

УДК 339.942

[https://doi.org/10.18524/2303-9914.2024.2\(45\).318033](https://doi.org/10.18524/2303-9914.2024.2(45).318033)

В. А. Добровольська¹, канд. істор. наук, доцент

В. В. Єрмаков², канд. геогр. наук, доцент

О. В. Герасименко³, канд. педаг. наук, доцент

¹Херсонська державна морська академія

кафедра соціально-гуманітарних дисциплін та інноваційної педагогіки

проспект Незалежності 20, м. Херсон, Україна

viado.ksma@gmail.com ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0002-5262-7425>

²Полтавський національний педагогічний університет імені В.Г. Короленка

кафедра географії, методики її навчання та туризму

вул. Остроградського, 2, м. Полтава, Україна

slav9724@gmail.com ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0003-3997-4788>

³Уманський державний педагогічний університет імені Павла Тичини

кафедра географії, геодезії та землеустрою

вул. Садова, 2, м. Умань, 20300, Україна

oksana1974herasymenko@ukr.net

ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0003-0127-0953>

РОЗШИРЕННЯ МОРСЬКИХ ШЛЯХІВ: АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ СЬОГОДЕННЯ

В статті обґрунтовано значення водних маршрутів, які мають вирішальне значення для морського транспорту. Встановлено, що в умовах сьогодення характер міжнародних морських перевезень та торгівлі змінюється під впливом низки тенденцій. Визначено, що комплексна морська політика (ІМР) покликана забезпечити більш послідовний підхід до питань морської галузі на основі посилення координації між різними аспектами політики у цій галузі. Відкриття міжконтинентальних морських шляхів докорінно змінило світові торговельні відносини.

Ключові слова: водні маршрути, морські шляхи, морська політика, міжнародні морські перевезення.

ВСТУП

Водні шляхи відіграють ключову роль у міжнародних морських перевезеннях. Вони дозволяють ефективно та безпечно перевозити товари та пасажирів по всьому світу. У самому широкому розумінні морська політика спрямована як на захист морських інтересів держави, так і на створення сприятливих умов для їх реалізації, так само як і відповідних зовнішніх умов для ефективного функціонування внутрішньо економічних структур (European Commission to Consult on Future Maritime Policy for the Union, 2005). Сама морська діяльність може бути виразом ефективності саме державної морської політики, а не просто успішного ведення морського бізнесу в конкретній сфері морського користування (Baird, 2005).

Метою статті є дослідження актуальних питань розширення морських шляхів в умовах сьогодення, вивчення сутності комплексної морської політики (ІМР).

Комплексна морська політика (ІМР) покликана забезпечити більш послідовний підхід до питань морської галузі на основі посилення координації між різними аспектами політики у цій галузі. ІМР сфокусована на:

- питаннях, які не входять до стратегії лише одного сектора, як, наприклад, стратегія «Синє зростання» (економічне зростання на основі різних морських секторів) (SWD, 2017);
- питаннях, які потребують координації різних морських секторів та суб'єктів, наприклад обмін морськими знаннями.

Комплексна морська політика враховує взаємопов'язаність галузей виробництва та діяльності людини, пов'язаних із морем. Чи йдеться про судноплавство, чи про морські порти, чи про вітроенергетику, про морські дослідження, про рибальство чи туризм, рішення в одному секторі може вплинути на всі інші. Наприклад, офшорна вітряна електростанція може зашкодити судноплавству, яке, своєю чергою, впливає на роботу морських портів. Комплексна морська політика дозволяє заощадити час та гроші, оскільки вона заохочує органи влади обмінюватися даними різних секторів та співпрацювати замість того, щоб окремо працювати над різними аспектами однієї спільної проблеми. Комплексна морська політика сприяє встановленню тісної співпраці між відповідальними за прийняття рішень у різних секторах на всіх рівнях державних органів: національних морських органів влади, регіональних, місцевих та міжнародних органів влади як усередині, так і поза Європою. Багато держав вже визнали цю потребу і прагнуть до більш структурованого та систематичного співробітництва.

