

Електронний журнал «Ефективна економіка» включено до переліку наукових фахових видань України з питань економіки (Категорія «Б», Наказ Міністерства освіти і науки України № 975 від 11.07.2019). Спеціальності – 051, 071, 072, 073, 075, 076, 292. Ефективна економіка. 2026. № 1. ISSN 2307-2105

DOI: <http://doi.org/10.32702/2307-2105.2026.1.110>

УДК 656.1:338.2

*Ю. В. Власенко,
аспірант кафедри підприємництва та торгівлі,
Одеський національний морський університет
ORCID ID: <https://orcid.org/0009-0008-2003-4343>*

ФОРМУВАННЯ ТАРИФІВ ТА ТАРИФНОЇ ПОЛІТИКИ В МОРСЬКІЙ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

*Yu. Vlasenko,
PhD student of the Department of Entrepreneurship and Trade,
Odesa National Maritime Universit*

FORMATION OF TARIFFS AND TARIFF POLICY IN THE MARITIME SECTOR OF UKRAINE

За даними UNCTAD та інших міжнародних джерел, морський транспорт перевозить понад 80 % обсягу товарів, що торгуються у світі (за обсягом) — це робить його основним видом транспорту для міжнародної торгівлі товарів, включно з сировиною, напівфабрикатами та готовою продукцією. При цьому Україна, маючи стратегічне географічне положення та розгалужену мережу морських портів, навіть попри обмеження судноплавства та ризику безпеки, спричинені повномасштабним вторгненням РФ, залишається важливим транзитним та експортно-

імпортним вузлом у Чорноморському регіоні. У цих умовах розвиток морського транспорту та збереження конкурентоспроможності портів на пряму залежать від ефективної тарифної політики, яка визначає привабливість судноплавних компаній для інвесторів та здатність країни інтегруватися до міжнародних логістичних систем. У статті розглянуто теоретичні та практичні аспекти тарифоутворення та тарифної політики на морському транспорті України в умовах інтеграції до світової логістичної системи та впливу воєнних викликів на діяльність портово-судноплавного комплексу. Узагальнено підходи до визначення поняття «тариф» у морській галузі, окреслено структуру тарифів на морському транспорті. Проведено аналіз чинної тарифної системи українських морських портів та визначено її особливості порівняно з тарифними моделями країн Чорноморського та Балтійського регіонів. Висвітлено вплив глобальних факторів - зростання вартості пального, зміни транспортних коридорів, воєнний стан, блокада портів - на політику ціноутворення в морській індустрії. Окреслено інструменти формування тарифів та запропоновано напрями вдосконалення тарифної політики України, зокрема: підвищення прозорості тарифів, гармонізація з міжнародними стандартами ІМО та UNCTAD, використання цифрових платформ для онлайн-моніторингу тарифів, а також формування тарифних стимулів для інвесторів. Отримані результати можуть бути використані органами державного управління, портовими операторами та судноплавними компаніями для підвищення конкурентоспроможності українського морського транспорту на світовому ринку.

According to UNCTAD and other international sources, maritime transport carries over 80% of the volume of goods traded globally (by volume), making it the primary mode of transport for international trade in goods, including raw materials, semi-finished products, and finished goods. At the same time, Ukraine, with its strategic geographical location and a well-developed network of seaports,

remains an important transit and import-export hub in the Black Sea region, even despite navigation restrictions and security risks caused by the full-scale Russian invasion. Under these conditions, the development of maritime transport and the maintenance of port competitiveness directly depend on effective tariff policies, which determine the attractiveness of shipping companies for investors and the country's ability to integrate into international logistics systems. This article examines the theoretical and practical aspects of tariff formation and tariff policy in Ukraine's maritime transport sector, considering integration into the global logistics system and the impact of wartime challenges on the port and shipping complex. Approaches to defining the concept of "tariff" in the maritime industry are summarized, and the structure of maritime transport tariffs (freight rates, port charges, additional logistics fees) is outlined. An analysis of the current tariff system of Ukrainian seaports is conducted, highlighting its features in comparison with tariff models in the Black Sea and Baltic regions. The influence of global factors—such as rising fuel costs, changes in transport corridors, martial law, and port blockades—on pricing policies in the maritime industry is discussed.

The tools for tariff formation are outlined, including cost-based calculations, contractual mechanisms, and flexible models (spot rates, long-term freight agreements). Directions for improving Ukraine's tariff policy are proposed: increasing tariff transparency, harmonizing with IMO and UNCTAD international standards, using digital platforms for online tariff monitoring, and creating tariff incentives for investors. The results can be used by government authorities, port operators, and shipping companies to enhance the competitiveness of Ukrainian maritime transport in the global market.

