

УДК 656.61(477)"364"

DOI 10.47049/2226-1915-2025-3-179-191

АНАЛІЗ ДІЯЛЬНОСТІ ПРАЦЮЮЧИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ

М.П. Дубровський

д.т.н., професор кафедри «Морське та цивільне будівництво і архітектура»
m.doubrovsky@gmail.com

В.Є. Калюжна

доцент кафедри «Морське та цивільне будівництво і архітектура»
wave92@ukr.net

Одеський національний морський університет, Одеса, Україна

О.В. Калюжний

к.т.н., заступник начальника Адміністрації Одеського морського порту
з питань розвитку портової інфраструктури

Державне підприємство «Одеський морський торговельний порт»

Анотація. У статті представлено аналіз діяльності працюючих портів України в умовах воєнного стану.

Позначено сучасну структурну базу функціонування морської галузі України.

Виділено ключові поняття відносно стану морських портів (працюючі; не функціонуючі через близькість бойових дій, закриті, тобто тимчасово окуповані);

Наведено аналіз прямих збитків інфраструктурі морського та внутрішнього водного транспорту державної форми власності, нанесених в результаті дії російської агресії.

Досліджено та проілюстровано динаміку зміни вантажообігу за роками 2021-2024 в морських портах Дунайського регіону та «Великої Одеси».

Освітлюються проєкти з проведення гідротехнічних робіт (поглиблення дна фарватеру і акваторії, відновлення причальної інфраструктури), які покращили безпеку мореплавства в акваторіях портів Придунав'я та «Великої Одеси».

Проведено порівняльний аналіз показників роботи портів як в умовах дії «зернового коридора», так і після призупинення його роботи.

Ключові слова: морські порти, воєнний стан, вантажообіг, гідротехнічні проєкти.

UDC УДК656.61(477)"364"

DOI 10.47049/2226-1915-2025-3-179-191

ANALYSIS OF THE ACTIVITIES OF THE OPERATING PORTS
OF UKRAINE UNDER MARTIAL LAW

M.P. Doubrovsky

Doctor of Technical Sciences,

Professor of the Department of Marine and Civil Engineering and Architecture

m.doubrovsky@gmail.com

V.E. Kalyuzhna

Associate Professor

of the Department of Marine and Civil Engineering and Architecture

wave92@ukr.net

Odesa National Maritime University, Odesa, Ukraine

O.V. Kalyuzhnyi

Ph.D, Deputy Head

of the Odesa Sea Port Administration for Port Infrastructure Development,

State enterprise Odesa Commercial Sea Port

Abstract: *The article presents an analysis of the operational activities of Ukrainian working ports under martial law.*

It outlines the current structural basis of Ukraine's maritime industry and highlights key concepts related to the state of seaports, categorizing them as: operational, non-functional due to proximity to military actions, or closed (temporarily occupied).

An analysis of direct damage to the state-owned maritime and inland waterway transport infrastructure caused as a result of Russian aggression was conducted;

The dynamics of cargo turnover changes from 2021 to 2024 in the seaports of the Danube region and «Great Odesa» are investigated and illustrated.

The article also highlights hydrotechnical projects (fairway and water area deepening, berth infrastructure restoration) that improved navigation safety in the Danube and «Great Odesa» areas.

Finally, it conducts a comparative analysis of port performance indicators under the Grain Corridor initiative and after its suspension.

Keywords: *seaports, martial law, cargo turnover hydro engineering projects*

Вступ. 24 лютого 2022 року, в ніч, російська федерація розв'язала війну проти України. Відповідно до Указу Президента України від 24.02.2022 року

№ 64/2022 «Про введення воєнного стану в Україні», затвердженого Законом України від 24.02.2022 № 2102-IX, на всій території України запроваджено правовий режим воєнного стану [1]. Починаючи з 24 лютого 2022 року фактично розпочалась блокада функціонування вітчизняних морських портів, розташованих

на узбережжі України. Військові кораблі росії агресивно блокували судноплавство в Чорному та Азовському морях для суден, що прямували до морських портів України. Зважаючи на поточну ситуацію військової окупації російськими військами певних територій України у Херсонській, Запорізькій та Донецькій областях, Міністерство інфраструктури України прийняло Наказ від 28 квітня 2022 року № 256, зареєстрований в Міністерстві юстиції України 29 квітня 2022 року за № 470/37806 «Про закриття морських портів» [2].

