УДК 339.165.4:047.44(045)
https://doi.org/10.32342/3041-2153-2026-2-41-9

Н. М. ПРИМАЧОВА,
кандиат економічних наук, доцент,
доцент кафедри економічної теорії
та підприємництва на морському транспорті
Національного університету
«Одеська морська академія», м. Одеса (Україна)
https://orcid.org/0000-0002-4206-5270

А. Ю. СТАХОВ,
доктор філософії, доцент,
доцент кафедри економічної теорії
та підприємництва на морському транспорті
Національного університету
«Одеська морська академія», м. Одеса (Україна)
https://orcid.org/0000-0001-9739-6491

Проблеми забезпечення збалансованості світового ринку морських перевезень в умовах трансформації глобальних транспортних потоків

Цитування: Примачова, Н. М., Стахов, А. Ю. (2026). Проблеми забезпечення збалансованості світового ринку морських перевезень в умовах трансформації глобальних транспортних потоків. *Eurpean Vector of Economic Development.* №2 (41). С.119–132. https://doi.org/10.32342/3041-2153-2026-2-41-9

У статті проведено комплексне дослідження проблем забезпечення збалансованості світового ринку морських перевезень в умовах геополітичної трансформації, зміни маршрутів судноплавства, перенаправлення вантажопотоків та прискорення технологічної й екологічної модернізації торговельного флоту. Науково обґрунтовано необхідність концептуального переходу від традиційної статичної оцінки відповідності провізної здатності суден фізичним обсягам торгівлі до динамічного системного управління транспортною потужністю на основі показника фактичної транспортної роботи в тонно-милях. Авторами розкрито циклічний характер і механізми саморегуляції фрахтового ринку з урахуванням часових лагів між прийняттям інвестиційних рішень, будівництвом суден, введенням їх в експлуатацію та зміною ринкової кон'юнктури.

Дослідженням розвинуто концепцію ринкової рівноваги шляхом формалізації математичної моделі індикатора збалансованості, який зіставляє ефективну провізну здатність флоту із попитом на транспортну роботу. Запропоновано методичний підхід до розрахунку ефективного дедвейту, що враховує коефіцієнти використання вантажопідйомності, розрахункового часу та коригування на вимушене подовження маршрутів судноплавства. Доведено, що зростання дальності перевезень суттєво змінює структуру пропозиції тоннажу, «зв'язуючи» провізну здатність та формуючи прихований дефіцит флоту навіть за помірних темпів зростання світової торгівлі.

© Н. М. Примачова, А. Ю. Стахов, 2026.
Creative Commons Attribution license (CC BY 4.0)

Сформовано систему коригувальних коефіцієнтів для оцінки збалансованості ринку, які відображають комплексний вплив маршрутних і геополітичних ризиків, експлуатаційної ефективності, екологічної відповідності (зокрема вимог щодо декарбонізації та переходу на альтернативні види палива) і фінансової доступності капіталу. Досліджено специфіку інвестиційного оцінювання оновлення флоту з урахуванням повного життєвого циклу суднових активів.

Окрему увагу в статті приділено аналізу функціонування та адаптації морського транспортного сектору України в умовах загрози безпеці судноплавства. На основі оцінки діяльності Українського морського коридору обґрунтовано нову модель стійкості національного морського транспортного комплексу, в якій провідними чинниками виступають безпека маршрутів, ефективне страхування ризиків, портова та мультимодальна інфраструктурна гнучкість, а також інтеграція до європейської транспортної системи. Визначено сім ключових прикладних напрямів удосконалення управління збалансованістю світового та національного ринку морських перевезень.

Ключові слова: морський транспорт, світовий морський ринок, торговельне судноплавство, дедвейт, фрахтовий ринок, морські перевезення, порт, морський коридор, транспортна стійкість

JEL classification: ***F14, F51, L91, Q56, R41, R42***

The article conducts a comprehensive study of the problems of ensuring the balance of the global maritime transport market amidst geopolitical transformations, shifting shipping routes, rerouting cargo flows, and the acceleration of technological and environmental modernization of the merchant fleet. The study scientifically substantiates the necessity of a conceptual transition from the traditional static assessment of tonnage adequacy relative to physical trade volumes toward dynamic, systemic management of transport capacity based on actual transport work measured in ton-miles. The authors reveal the cyclical nature and self-regulation mechanisms of the freight market, taking into account the time lags between investment decisions, vessel construction, commissioning, and shifting market conditions.

The study advances the conceptual framework of market equilibrium through the formalization of a mathematical model for a market balance indicator that correlates the effective carrying capacity of the fleet with the demand for transport work. A methodological approach to calculating effective deadweight is proposed, incorporating coefficients for capacity utilization, time efficiency, and adjustments for forced voyage extensions along shipping lanes. It is demonstrated that increasing shipping distances fundamentally alters tonnage supply, tying up carrying capacity and creating a latent fleet deficit even under moderate trade growth.