Ключові слова: *тариф, тарифна політика, морський транспорт, портові збори, фрахтові ставки, ціноутворення, міжнародні перевезення, логістика.*

Keywords: *tariff, tariff policy, maritime transport, port charges, freight rates, pricing, international transport, logistics.*

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями. За даними UNCTAD та інших міжнародних джерел, морський транспорт перевозить понад 80 % обсягу товарів, що торгуються у світі (за обсягом) — це робить його основним видом транспорту для міжнародної торгівлі товарів, включно з сировиною, напівфабрикатами та готовою продукцією. При цьому Україна, маючи стратегічне географічне положення та розгалужену мережу морських портів, навіть незважаючи на обмеження судноплавства та ризики безпеки, спричинені повномасштабним вторгненням РФ, залишається важливим транзитним та експортно-імпортним вузлом у Чорноморському регіоні.

У цих умовах розвиток морського транспорту та збереження конкурентоспроможності портів напряму залежать від ефективної тарифної політики, яка визначає привабливість судноплавних компаній для інвесторів та здатність країни інтегруватися до міжнародних логістичних систем.

У сучасних умовах тарифна політика морського транспорту України зазнає суттєвих трансформацій. На її формування впливають глобальні та регіональні чинники: зростання вартості енергоносіїв, розвиток цифрових логістичних платформ, посилення конкуренції між портами Чорного та Балтійського морів, а також геополітичні ризики, зокрема повномасштабна війна Росії проти України. Воєнні дії призвели до блокади ключових морських портів, зміни маршрутів експорту та імпорту, появи альтернативних транспортних коридорів (Дунайський кластер, сухопутні логістичні шляхи через ЄС). Це зумовило потребу у переосмисленні принципів тарифоутворення, підвищенні прозорості тарифів та формуванні гнучких механізмів ціноутворення для залучення вантажопотоків і підтримки галузі.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання ціноутворення та тарифної політики в морських портах є досить популярною темою досліджень серед науковців, які вивчають проблеми державного регулювання та формування цін на послуги портових операторів. Серед українських дослідників, які приділяли увагу цій проблемі, можна відзначити

Савельєва І.В., Котлубай О.М., Наврозова Ю.О., Матвієнко М.В. [5], Загородню Ю.В. [1].

Науковці у своїх працях зосереджуються на аналізі механізмів державного регулювання портових зборів, особливостях формування тарифів на послуги морських портів, а також на впливі цінової політики на конкурентоспроможність портової галузі в умовах глобалізації транспортних ринків.

Крім того, Холоденко А.М. [8] приділяє значну увагу питанням узгодження інтересів держави та приватних портових операторів, забезпеченню прозорості тарифоутворення та адаптації національної системи портових тарифів до європейських стандартів.

Водночас, попри значну кількість наукових публікацій, низка питань ціноутворення в морських портах залишається дискусійною та потребує подальшого поглибленого вивчення.

Основна проблема полягає у відсутності єдиної системної концепції тарифної політики, яка б поєднувала економічну доцільність, державне регулювання та ринкові механізми, забезпечуючи конкурентоспроможність національного морського транспорту в умовах глобальних викликів.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Мета дослідження полягає у теоретичному узагальненні сутності тарифів та тарифної політики на морському транспорті, аналізі сучасного стану тарифоутворення в Україні та розробленні практичних рекомендацій щодо удосконалення тарифної політики з урахуванням міжнародного досвіду та військово-стратегічних реалій.

Для досягнення окресленої мети вирішені наступні дослідницькі завдання:

- розкрити економічну сутність тарифів та тарифної політики на морському транспорті;
- проаналізувати сучасну систему тарифоутворення в Україні та визначити її проблеми;

- порівняти українську тарифну модель із підходами Чорноморського та Балтійського регіонів;

- запропонувати напрями вдосконалення тарифної політики України, орієнтовані на підвищення прозорості, гнучкості та інвестиційної привабливості.

Виклад основного матеріалу дослідження. У сучасній науковій літературі тариф трактується як економічна категорія, що відбиває вартісну оцінку транспортної послуги, включаючи витрати на експлуатацію, управління та інфраструктурне забезпечення перевезень [7]. Разом з тим на морському транспорті тариф на морському транспорті має багатофункціональний характер і впливає не лише на рівень доходів перевізників чи портових операторів, а й на поведінку всіх учасників ринку, що також очевидно за даними табл. 1.

