. Mechnikov National University

ТРАНСФОРМАЦІЯ СВІТОВОЇ МОРСЬКОЇ ТОРГІВЛІ ТА РИНКУ МОРСЬКИХ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ: ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНІ ПОЗИЦІЇ РУМУНІЇ, УКРАЇНИ ТА МОЛДОВИ В УМОВАХ ЦИФРОВІЗАЦІЇ Й ЄВРОПЕЙСЬКОЇ ЕКОНОМІЧНОЇ ІНТЕГРАЦІЇ[1]

Анотація. У статті досліджено трансформацію світової морської торгівлі та ринку морських транспортних послуг, а також особливості участі Румунії, України та Молдови у Чорноморсько-Дунайській транспортній системі. Проаналізовано динаміку й товарну структуру морських вантажопотоків, експорт та імпорт транспортних і морських транспортних послуг. Визначено відмінності у масштабах, структурі та спрямованості зовнішньоекономічних операцій трьох країн. Розглянуто роль порту Констанца, дунайських маршрутів, ініціативи «Шляхи солідарності» ЄС-Україна і прикордонної інфраструктури у переорієнтації регіональних потоків. Охарактеризовано значення європейської економічної інтеграції, цифровізації економіки, інтероперабельності портових і митних інформаційних систем та кібербезпеки для розвитку морських перевезень. Застосовано порівняльний, структурно-динамічний та індексний методи.

Ключові слова: світовий ринок морських транспортних послуг, морська торгівля, зовнішня торгівля, Румунія, Україна, Молдова, зовнішньоекономічне співробітництво, регіональна інтеграція, цифровізація економіки, інтероперабельність, кібербезпека.

[1] Статтю підготовлено у межах проєкту 611599-EPP-1-2019-1-UA-EPPJMO-MODULE «Соціальне та економічне включення біженців та мігрантів до Європейського Союзу: виклики для України».

© Якубовський С.О., Пічугіна Ю.В., Король І.О., 2026
Стаття поширюється на умовах ліцензії відкритого доступу (CC BY 4.0)

Вступ та постановка проблеми. Морський транспорт забезпечує основну частину фізичного переміщення товарів у світовій торгівлі, тому зміни морських вантажопотоків безпосередньо впливають на стійкість зовнішньої торгівлі та портово-логістичних систем. Після 2019 р. світовий ринок морських транспортних послуг розвивався під одночасним впливом пандемії, порушення ланцюгів постачання, геополітичної фрагментації та повномасштабної війни Росії проти України. Для Чорноморсько-Дунайського регіону ці процеси спричинили перерозподіл вантажопотоків, зміну ролі окремих портів і посилення значення альтернативних маршрутів.

Румунія, Україна та Молдова займають різні позиції у регіональній системі морських перевезень, але їхні транспортні зв'язки дедалі більше визначаються європейською економічною інтеграцією, розвитком ініціативи «Шляхи солідарності» ЄС-Україна (EU-Ukraine Solidarity Lanes) і використанням дунайських маршрутів. Цифровізація економіки доповнює інфраструктурні зміни: інформаційно-комунікаційні технології, система «Морське єдине вікно» (Maritime Single Window) та електронний обмін даними підвищують вимоги до інтероперабельності портових і митних систем, а розширення цифрової взаємодії посилює значення кібербезпеки. За цих умов необхідний порівняльний аналіз, який поєднує фізичні обсяги морської торгівлі, показники експорту й імпорту транспортних послуг та інституційно-технологічний контекст регіональної інтеграції.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Вплив війни на морські перевезення України дослідили Д. Сера, К. Цубота та Ю. Вада [1]. За щотижневими даними про суднозаходи й оцінені обсяги експорту та імпорту за 2019-2026 рр. вони встановили структурний розрив у роботі українських портів. Найбільших втрат зазнали чорноморські й азовські порти, тоді як дунайські частково перебрали зовнішньоторговельні потоки. Обмеження розмірів суден не дали змоги повністю замістити потужності глибоководних портів.

Д. Георгулас, В. Ціумас, П. Дж. Ставрулакіс і С. Пападімітріу [2] оцінили вплив геополітичного ризику на морську торгівлю та вибір портів. За допомогою індексу геополітичного ризику, тесту Тода-Ямамото й моделей векторної авторегресії вони виявили довгостроковий негативний зв'язок між геополітичною невизначеністю та портовою активністю. Неоднакова реакція сегментів ринку обґрунтовує потребу аналізувати також товарну структуру потоків.

Роль Румунії розкрито у працях про порт Констанца. А. Давід, С. Блашко, А. Б. Олей та А.-А. Мідан [3] визначили його як вузол сполучення Чорного моря, Дунаю та європейських транспортних коридорів. В. Стинга й А. Олтяну [4] пов'язали конкурентоспроможність термінала з узгодженням характеристик вантажу, судна й інфраструктури. К. Гаспаротті, К. Унгуряну, Г. Попеску та Л. Домнісору [5] розглянули розвиток румунських портів через концепцію «розумного порту», цифровізацію, декарбонізацію, кібербезпеку та інтеграцію до TEN-T.

К. Еггарт [6] дослідила прикордонний вузол Джурджулешти. Авторка показала, що війна змінила конфігурацію потоків між Молдовою, Україною та Румунією й виявила пропускні обмеження дунайського, залізничного та прикордонного сполучення. Гармонізація митних процедур із правом ЄС пов'язує модернізацію транспортної системи Молдови з регіональною інтеграцією.