A system of adjustment coefficients for assessing market balance is formulated, reflecting the combined impact of route and geopolitical risks, operational efficiency, environmental compliance (specifically decarbonization requirements and alternative fuel adoption), and the financial accessibility of capital. The specifics of investment evaluation for fleet renewal across the full lifecycle of vessel assets are thoroughly examined.

Special attention is devoted to analyzing the operation and adaptation of Ukraine's maritime transport complex under security threats to navigation. Based on the performance evaluation of the Ukrainian Maritime Corridor, a new resilience model for the national maritime sector is substantiated, where key factors include route security, risk insurance, port and multimodal infrastructural flexibility, and integration into the European transport system. Seven key applied directions for improving global and national maritime transport market management are identified.

Keywords: maritime transport, global maritime market, merchant shipping, , deadweight (DWT), freight market, maritime transportation, seaport, maritime corridor, transport resilience

JEL classification: ***F14, F51, L91, Q56, R41, R42***

Постановка проблеми. Морський транспорт залишається базовою складовою міжнародної торгівлі, забезпечуючи перевезення понад 80% світового обсягу товарів у фізичному вимірі. Саме тому зміни у світовому виробництві, міжнародному поділі праці, торговельній політиці та географії товарних потоків безпосередньо впливають на попит на морські транспортні послуги.

У попередні періоди основна проблема збалансованості морського ринку розглядалася передусім через відповідність темпів зростання торговельного флоту динаміці світової торгівлі. Такий підхід зберігає методологічне значення, однак сучасні умови вимагають його розширення. Одна тонна вантажу, перевезена на відстань 2 тис. морських миль, створює принципово інший обсяг транспортної роботи, ніж така сама тонна, перевезена на 10 тис. морських миль.

Особливого значення ця проблема набула після зміни маршрутів міжнародного судноплавства. Обмеження проходження через окремі стратегічні морські вузли, насамперед Червоне море та Суецький канал, призвели до перенаправлення значної частини суден на маршрут навколо мису Доброї Надії. Внаслідок цього збільшилися тривалість рейсів, витрати палива, потреба у флоті та фактичний обсяг транспортної роботи навіть за відносно помірної динаміки фізичних обсягів світової торгівлі.

Таким чином, сучасний баланс світового морського ринку формується під впливом щонайменше п’яти взаємопов’язаних груп факторів: обсягів міжнародної торгівлі, дальності перевезень, пропозиції тоннажу, вартості експлуатації та капіталу, а також геополітичних і регуляторних ризиків.

Огляд літератури. Питання забезпечення збалансованості світового ринку морських перевезень та адаптації транспортних систем до сучасних криз досить активно дискутуються у вітчизняній та світовій економічній літературі.

Вагомий внесок у вивчення циклічного розвитку, ціноутворення та ринкових механізмів саморегуляції галузі зроблено в класичній праці М. Стопфорда [10], де системно проаналізовано взаємодію попиту й пропозиції на глобальному ринку морських перевезень, динаміку фрахтових ставок та економічні закономірності оновлення судноплавного тоннажу.

В сучасних умовах, колектив авторів (Примачова Н. М., Колегаєв І., Липинська О., Мєзіна Л.) досліджує інтеграційні стратегії для забезпечення сталого розвитку судноплавних компаній у системах ринку морської торгівлі [7]. Зі свого боку, Стахов А. Ю. та Примачова Н. М. аналізують закономірності й тенденції формування параметрів ринку морської торгівлі [9], а також оцінюють загальні напрями розвитку світової індустрії морського транспорту. Також зроблена спроба оцінити ризики морської безпеки безпосередньо в Чорноморському регіоні та розробити стратегії адаптивного реагування.

Звіти міжнародних організацій, зокрема UNCTAD та Clarksons Research, доповнюють цей підхід макроекономічним аналізом, фіксуючи суттєву зміну співвідношення між фізичним обсягом вантажів та тонно-милями внаслідок геополітичних зрушень [3, 13, 14, 15]. З одного боку, такі масиви даних дозволяють прогнозувати динаміку фрахтового ринку, а з

іншого боку – традиційна концепція збалансованості, що ґрунтується лише на відповідності провізної здатності флоту до обсягів вантажів, виявляється досить обмеженою в сучасних умовах.

Окрім глобальних тенденцій, значна увага приділяється національній специфіці. Так, аналітичні звіти Адміністрації морських портів України розкривають особливості функціонування Українського морського коридору та забезпечення перевалки мільйонів тонн вантажів в умовах безпрецедентного безпекового тиску [1, 2]. Аналіз наведених досліджень як вітчизняних, так і зарубіжних авторів дозволяє відійти від простого визначення «надлишку» чи дефіциту флоту виключно за фізичним тоннажем і виділити необхідність переходу до оцінки ринку за показниками фактичної транспортної роботи з урахуванням маршрутних та геополітичних ризиків.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблема збалансованості морського ринку традиційно розглядається через взаємодію попиту на транспортні послуги та пропозиції суднового тоннажу. Вихідна концепція дослідження ґрунтується на положенні про необхідність узгодження граничної провізної здатності флоту зі змінами обсягів морської торгівлі.