МАТЕРІАЛИ І МЕТОДИ ДОСЛІДЖЕННЯ

У статті використано карти світового морського транспорту, показуючи щільність морських перевезень по всьому світу та позначаючи глобальні морські маршрути, проведено огляд основних шляхів морського судноплавства за даними компанії Syminton. Для їх складання використовувалися дані Міжнародного валютного фонду (МВФ) у партнерстві зі Світовим банком у рамках Системи моніторингу світової морської торгівлі МВФ. Дані охоплюють період із січня 2015 року по лютий 2021 року і включають п'ять різних типів суден: торгові судна, рибальські судна, нафтогазові судна, пасажирські судна та судна для відпочинку (Visual Capitalist, 2023).

В даному дослідженні акцентовано увагу на значенні Плану дій щодо просторового планування на морі (MSP) та Програмі для економічного зростання та створення робочих місць у морському секторі та в секторі морського судноплавства – Лімасольська декларація, яка була прийнята 8 жовтня 2012 року міністрами Євросоюзу, відповідальними за морську політику та Європейським Союзом, в особі президента Європейської комісії Жозе Мануеля Баррозу та

Єврокомісара з морських справ та рибальства на Лімасольській конференції організованій Кіпром як країни, що головує в Європейському союзі. Через 5 років після прийняття Комплексної Морської Політики Європейського Союзу, Держави-члени та Комісія підтвердили, що динамічний та узгоджений підхід до морських справ позитивно впливає на розвиток «Синьої економіки» ЄС та забезпечує кращий стан морів та океанів.

Програма «Знання про морське середовище 2020» об'єднує дані та знання про морське середовище з різних джерел, щоб допомогти галузям економіки, органам влади та дослідникам знайти інформацію та використовувати її більш ефективно для розробки нових продуктів та послуг, а також для кращого розуміння моря.

Національні дані зараз не забезпечують всієї необхідної інформацією про море як глобальну систему, що включає і розу вітрів, і сезонні течії, і міграцію різних видів тварин, хоча аналіз цих явищ вкрай важливий на загальноєвропейському рівні. Європейський Союз включив різні національні та місцеві системи в одну уніфіковану базу.

РЕЗУЛЬТАТИ ДОСЛІДЖЕННЯ ТА ЇХ ОБГОВОРЕННЯ

Сьогодні характер міжнародних морських перевезень та торгівлі змінюється під впливом низки тенденцій. Змінюючи структуру витрат, цін, логістичного забезпечення, виробничих систем та порівняльних переваг, ці тенденції визначають також конкурентоспроможність країн у торгівлі та глибину їх інтеграції у глобальні транспортні та торговельні мережі. На перший план, особливо для країн, що розвиваються, сьогодні виходять дві головні тенденції. По-перше, в останні роки ці країни все частіше виступають двигуном глобального економічного зростання і товарної торгівлі, а також джерелом попиту на послуги морського перевезення (Adland et al., 2017). По-друге, у міру збільшення частки країн на ринку послуг морського перевезення просувається і процес поглиблення спеціалізації в наданні цих послуг.

Ці тенденції, зростання попиту та пропозиції, а також збільшення обсягів торгівлі промисловими товарами, деталями та комплектуючими ведуть до збільшення розмірів суден-контейнеровозів у лінійному суднопластві та скорочення кількості працюючих у країнах перевізників. Ці процеси можуть не тільки відповідати інтересам відправників вантажів і вести до зниження транспортних витрат, а й витіснити з ринку менших гравців, формуючи олігопольну структуру ринку і викликаючи зростання цін. Ще одна тенденція, яка здатна змінити правила гри, пов'язана з тим, що на перший план глобального політичного порядку денного виходять завдання підвищення стійкості та занепокоєння щодо зміни клімату.

Ці фактори вже визначають головні аспекти транспортної політики та стратегій майбутнього. Без створення стійкої системи вантажних перевезень країнам, що розвиваються, буде непросто послабити високу залежність сектора від нафти, звести до мінімуму вплив високих транспортних витрат, обмежити масштаби деградації навколишнього середовища і зробити стрибок, вийшовши на траек-

торію сталого розвитку, не пов'язаного з інтенсивним споживанням. Врахування критеріїв стійкості у процесі планування, проектування та створення системи вантажних перевезень допоможе також вирішити хронічні проблеми, пов'язані з дефіцитом інфраструктури вантажних перевезень та неадекватністю транспортних послуг, які часто перешкоджають ефективної інтеграції у глобальні транспортні та торговельні мережі.