Вжиття зазначеного заходу спричинено неможливістю здійснювати обслуговування суден і пасажирів, проведення вантажних, транспортних та інших пов'язаних з цим видів господарської діяльності, забезпечення належного рівня безпеки судноплавства, дотримання вимог міжнародних договорів України, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, а також забезпечення охорони навколишнього природного середовища у той час, коли росія продовжує вести активні воєнні дії в даних регіонах, чим несе загрозу для людського життя і здоров'я.

Постановка проблеми. Варто згадати, що відповідно до наказу [2] з дня його офіційного опублікування, морські порти Бердянська, Маріуполя, Скадовська, Херсона оголошені закритими до відновлення контролю України над зазначеними морськими портами.

Зазначені дії нанесли удар економіці України, оскільки морським сполученням здійснювалося близько 70% експорту українських виробників (орієнтовно 47,0 млрд. дол. США) та значна частина імпорту.

За наявними підрахунками Україна втрачала 170 млн. дол. США в день через заблоковані порти, а орієнтовні прямі збитки інфраструктурі морського та внутрішнього водного транспорту державної форми власності, які завдано з 24 лютого 2022 року до кінця 2024 року, становили близько 622 млн. дол. США.

Внаслідок російської військової агресії значних уражень зазнала цивільна транспортна інфраструктура України, в тому числі об'єкти виробничої діяльності філій Державного підприємства «Адміністрація морських портів України (ДП АМПУ). Частина активів (майна) філій виявилася захопленою або заблокованою російськими окупантами, інша частина зазнала руйнувань, значних ушкоджень чи була повністю знищена .

Огляд останніх досліджень і публікацій. Теоретичні та практичні питання з напрямку технічної експлуатації, підвищення надійності та довговічності роботи морських портів України стали предметом досліджень багатьох вітчизняних вчених та провідних наукових установ. Питаннями відновлення та реконструкції об'єктів портової інфраструктури займалися відомі вчені-практики: П.С. Нікеров, П.І., Яковлев, М.Б. Пойзнер, С.І. Рогачко, С.В. Руденко та інші. Серед провідних наукових установ слід особливо зазначити філію «ЧорноморНДПроект» (інститут був заснований у 1930 р.) Державного підприємства «Адміністрація морських портів України» [3]. На теперішній час предметом діяльності філії є здійснення архітектурної та інжинірингової діяльності для нового будівництва, реконструкції, модернізації, ремонту та технічного переоснащення об'єктів портової інфраструктури та інших об'єктів будівництва. Дослідники філії зробили великий науковий внесок для морського будівництва на Чорноморсько-Азовському та

Дунайському басейнах. Достатньо фундаментально та аргументовано розробляли висновки та рекомендації з реконструкції, модернізації, ремонту, підвищення експлуатаційних навантажень на гідротехнічні споруди.

Метою представленої роботи є дослідження й аналіз роботи морських портів як складової частини системи транспортної інфраструктури України, визначення їх проблематики і встановлення можливих напрямків подальшого розвитку, у тому числі зважаючи на війну в Україні.

Завдання дослідження. Сьогодні, в умовах правового режиму воєнного стану в Україні гостро стають актуальними питання відновлення та підвищення ефективності технічної експлуатації причальної інфраструктури портів, які мають можливість продовжити свою діяльність в цей непростий час.

Для досягнення цілі поставленої в представлений роботі необхідно було вирішити наступні завдання:

- опрацювати дані транспортно-економічних показників роботи працюючих портів України в період з 2021 по 2024 р.;
- зробити порівняльне оцінювання впливу відкриття «зернового коридору» на показники роботи портів Придунав'я та «Великої Одеси»;
- відмітити виконання експлуатаційного днопоглиблення в акваторії морських портів Ізмаїл, Рені та Усть-Дунайськ з ціллю необхідності збільшення глибин для забезпечення безпечного плавання в акваторії морських портів Ізмаїл, Рені та Усть-Дунайськ суден морського класу з осадкою до 7,0 м для виконання вантажно - розвантажувальних робіт, збільшення пропускної спроможності портів, обсягів перевалки і оптимізації логістичних складових перевезень стратегічних експортних та імпорتنних вантажів.
- провести вивчення сучасного стану та перспективи розбудови портів «Великої Одеси» та Дунайського регіону;