Сучасні дослідження міжнародних організацій доповнюють цей підхід показником транспортної роботи, що враховує не тільки масу вантажу, а й відстань його перевезення. За даними UNCTAD, у 2024 р. світова морська торгівля зросла на 2,2%, тоді як обсяг транспортної роботи у тонно-милях збільшився приблизно на 6% [13, p. 5]. Отже, транспортний попит зростав значно швидше за фізичний обсяг перевезених вантажів.

Важливим чинником є також зміна структури пропозиції. На початок 2025 р. світовий торговельний флот налічував близько 112,5 тис. суден загальною провізною здатністю 2,44 млрд дедвейт-тонн [14, p. 7]. При цьому спостерігається чітка тенденція до старіння суднового складу: середній вік флоту за валовою місткістю у 2024 р. становив близько 12,6 року, а за кількістю суден перевищував 22 роки [13, p. 60]. Це свідчить про те, що проблема ринкового балансу полягає не лише в сукупному дедвейті, а й у його якісній та віковій структурі.

У контексті геополітичних викликів Т. Ноттебом та Х. Хараламбідес [6] довели необхідність переходу від оптимізації витрат до системної гнучкості через уразливість морських проходів. Своєю чергою, С. Шін, Й. Ван та С. Петтіт [8] у новітньому дослідженні акцентують увагу на цифровій трансформації та інтеграції ланцюгів постачань у морській галузі, що є ключовим інструментом подолання ринкових дисбалансів і підвищення стійкості транспортних систем в умовах сучасних глобальних викликів.

Отже, сучасна проблема полягає не просто у визначенні необхідної кількості тоннажу. Необхідно оцінювати відповідність флоту конкретним транспортним завданням, маршрутам, екологічним вимогам, швидкості перевезень і ризикам функціонування.

Метою дослідження є розвиток теоретичних і прикладних положень забезпечення збалансованості світового ринку морських перевезень з урахуванням сучасних змін міжнародної торгівлі, маршрутів судноплавства, структури торговельного флоту та геополітичних ризиків.

Для досягнення поставленої мети необхідно:

1. Визначити сучасні фактори зміни попиту на морські транспортні послуги.

2. Уточнити роль тонно-миль як показника фактичної транспортної роботи.

3. Оцінити сучасну динаміку світового торговельного флоту.

4. Визначити основні джерела дисбалансу між попитом і пропозицією тоннажу.

5. Розглянути вплив геополітичної перебудови морських маршрутів на фрахтовий ринок.

6. Визначити напрями забезпечення стійкості українського морського транспортного комплексу.

Основні результати дослідження

Попит на послуги морського транспорту є похідним від міжнародної торгівлі товарами. Зміни обсягів виробництва, структури споживання, розміщення промислових підприємств та міжнародних ланцюгів постачання визначають характер вантажопотоків.

Оцінюючи середньострокові перспективи, варто зазначити, що на період 2026–2030 рр. передбачається стабілізація ринку із середньорічним зростанням загального обсягу морської торгівлі на рівні близько 2%. Проте аналіз ретроспективної динаміки останніх років розкриває суттєву структурну диспропорцію між фізичними обсягами вантажопотоків та реальним попитом на провізну здатність флоту. Наочне уявлення про співвідношення ключових параметрів розвитку світового морського ринку дає рисунок нижче (рис. 1).