Таким чином, тариф на морському транспорті є не лише інструментом ціноутворення, а й важливим механізмом регулювання, стимулювання розвитку та забезпечення конкурентоспроможності галузі [6]. З позиції теорії транспортної економіки морський тариф включає кілька складових: фрахтові ставки — винагороду перевізника за доставку вантажу морем (freight rates); портові збори — плати за користування портовою інфраструктурою, навігаційним обладнанням, буксирними та швартовними послугами; а також додаткові платежі — канальні, екологічні, безпекові збори, надбавки за ризику та паливні коригування [3-4].

Тарифна політика розглядається як система економіко-організаційних заходів держави та учасників ринку, спрямованих на регулювання рівня, структури та динаміки тарифів з метою забезпечення ефективності функціонування транспортної системи [3-4]. Вона поєднує механізми державного впливу (нормативне визначення портових зборів, антимонопольне регулювання) та ринкові інструменти (договірне ціноутворення, гнучкі ставки залежно від попиту).

Таблиця 1. Характеристика багатofункціональний характер тарифу, як економічної категорії

Функція	Специфіка реалізації функції	Результат реалізації функції
Цінова	Полягає у відбитті вартості надання транспортної послуги та забезпеченні відшкодування витрат і формування прибутку суб'єктів морської галузі.	Через тариф визначається економічна доцільність перевезень для вантажовласників і судновласників.
Регулятивна	Реалізується шляхом впливу тарифів на обсяги та напрями вантажопотоків, рівень завантаженості портів і судноплавних ліній	Держава або портова адміністрація, встановлюючи або коригуючи портові збори й тарифи, може стимулювати використання певних портів, видів транспорту чи маршрутів, а також підтримувати стратегічно важливі сегменти ринку.
Стимулювальна	Проявляється у заохоченні ефективної поведінки учасників ринку через диференціацію тарифів залежно від обсягу перевезень, типу вантажу, екологічних характеристик суден чи рівня сервісу	Спонукає операторів і клієнтів підвищувати продуктивність, оптимізувати логістичні процеси та інвестувати в модернізацію флоту й портової інфраструктури.
Конкурентна	Полягає у використанні тарифів як інструменту конкурентної боротьби між морськими портами, терміналами та судноплавними компаніями.	Гнучка тарифна політика дає змогу залучати вантажопотоки, утримувати клієнтів і зміцнювати позиції на міжнародному ринку транспортних послуг, особливо в умовах конкуренції з альтернативними маршрутами та портами інших країн.

Джерело: сформовано на основі [1; 3-4; 8]

Основними принципами сучасної тарифної політики у морському секторі є (див. рис. 1) [3-4]:

1. Економічна обґрунтованість - тарифи повинні відбивати реальні витрати на надання послуг, включаючи експлуатаційні витрати, управління та підтримку інфраструктури, забезпечуючи водночас економічну ефективність портових і транспортних підприємств.
2. Прозорість та передбачуваність — забезпечення публічного доступу до тарифних ставок і умов оплати, недопущення прихованих платежів та можливість заздалегідь планувати витрати на перевезення.
3. Гнучкість - можливість адаптації до зміни попиту, сезонності, військово-політичних ризиків.

4. Міжнародна гармонізація — відповідність тарифної політики вимогам міжнародних організацій (ІМО, UNCTAD, WTO), що забезпечує інтеграцію українських портів у світову транспортну систему та підвищує їх конкурентоспроможність.

5. Стимулювання інвестицій — застосування знижок та пільг для залучення судноплавних ліній і вантажопотоків.

Принцип 1. Економічна обґрунтованість.

Специфіка прояву: тарифи відбивають реальні витрати на надання послуг.

Значущість: полягає у тому, що він дозволяє формувати тарифи, які забезпечують фінансову стійкість портів та привабливість для інвесторів.

Принцип 2. Прозорість та передбачуваність

Специфіка прояву: публічний доступ до тарифних ставок і умов оплати.

Значущість: створює довіру з боку міжнародних перевізників і стимулює стабільні вантажопотоки.

Принцип 3. Гнучкість утворення

Специфіка прояву: оперативна адаптація тарифів до стану попиту та військово-політичних чи інших непередбачуваних ризиків.

Значущість: адаптивність тарифів важлива через нестабільну геополітичну ситуацію та коливання на глобальному ринку вантажоперевезень.

Основними принципами

Принцип 4. Міжнародна гармонізація.

Специфіка прояву: відповідність тарифної політики вимогам міжнародних організацій.

Значущість: забезпечує інтеграцію українських портів у світову транспортну систему та підвищує їх конкурентоспроможність

Принцип 5. Стимулювання інвестицій.

Специфіка прояву: застосування знижок та пільг для залучення судноплавних ліній і вантажопотоків.

Значущість: створює додаткові можливості для модернізації портової інфраструктури та розвитку нових логістичних маршрутів.