Виклад основного матеріалу. Безперечно морські порти, особливо в воєнних умовах сьогодення, є надзвичайно важливим елементом економіки нашої країни, стратегічними об'єктами, від яких залежить безпека України та які пов'язують багато секторів – транспортну мережу, військових, зерновий бізнес і т. інш. Збройна агресія російської федерації докорінно змінила транспортну систему України.

Отже, найважливішим викликом наразі є створення умов для підтримання транспортної інфраструктури у належному функціональному стані на підконтрольних Україні територіях, збереження та підвищення пропускної спроможності пунктів пропуску, переорієнтація логістичних перевезень задля виконання найважливіших функцій країни. Відповідно до «Проекту Плану відновлення та розбудови інфраструктури України» [4] передбачене залучення приватних інвестицій та підвищення ефективності використання наявних потужностей в морських портах України, модернізація інфраструктури глибоководних морських портів, розвиток припортової інфраструктури та пропускної спроможності морських портів, розвиток перевезень вантажів, пасажирів, пошти і багажу морськими суднами.

На рисунку 1 представлені детально елементи транспортної інфраструктури України, в тому числі: працюючі порти, закриті (тимчасово окуповані) порти, такі, які не функціонують через близькість бойових дій [2]. Природно, що після

початку повномасштабної війни у ситуації, що склалася, портова галузь майже повністю припинила роботу. Винятком став Дунайський регіон, куди бізнес почав переорієнтовувати вантажопотоки.



Рис. 1. Елементи водно-транспортної інфраструктури України [5]

Саме забезпечення роботи дунайських портів та зернового коридору були основним фокусом уваги ДП «Адміністрація морських портів України» (АМПУ) з початку війни з росією.

З першого дня військової агресії росії і блокування основних портів Міністерство інфраструктури, для підтримки економіки та обороноздатності країни, направило зусилля на розвиток Дунайського морського вузла. Всі підприємства галузі, що знаходилися у сфері управління міністерства, були об'єднані під керівництвом АМПУ в Дунайський морський кластер, і було створено відповідну робочу групу.

На своєму засіданні Уряд країни схвалив зміни до Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року. Це рішення є вкрай важливим для подальшого розвитку українських морських портів. В результаті чого відбулася актуалізація ключових норми та положень щодо функціонування та розвитку кожного морського порту в частині розвитку перевантажувальних потужностей. Крім цього, документ окреслює основні напрямки розвитку інфраструктури морських портів на середньо- та довгострокову перспективу, а також встановлює передумови для гармонізації розвитку портової інфраструктури та під'їзних (залізничних та автомобільних) шляхів до морських портів.

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

Відновлення зруйнованої інфраструктури портів (згідно з [6]) має «за можливості» здійснюватися на якісно вищому рівні за принципом «build back better» – «відбудуй краще, ніж було зроблено», в тому числі:

(а) в портах Дунайського регіону:

- враховуючи обмежену пропускну спроможність Сулинського каналу та гирла Бистре, для ефективної та прозорої роботи та чіткого щотижневого планування впровадили електронну чергу із дотриманням чіткого щотижневого планування;

- в результаті переговорів з румунськими представниками досягли домовленостей щодо розвитку торговельного судноплавства у регіоні Нижнього Дунаю. З боку ДП АМПУ було збільшено кількість лоцманів з 16 до 40, досягнуто домовленості щодо модернізації інфраструктури Сулинського каналу;

- для реалізації заходів, які дозволяють покращити безпеку мореплавства в усіх дунайських портах, було внесені зміни до кордонів акваторій портів цього регіону;

- синергія зусиль представників портової спільноти двох країн, прозорі та зрозумілі ринкові інструменти, впровадження електронної черги – все це дало результати у вигляді залучення нових вантажопотоків та відкриття нових терміналів. Як приклад – відкриття контейнерного терміналу в Ренійському порту, бо досі українські дунайські порти не обробляли контейнерні вантажі.