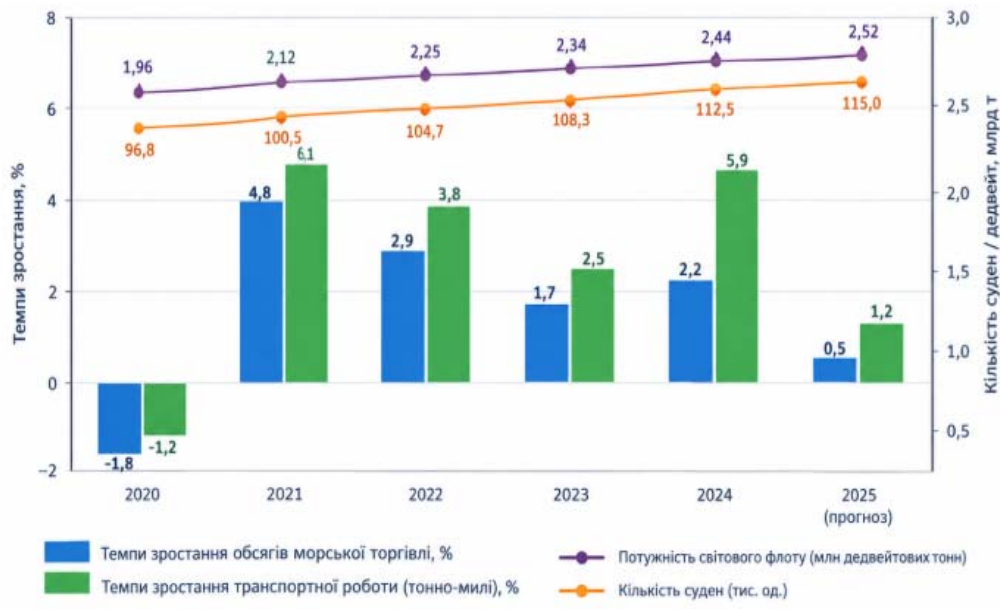


Рис. 1. Динаміка основних показників світового морського ринку у 2020–2025 рр.
Джерело: побудовано на основі даних UNCTAD [13, 14]

На рисунку (рис. 1) представлено динаміку ключових показників світового морського ринку за 2020–2025 рр. У 2024 р. обсяги морської торгівлі зросли на 2,2 %, тоді як транспортна робота (тонно-милі) збільшилася на 5,9 % [13, p. 5], що свідчить про подовження маршрутів та зростання транспортних витрат. У 2025 р. очікується уповільнення темпів зростання морської торгівлі до 0,5 %, тоді як транспортна робота продовжує зростати. Одночасно потужність світового флоту у 2024 р. досягла близько 2,44 млрд дедвейтових тонн, а кількість суден – 112,5 тис. одиниць [14, p. 7]. Це підтверджує, що сучасна проблема збалансованості визначається не тільки співвідношенням фізичних обсягів торгівлі та тоннажу, а й зміною довжини маршрутів та фактичної транспортної роботи.

Однак фізичний обсяг торгівлі не може бути єдиним показником оцінювання потреби у флоті.

Для визначення фактичного попиту на транспортну роботу доцільно використовувати показник:

$$Dtm = \Sigma\, Qi \times Li, \tag{1}$$

де:

Dtm – обсяг транспортної роботи в тонно-милях;

Qi – обсяг вантажу і-го виду;

Li – середня дальність його перевезення.

Саме цей показник дає можливість врахувати зміну маршрутів.

У 2024 р. збільшення дальності перевезень призвело до зростання світових тонно-миль приблизно на 6% (рис. 1), тобто майже утричі швидше, ніж фізичний обсяг морської торгівлі. Це принципово змінює підхід до оцінки збалансованості флоту.

Якщо світова торгівля зростає на 2%, а середня дальність перевезень збільшується на 4%, то потреба в транспортній роботі потенційно зростає приблизно на 6%. У такій ситуації відсутність відповідного збільшення тоннажу не означає надлишок пропозиції. Навпаки, флот може відчувати дефіцит ефективної провізної здатності. В цих умовах враховуються два наступні аспекти:

1. *Пропозиція тоннажу та проблема надлишкової потужності*

Пропозиція морських транспортних послуг має принципову особливість: судно є капіталомістким активом із тривалим життєвим циклом. Тому реакція пропозиції на зміну попиту відбувається із часовим лагом.

Замовлення нового судна, його будівництво та введення в експлуатацію займають роки. Відповідно, високі фрахтові ставки можуть стимулювати масштабне замовлення нових суден саме в той момент, коли ринкова кон’юнктура вже починає змінюватися.

Внаслідок цього виникає циклічна проблема: зростання фрахтових ставок → збільшення замовлень суден → розширення пропозиції тоннажу → зниження ставок → зростання фінансового навантаження на операторів → скорочення інвестицій → старіння флоту → новий дефіцит тоннажу, що і видображає рисунок (рис. 2).



Рис. 2. Циклічний розвиток і саморегуляція фрахтового ринку
Джерело: власна розробка авторів з використанням програмного забезпечення Canva та ШІ ChatGPT

Таким чином, збалансованість морського ринку не може визначатися виключно поточним співвідношенням попиту і пропозиції. Необхідно враховувати майбутній стан флоту, замовлення на новобудови, списання суден, середній вік тоннажу та очікувані зміни транспортних маршрутів.

2. *Сучасний масштаб світового торговельного флоту*.

Як було раніше зазначено, станом на початок 2025 р. загальний обсяг світового торговельного флоту сягнув 2,44 млрд т дедвейту, що відповідає приблизно 112,5 тис. суден [14, р. 7]. Водночас у структурі пропозиції тоннажу спостерігається суттєвий дисбаланс: кількісне зростання флотських потужностей відбувається паралельно із систематичним старінням наявного плавскладу, а динаміка його оновлення залишається чутливою до рівня інвестиційної привабливості галузі, умов кредитування та жорсткіших регуляторних рамок.

Згідно зі звітністю UNCTAD, у 2024 р. середньозважений вік світового флоту за валовою місткістю становив 12,6 року, тоді як у кількісному вимірі цей показник перетнув позначку у 22 роки [13, р. 60]. Це підтверджує, що підтримка перспективного балансу на ринку потребує аналізу не тільки сукупного дедвейту, а й його вікової та якісної структури.