Л. Гайліг, Е. Лалла-Руїс і С. Фосс [7] довели, що цифрова трансформація портів потребує інтегрованого обміну даними та координації учасників логістичних ланцюгів. Інтероперабельність інформаційних систем скорочує повторне введення даних і прискорює оформлення вантажів. Водночас І. де ла Пенья Сарсуело [8] обґрунтував необхідність посилення кібербезпеки: порушення роботи цифрових платформ загрожує обробленню вантажів, руху суден і безперервності перевезень.

В «Огляді морського транспорту за 2024 рік» UNCTAD цифровізацію, автоматизацію та штучний інтелект пов'язано зі скороченням очікування суден, відстеженням вантажів і підвищенням ефективності портових операцій [9]. Інституційну основу становлять вимоги IMO щодо системи «Морське єдине вікно» [10] та Європейське середовище морського єдиного вікна (EMSWe) [11]. Вони передбачають стандартизацію, одноразове подання й повторне використання даних та сумісність інформаційних систем. Для Румунії ці механізми є складовою цифрового середовища ЄС, а для України й Молдови – орієнтиром наближення до європейських стандартів.

Отже, розглянуті праці висвітлюють вплив війни, перебудову маршрутів, розвиток портів і цифровізацію перевезень. Водночас бракує комплексного порівняння Румунії, України та Молдови, яке поєднувало б фізичні вантажопотоки та їхню товарну структуру з показниками торгівлі транспортними й морськими транспортними послугами. Недостатньо досліджено асиметрію участі трьох країн у Чорноморсько-Дунайській системі та її зв'язок із цифровізацією, інтероперабельністю й кібербезпекою. Ці аспекти об'єднано в порівняльному аналізі цієї статті.

Формулювання цілей статті. Метою статті є визначення особливостей трансформації світової морської торгівлі та пов'язаного з нею ринку морських транспортних послуг, а також порівняння зовнішньоекономічних позицій Румунії, України й Молдови в умовах цифровізації економіки та європейської економічної інтеграції. Для досягнення мети поставлено такі завдання: оцінити світову, європейську та східноєвропейську динаміку морської торгівлі; здійснити сегментацію вантажопотоків за основними категоріями; зіставити обсяги та структурні показники експорту й імпорту транспортних і морських транспортних послуг трьох країн; виявити асиметрію їхньої участі у Чорноморсько-Дунайській транспортній системі; охарактеризувати значення регіональної

інтеграції, інтероперабельності та кібербезпеки для сучасного середовища морських перевезень. Цифрові та інтеграційні чинники розглядаються як складові інституційно-технологічного середовища функціонування морського транспорту; кількісне оцінювання їхнього причинного впливу на показники морської торгівлі не входить до завдань цього дослідження.

Результати дослідження. Емпіричну основу становлять дані UNCTADstat [12]. Фізичні обсяги морської торгівлі проаналізовано за 2019–2024 рр., а показники міжнародної торгівлі транспортними послугами Румунії, України та Молдови за 2019–2025 рр.; різні часові межі зумовлені доступністю статистичних рядів. Показник сукупної морської торгівлі визначено як суму завантажених і розвантажених вантажів. На світовому рівні він характеризує валовий вантажообіг, а не обсяг вантажів без подвійного обліку, оскільки той самий вантаж ураховується під час завантаження в країні відправлення та розвантаження в країні призначення. Використано порівняльний, структурно-динамічний та індексний методи, а також сегментацію вантажопотоків за основними товарними групами. Фізичні показники відображають масштаб вантажопотоків, а вартісні показники експорту й імпорту послуг обсяг і спрямованість участі країн у міжнародній торгівлі транспортними послугами. Цифровізацію економіки розглянуто як інституційно-технологічний чинник трансформації морських перевезень на основі документів ІМО, нормативних актів ЄС і наукових публікацій.

У 2019–2024 рр. сукупний світовий морський вантажообіг збільшився з 23,25 до 24,11 млрд т, або на 3,7 %. У Європі показник скоротився з 6,08 до 5,53 млрд т, або на 9,0 %, а у Східній Європі – з 1,66 до 1,47 млрд т, або на 11,8 %. Порівняльний аналіз Румунії, України та Молдови, таким чином, здійснюється на тлі розходження світової та європейської динаміки морського вантажообігу.

Індексний аналіз, у якому 2019 р. прийнято за 100, підтверджує різну стійкість морського вантажообігу досліджуваних економік. У 2024 р. індекс сукупного світового морського вантажообігу становив 103,7, європейського – 91, румунського – 98,4, українського – 69,5, молдовського – 109,2. Румунія майже зберегла докризовий масштаб вантажообігу, Молдова перевищила базовий рівень за невеликого абсолютного обсягу морської торгівлі, а Україна зазнала найглибшого скорочення. В Україні структурний розрив припав на 2022 р.: після часткового відновлення вантажообігу до 129,6 млн т у 2021 р. він скоротився до 76,3 млн т, або на 41,2 % за рік. У 2023–2024 рр. обсяг зріс до 83,6 і 97,7 млн т відповідно, однак у 2024 р. залишався на 30,5 % нижчим за показник 2019 р. Така динаміка відбиває втрату частини портових потужностей, обмеження судноплавства та подальшу адаптацію зовнішньої торгівлі до воєнних умов.

Структура завантаження і розвантаження також відрізняється. У 2024 р. частка завантажених вантажів у сукупному обороті становила 74,5 % в Україні, 56,7 % у Молдові та 37,6 % у Румунії. У 2024 р. українська модель була найбільш експортно орієнтованою, румунська характеризувалася переважанням вхідних потоків, притаманним великому регіональному портово-логістичному вузлу, а Молдова посідала проміжне положення.