(б) в портах Чорноморського регіону:

- зернова ініціатива, в рамках якої проведено спільну роботу фахівців «Державного автотранспортного науково-дослідного і проектного інституту Міністерства інфраструктури України (МІУ) й «Державного підприємства «АМПУ».

Результатом стало запровадження електронної черги та створення чат-боту, який у режимі реального часу повідомляв про проходження суднами інспекцій у Туреччині.

Відносно портів Одеського регіону зазначено, що перевалка усієї номенклатури вантажів велася тільки до 24 лютого 2022 року. Із серпня 2022 року, після відкриття зернового коридору, порти Одеса, Чорноморськ і «Південний» частково відновили свою роботу на відвантаження агропродукції. Таким чином, у 2022 році ДП «Одеський порт» порт скоротив вантажообіг майже втричі до 7,8 млн. тонн, ДП «МТП ЧОРНОМОРСЬК» у 2,2 рази, до 11,31 млн. тонн, ДП «МТП «ПІВДЕННИЙ» до 7,06 млн. тонн.

Слід зазначити, що вимушене обмеження діяльності морських портів Одеси, Чорноморська, Південного, Миколаїв, Білгород-Дністровського та спеціалізованого морського порту «Ольвія», стало причиною зменшення вантажообігу та доходу ДП «АМПУ».

У той же час, значну важливість отримали порти Дунайського регіону, що до недавнього часу вважались одним з безпечних водних шляхів для експортних потреб країни. Війна в Україні та блокування українських морських портів на Чорному морі призвели до того, що частину експортних і меншою мірою імпорتنих потоків вантажів було переорієнтовано в порти Придунав'я: Ізмаїл, Рені та Усть-Дунайськ.

Якщо в 2021 році вказані порти мали застаріле перевантажувальне обладнання та склади, то вже в 2022 році там повним ходом почали проводити заходи до

відновлення причальної інфраструктури, робити днопоглиблення, проводити закупівлю нового обладнання, ремонтувати склади, передавати в оренду площі, де інвестори почали будувати нові вантажні термінали.

Виконання таких важливих технічних заходів з гідротехнічного будівництва як проведення поглиблення дна на фарватерах в українській частині гирла Дунаю на півдні Одеської області Адміністрацією морських портів України дозволило заходити з моря суднам з осадкою в вантажу не тільки до 3,9 м, як було раніше, а і до 6,5 метрів, а в районі Ізмаїлу навіть до 7 метрів. Обсяг експлуатаційного днопоглиблення склав понад 950 тис. м³.

В акваторії морського порту Рені протягом 2023 року виконано експлуатаційне днопоглиблення в обсязі понад 150 тис. м³ біля причалів порту, у внутрішній акваторії затону порту та на вході до нього. Крім того, протягом 2023 року виконано експлуатаційне днопоглиблення на морському підхідному каналі «Дунайський судноплавний хід» (канал Дунай-Чорне море), з метою підтримання необхідних глибин для забезпечення безпечного проходу суден в обсязі понад 770 тис. м³.

Це забезпечило збільшення глибин для безпечного плавання в акваторії морських портів Ізмаїл, Рені та Усть-Дунайськ суден морського класу з осадкою до 7,0 м для виконання вантажно-розвантажувальних робіт, збільшенням пропускної спроможності портів, обсягів перевалки і оптимізації логістичних складових перевезень стратегічних експортних та імпорتنих вантажів.

У першому півріччі 2023 р. у звичайному режимі працювали дунайські порти та в рамках реалізації «Ініціативи щодо безпечного транспортування зерна та продуктів харчування з українських портів», яка була підписана у Стамбулі 22.07.2022 р., порти Одеса, Чорноморськ та Південний працювали лише на відвантаження продуктів харчування.

За звітними даними ДП АМПУ [5] вантажообіг морських портів України за 2022 рік, фактично, складав 59 252 тис. т. Водночас за підсумками 2023 року вантажообіг становить 61935 тис. т вантажів, що складає 127 % до планового показника – 48598 тис. т.