Особливе значення має екологічна модернізація. На початок 2026 р. світовий флот та портфель замовлень оцінювалися приблизно у 2,1 трлн дол. США, а близько 47% тоннажу портфеля замовлень припадало на судна, здатні використовувати альтернативні види палива [3].

Це означає, що наступний цикл оновлення флоту буде визначатися не тільки необхідністю збільшення тоннажу, а й необхідністю заміни морально та екологічно застарілих суден.

Одним із найбільш значущих факторів сучасного морського ринку стала зміна традиційних маршрутів.

Порушення нормального судноплавства через Червоне море змусило значну частину суден здійснювати рейси навколо мису Доброї Надії [11]. Це збільшує відстань перевезення, тривалість рейсу та експлуатаційні витрати.

Тому одна й та сама кількість суден може забезпечувати менший обсяг рейсів за одиницю часу. Фактично частина провізної здатності «зв'язується» збільшенням тривалості рейсу.

У цьому випадку ефективну пропозицію тоннажу доцільно оцінювати не лише через дедвейт, а через:

$$Qef = DWT \times Кв \times Кчас \times Кмарш, \quad (2)$$

де:

Qef – ефективна провізна здатність флоту;

DWT – номінальний дедвейт;

Кв – коефіцієнт використання вантажопідйомності;

Кчас – коефіцієнт використання часу;

Кмарш – коефіцієнт, що враховує зміни маршрутів та тривалості рейсів.

Такий підхід є більш адекватним сучасній ситуації, ніж просте порівняння приросту дедвейту з приростом світової торгівлі.

Фрахтовий ринок у 2024–2025 рр. характеризувався підвищеною волатильністю. На нього одночасно впливали зміни попиту, обмеження маршрутів, портові затримки, геополітичні конфлікти, торговельна політика та екологічні витрати.

У таких умовах фрахтова ставка перестає бути виключно результатом співвідношення фізичного попиту і пропозиції. Вона стає комплексним показником, який включає:

1. Дефіцит або надлишок тоннажу.
2. Дальність рейсів.
3. Вартість палива.
4. Страхові витрати.
5. Портові витрати.
6. Ризик простоїв.
7. Регуляторні витрати.
8. Вартість капіталу.
9. Геополітичний ризик.

Отже, зростання фрахтової ставки не завжди означає реальний дефіцит суден. Воно може бути наслідком скорочення ефективної провізної здатності через збільшення дальності рейсів або підвищення ризику роботи на конкретному маршруті.

Для судноплавної компанії проблема балансу полягає у виборі між придбанням нового тоннажу, модернізацією наявного флоту, фрахтуванням суден на ринку та відмовою від частини операцій.

Класична оцінка інвестиційної ефективності через ROI залишається необхідною, але недостатньою. Доцільно одночасно враховувати: ROI = (операційний прибуток / інвестований капітал) × 100%.

При цьому рішення щодо нового судна повинно оцінюватися з урахуванням повного життєвого циклу активу.

У сучасних умовах до інвестиційної оцінки необхідно включати:
- очікувану фрахтову ставку;
- залишкову вартість судна;
- вартість фінансування;
- витрати на паливо;
- витрати на дотримання екологічних нормативів;
- можливість використання альтернативного палива;
- ризик зміни маршрутів;
- ризик простоїв;
- тривалість експлуатації.

Саме тому найбільш конкурентоспроможним може бути не найбільший флот, а флот, структура якого найбільш точно відповідає майбутній транспортній роботі.

Для України проблема збалансованості має особливий характер, оскільки національний морський транспорт функціонує в умовах воєнного ризику.

Водночас розвиток Українського морського коридору продемонстрував можливість відновлення значної частини морської експортної діяльності. У 2025 р. морські порти України перевалили 82,2 млн тонн вантажів. Аграрна продукція становила 44,2 млн тонн, або 53,7% загального вантажообігу. Контейнерні перевезення зросли з 129 902 TEU у 2024 р. до 215 748 TEU у 2025 р., тобто приблизно на 66% [1].

Ці показники свідчать, що український морський сектор не просто відновлює окремі операції, а формує нову модель функціонування, в якій безпека маршруту, страхування, портова стійкість та оперативне управління стають такими ж важливими факторами конкурентоспроможності, як тоннаж і фрахт.

8. Сучасна модель забезпечення збалансованості

З урахуванням сучасних трансформацій збалансованість морського ринку доцільно розглядати як співвідношення ефективної пропозиції транспортної роботи та скоригованого попиту:

$$B = Qef / Dtm, \quad (3)$$

де:

B – індикатор збалансованості морського ринку;

Qef – ефективна провізна здатність флоту;

Dtm – попит на транспортну роботу в тонно-милях.

При B ≈ 1 формується відносна відповідність пропозиції транспортної роботи попиту.

При B < 1 виникають передумови дефіциту тоннажу, збільшення фрахтових ставок та підвищення вартості перевезення.