Результат аналізу даних таблиці 2 свідчить про істотні відмінності між країнами в динаміці та структурі вантажопотоків. Так, у 2019-2024 рр. сукупний оборот Румунії скоротився лише на 1,6 %, України – на 30,5 %, а Молдови збільшився на 9,2 %. Частка сухих вантажів у завантаженні в усіх трьох країнах перевищувала відповідні світовий та європейський показники, що відбиває їхню спеціалізацію у Чорноморсько-Дунайському регіоні.

Поєднання масштабів і структурних пропорцій визначає різні функції країн у регіональних логістичних ланцюгах. Румунія виконує роль великого

Таблиця 1

Динаміка сукупного обсягу завантажених і розвантажених морських вантажів у 2019–2024 рр., млн т

Економіка, регіон	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Світ	23 255	22 635	23 550	23 509	23 198	24 108
Європа	6 079	5 723	5 986	5 846	5 597	5 534
Східна Європа	1 665	1 621	1 636	1 492	1 442	1 468
Україна	140,495	124,966	129,649	76,252	83,572	97,702
Румунія	77,223	74,039	83,182	81,666	76,820	75,962
Молдова	2,845	2,459	3,008	3,206	3,098	3,106

Джерело: складено за даними UNCTADstat [12]

Таблиця 2

Порівняльні структурно-динамічні характеристики морської торгівлі, 2019–2024 рр.

Показник	Україна	Румунія	Молдова	Європа	Світ
Зміна сукупного обороту 2019–2024, %	-30,5	-1,6	9,2	-9,0	3,7
Частка завантажених вантажів у обороті 2024, %	74,5	37,6	56,7	48,6	50,0
Частка сухих вантажів у завантаженні 2024, %	90,6	86,4	94,8	63,1	64,1

Джерело: розраховано за даними UNCTADstat [12]

морського та транзитного вузла, Україна зберігає значний експортний потенціал за суттєвих воєнних обмежень, а участь Молдови концентрується навколо дунайської портової інфраструктури.

Для поглиблення порівняння доцільно перейти від загального масштабу вантажообігу до його товарної сегментації. Це дає змогу визначити, які категорії вантажів забезпечували стійкість або відновлення морської торгівлі після пандемічного та воєнного шоків.

У 2019–2024 рр. світовий морський вантажообіг продемонстрував відносну стійкість: його загальний обсяг збільшився до 24,11 млрд т, передусім завдяки сухим вантажам, частка яких у 2024 р. становила 64,1 %. Європейський вантажообіг скоротився за всіма основними категоріями, а його структура залишалася більш диверсифікованою: сухі вантажі формували 60,3 %, сира нафта – 16,5 %, інші наливні вантажі – 23,2 %.

У Східній Європі на сухі вантажі припадало 63,2 % обороту, на сиру нафту – 18,3 %, на інші наливні вантажі – 18,5 %. Скорочення сукупного показника регіону на 11,8 % свідчить, що негативна динаміка України розвивалася в умовах загального звуження східноєвропейських морських потоків, хоча масштаб українського падіння був значно більшим.

В українській морській торгівлі домінують сухі вантажі. Їх обсяг зменшився зі 112,8 млн т у 2019 р. до 82 млн т у 2024 р., але частка у сукупному обороті зросла з 80,3 до 83,9 %. Інші наливні вантажі скоротилися з 26,9 до 15,7 млн т, а обсяг сирої нафти наблизився до нуля. Категорія dry cargo у статистиці UNCTAD охоплює не лише зерно й навалочні вантажі, а й контейнеризовані та інші сухі генеральні вантажі.

Після падіння суховантажного сегмента зі 106,6 млн т у 2021 р. до 61,3 млн т у 2022 р. його обсяг зріс до 82 млн т у 2024 р. Часткове відновлення відбувалося на тлі адаптації портово-логістичної системи, створення «Шляхів солідарності» ЄС-Україна і функціонування нового Чорноморського коридору після припинення Чорноморської зернової ініціативи [9; 13]. Сухі вантажі сформували основну частину відновлення української морської торгівлі.

У Румунії сукупний морський вантажообіг у 2024 р. становив 76,0 млн т, з яких 58,4 млн т припадало на сухі вантажі, 9,3 млн т – на інші наливні вантажі та 8,2 млн т – на сиру нафту. Незначне

Таблиця 3

Обсяги завантажених і розвантажених морських вантажів за основними категоріями у 2019–2024 рр., млн т

Регіон	Категорія вантажу	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Світ	Сира нафта	4 222	3 995	3 847	4 059	4 143	4 085
	Інші наливні вантажі	4 479	4 349	4 607	4 582	4 576	4 569
	Сухі вантажі	14 554	14 292	15 096	14 868	14 479	15 454
	Усього вантажів	23 255	22 635	23 550	23 509	23 198	24 108
Європа	Сира нафта	1 001	909	907	948	926	915
	Інші наливні вантажі	1 488	1 387	1 405	1 381	1 354	1 282
	Сухі вантажі	3 591	3 427	3 674	3 517	3 318	3 338
	Усього вантажів	6 079	5 723	5 986	5 846	5 597	5 534
Східна Європа	Сира нафта	338	296	273	284	269	269
	Інші наливні вантажі	331	336	312	276	261	272
	Сухі вантажі	996	989	1 051	932	911	927
	Усього вантажів	1 665	1 621	1 636	1 492	1 442	1 468
Україна	Сира нафта	0,787	1,273	1,535	0,514	0,001	0,000
	Інші наливні вантажі	26,938	23,094	21,561	14,461	15,993	15,701
	Сухі вантажі	112,770	100,598	106,553	61,277	67,579	82,002
	Усього вантажів	140,495	124,966	129,649	76,252	83,572	97,702
Румунія	Сира нафта	8,697	6,976	6,920	9,094	7,479	8,216
	Інші наливні вантажі	8,568	8,486	9,398	9,205	9,892	9,308
	Сухі вантажі	59,958	58,577	66,864	63,368	59,449	58,438
	Усього вантажів	77,223	74,039	83,182	81,666	76,820	75,962
Молдова	Сира нафта	0	0	0	0	0	0
	Інші наливні вантажі	0,240	0,365	0,519	0,763	0,817	0,519
	Сухі вантажі	2,605	2,095	2,490	2,444	2,281	2,587
	Усього вантажів	2,845	2,459	3,008	3,206	3,098	3,106