Відкриття міжконтинентальних морських шляхів докорінно змінило світові торговельні відносини. Морський транспорт – один із найпопулярніших способів перевезення вантажів у компаніях, що займаються міжнародною торгівлею. Це дешевше, ніж залізничний та повітряний транспорт. Вони забезпечують безпечну та відносно швидко доставку (Sea transport – advantages and disadvantages, 2023). У світі існує безліч морських шляхів, які відіграють важливу роль у морських перевезеннях. Популярні водні маршрути проходять через Ла-Манш, Суецький канал, Панамський канал, Малакську протоку між Тихим та Індійським океанами, Ормуз в Аравійському морі, Босфор, Датські протоки та протоки Святого Лаврентія у Північній Америці. Вибір конкретного маршруту залежить від маршруту, типу товару та переваг логістичних операторів. Нижче ми обговоримо найважливіші з них:

- Північноатлантичний морський шлях. Це один із найважливіших морських шляхів, що з'єднує Європу з Північною Америкою. Він проходить через Північну Атлантику, і основні порти на цьому маршруті включають Роттердам, Гамбург, Нью-Йорк і Галіфакс.
- Північно-Тихоокеанський морський шлях. Це маршрут, що з'єднує країни Східної Азії, такі як Китай, Південна Корея та Японія, з портами Північної Америки, головним чином із портом Лос-Анджелеса. Цей маршрут забезпечує швидке транспортування товарів між двома важливими економічними регіонами.
- Середземноморський шлях. Водні шляхи Середземномор'я є важливою сполучною ланкою між Європою, Азією та Північною Африкою. У цьому регіоні розташовані ключові порти, такі як Генуя, Марсель, Барселона, Олександрія та Стамбул.
- Індо-океанський морський шлях. Це морський шлях, що проходить через Індійський океан і об'єднує Південну Азію з Африкою, Близьким Сходом та Європою. Такі порти, як Сінгапур, Дубай, Мумбаї та Дурбан являються важливими торговими вузлами на цьому маршруті.
- Транстихоокеанський морський шлях. Це основний маршрут, що з'єднує Східну Азію та Тихий океан із Північною Америкою. Порти цього регіону, такі як Шанхай, Сінгапур, Лос-Анджелес та Лонг-Біч, обслуговують величезні вантажопотоки між двома регіонами.

Щороку тисячі суден перетинають земну кулю, перевозючи все – від пасажирів до споживчих товарів, таких як пшениця та нафта. Подані карти малюють

макрокартину світового морського транспорту, показуючи щільність морських перевезень по всьому світу та позначаючи глобальні морські маршрути (рис. 1).

Для її складання використовувалися дані Міжнародного валютного фонду (МВФ) у партнерстві зі Світовим банком у рамках Системи моніторингу світової морської торгівлі МВФ (Cerdeiro et al., 2020). Аналіз даних був підтриманий програмами Світового банку ESMAP та PROBLUE. Набір даних містить 6 шарів густини, в яких типи суден об'єднані відповідно до потреб Програми розвитку морської вітроенергетики Світового банку. Позиції AIS могли передаватися як рухомими, і нерухомими суднами у кожному осередку сітки, тому щільність аналогічна загальної інтенсивності судноплавної активності. Дані охоплюють період із січня 2015 року по лютий 2021 року і включають п'ять різних типів суден: торгові судна, рибальські судна, нафтогазові судна, пасажирські судна та судна для відпочинку (Mapping Shipping Routes, 2022).