Починаючи з липня 2023 р. було призупинено реалізацію ініціативи «Зерновий коридор», що призвело до негативного впливу на фінансово-господарську діяльність підприємства та, відповідно, на показники виконання фінансового плану ДП «АМПУ» за III квартал та 9 місяців 2023 року. Таким чином, протягом 2022-2023 рр. вантажообіг портів на Дунаю зріс у шість разів порівняно з довоєнним 2021-р.

Однак початок функціонування (4 квартал 2023 р.) проходу до портів України через район північно-західної частини Чорного моря в умовах дії режиму воєнного стану дозволив покращити показники діяльності роботи морського коридору портів «Одеського кластера», що призвело до падіння дунайської перевалки майже на половину.

На рисунку 2 наведено показники розвитку динаміки щомісячної зміни вантажообігу морських портів України в 2023 році.

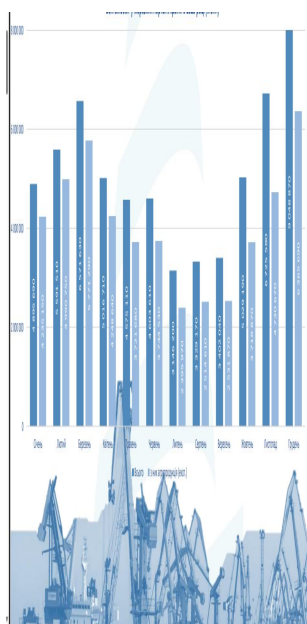


Рис. 2. Динаміка щомісячної зміни вантажообігу морських портів України в 2023 році [6]

На рисунку 3 наведено показники динаміки змінення вантажообігу портів «Великої Одеси» у 2023 році.

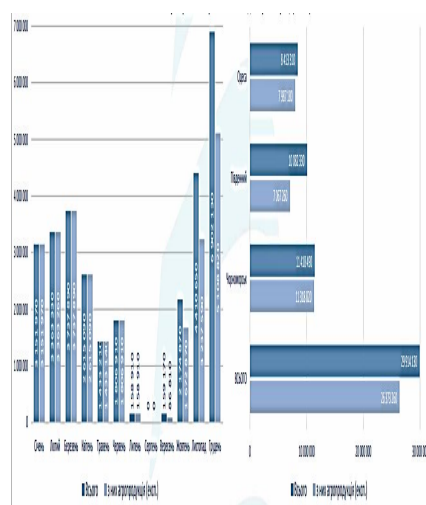


Рис. 3. Динаміка змінення показників вантажообігу портів «Великої Одеси» у 2023 році [5]

На рисунку 4 наведено дані щомісячних показників вантажообігу портів Дунайського регіону у 2023 році

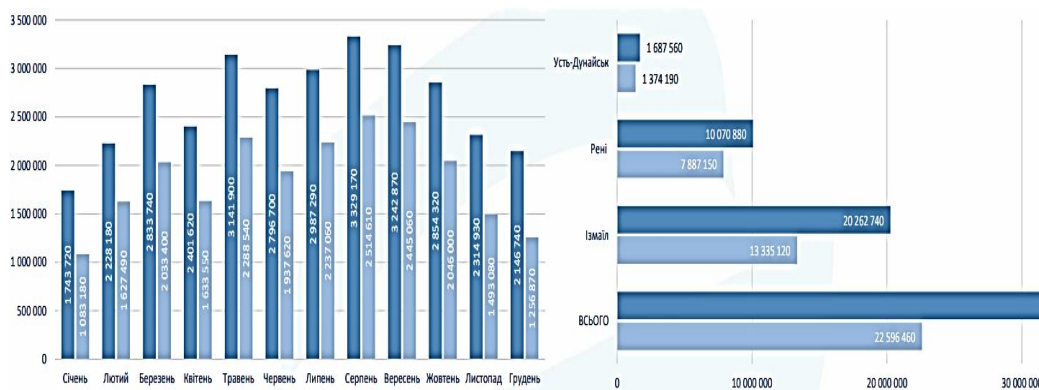


Рис. 4. Щомісячні показники вантажообігу портів Дунайського регіону у 2023 році [5]

У підсумку, дунайські порти, які врятували український експорт у перші два роки війни, тепер самі потребують термінової допомоги. Також робота коридору сприяла переорієнтації потоків вантажів.