Примітка: для кожної категорії наведено суму завантажених і розвантажених вантажів. Категорія «сухі вантажі» (dry cargo) за методологією набору даних UNCTAD є агрегованою; контейнеризовані вантажі окремо в цій таблиці не виділяються.
Джерело: розраховано за даними UNCTADstat [12]

скорочення загального обсягу відносно 2019 р. свідчить про стійкість румунської портової системи, а переважання розвантаження та включення порту Констанца до транспортних коридорів ЄС характеризують її транзитну функцію [3; 13].

Молдова має найменший абсолютний масштаб морської торгівлі – 3,11 млн т у 2024 р., але перевищила рівень 2019 р. на 9,2 %. Максимальний оборот у 3,21 млн т зафіксовано у 2022 р.; це збіглося з посиленням використання дунайських маршрутів [6]. Домінування сухих вантажів і концентрація потоків навколо Джурджулештського порту зумовлюють високу залежність результатів від пропускної спроможності одного портово-прикордонного вузла.

У 2024 р. частка сухих вантажів становила 64,1 % у світі, 60,3 % у Європі та 63,2 % у Східній Європі, тоді як у Румунії вона досягла 76,9 %, у Молдові – 83,3 %, в Україні – 83,9 %. Подібність структури не означає однаковості функцій: румунські порти поєднують національні та транзитні потоки, українські обслуговують переважно експорт, а молдовські концентрують невеликі обсяги на дунайському напрямі.

Європейська регіональна інтеграція стала одним із механізмів адаптації транспортних систем трьох країн. Ініціатива «Шляхи солідарності» ЄС-Україна, маршрути через Дунай, використання порту Констанца та координація прикордонної інфраструктури стали основними каналами переорієнтації частини українського експорту й імпорту. За даними Європейської комісії, ці транспортні коридори поєднують залізничні, автомобільні та внутрішні водні маршрути України, Молдови та ЄС [13].

Цифровізація економіки змінює організацію морських перевезень через електронне подання та повторне використання даних. Із 1 січня 2024 р. держави-члени ІМО зобов'язані використовувати систему «Морське єдине вікно» для електронного обміну інформацією в портах [10], а Регламент (ЄС) 2019/1239 формує Європейське середовище морського єдиного вікна з гармонізованими інтерфейсами [11]. Для Румунії як держави ЄС це складова єдиного цифрового середовища, а для України та Молдови – орієнтир наближення портових і митних інформаційних систем до європейських стандартів. Інтероперабельність скорочує повторне введення даних і полегшує взаємодію учасників зовнішньої торгівлі, тоді як поширення інформаційно-комунікаційних технологій потребує посилення кібербезпеки портової інфраструктури [9].

Виявлені регіональні відмінності в морській торгівлі доповнюють результати попередньої праці І. Ломачинської, С. Якубовського та Г. Алексєєвської [14], присвяченої регіональним зрушенням і стратегічній ролі суднобудування. У цій статті акцент перенесено на порівняння фізичних вантажопотоків і вартісних показників торгівлі транспортними послугами Румунії, України та Молдови. Висновки С. Якубовського, І. Ломачинської та В. Шмагіної щодо цифрової трансформації бізнес-моделей судноплавних компаній [15] використано для інтерпретації інституційно-технологічного середовища перевезень.

Фізичні обсяги й товарна сегментація характеризують завантаження портово-логістичних систем, але не відображають безпосередньо участь країн у міжнародній торгівлі транспортними послугами. Тому порівняння доповнено вартісними показниками експорту та імпорту транспортних і морських транспортних послуг.

У 2019–2025 рр. експорт транспортних послуг Румунії зріс з 8,92 до 12,58 млрд дол., або на 41,0 %, а Молдови – з 404 до 618 млн дол., або на 53,0 %. В Україні показник скоротився з 6,25 до 2,46 млрд дол., або на 60,7 %. Унаслідок цього перевищення румунського експорту над українським збільшилося з 1,4 раза у 2019 р. до 5,1 раза у 2025 р.

Частка транспортних послуг у загальній торгівлі послугами України знизилася з 35,80 % у 2019 р. до 15,53 % у 2025 р. У Румунії скорочення було помірнішим – з 29,48 до 25,20 %, у Молдові – з 26,17 до

Таблиця 4

Показники експорту транспортних і морських транспортних послуг України, Румунії та Молдови у 2019–2025 рр.

Показник	Країна	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Експорт транспортних послуг, млн дол.	Україна	6 253	5 089	4 760	3 538	3 782	4 117	2 457
	Румунія	8 920	7 694	8 993	9 949	10 704	10 116	12 580
	Молдова	404	247	326	501	543	547	618
Частка транспортних послуг у загальній торгівлі послугами, %	Україна	35,80	32,70	25,88	21,57	22,76	23,86	15,53
	Румунія	29,48	28,42	27,26	26,16	24,94	23,59	25,20
	Молдова	26,17	19,31	19,94	21,97	21,92	20,02	19,21
Експорт транспортних послуг, % ВВП	Україна	4,06	3,25	2,38	2,18	2,09	2,16	1,16
	Румунія	3,54	3,05	3,14	3,36	3,05	2,64	2,94
	Молдова	3,44	2,14	2,38	3,45	3,25	3,01	3,05
Частка експорту послуг морського транспорту у загальній торгівлі послугами, %	Україна	3,41	3,89	3,35	2,37	2,37	2,85	2,42
	Румунія	0,97	0,90	1,08	1,49	1,53	1,61	–
	Молдова	0,53	0,28	0,32	0,69	0,56	0,49	0,38

Джерело: розраховано за даними UNCTADstat [12]

19,21 %. Отже, відносна роль транспортного експорту найбільше послабилася в Україні.