Морський транспорт є невід'ємною частиною міжнародної торгівлі. По морю доставляється більше товарів, ніж сумарно по суші та повітрі. За підрахунками СОТ, близько 80% світової торгівлі товарами доставляється морем і понад 70 відсотків її вартості перевозиться міжнародною індустрією судноплавства (UNCTAD, 2017). Через свою комерційну значущість у судноплаванні дуже важливо мати оптимальні маршрути. Оптимальні – отже найкоротші і, відповідно, найменш затратні. Щорічно водні шляхи використовуються тисячами

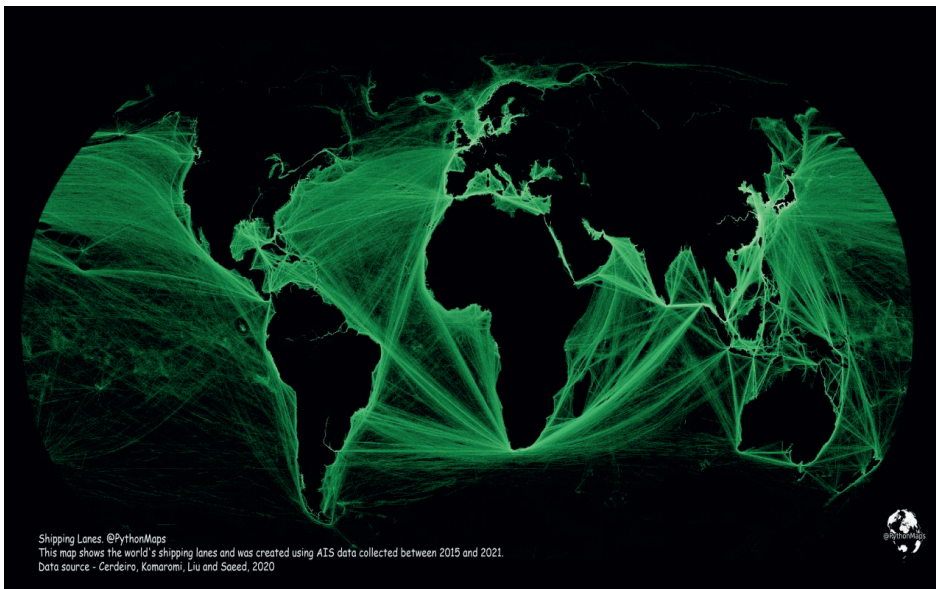


Рис. 1. Маршрути світового судноплавства (Mapping the world with Pothon. Geospatial data scientist input ho likes maps. <https://x.com/PythonMaps>)

суден, які їздять одним і тим же, ідеально підібраними маршрутами. Найчастіше це досить вузькі місця, які цілком ризикують бути паралізованими за певного збігу обставин. Наприклад, у 2021 році судно Ever Given заблокувало Суецький канал. Через вітри та погані погодні умови корабель став упоперек каналу та заблокував прохід. Рятувальникам знадобився цілий тиждень, щоб «дістати» Ever Given і відновити роботу каналу. Блокування Суецького каналу коштувало світовій економіці 9,6 млрд доларів на день.

Морські коридори – це стратегічні вузькі місця, які з'єднують дві великі морські області одна з одною. Коли справа доходить до морської торгівлі, це звичайно протоки або канали, через які проходять великі обсяги товарів завдяки їх оптимальному місцю розташуванню. Незважаючи на всю зручність морських коридорів, ці важливі морські точки пов'язані з низкою ризиків:

– Структурні ризики: як продемонструвало недавнє блокування Суецького каналу, через негоду чи помилки команди судна можуть заглибитись у береги каналу, якщо прохід занадто вузький, що призведе до пробок, які можуть тривати кілька днів, а черга із суден може досягати кількох сотень.

– Геополітичні ризики: через високу завантаженість вузькі місця особливо вразливі та привабливі для терористів та зловмисників. Навмисні збої в роботі ключових морських коридорів є частим інструментом тиску або шантажу, а також умовою політичних безладів.

Ризики морського каналу припинити свою роботу мають високу ціну: як політичну, так і економічну. Їх тип і ступінь варіюються в залежності від регіону. В табл. 1 відображений аналіз ризиків, які мають місце бути на ключових морських коридорах.

Через високі ризики та безальтернативність багатьох каналів часто піднімається питання про створення (штучне створення) додаткових коридорів. Так, наприклад, у зв'язку із високою завантаженістю та монопольним становищем Панамського каналу, у 2013 році Конгрес Нікарагуа ухвалив рішення про реалізацію проекту зі створення на території своєї країни ще одного каналу, що сполучає Тихий та Атлантичний океани. Проект на 40 млрд доларів був схвалений Урядом, проте незабаром його покинули початкові інвестори і зараз канал Нікарагуа перебуває у замороженому стані.