При B > 1 виникають передумови надлишкової пропозиції тоннажу, зниження фрахтових ставок та погіршення фінансової результативності судноплавних компаній.

Однак цей показник повинен доповнюватися системою коригувальних коефіцієнтів, що враховують:

$$B = B \times Kr \times Ke \times Kenv \times Kfin, \quad (4)$$

де:

Kr – коефіцієнт маршрутного ризику;

Ke – коефіцієнт експлуатаційної ефективності;

Kenv – коефіцієнт екологічної відповідності;

Kfin – коефіцієнт фінансової доступності.

Такий підхід дозволяє перейти від простого визначення «надлишку» або «дефіциту» тоннажу до оцінки його реальної конкурентної придатності.

Напрями удосконалення управління морським ринком

Сучасна система управління збалансованістю морського ринку повинна базуватися на поєднанні довгострокового прогнозування і оперативної реакції.

Основними напрямами є:

1. Управління структурою флоту. Пріоритет має надаватися не максимальному збільшенню дедвейту, а оптимізації його структури відповідно до перспективних вантажопотоків.

2. Урахування тонно-миль. При прогнозуванні потреби у флоті необхідно використовувати не тільки обсяги вантажів, а й середню дальність їх транспортування.

3. Підвищення маршрутної гнучкості. Судноплавні компанії повинні мати можливість оперативно змінювати маршрути та структуру фрахтування у відповідь на геополітичні ризики.

4. Прискорення технологічної модернізації. Інвестиції повинні враховувати майбутні вимоги щодо декарбонізації та використання альтернативних видів палива [4, 5].

5. Цифровізація управління. Моніторинг маршрутів, портових затримок, ставок фрахту, цін на паливо та ризиків дозволяє скоротити час прийняття управлінських рішень. Водночас, як доводять новітні дослідження, активне впровадження цифрових інструментів та блокчейн-технологій відіграє ключову роль у підвищенні інтеграції ланцюгів постачань у морській галузі, що є дієвим інструментом мінімізації ринкових дисбалансів і підвищення стійкості транспортних систем [8].

6. Розвиток портової інфраструктури. Навіть достатній обсяг тоннажу не забезпечує ефективність перевезення за умови обмеженої пропускної спроможності портів [6].

7. Формування національної транспортної стійкості. Для України необхідно розвивати взаємодію морських портів, залізничної та автомобільної інфраструктури, Дунайського регіону та міжнародних логістичних партнерів [15].

Висновки. Сучасний світовий ринок морських перевезень переходить від відносно стабільної моделі розвитку до моделі постійної структурної адаптації. Зміни міжнародної торгівлі більше не можна оцінювати лише за фізичними обсягами вантажів. Зростання дальності перевезень здатне істотно збільшувати транспортну роботу навіть за незначної динаміки тоннажу.

У 2024 р. світова морська торгівля зросла на 2,2%, тоді як тонно-милі збільшилися приблизно на 6% [13, p. 5]. Це підтверджує необхідність переходу до оцінки реального попиту на транспортну роботу. Одночасно світовий торговельний флот досяг близько 2,44 млрд дедвейт-тонн [14, p. 7], але його середній вік та необхідність технологічного оновлення формують нову проблему довгострокової збалансованості.

Геополітичні ризики, зміна маршрутів, нестабільність фрахтових ставок, екологічна трансформація та зростання вартості капіталу створюють ситуацію, за якої номінальний дедвейт уже не може розглядатися як достатній показник пропозиції морських транспортних послуг.

Тому збалансованість світового морського ринку доцільно визначати через співвідношення ефективної провізної здатності флоту і попиту на транспортну роботу з урахуванням дальності перевезень, маршрутних ризиків, технічного стану суден, екологічних вимог та фінансових умов.

Для України ця проблема має додатковий вимір. Результати функціонування Українського морського коридору свідчать про значний потенціал відновлення морської транспортної діяльності навіть в умовах високого безпекового ризику. У 2025 р. українські морські порти забезпечили 82,2 млн тонн вантажообігу, а до червня 2026 р. через морський коридор було перевалено 100 млн тонн вантажів [1, 2].

Таким чином, стратегічним завданням української морської транспортної індустрії повинно стати не просте відновлення довоєнних параметрів діяльності, а формування нової конкурентної моделі, що поєднує морську логістику, портову інфраструктуру, мультимодальні перевезення, безпеку судноплавства, технологічну модернізацію та інтеграцію до європейської транспортної системи.