Порти «Великої Одеси» у 2024 році збільшили обсяг перевалки вантажів у 2,6 рази порівняно з 2023 роком – до 79,9 млн. тонн, тоді як порти на Дунаї скоротили цей показник на 45,9 % – до 17,3 млн. тонн. Утім, це все одно втричі більше довоєнного вантажообігу. Завдяки злагодженій роботі портів «Великої Одеси» обсяги вантажообігу значно зросли у порівнянні з минулим роком.

Таким чином, загальний вантажообсяг шести працюючих українських портів за 2024 військовий рік склав 97,2 млн. тонн.

В таблиці 1 наведено показники вантажообігу портів Дунайського регіону за воєнні роки 2022 -2024 р., млн. тонн

Таблиця 1

Показники вантажообігу портів Дунайського регіону
за воєнні роки 2022 -2024 р.р., млн. тонн. [5]

Найменування філій ДП «АМПУ»	2022 р.	2023 р.	2024 р.
ДП «ОДЕСЬКИЙ ПОРТ»	7, 98	8, 41	18, 30
ДП «МТП ПІВДЕННИЙ»	7, 06	10, 08	35, 55
ДП«МТП ЧОРНОМОРСЬК»	11, 31	11, 41	26, 44
Всього:	26, 37	29, 91	80, 29

У таблиці 2 наведено показники вантажообігу портів «Великої Одеси», за воєнні роки 2022 -2024 р., млн. тонн.

Таблиця 2

*Показники вантажообігу портів «Великої Одеси»,
за воєнні роки 2022 -2024 р.р., млн. тонн [5]*

Найменування філій ДП «АМПУ»	2022 р	2023 р.	2024 р.
ДП «ІЗМ МТП»	13, 33	20,26	13, 40
ДП «РМТП»	7,88	10, 07	3, 43
ДП «МТП УСТЬ - ДУНАЙСЬК»	1, 37	1, 68	0, 51
Всього :	22, 58	32,01	17, 34

На рисунку 5 наведено дані з підсумкових показників вантажообігу портів «Великої Одеси» та Дунайського регіону за 2023 та 2024 роки.

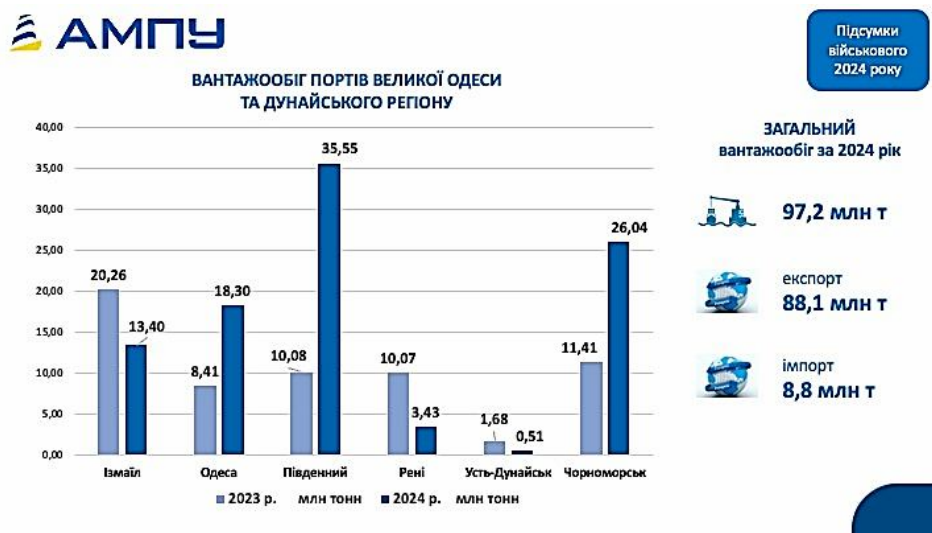


Рис. 5. Підсумкові показники вантажообігу портів «Великої Одеси» та Дунайського регіону за 2023 та 2024 роки [5]

За даними ДП «АМПУ», українські морські порти у 2024 році встановили новий рекорд, обробивши 97,2 млн. тонн вантажів. Це значно перевищує показник 2023 року, який складав 62 млн. тонн, і свідчить про відновлення та подальший розвиток морської логістики України навіть в умовах складної геополітичної ситуації.