Навіть на завантажених морських маршрутах можуть виникати навантаження і вузькі місця, що впливає на рішення про вибір маршруту доставки. Карти, такі як Marine Traffic, засновані на AIS (системах автоматичної ідентифікації), використовуються для відстеження глобального руху суден у реальному часі (Marine Traffic, 2024) (табл. 2). Інші карти судноплавства, наприклад, підготовлені Kiln на основі даних Енергетичного інституту UCL, надають більш детальну інформацію про рух вантажних суден.

Таблиця 1

Глобальні ризики ключових морських коридорів

Ризики	Панамський канал	Суецький канал	Малаккська протока	Ормузька протока	Босфор	Ла-Манш	Гібралтар
Екстремальні температури	НР	НР	НР	НР	НР	НР	НР
Повені та посухи	ВР	НР	НР	НР	НР	НР	НР
Шторми	НР	ВР	НР	НР	ВР	СР	НР
Дим і туман	СР	СР	СР	НР	СР	НР	НР
Конфлікти	НР	НР	НР	СР	СР	НР	НР
Терористичні атаки	НР	СР	НР	НР	НР	НР	НР
Контроль приватності	НР	НР	ВР	ВР	НР	НР	НР
Кібератаки	НР	НР	НР	НР	НР	НР	НР
Контроль торгівлі та транзиту	НР	НР	НР	НР	НР	НР	НР
Аварійний стан	СР	НР	НР	НР	НР	НР	НР
Регулярні черги	НР	НР	НР	НР	НР	ВР	НР

*ВР – високий ризик; СР – Середній ризик; НР – Низький ризик

Джерело: List of key sea lanes. URL: <https://nonews.co/directory/lists/geography/worlds-maritime-choke-points>

Важливо пам'ятати, що глобальна пандемія негативно вплинула на багато галузей, і морська торгівля не стала винятком. У 2020 році світові морські перевезення скоротилися на 3,8% до 10,65 млрд тонн. Хоча падіння було не таким сильним, як очікувалося, і, за прогнозами, обсяг виробництва продовжуватиме зростати протягом 2022 року, деякі області все ще відчувають наслідки обмежень, спричинених COVID-19. Наприклад, у березні 2022 року обсяг перевезень у порту Шанхаю різко скоротився через суворі обмеження в Шанхаї, викликані спалахом COVID-19 (Satellite Maps, 2022). Рух був утруднений протягом кількох місяців, і хоча операції відновилися, морські перевезення в цьому районі, як і раніше, перевантажені.

Присутність Китаю посилює напруженість в Індокітайському регіоні. Більше третини навалочних вантажів у світі та дві третини постачання нафти і газу проходять через Індійський океан – регіон, який простягається від Східної Африки до Західної Австралії і в якому проживає 2,9 млрд осіб, повідомив «Фонд Карнегі за міжнародний світ» у червні 2023 року. Морські перевезення – найдешевший