Співвідношення експорту транспортних послуг із ВВП України скоротилося з 4,06 до 1,16 %. У Румунії показник змінився з 3,54 до 2,94 %, у Молдові – з 3,44 до 3,05 %. Це означає, що падіння українського транспортного експорту відбулося не лише в абсолютному вимірі, а й відносно масштабу національної економіки.

Для оцінки саме морського сегмента використано його частку в загальній торгівлі послугами. Показник не відбиває фізичний вантажообіг або частку країни на світовому ринку, а характеризує відносну роль експорту морських транспортних послуг у структурі торгівлі послугами кожної країни.

В Україні частка експорту послуг морського транспорту зменшилася з 3,41 % у 2019 р. до 2,42 % у 2025 р. Після падіння до 2,37 % у 2022–2023 рр. вона тимчасово відновилася до 2,85 % у 2024 р., але наступного року знову скоротилася. Попри воєнні обмеження український показник у всі роки зіставлення залишався вищим, ніж у Румунії та Молдові.

У Румунії частка експорту послуг морського транспорту послідовно зросла з 0,97 % у 2019 р. до 1,61 % у 2024 р., або на 0,64 відсоткового пункта. Найбільше підвищення відбулося після 2021 р. і збіглося з посиленням ролі румунських портів у забезпеченні транспортних зв'язків Чорноморсько-Дунайського регіону. У Молдові частка експорту морських транспортних послуг залишалася незначною та нестійкою: після максимуму 0,69 % у 2022 р. вона знизилася до 0,38 % у 2025 р. Отже, зростання загального експорту транспортних послуг країни не супроводжувалося зміцненням відносної ролі його морського сегмента.

Порівняльний аналіз виявив зближення відносних позицій України та Румунії. У 2019 р. частка експорту морських транспортних послуг України перевищувала румунську у 3,5 раза, а у 2024 р. – у 1,8 раза. Зближення стало наслідком протилежних тенденцій: скорочення українського показника та його послідовного зростання в Румунії.

Вартісні показники доповнюють аналіз фізичних вантажопотоків і свідчать про зміну ролі транспортних послуг у зовнішньоекономічній діяльності трьох країн. Румунія збільшила транспортний експорт, в Україні обсяг експорту транспортних послуг суттєво скоротився, а Молдова наростила загальний експорт транспортних послуг за слабкої морської складової. Сукупність показників характеризує особливості участі країн у міжнародній торгівлі транспортними послугами, але не вимірює їхню частку на світовому ринку або інтенсивність двостороннього співробітництва.

Для повнішої оцінки участі трьох країн у міжнародному ринку транспортних послуг експортні показники зіставлено з імпортом. Такий підхід дає змогу оцінити роль придбаних за кордоном транспортних послуг і виявити асиметрію між експортною та імпортною складовими.

Частка імпорту транспортних послуг у загальній торгівлі послугами Румунії поступово зменшилася з 19,47 % у 2019 р. до 15,69 % у 2025 р. В Україні вона після падіння до 8,66 % у 2022 р. відновилася до 16,34 % у 2025 р., майже до довоєнного рівня. Молдова зберігала найвищу залежність: показник коливався в межах 34,22–40,62 %.

В абсолютному вимірі імпорт транспортних послуг у 2019–2025 рр. зріс у Румунії з 4,06 до 5,61 млрд дол., в Україні – з 2,52 до 3,88 млрд дол., у Молдові – з 416 до 756 млн дол. Відносно ВВП показник Румунії зменшився з 1,61 до 1,31 %, України збільшився з 1,64 до 1,83 %, а Молдови – з 3,55 до 3,74 %. У Молдові співвідношення імпорту транспортних послуг до ВВП залишалося найвищим, що вказує на вагому роль послуг, придбаних за кордоном, для малої відкритої економіки.

В Україні частка імпорту послуг морського транспорту у загальній торгівлі послугами зросла з 5,26 % у 2019 р. до 9,43 % у 2021 р., скоротилася до 4,38 % у 2022 р., а надалі відновилася

Таблиця 5

Показники імпорту транспортних і морських транспортних послуг України, Румунії та Молдови у 2019-2025 рр.

Показник	Країна	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Частка імпорту транспортних послуг у загальній торгівлі послугами, %	Україна	16,01	17,20	19,65	8,66	11,65	13,73	16,34
	Румунія	19,47	18,37	18,24	18,56	16,44	16,14	15,69
	Молдова	35,32	34,22	35,87	40,62	38,30	38,07	34,78
Імпорт транспортних послуг, % ВВП	Україна	1,64	1,23	1,42	1,54	1,63	1,78	1,83
	Румунія	1,61	1,21	1,39	1,55	1,34	1,27	1,31
	Молдова	3,55	2,61	3,05	3,83	3,56	3,76	3,74
Імпорт транспортних послуг, млн дол.	Україна	2 516	1 920	2 834	2 501	2 954	3 402	3 877
	Румунія	4 064	3 040	3 984	4 591	4 692	4 875	5 607
	Молдова	416	301	417	557	594	684	756
Частка імпорту послуг морського транспорту у загальній торгівлі послугами, %	Україна	5,26	7,51	9,43	4,38	4,80	5,93	7,47
	Румунія	1,77	1,77	2,77	3,33	2,29	2,60	–
	Молдова	4,09	4,30	7,17	8,86	5,94	6,12	5,33

Джерело: розраховано за даними UNCTADstat [12]

до 7,47 % у 2025 р. Така динаміка відбиває різку зміну умов судноплавства після початку повномасштабної війни та поступове збільшення ролі послуг нерезидентів.