Декларація використання штучного інтелекту. *У підготовці статті використано ChatGPT (OpenAI) для мовного редагування, створення рисунку, формулювання альтернативних способів викладу. Концепція, її змістова оцінка, добір і перевірка джерел, інтерпретація та остаточна редактура належать авторам.*

Список використаних джерел

1. Адміністрація морських портів України. Морські порти України у 2025 році виконали план перевалки більш ніж на 95 % попри безпрецедентний безпековий тиск. Київ, 2026. URL: https://www.uspa.gov.ua/news/morski-porty-ukrayiny-u-2025-roczi-vykonaly-plan-perevalky-bilsh-nizh-na-95-popry-bezpreczedentnyj-bezpekovyj-tysk

2. Адміністрація морських портів України. Український морський коридор: 100 млн тонн вантажів. Київ, 2026. URL: https://www.uspa.gov.ua/news/ukrayinskyj-morskyj-korydor-100-mln-t

3. Clarksons Research. Market Trends 2025. London : Clarksons Research, 2025. URL: https://www.clarksons.com/home/investors/results-and-presentations/annual-report-2025/market-trends-2025/

4. International Maritime Organization. 2023 IMO Strategy on Reduction of GHG Emissions from Ships. London : IMO, 2023. URL: https://www.imo.org/en/

ourwork/environment/pages/2023-imo-strategy-on-reduction-of-ghg-emissions-from-ships.aspx

5. International Maritime Organization. Fourth IMO Greenhouse Gas Study 2020. London : IMO, 2020. URL: https://www.imo.org/en/ourwork/environment/pages/fourth-imo-greenhouse-gas-study-2020.aspx

6. Notteboom, T., & Haralambides, H. (2025). Seaports in a tense geopolitical environment: key agents or sitting ducks? Maritime Economics & Logistics, 27(1), P. 1–24. https://doi.org/10.1057/s41278-025-00313-8

7. Prymachova, N., Kolegayev, I., Lypynska, O., & Mezina, L. Integration strategies for sustainable positioning of shipping companies in the maritime trade market systems. Economics Ecology Socium, 7(2). 2023. P. 79–88. https://doi.org/10.31520/2616-7107/2023.7.2-6

8. Shin, S., Wang, Y., & Pettit, S. The moderating role of blockchain technology in enhancing supply chain integration: an empirical assessment from the maritime industry. Maritime Policy & Management, 2026. 53(1). P. 1-31. https://doi.org/10.1080/03088839.2026.2652443

9. Stakhov A. Y., Primachova N. M. Patterns and trends in the formation of maritime trade market's parameters. Actual Issues of Modern Science. European Scientific e-Journal. Ostrava : Tuculart Edition, European Institute for Innovation Development, 2024. P. 36–44. https://doi.org/10.47451/ecn2024-10-01

10. Stopford M. Maritime Economics. 3rd ed. London. New York : Routledge, 2008. 840 p.

11. Review of Maritime Transport 2023: Towards a Green and Just Transition. Geneva: United Nations. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2023_en.pdf

12. Review of Maritime Transport 2024: Navigating Maritime Chokepoints. Geneva: United Nations. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2024_en.pdf

13. Review of Maritime Transport 2025: Staying the Course in Turbulent Waters. Geneva: United Nations. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2025_en.pdf

14. Review of Maritime Transport 2026: Navigating Global Supply Chain Transformations. Geneva: United Nations. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2026_en.pdf

15. World Bank. Connecting to Compete 2023: Trade Logistics in an Uncertain Global Economy. Washington, DC: World Bank. URL: https://openknowledge.worldbank.org/entities/publication/b6a73b40-d095-47c5-86e7-162f0e18796c

References

1. *Administratsiia morskykh portiv Ukrainy. (2026). Morski porty Ukrainy u 2025 rotsi vykonaly plan perevalky bilsh nizh na 95 % popry bezpretsedentnyi bezpekovyi tysk* [Ukrainian sea ports in 2025 fulfilled the transshipment plan by more than 95% despite unprecedented security pressure]. Kyiv. Available at: https://www.uspa.gov.ua/news/morski-porty-ukrayiny-u-2025-roczi-vykonaly-plan-perevalky-bilsh-nizh-na-95-popry-bezpreczedentnyj-bezpekovyj-tysk (Accessed 03 August 2026) (in Ukrainian)

2. *Administratsiia morskykh portiv Ukrainy. (2026). Ukrainskyi morskyi korydor: 100 mln tonn vantazhiv* [Ukrainian sea corridor: 100 million tons of cargo]. Kyiv. Available at: https://www.uspa.gov.ua/news/ukrayinskyj-morskyj-korydor-100-mln-t (Accessed 03 August 2026) (in Ukrainian)

3. Clarksons Research. (2025). Market Trends 2025. London: Clarksons Research. Available at: https://www.clarksons.com/home/investors/results-and-presentations/annual-report-2025/market-trends-2025/ (Accessed 06 August 2026)

4. International Maritime Organization. (2023). 2023 IMO Strategy on Reduction of GHG Emissions from Ships. London: IMO. Available at: https://www.imo.org/en/ourwork/environment/pages/2023-imo-strategy-on-reduction-of-ghg-emissions-from-ships.aspx (Accessed 04 August 2026)