Рис. 1. Основними принципами сучасної тарифної політики у морському секторі

Джерело: сформовано на основі [3-4; 8]

Виділення цих принципів є важливим, оскільки вони формують комплексну основу для ефективного управління тарифами, забезпечують баланс між економічною доцільністю, стабільністю ринку та розвитком інфраструктури, що критично для підвищення конкурентоспроможності морської галузі України. При цьому Глобальні організації (ІМО, WTO, OECD, Світовий банк, UNCTAD тощо) формують базові вимоги до прозорості та структури тарифів, які ґрунтуються на таких принципах (див. табл. 2).

Таблиця 2. Базові вимоги Глобальних організацій до прозорості та структури тарифів, що ґрунтуються на принципах сучасної тарифної політики у морському секторі

Глобальна організація	Базові вимоги до прозорості та структури тарифів, що ґрунтуються на принципах сучасної тарифної політики у морському секторі
International Maritime Organization (IMO)	Вимоги до портових зборів. Визначається такий їх рівень, що не створює необґрунтованих перешкод свободі мореплавства та міжнародній торгівлі
United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)	Вимоги до аналізу індексів фрахтових ставок (зокрема Baltic Dry Index) та формування рекомендацій щодо забезпечення тарифної конкурентоспроможності портів у глобальних ланцюгах постачання
Європейська комісія	Вимоги до прозорого розрахунку портових зборів, обов'язкової публікації тарифів у відкритому доступі, а також здійснює антимонопольний контроль з метою запобігання викривленню конкуренції*
Світовий банк	Вимоги до економічно обґрунтованого тарифоутворення, яке спрямоване на відшкодування витрат, стимулювання інвестицій у портову інфраструктуру та підвищення ефективності управління портами.

Примітка

* лише в межах реалізації політики TEN-T та спільної портової політики ЄС

Джерело: складено автором за інформацією з офіційних ресурсів IMO, WTO, OECD, Світового банку та UNCTAD.

У світовій практиці управління морськими перевезеннями сформувалися дві базові концепції встановлення тарифів (адміністративно регульована та лібералізована (ринкова)).

Адміністративно регульована концепція притаманна портам із домінуванням державного впливу, де рівень тарифів визначається через законодавчі та підзаконні акти. Такий підхід історично застосовувався в окремих країнах Середземноморського регіону, зокрема в Греції та Туреччині, а також в Україні до 2013 року.

Лібералізована (ринкова) концепція є характерною для більшості портів Європейського Союзу та азійських країн і передбачає самостійне формування тарифів портовими операторами за умови дотримання державою вимог щодо прозорості, конкуренції та недискримінаційного доступу до послуг.

Для України в сучасних умовах ключового значення набувають такі чинники впливу на тарифну політику морського транспорту [5; 8]: 1) вплив воєнних ризиків, що зумовлює зростання страхових та ризикових надбавок, зміну логістичних маршрутів і підвищення ролі дунайських портів; 2) збільшення витрат, пов'язаних із забезпеченням безпеки судноплавства та страхуванням вантажів; 3) розвиток цифрових інструментів тарифоутворення, зокрема впровадження електронних платформ для бронювання портових послуг і публікації тарифів у режимі реального часу; 4) розвиток цифрових інструментів тарифоутворення, зокрема впровадження електронних платформ для бронювання портових послуг і публікації тарифів у режимі реального часу; 5) просування інтеграції до мережі TEN-T, що потребує адаптації національних підходів до тарифоутворення відповідно до європейських правил з метою спрощення мультимодальних перевезень.

Аналіз актуальної практики функціонування портової галузі виявляє низку системних проблем, що негативно впливають на рівень конкурентоспроможності українських портів. Насамперед ідеться про надмірну регуляторну жорсткість базових портових зборів, ставки яких встановлюються на державному рівні без належного врахування ринкової кон'юнктури, а також про значну частку адміністративних платежів у загальній структурі тарифів.

Крім того, порівняльний аналіз тарифних умов у портах Чорноморського регіону та країн Європейського Союзу (табл. 3) дає підстави стверджувати, що додатковими факторами погіршення конкурентних позицій українських портів є непередбачуваність і недостатня прозорість тарифних ставок, вплив режиму воєнного стану, а також низький рівень інтеграції національної системи тарифоутворення в міжнародні стандарти.