У Румунії частка імпорту морських транспортних послуг збільшилася з 1,77 % у 2019–2020 рр. до 3,33 % у 2022 р., після чого знизилася до 2,60 % у 2024 р. Показник залишався нижчим, ніж в Україні та Молдові, що узгоджується з більш збалансованою участю Румунії в експорті та імпорті транспортних послуг. Дані за 2025 р. відсутні.

У Молдові частка імпорту послуг морського транспорту підвищилася з 4,09 % у 2019 р. до 8,86 % у 2022 р., а потім знизилася до 5,33 % у 2025 р. Порівняно з незначною часткою морського транспортного експорту це свідчить про стійке переважання імпортної складової.

Порівняння часток експорту та імпорту виявляє різну асиметрію. Так, в Україні у 2025 р. частка морського транспортного імпорту становила 7,47 %, а експорту – 2,42 %. У Румунії в 2024 р. відповідні показники дорівнювали 2,6 і 1,61 %, у Молдові в 2025 р. – 5,33 і 0,38 %. Отже, найбільший відносний розрив характерний для Молдови, а Румунія має найбільш збалансовану структуру.

Таке зіставлення уточнює зміст зовнішньоекономічної позиції країни: вона залежить не лише від обсягу послуг, а й від того, чи виступає країна переважно їх постачальником або покупцем послуг нерезидентів. Після 2022 р. в Україні посилилося переважання імпортної складової над експортною; у Румунії експорт та імпорт були відносно збалансованішими; у Молдові зберігалася імпортна орієнтація морського сегмента.

Висновки. У 2019–2024 рр. сукупний світовий морський вантажообіг зріс на 3,7 %, тоді як європейський скоротився на 9 %, а східноєвропейський – на 11,8 %. Трансформація морської торгівлі та пов'язаного з нею ринку транспортних послуг відбувалася нерівномірно. Румунія, Україна та Молдова продемонстрували різні траєкторії, пов'язані з масштабом портових систем, структурою зовнішньої торгівлі та впливом війни. Поєднання фізичних і вартісних показників показало, що зміни вантажообігу та торгівлі транспортними послугами не завжди мають однаковий напрям.

Серед трьох країн Румунія виявила найбільшу стійкість за показником морського вантажообігу: він скоротився лише на 1,6 %, тоді як загальний експорт транспортних послуг у 2019–2025 рр. зріс на 41 %. Переважання розвантажених вантажів, значення порту Констанца та його включення до транспортних коридорів ЄС характеризують Румунію як регіональний портово-логістичний вузол.

В Україні повномасштабна війна спричинила структурний розрив: у 2024 р. морський вантажообіг залишався на 30,5 % нижчим за рівень 2019 р., а загальний експорт транспортних послуг у 2025 р. був меншим на 60,7 %. Часткове відновлення відбулося переважно у суховантажному сегменті, а переважання імпортної складової морських транспортних послуг над експортною вказує на зростання ролі послуг нерезидентів.

Молдова перевищила рівень морського вантажообігу 2019 р. на 9,2 % та збільшила загальний експорт транспортних послуг на 53 %. При цьому низька частка морського транспортного експорту й значне переважання імпорту відбивають малий масштаб власного морського сектору та його концентрацію на дунайському напрямі.

Європейська економічна інтеграція через «Шляхи солідарності» ЄС-Україна, дунайські маршрути, порт Констанца та координацію прикордонної інфраструктури сприяла формуванню інституційної й інфраструктурної основи адаптації регіональної транспортної системи. У статті ці механізми розглянуто як прояв зовнішньоекономічного співробітництва Румунії, України та Молдови, але його інтенсивність за двосторонніми потоками не оцінювалася. Цифровізація економіки формує технологічні умови такої взаємодії через систему «Морське єдине вікно», стандартизований обмін даними та інтероперабельність портових і митних систем; зростання цифрової взаємодії водночас підвищує вимоги до кібербезпеки критичної портової інфраструктури.

Практичне значення результатів полягає у визначенні різних пріоритетів для трьох країн. Для України це розширення пропускної спроможності дунайських і сухопутних маршрутів поряд із відновленням глибоководної портової інфраструктури; для Румунії – координація транзитних потоків і сумісність портових інформаційних систем; для Молдови – диверсифікація транспортного доступу та зменшення залежності від одного портово-прикордонного вузла. Спільними пріоритетами залишаються захист цифрової інфраструктури та розвиток мультимодальних сполучень у Чорноморсько-Дунайському регіоні. Обмеження дослідження пов'язані з відсутністю кількісного оцінювання цифрової зрілості портів і двосторонніх потоків послуг. Подальший аналіз доцільно спрямувати на транзитні потоки, спільні інфраструктурні проєкти, контейнерні перевезення та вплив цифровізації на операційну ефективність портів.

Декларація щодо використання штучного інтелекту. Під час підготовки статті автори використовували ChatGPT (OpenAI) як допоміжний інструмент для структурування та мовного редагування тексту, а також удосконалення окремих формулювань. Згенеровані пропозиції були критично опрацьовані та перевірені авторами. Усі статистичні дані, розрахунки, наукові джерела й посилання перевірено за першоджерелами. Аналіз даних, інтерпретацію отриманих результатів і формулювання висновків автори здійснювали самостійно. ChatGPT не використовувався як джерело наукової інформації. Автори несуть повну відповідальність за зміст статті, достовірність наведених даних і результати дослідження.