Український коридор: підсумки роботи у 2024 році:

- Загальний вантажообіг – 79,9 млн. тонн.

- Експорт — 76,4 млн. тонн до 52 країн світу.
- Кількість суден – 3 138 суден скористалися маршрутом.

На рисунку 6 наведено дані до підсумків діяльності морських українських портів в 2024 році.

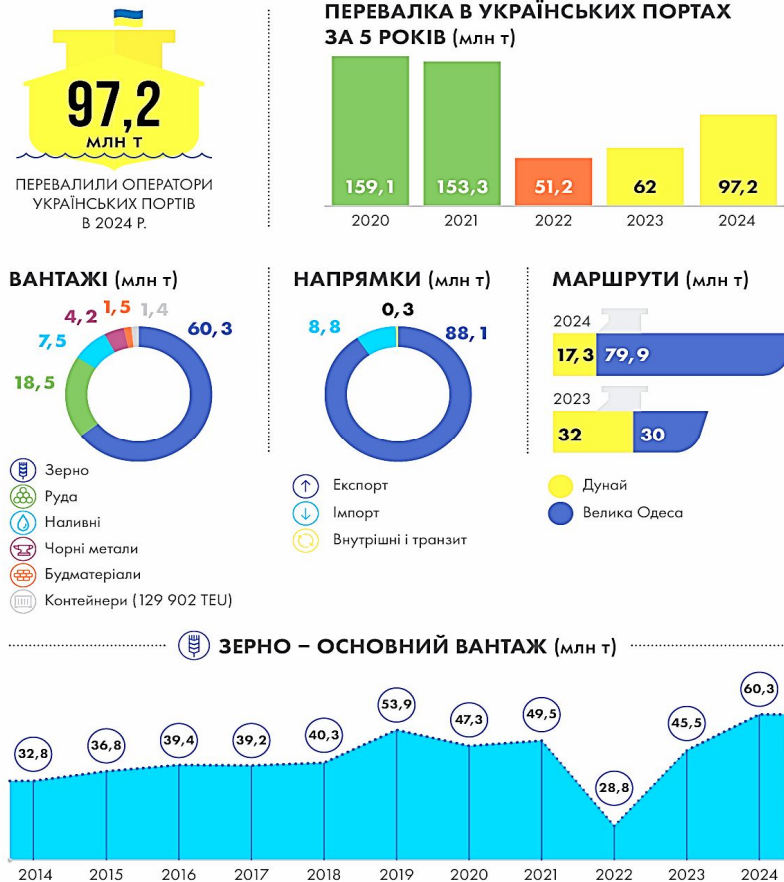


Рис. 6. Дані до підсумків діяльності українських портів в 2024 році [7]

Висновки. В роботі досліджено динаміку вантажообігу працюючих морських портів та структуру вантажопереробки в українських морських портах.

Таким чином:

- зростання показників перевалки зернових та рудних вантажів, тобто, 60,3 млн. тонн і 18,5 млн. тонн відповідно за період роботи з 2022 по 2024 рік. Зернові вантажі залишаються провідною статтею експорту, демонструючи стратегічне значення України як глобального аграрного лідера;
- одним із найважливіших досягнень стало стабільне функціонування Українського морського коридору. Завдяки злагодженій роботі портів «Великої Одеси» обсяги вантажообігу у 2024 році значно зросли у порівнянні з минулим 2023 роком.

Проаналізовано та визначено, що об'єм інвестицій в Дунайських морських портах у 2022-23 роках мав позитивну динаміку, що пов'язано з модернізацією портової інфраструктури задля збільшення рівня вантажопотоку через збільшення прохідних глибин до 7 м. Здійснення експлуатаційного днопоглиблення (підтримання заданих глибин і навігаційних габаритів, передбачених паспортом портової акваторії) акваторій морських портів Рені та Ізмаїл, а також суднового ходу на внутрішніх водних шляхах забезпечило створення мультимодального хабу на базі порту Рені.