Таблиця 3. Тарифи Чорноморських та Європейських портів

Порт	Корабельний збір (USD/GT)	Канальний збір (USD/GT)	Портові послуги (USD/контейнер)	Додаткові надбавки	Прозорість та онлайн-доступ
Одеса (Україна)	0,84	0,52	95–120	Надбавка за безпеку (до +15%), воєнний ризик	Обмежена*
Південний (Україна)	0,80	0,50	90–115	Надбавка за безпеку та конвоювання	Обмежена*
Констанца (Румунія)	0,67	0,40	80–105	Сезонні знижки до 20 % для лінійних сервісів	Висока**
Гданськ (Польща)	0,62	–	75–100	Знижки за обсяг вантажу, лояльність ліній	Висока**
Гамбург (Німеччина)	0,60	–	85–110	Знижки за екологічність судна, цифрові сервіси	Дуже висока***

Примітка

*Лише частина тарифів публікується онлайн (наприклад, на сайті Адміністрації морських портів України — АМПУ). Щоб отримати повний перелік зборів, потрібно звертатися до порту або агентства, що ускладнює планування витрат.

** Всі основні тарифи доступні онлайн. Судновласники можуть швидко перевірити вартість обслуговування судна чи контейнера, є чіткі публічні документи, що підвищує прозорість та зменшує ризик додаткових непередбачених витрат.

*** Порт не лише публікує всі тарифи, а й забезпечує додаткові цифрові сервіси:

калькулятори, інтерактивні системи розрахунку зборів, електронне замовлення послуг, що робить роботу максимально прозорою та зручною для користувачів.

Джерело: сформовано автором на основі даних з сайтів Адміністрації морських портів України (АМПУ) та офіційних сайтів європейських портів: Port Gdańsk (Польща), Port of Constanța (Румунія) та Port of Hamburg (Німеччина).

Таким чином, порівняльний аналіз тарифів показує, що корабельні та канальні збори українських портів (Одеса, Південний) дещо вищі, ніж у портах Європи (Констанца, Гданськ, Гамбург), що може впливати на їх конкурентоспроможність у міжнародній торгівлі. Становище ускладнюють додаткові надбавки, пов'язані з безпекою та воєнним ризиком у чорноморських портах, яке додатково підвищують загальні витрати на обслуговування суден та вантажів, тоді як європейські порти пропонують різні знижки (сезонні, за обсяг або екологічність), що стимулює лояльність клієнтів.

Прозорість та онлайн-доступ до інформації по тарифах також значно різняться. Так, українські порти надають обмежену інформацію, щодо

тарифів, тоді як європейські порти забезпечують повний доступ і розвивають додаткові цифрові сервіси, що підвищують ефективність планування та привабливість для міжнародних судновласників.

З початком повномасштабної війни (2022 р.) український морський транспорт зазнав безпрецедентного впливу (через блокування портів у Чорному морі, загроза мінування та атаки на судна, скорочення вантажопотоків та перебої у ланцюгах постачання), що привело до:

1. Різке зростання вартості страхування та введення додаткових надбавок в українських портах через бойові дії, мінування акваторії, атаки на цивільні та комерційні судна, а також загальну нестабільність логістичних ланцюгів. Так, судновласники були змушені оформлювати додаткове страхування від воєнних ризиків (war risk insurance), що підвищило вартість перевезень на 2–5 % від фрахту. Крім того, порти вводили додаткові надбавки за безпеку та конвоювання суден, щоб компенсувати витрати на супровід, захист від мін та ризик пошкодження вантажу.

2. Перенаправлення потоків до дунайських портів. Хоча тарифи в дунайських портах залишалися відносно стабільними, зростання вантажопотоку призвело до підвищеного навантаження на інфраструктуру, утворення черг суден та збільшення часу очікування в портах.

3. Появи тимчасових державних програм підтримки. Щоб стимулювати заходи суден до безпечних портів, уряд України та портові адміністрації запровадили програми тимчасових знижок на портові збори, які могли сягати до 50 % від стандартних тарифів.

Щодо тенденцій розвитку тарифної політики в морському бізнесі України, то можна виділити такі, як перехід до ринкової моделі, цифровізація, інтеграція з TEN-T та ЄС, запровадження стимулювальних знижок (див. рис. 2).

Українські порти поступово рухаються до прозорішої, ефективної та конкурентоспроможної моделі функціонування, що сприяє їх інтеграції у

міжнародні логістичні ланцюги та забезпечує стабільні вантажні потоки навіть за складних геополітичних умов.

Традиційно тарифи на морський транспорт формуються за витратною моделлю, яка передбачає покриття всіх операційних витрат перевізника та забезпечення цільового рівня прибутковості. Хоча ця модель є базовою, в умовах високої конкуренції та нестабільності ринку її часто доповнюють коригувальними механізмами, що дозволяють адаптувати тарифи до змін попиту та ринкової кон'юнктури. До таких механізмів належать: ставки для разових перевезень; тарифи для довгострокових контрактів з фіксованими або індексованими ставками; динамічні ставки, що змінюються на основі аналізу великих даних та прогнозів вантажопотоків; ставки, прив'язані до міжнародних індексів (наприклад, Baltic Dry Index, Shanghai Containerized Freight Index).