Таблиця 2

**Огляд основних шляхів морського судноплавства
за даними компанії Syminton**

Морські шляхи	Характеристика	Навантаження
Панамський канал	Панамський канал – це штучний водний шлях, що з'єднує Тихий та Атлантичний океани. Для суден, що прямують зі східного на західне узбережжя США, цей маршрут дозволяє уникнути набагато більш підступного мису Горн на краю Південної Америки або Берінгової протоки в Арктиці і заощадити приблизно 12 875 км або 21 день шляху.	За даними адміністрації Панамського каналу, у 2021 році через цей великий водний шлях пройшло близько 516,7 млн тонн товарів.
Малакська протока	Цей морський прохід – найшвидший з'єднувальний канал між Тихим та Індійським океанами, що проходить через Малайський півострів та Суматру. Це тонкий водний шлях – у найвужчому місці канал становить менше 3,06 км.	Щорічно через цю протоку проходить близько 70 000 суден.
Датські протоки	Датські протоки, що з'єднують Північне і Балтійське моря, включають три канали: Орезунд, Великий Бельт і Малий Бельт.	Датські протоки відомі як основний прохід для експорту нафти.
Суецький канал	Цей штучний водний шлях довжиною 193, 12 км проходить через Єгипет і з'єднує Середземне море з Червоним морем, позбавляючи судна, що прямують з Азії до Європи, від довгого переходу навколо Африки.	У 2021 році через канал пройшло понад 20 600 суден.
Ормузька протока	Цей 990 – кілометровий водний шлях з'єднує Перську та Оманську затоки і зрештою впадає в Аравійське море.	У 2020 році каналом щодня перевозилося близько 18 мільйонів барелів нафти.
Ла-Манш	Розташований між Англією та Францією, Ла-Манш завдовжки 563 км з'єднує Північне море з Атлантичним океаном.	Щодня через протоку проходить близько 500 суден, що робить його одним із найживіших судноплавних шляхів у світі.

Джерело: Shkuro S. Основні морські шляхи світу. 2023.

URL: <https://www.searates.com/ua/blog/post/osnovn-morsk-shlyahi-svtu>

та найефективніший спосіб доставки навалочних вантажів, і морські шляхи Індійського океану забезпечують глобальний доступ до продовольства, мінералів, дорогоцінних металів та енергоресурсів. Більшу частину торгових перевезень забезпечують три вузькі проходи в Індійському океані: Ормузька протока в гирлі Перської затоки, Баб-ель-Мандебська протока між Африканським Рогом і Аравійським півостровом та Малакська протока – головний судноплавний канал між Індійським та Тихим океанами. США, їхні союзники та партнери забезпечують економічне процвітання за допомогою надійних та безпечних морських шляхів. Але через геополітичні конфлікти, що загрожують торгівлі та безпеці, контроль над морськими шляхами в регіоні набуває критичного значення (Free and open Indian Ocean at maritime crossroads, 2023).

Китайські державні компанії профінансували багато проектів, у тому числі будівництво аеропортів, трубопроводів та комунікаційних мереж. Деякі держави-реципієнти не можуть виконати своїх боргових зобов'язань. Так, у 2017 році компанія, що належить КНР, отримала контроль над портом Хамбантота за умов 99-річної оренди, коли Шрі-Ланка оголосила дефолт за борговими зобов'язаннями. На думку Даршани М. Баруа, наукової співробітниці Південноазійської програми «Фонду Карнегі за міжнародний світ», регіон Індійського океану слід розглядати загалом, не поділяючи його на субрегіони. Держави повинні прагнути до розуміння проблем регіону, «чи то незаконний рибний промисел, морське піратство, зміна клімату, поінформованість про ситуацію в акваторії чи протичовнову боротьбу», заявила Баруа у квітні 2023 року у Палаті представників Конгресу США. Вона та інші аналітики виступають за скоординовані регіональні зусилля щодо збереження вільних та відкритих морських шляхів в Індійському океані (Free and open Indian Ocean at maritime crossroads, 2023).

Комплексна морська політика намагається лише сприяти координації, а не замінювати політику у конкретних морських секторах. Зокрема, вона стосується таких питань: 1. Синє зростання 2. Дані та знання про морське середовище. 3. План дій щодо просторового планування на морі. 4. Європейська система морського спостереження. 5. Стратегії для морських басейнів. План дій щодо просторового планування на морі (MSP) полягає в тому, щоб планувати час і місце виробничої діяльності людини, пов'язаної з морем, щоб гарантувати максимальну ефективність і стійкість (Action Plan for Maritime Spatial Planning). MSP залучає всіх зацікавлених осіб до планування з максимальною прозорістю морської діяльності. Конкуренція за володіння морськими акваторіями – для відновлюваної енергетики, аквакультури та інших секторів росту – викликає необхідність ефективного управління з метою уникнути потенційних конфліктів і створити синергію між різними областями діяльності. У липні 2014 року, Європейський Парламент та Рада ухвалили законодавчу базу для створення спільного «Плану дій щодо просторового планування на морі» в Європі. Окремі Держави-члени можуть вільно планувати свою морську діяльність. Однак, завдяки наявності низки мінімальних загальних вимог, планування у загальних морях на місцевому, регіональному та національному рівні стане більш узгодженим.