За результатами проведеного дослідження встановлено, що після налагодження роботи українського морського коридору головну роль на себе знов перебрали порти Великої Одеси. Функціонування коридору стало можливим завдяки професіоналізму та самовідданій роботі Військово-морських сил Збройних Сил України, які забезпечують його безпеку.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Указ Президента України №64/2022 «Про введення воєнного стану в Україні». <https://www.president.gov.ua/documents/642022-41397>.
2. Наказ 28.04.2022 № 256. Зареєстровано в Міністерстві юстиції України 29 квітня 2022 р. за № 470/37806. «Про закриття морських портів». <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0470-22#Text>.
3. Державний проєктно-вишукувальний та науково-дослідний інститут ЧорноморНДІПроект Морського транспорту. <https://esu.com.ua/article-69366>
4. Проект Плану відновлення України. Національна Рада з відновлення України від наслідків війни. Липень. 2022. www.kmu.gov.ua. restoration-and-development-of-infrastructure; <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/recoveryrada/ua/restoration-and-development-of-infrastructure.pdf>.
5. Реляція ДП «Адміністрація морських портів України» Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України за 2024 рік. <https://www.uspa.gov.ua/wp-content/uploads/2025/04/zvit-pro-upravlinnya.pdf>.
6. Про внесення змін до Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року. від 23.12.2020 № 1634-р. Додаток до Стратегії <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1634-2020-%D1%80#Text>.
7. Офіційний сайт «Центр транспортних стратегій». URL: [https:// cfts.org.ua/Вантажообіг українських портів в 2024 році — Центр транспортних стратегій](https://cfts.org.ua/Вантажообіг_українських_портів_в_2024_році_—_Центр_транспортних_стратегій).

REFERENCES

1. Decree of the President of Ukraine No. 64/2022 «On the introduction of martial law in Ukraine». <https://www.president.gov.ua/documents/642022-41397>.
2. Order of 04/28/2022 No. 256. Registered with the Ministry of Justice of Ukraine on April 29, 2022 under No. 470/37806. «On the closure of sea ports».

3. State Design, Exploration and Research Institute Chornomor NDI Maritime Transport Project. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0470-22#Text>.
4. Draft Plan for the Recovery of Ukraine. National Council for the Recovery of Ukraine from the Consequences of the War. July. 2022. [www.kmu.gov.ua › restoration-and-development-of-infrastructure](http://www.kmu.gov.ua/restoration-and-development-of-infrastructure);
<https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/recoveryrada/ua/restoration-and-development-of-infrastructure.pdf>.
5. Report on the management of the State Enterprise «Sea Ports Administration of Ukraine» Ministry of Development of Communities, Territories and Infrastructure of Ukraine for 2023. <https://www.uspa.gov.ua/wp-content/uploads/2025/04/zvit-pro-upravlinnya.pdf>
6. On Amendments to the Strategy for the Development of Seaports of Ukraine for the Period Until 2038. dated 23.12.2020 No. 1634-r. Appendix to the Strategy. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1634-2020-%D1%80#Text>
7. Official website of the Center for Transport Strategies. URL: [https://cfts.org.ua/Cargo turnover of Ukrainian ports in 2024 – Center for Transport Strategies](https://cfts.org.ua/Cargo%20turnover%20of%20Ukrainian%20ports%20in%202024%20%E2%80%93%20Center%20for%20Transport%20Strategies).

Стаття надійшла до редакції 02.06.2025

Посилання на статтю: Дубровський М.П., Калюжна В.Є., Калюжний О.В.

Аналіз діяльності працюючих портів України в умовах воєнного стану // *Вісник Одеського національного морського університету: Зб. наук. праць.* № 3 (77). 2025. С. 179-191. DOI.10.47049/2226-1893-2025-3-179-191.

Article received 02.06.2025

Reference journal artic: Doubrovsky M., Kalyuzhna V., Kalyuzhnyi O. Analysis of the activities of the operating ports of Ukraine under martial law // *Herald of the Odesa National Maritime University: Coll. scient. work.* № 3 (77). 2025. P. 179-191. DOI.10.47049/2226-1893-2025-3-179-191.