⇒ ⇒ ⇒ ⇒

Перехід до ринкової моделі надання приватним стивідорним компаніям права гнучко формувати тарифи на перевалку та супутні портові послуги, що дозволяє ефективніше реагувати на попит і ринкові умови

⇒ ⇒ ⇒ ⇒

Цифровізація впровадження електронних сервісів замовлення оплати портових послуг, що підвищує прозорість тарифів, зменшує бюрократію та пришвидшує обслуговування суден.

⇒ ⇒ ⇒ ⇒

Інтеграція з TEN-T та ЄС адаптація тарифів і процедур до європейських стандартів прозорості, недискримінаційності та сумісності з логістичними мережами ЄС, що підвищує привабливість українських портів для міжнародних перевізників.

⇒ ⇒ ⇒ ⇒

Запровадження стимулювальних знижок надання пільг для суден з «зеленими» технологіями, великими обсягами перевезень або регулярними лініями, що стимулює інвестиції, екологічну відповідальність та стабільність вантажних потоків.

Ознака: рух до прозорішої, ефективної та конкурентоспроможної моделі функціонування

Ознака: рух до інтеграції у міжнародні логістичні ланцюги

Рис. 2. Узагальнення тенденцій розвитку тарифної політики в морському бізнесі України

Джерело: сформовано автором на основі [5]

У практиці портів Чорного моря починають впроваджуватися системи лояльності, які стимулюють регулярні суднозаходи та великі обсяги перевалки. Наприклад, порти Констанца та Гданськ надають знижки до 20 % лінійним перевізникам за регулярність заходів суден та значні обсяги вантажів, а порт Гамбург пропонує додаткові пільги для суден із «зеленими» технологіями та регулярних ліній і забезпечує повний доступ до тарифів через цифрові сервіси. Це підвищує ефективність використання портової інфраструктури та зміцнює партнерські відносини з міжнародними судновласниками.

У більшості портів Чорного моря процеси тарифоутворення поєднуються елементи ринкової свободи та державного контролю. Зокрема, інструментами такого підходу (затвердження граничних ставок портових зборів, знижки для нових інвесторів, інноваційних суден та суден з екологічними технологіями та податкові пільги для операторів у кризові періоди) узгоджуються з положеннями антидискримінаційного законодавства та вимогами Регламенту (ЄС) № 2017/352, який передбачає обов'язкове прозоре оприлюднення тарифів портовими адміністраціями та забезпечення рівного доступу до портових послуг. Таким чином, українські порти підвищують відкритість тарифів, забезпечують рівність умов для всіх учасників ринку та стимулюють свою інвестиційну активність.

Цифровізація стає ключовим інструментом модернізації тарифної політики. Якщо провідні європейські порти вже застосовують онлайн-калькуляцію вартості послуг, електронні тарифні платформи та інструменти підтримки цінових рішень, то в Україні цифрова трансформація перебуває на початковому етапі. Зокрема, запроваджено електронний кабінет судновласника в АМПУ та розпочато інтеграцію з міжнародними системами моніторингу вантажопотоків, проте повноцінного єдиного цифрового порталу тарифів наразі немає.

Перебування країни в умовах воєнного стану зумовило потребу перегляду тарифних підходів. Актуалізовано застосування тимчасових

тарифних знижок і компенсаційних механізмів для стимулювання суднозаходів, а також використання ризикових коефіцієнтів до базових ставок, що враховують додаткові витрати на безпеку, страхування та експлуатаційні ризики. Водночас підвищується значення розвитку спільних логістичних коридорів із країнами ЄС, що допомагає мінімізувати негативні наслідки обмежень судноплавства в Чорному морі.

В умовах високої змінності та складності тарифної політики в морській галузі особливо важливим стає науково обґрунтоване тарифне моделювання, яке передбачає сценарний підхід і розрахунки на основі кількох прогнозів з урахуванням коливань валютних курсів, вартості пального та страхових премій.

На основі проведеного аналізу можна виокремити кілька ключових напрямів удосконалення тарифної політики, які мають наукове та прикладне значення, зокрема (див. табл. 4): 1) узгодження з європейськими стандартами; 2) цифровізація тарифоутворення; 3) стимулювання інвестицій та підвищення конкурентоспроможності портів; 4) антикризова орієнтованість; 5) посилення науково-методичного забезпечення.