Список використаних джерел:

1. Sera D., Tsubota K., Wada Y. The Impact of Russia–Ukraine War in Maritime Data. *The World Economy*. 2026. Vol. 49. № 9. P. 1907–1923. DOI: https://doi.org/10.1111/twec.70123
2. Georgoulas D., Tsioumas V., Stavroulakis P. J., Papadimitriou S. The asymmetric impact of geopolitical risk on maritime trade: empirical evidence from the Russo-Ukrainian tensions. *Cleaner Logistics and Supply Chain*. 2026. Vol. 19. Article 100320. DOI: https://doi.org/10.1016/j.clscn.2026.100320
3. Dávid A., Blaško S., Olei A. B., Midan A.-A. The Port of Constanta: A Logistics Hub for the Black Sea and Danube Regions. *Transportation Research Procedia*. 2026. Vol. 93. P. 115–121. DOI: https://doi.org/10.1016/j.trpro.2025.11.018
4. Stinga V., Olteanu A. Economic Analysis Regarding the Particularities of a Bulk Terminal in the Port of Constanta. *LUMEN Proceedings*. 2019. Vol. 9. P. 296–307. DOI: https://doi.org/10.18662/lumproc.176
5. Gasparotti C., Ungureanu C., Popescu G., Domnisoru L. Strategies for Developing Romanian Seaports as Smart Ports. *Sustainability.* 2026. Vol. 18. № 3. Article 1658. DOI: https://doi.org/10.3390/su18031658
6. Eggart C. Waiting at Giurgiulesti Customs: Borders, Bureaucracy, and Geopolitics in between Ukraine, Moldova, and the EU. *Geopolitics.* 2024. Online first. P. 1–28. DOI: https://doi.org/10.1080/14650045.2024.2351083
7. Heilig L., Lalla-Ruiz E., Voß S. Digital transformation in maritime ports: analysis and a game theoretic framework. *NETNOMICS: Economic Research and Electronic Networking*. 2017. Vol. 18. № 2–3. P. 227–254. DOI: https://doi.org/10.1007/s11066-017-9122-x
8. de la Peña Zarzuelo I. Cybersecurity in ports and maritime industry: Reasons for raising awareness on this issue. *Transport Policy.* 2021. Vol. 100. P. 1–4. DOI: https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2020.10.001
9. United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). Review of Maritime Transport 2024: Navigating Maritime Chokepoints. United Nations. 2024. URL: https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2024 (дата звернення: 23.08.2026).
10. International Maritime Organization (IMO). Maritime Single Window. URL: https://www.imo.org/en/ourwork/facilitation/pages/maritimesinglewindow-default.aspx (дата звернення: 23.08.2026).
11. European Parliament and Council of the European Union. Regulation (EU) 2019/1239 of 20 June 2019 establishing a European Maritime Single Window environment and repealing Directive 2010/65/EU. *Official Journal of the European Union.* 2019. № L 198. P. 64–87. URL: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2019/1239/oj (дата звернення: 23.08.2026).
12. United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). UNCTADstat Data Centre. URL: https://unctadstat.unctad.org/datacentre/ (дата звернення: 31.08.2026).
13. European Commission. Two years of Solidarity Lanes have brought the EU, Ukraine and Moldova closer together. European Commission. 2024. 22 May. URL: https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/two-years-solidarity-lanes-have-brought-eu-ukraine-and-moldova-closer-together-2024-05-22_en (дата звернення: 23.08.2026).
14. Ломачинська І. А., Якубовський С. О., Алексєєвська Г. С. Трансформація світової морської торгівлі: регіональні зрушення та стратегічна роль суднобудування. *Вісник Одеського національного університету. Серія: Економіка.* 2025. Т. 30. Вип. 3 (105). С. 50–56. DOI: https://doi.org/10.32782/2304-0920/3-105-8
15. Якубовський С. О., Ломачинська І. А., Шмагіна В. В. Еволюція бізнес-моделей судноплавних компаній під впливом цифрової трансформації та структурних змін у світовому суднобудуванні. *Вісник Одеського національного університету. Серія: Економіка.* 2026. Т. 31. Вип. 1 (107). С. 46–52. DOI: https://doi.org/10.32782/2304-0920/1-107-7

References:

1. Sera, D., Tsubota, K., & Wada, Y. (2026). The impact of Russia–Ukraine war in maritime data. *The World Economy*, vol. 49, no. 9, pp. 1907–1923. DOI: https://doi.org/10.1111/twec.70123
2. Georgoulas, D., Tsioumas, V., Stavroulakis, P. J., & Papadimitriou, S. (2026). The asymmetric impact of geopolitical risk on maritime trade: Empirical evidence from the Russo-Ukrainian tensions. *Cleaner Logistics and Supply Chain*, vol. 19, Article 100320. DOI: https://doi.org/10.1016/j.clscn.2026.100320
3. Dávid, A., Blaško, S., Olei, A. B., & Midan, A.-A. (2026). The Port of Constanta: A logistics hub for the Black Sea and Danube regions. *Transportation Research Procedia*, vol. 93, pp. 115–121. DOI: https://doi.org/10.1016/j.trpro.2025.11.018
4. Stinga, V., & Olteanu, A. (2019). Economic analysis regarding the particularities of a bulk terminal in the Port of Constanta. *LUMEN Proceedings*, vol. 9, pp. 296–307. DOI: https://doi.org/10.18662/lumproc.176
5. Gasparotti, C., Ungureanu, C., Popescu, G., & Domnisoru, L. (2026). Strategies for developing Romanian seaports as smart ports. *Sustainability*, vol. 18, no. 3, Article 1658. DOI: https://doi.org/10.3390/su18031658
6. Eggart, C. (2024). Waiting at Giurgiulesti Customs: Borders, bureaucracy, and geopolitics in between Ukraine, Moldova, and the EU. *Geopolitics*. Advance online publication, pp. 1–28. DOI: https://doi.org/10.1080/14650045.2024.2351083
7. Heilig, L., Lalla-Ruiz, E., & Voß, S. (2017). Digital transformation in maritime ports: Analysis and a game theoretic framework. *NETNOMICS: Economic Research and Electronic Networking*, vol. 18, no. 2–3, pp. 227–254. DOI: https://doi.org/10.1007/s11066-017-9122-x
8. de la Peña Zarzuelo, I. (2021). Cybersecurity in ports and maritime industry: Reasons for raising awareness on this issue. *Transport Policy*, vol. 100, pp. 1–4. DOI: https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2020.10.001