5. International Maritime Organization. (2020). Fourth IMO Greenhouse Gas Study 2020. London: IMO. Available at: https://www.imo.org/en/ourwork/environment/pages/fourth-imo-greenhouse-gas-study-2020.aspx (Accessed 09 August 2026)

6. Notteboom, T., & Haralambides, H. (2025). Seaports in a tense geopolitical environment: key agents or sitting ducks? Maritime Economics & Logistics, 27(1), P. 1–24. https://doi.org/10.1057/s41278-025-00313-8

7. Prymachova, N., Kolegayev, I., Lypynska, O., & Mezina, L. (2023). Integration strategies for sustainable positioning of shipping companies in the maritime trade market systems. Economics Ecology Socium, 7(2), P. 79–88. https://doi.org/10.31520/2616-7107/2023.7.2-6

8. Shin, S., Wang, Y., & Pettit, S. (2026). The moderating role of blockchain technology in enhancing supply chain integration: an empirical assessment from the maritime industry. Maritime Policy & Management, 53(1). P. 1–31. https://doi.org/10.1080/03088839.2026.2652443

9. Stakhov, A. Y., & Primachova, N. M. (2024). Patterns and trends in the formation of maritime trade market's parameters. Actual Issues of Modern Science. European Scientific e-Journal. Ostrava: Tuculart Edition, European Institute for Innovation Development. P. 36–44. https://doi.org/10.47451/ecn2024-10-01

10. Stopford M. (2008). Maritime Economics. 3rd ed. London. New York : Routledge, 840 p.

11. Review of Maritime Transport 2023: Towards a Green and Just Transition. Geneva: United Nations. Available at: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2023_en.pdf (Accessed 04 August 2026)

12. Review of Maritime Transport 2024: Navigating Maritime Chokepoints. Geneva: United Nations. Available at: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2024_en.pdf (Accessed 04 August 2026)

13. Review of Maritime Transport 2025: Staying the Course in Turbulent Waters. Geneva: United Nations. Available at: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2025_en.pdf (Accessed 04 August 2026)

14. Review of Maritime Transport 2026: Navigating Global Supply Chain Transformations. Geneva: United Nations. Available at: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2026_en.pdf (Accessed 04 August 2026)

15. World Bank. Connecting to Compete 2023: Trade Logistics in an Uncertain Global Economy. Washington, DC: World Bank. Available at: https://openknowledge.worldbank.org/entities/publication/b6a73b40-d095-47c5-86e7-162f0e18796c (Accessed 08 August 2026)

Problems of Ensuring the Balance of the Global Maritime Transport Market Amid the Transformation of Global Transport Flows

Natalia Prymachova, National University "Odessa Maritime Academy".
E-mail: pnn170170@gmail.com
Arsenii Stakhov, National University "Odessa Maritime Academy".
E-mail: forworkingmade@gmail.com

https://doi.org/10.32342/3041-2153-2026-2-41-9

Keywords: maritime transport, global maritime market, merchant shipping, deadweight (DWT), freight market, maritime transportation, seaport, maritime corridor, transport resilience

JEL classification: ***F14, F51, L91, Q56, R41, R42***

The modern development of the global maritime transport sector is characterized by simultaneous shifts in international trade volumes, the geography of cargo flows, shipping routes, the structure of the merchant fleet, and the broader economic conditions governing its operation. The disruption of traditional shipping lanes, escalating geopolitical risks, the strategic rerouting of vessels around the Cape of Good Hope, persistent freight rate volatility, and the acceleration of both technological and environmental transformations significantly alter the fundamental ratio between maritime transport demand and tonnage supply.

Statistically, global seaborne trade experienced a growth of 2.2% in 2024; however, this momentum was expected to decelerate, with a projected growth rate of merely 0.5% in 2025. Conversely, driven by a substantial increase in average shipping distances, the ton-mile indicator surged by approximately 6%. This disparity highlights a fundamental divergence between the physical volume of cargo flows and the actual operational demand for transport work. As of the beginning of 2025, the global merchant fleet comprised approximately 112,500 vessels, representing a total carrying capacity of 2.44 billion deadweight tons (DWT).

This article advances the conceptual framework of maritime market equilibrium. According to this approach, the optimal development of the merchant fleet must be evaluated not only through the traditional dynamics of available tonnage and cargo base but also by factoring in shifting transport distances, extended voyage durations, stringent technological requirements, environmental compliance constraints, multifaceted risks, and the fluctuating cost of capital. The study substantiates the critical need to transition from a static assessment of tonnage adequacy relative to trade volumes toward a more dynamic, systemic management of transport capacity.

Furthermore, special attention is devoted to the case of Ukraine. The successful operation of the Ukrainian maritime corridor has emerged as a crucial catalyst for restoring the nation's export activities and establishing a fundamentally new model of resilience for the national maritime transport complex amidst ongoing security challenges.

Дата надходження до редакції / Submitted: 10.08.26
Дата прийняття до публікації / Accepted: 15.09.26
Дата публікації / Published: 10.11.26