Запропоновані заходи дозволяють досягти таких результатів:

1. Підвищення конкурентоспроможності українських портів на міжнародному ринку завдяки прозорості, адаптивності та гнучкості тарифів. Наприклад, запровадження відкритого електронного порталу тарифів дозволяє перевізникам швидко порівнювати ставки різних портів і обирати найбільш вигідний, що стимулює конкуренцію між портами та підвищує їх привабливість.

2. Стимулювання інвестицій у розвиток і модернізацію портової інфраструктури. Наприклад, надання знижок для компаній, які інвестують у нові термінали або екологічні судна, заохочує приватний капітал вкладати кошти у розвиток портових потужностей.

Таблиця 4. Узагальнення ключових напрямів удосконалення тарифної політики морських портів

Напрямок удосконалення	Основний зміст та інструменти	Очікуваний результат
Узгодження з європейськими стандартами ¹	Адаптація тарифної системи до принципів прозорості та недискримінаційності ЄС; інтеграція до мережі TEN-T; формування єдиних тарифних коридорів для мультимодальних перевезень.	Гармонізація з європейським ринком, зростання транзитної привабливості портів
Цифровізація тарифоутворення ²	Створення національного порталу тарифів; впровадження Port Community Systems; застосування Big Data для прогнозування та адаптивного ціноутворення.	Підвищення прозорості, зменшення транзакційних витрат, оперативність управлінських рішень
Стимулювання інвестицій та конкурентоспроможності ³	Запровадження знижок і бонусів для великих та екологічних перевізників; довгострокові договірні ставки; державні компенсації та субсидії на інфраструктуру.	Залучення інвестицій, модернізація портів, посилення конкурентних позицій
Антикризова орієнтованість та врахування воєнних ризиків ⁴	Сценарні тарифні моделі з урахуванням витрат на безпеку та страхування; тимчасове зниження ставок у кризові періоди; розвиток дунайського логістичного кластера.	Підвищення стійкості портової системи, збереження вантажопотоків у кризових умовах
Посилення науково-методичного забезпечення ⁵	Створення галузевого центру тарифного моделювання; використання VAR-моделей, сценарного аналізу, методу Монте-Карло.	Обґрунтованість тарифних рішень, підвищення ефективності державного регулювання

Примітка

1 процес приведення національної системи тарифоутворення та регулювання діяльності морських портів у відповідність до норм, правил і принципів, що діють у Європейському Союзі.

2 процес впровадження інформаційно-комунікаційних технологій у процес формування, розрахунку та адміністрування тарифів на портові й транспортні послуги з метою підвищення прозорості, оперативності та економічної обґрунтованості цінових рішень.

3 процес цілеспрямованого використання тарифної політики як інструменту заохочення вкладень у розвиток портової інфраструктури та підвищення привабливості морських портів на національному й міжнародному ринках транспортних послуг.

4 здатність тарифної політики морських портів оперативно адаптуватися до надзвичайних і нестабільних умов функціонування, зокрема кризових явищ та ризиків, пов'язаних із воєнними діями.

5 процес формування системного наукового підґрунтя для розроблення та реалізації тарифної політики в морських портах на основі сучасних теорій, методів і аналітичних інструментів.

Джерело: сформовано на основі [1-2; 5; 8]

3. Інтеграцію України у європейську транспортно-логістичну мережу та створення спільних мультимодальних коридорів. Наприклад, приєднання до TEN-T і узгодження тарифів із європейськими стандартами дозволяє українським портам ефективно працювати у спільних маршрутах залізничного, річкового та морського транспорту, що спрощує транзит вантажів через країну.

4. Забезпечення стійкості морської галузі в умовах воєнних та економічних ризиків. Наприклад, впровадження сценарних тарифних моделей із можливістю тимчасового зниження ставок у кризові періоди дозволяє підтримувати вантажопотоки, навіть якщо основні маршрути стають недоступними.

5. Зниження операційних витрат судноплавних компаній, що сприятиме збільшенню вантажопотоків і підвищенню доходів як державного, так і приватного секторів. Наприклад, автоматизація процесу замовлення послуг і оплати через Port Community Systems скорочує час на обробку вантажів і знижує адміністративні витрати перевізників.

Висновки та перспективи подальших розвідок у даному напрямі.
Проведене дослідження засвідчило, що тарифна політика є ключовим механізмом підвищення конкурентоспроможності морського транспорту України, визначає рівень інтеграції країни у міжнародні логістичні ланцюги та впливає на інвестиційну привабливість портової інфраструктури.

Науково доведено, що ефективна тарифна політика повинна поєднувати витратний та ринково-орієнтований підходи, враховувати коливання світових фрахтових індексів, дотримуватися міжнародних стандартів прозорості та враховувати специфіку функціонування українських портів в умовах воєнно-економічної нестабільності.