9. United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). (2024). Review of maritime transport 2024: Navigating maritime chokepoints. United Nations. Available at: https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2024 (accessed August 23, 2026).
10. International Maritime Organization (IMO). (n.d.). Maritime Single Window. Available at: https://www.imo.org/en/ourwork/facilitation/pages/maritimesinglewindow-default.aspx (accessed August 23, 2026).
11. European Parliament and Council of the European Union. (2019). Regulation (EU) 2019/1239 of 20 June 2019 establishing a European Maritime Single Window environment and repealing Directive 2010/65/EU. *Official Journal of the European Union*, no. L 198, pp. 64–87. Available at: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2019/1239/oj (accessed August 23, 2026).
12. United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). (n.d.). UNCTADstat Data Centre. Available at: https://unctadstat.unctad.org/datacentre/ (accessed August 31, 2026).
13. European Commission. (2024, May 22). Two years of Solidarity Lanes have brought the EU, Ukraine and Moldova closer together. Available at: https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/two-years-solidarity-lanes-have-brought-eu-ukraine-and-moldova-closer-together-2024-05-22_en (accessed August 23, 2026).
14. Lomachynska, I. A., Yakubovskyi, S. O., & Aleksieievska, H. S. (2025). Transformatsiia svitovoi morskoi torhivli: rehionalni zrushennia ta stratehichna rol sudnobuduvannia [Transformation of global maritime trade: Regional shifts and the strategic role of shipbuilding]. *Visnyk Odeskoho natsionalnoho universytetu. Seriia: Ekonomika – Odesa National University Herald. Economy*, vol. 30, no. 3 (105), pp. 50–56. DOI: https://doi.org/10.32782/2304-0920/3-105-8 (in Ukrainian).
15. Yakubovskyi, S. O., Lomachynska, I. A., & Shmahina, V. V. (2026). Evoliutsiia biznes-modelei sudnoplavnykh kompanii pid vplyvom tsyfrovoi transformatsii ta strukturnykh zmin u svitovomu sudnobuduvanni [Evolution of shipping companies' business models under the influence of digital transformation and structural changes in global shipbuilding]. *Visnyk Odeskoho natsionalnoho universytetu. Seriia: Ekonomika – Odesa National University Herald. Economy*, vol. 31, no. 1 (107), pp. 46–52. DOI: https://doi.org/10.32782/2304-0920/1-107-7 (in Ukrainian).

TRANSFORMATION OF GLOBAL MARITIME TRADE AND THE MARITIME TRANSPORT SERVICES MARKET: FOREIGN ECONOMIC POSITIONS OF ROMANIA, UKRAINE AND MOLDOVA IN THE CONTEXT OF DIGITALISATION AND EUROPEAN ECONOMIC INTEGRATION

Summary. Disruptions to maritime trade since 2019, geopolitical shocks and the reconfiguration of supply chains have increased the importance of the Black Sea-Danube area for European economic security. Russia's full-scale war against Ukraine has redirected cargo flows, increased pressure on ports and border infrastructure, and expanded the role of alternative routes linking Ukraine and Moldova with the European Union. At the same time, digitalisation has changed the organisation of maritime transport and raised new requirements for data compatibility and the protection of critical infrastructure. The article examines changes in global maritime trade and compares the foreign economic positions of Romania, Ukraine and Moldova in trade in maritime transport services. The study considers the scale and commodity composition of maritime cargo flows and the relationship between physical freight volumes and value indicators of exports and imports of transport services. It discusses the different functions performed by the three countries within the regional port and logistics system, including the role of the Port of Constanța, Ukrainian seaports, the Danube route and the Giurgiulești transport junction in maintaining foreign trade connections and redirecting cargo flows. Regional cooperation is considered through the Solidarity Lanes, multimodal connections, border infrastructure and the coordination of transport procedures with the European Union. The digital dimension includes Maritime Single Window mechanisms, standardised data exchange, the interoperability of port, customs and logistics information systems, and cybersecurity requirements. The methodological framework combines comparative, structural and dynamic analysis, index assessment and cargo-flow segmentation. Physical indicators of loaded and unloaded cargo are considered together with value indicators of trade in transport and maritime transport services. This approach distinguishes the operational workload of port systems from the countries' participation in the international exchange of services. The purpose of the article is to compare the three countries' positions in regional maritime transport and to identify the institutional, infrastructural and technological factors relevant to more resilient maritime trade, deeper European economic integration and stronger foreign economic cooperation.

Keywords: global maritime transport services market, maritime trade, foreign trade, Romania, Ukraine, Moldova, foreign economic cooperation, regional integration, digitalisation of the economy, interoperability, cybersecurity.

Дата надходження статті: 18.09.2026
Дата прийняття статті до публікації: 16.10.2026
Дата публікації статті: 05.11.2026