Аналітичний огляд показав, що сучасна тарифна система України залишається надмірно зарегульованою, має обмежену цифрову прозорість та менше стимулів для судноплавних компаній, ніж порти ЄС. Водночас воєнні ризики та зміна транспортних коридорів зумовили необхідність перегляду

традиційних підходів до ціноутворення та запровадження гнучких антикризових механізмів.

Проведений аналіз сучасного стану тарифної політики в українській морській галузі та міжнародного досвіду дозволяє виокремити ключові напрями її вдосконалення. Серед пріоритетних заходів слід зазначити: гармонізацію національної тарифної системи з вимогами європейського законодавства та стандартів ТЕН-Т; повну цифровізацію процесів тарифоутворення та створення єдиного порталу тарифів; запровадження стимулювальних механізмів, таких як знижки та довгострокові контрактні ставки; розробку сценарних моделей тарифів, що враховують воєнні та інші екстремальні ризики; створення науково-методичного центру для підтримки тарифного моделювання.

Реалізація запропонованих рішень сприятиме зниженню витрат судноплавних компаній, збільшенню вантажопотоку, залученню інвестицій у портову інфраструктуру та інтеграції України до європейського транспортно-логістичного простору.

Література

1. Загородня Ю. В. Підвищення конкурентоспроможності портів України шляхом вдосконалення тарифної політики. Вісник ХНАУ ім. В.В. Докучаєва. Серія «Економічні науки». № 4. 2018. URL: <https://journals.indexcopernicus.com/api/file/viewByFileId/623874.pdf>
2. Омельченко Г. Ю. Інвестиційна привабливість підприємств морської транспортної сфери. Вісник ХНТУСГ. 2023. № 217. С. 115-125.
3. Про морські порти України : Закон України від 17.05.2012 № 4709-VI / Відомості Верховної Ради (ВВР), 2013, N 7, ст. 65. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1602-14> (дата звернення : 22.10.2020).
4. Степаненко В. О. Інституціонально-правові засади управління морською транспортною інфраструктурою України в умовах євроінтеграції. *Ефективна економіка*. 2021. № 2. DOI: 10.32702/2307-2105-2021.2.201

5. Савельєва І. В., Котлубай О. М., Наврозова Ю. О., Матвієнко М. В. Теоретичні та практичні засади організації морського бізнесу. Колективна монографія. Одеса: ОНМУ, 2022. 404 с.
6. Stopford M. *Maritime Economics*. 4th ed. London: Routledge, 2020. 974 p.
7. Kendall L., Buckley J. *The Business of Shipping*. 9th ed. New York: Routledge, 2019. 510 p.
8. Холоденко А. М. Розвиток транспортно-логістичних систем України в умовах євроінтеграції. Економіка транспортного комплексу. 2023. № 42. С. 33-45.

References

1. Zagorodnya, Yu.V. (2018), "Improving the competitiveness of Ukrainian ports by improving tariff policy", *Visnyk KHNAU im. V.V. Dokuchayeva. Seriya «Ekonomichni nauky»*, vol. 4, available at: <https://journals.indexcopernicus.com/api/file/viewByFileId/623874.pdf> (Accessed 22 Dec 2025).
2. Omelchenko, G.Yu. (2023), "Investment profitability of enterprises in the maritime transport sector", *Visnyk KHNTUS·H*, vol. 217, pp. 115-125.
3. *The Verkhovna Rada of Ukraine* (2012), The Law of Ukraine "On sea ports of Ukraine", available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17#Text> (Accessed: 22 October 2020).
4. Stepanenko, V.O. (2021), "Institutional and legal principles of managing the maritime transport infrastructure of Ukraine in the context of European integration", *Efektivna ekonomika*, vol. 2. DOI: 10.32702/2307-2105-2021.2.201
5. Savelieva, I.V. Kotlubay, O.M. Navrozova, Yu.O. and Matvienko, M.V. (2022), *Teoretychni ta praktychni zasady orhanizatsiyi mors'koho biznesu. Kolektyvna monohrafiya* [Theoretical and practical principles of organizing maritime business], ONMU, Odesa, Ukraine.

6. Stopford, M. (2020), *Maritime Economics*. 4th ed.: Routledge, London, England.
7. Kendall, L. and Buckley, J. (2019), *The Business of Shipping*. 9th ed.: Routledge, New York, USA.
8. Kholodenko, A.M. (2023), "Development of transport and logistics systems of Ukraine in the context of European integration", *Ekonomika transportnoho kompleksu*, vol. 42, pp. 33-45.

Стаття надійшла до редакції 24.12.2025 р.