Серед різних переваг MSP можна відзначити: зменшення конфліктів між різними секторами та створення синергії між різними областями діяльності; сприяння інвестиціям – за допомогою передбачуваності, прозорості та більш зрозумілих правил; більше координації між органами влади всіх країн; покращення транскордонного співробітництва між країнами ЄС у галузі кабельного зв'язку, нафтопроводів, судноплавних шляхів, вітряних електростанцій тощо; охорона навколишнього природного середовища шляхом раннього виявлення надзвичайних ситуацій.

Європейська система морського спостереження забезпечує зацікавлені або приймаючих активну участь у морському спостереженні органи влади способами

для обміну інформацією та даними. Завдяки такому обміну спостереження стане дешевшим і ефективнішим. Наразі ЄС та національні органи влади відповідальні за різні аспекти спостереження, такі як прикордонний контроль, охорона та безпека, контроль рибальства, митний контроль, охорона навколишнього середовища чи оборона, збирають дані окремо та, як правило, ними не обмінюються. В результаті цього, іноді ті ж самі дані збираються кілька разів. Наразі Європейська комісія та Держави-члени ЄС та Європейська економічна зона (ЄЕЗ) розробляють разом «Спільну систему для обміну інформацією» (CISE). Ця система включитиме вже існуючі системи та мережі спостереження та дозволить усім зацікавленим органам влади мати доступ до потрібної інформації у цій галузі.

Щодо стратегій для таких морських басейнів як, Балтійське море, Чорне море, Середземне море, Північне море, Атлантичний і Північний Льодовитий океан – кожна з цих областей унікальна і заслуговує на індивідуальний підхід. Морська політика сприяє оптимальним стратегіям зростання та розвитку, які використовують сильні сторони та вирішують проблеми кожного великого морського регіону в ЄС: від кліматичних змін в Арктиці до потенційних переваг Атлантичного океану у сфері відновлюваних джерел енергії, щодо проблем забруднення морів та океанів, морської безпеки та розширення морських шляхів.

ВИСНОВКИ

Світовий океан – це місце, де сходяться вантажні і пасажирські потоки, його не обмежується лише торговою і комунікаційною складовими. Морська діяльність дає ще й соціально-політичні результати. Зокрема, в ЄС широко визнається незамінна роль океанів і морів у соціальному та культурному житті держав і народів, а людська діяльність, пов'язана з морем, вважають важливим фактором підтримки соціальної стабільності суспільства. Саме це розуміння глибинного сенсу морської діяльності закладено в єдину морську політику Євросоюзу, що формується. Синє зростання – довгострокова стратегія підтримки стійкого розвитку на морському секторі й у секторі морського судноплавства як єдиного цілого. У ній зізнається, що моря та океани є двигунами європейської економіки з величезним потенціалом для інновацій та зростання. Це внесок, який Комплексна морська політика вносить у досягнення цілей Стратегії «Європа 2020» щодо розумного, сталого та всеосяжного зростання. «Синя економіка» гарантує 5,4 мільйона робочих місць та валовий дохід у розмірі майже 500 мільярдів євро щорічно. Однак результатом стратегії може бути подальше зростання в таких галузях як: туризм у прибережних районах, аквакультура, синя енергетика, морська біотехнологія та видобуток корисних копалин із морського дна.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

Adland R., Jia H., Strandenes S. P. Are AIS-based trade volume estimates reliable? The case of crude oil exports. *Maritime Policy & Management*. 2017. Vol. 44. No. 5. pp. 657–665.

- Action Plan for Maritime Spatial Planning. URL: http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/maritime_spatial_planning/index_en.htm (дата звернення: 09.12.2024).
- Baird A. Maritime Policy in Scotland. *Maritime Policy & Management*. 2005. Vol. 32. Issue 4. P. 384–386.
- Commission staff working document Report on the Blue Growth Strategy Towards more sustainable growth and jobs in the blue economy. SWD (2017) 128 final, 31.3.2017.
- Cerdeiro D.A., Komaromi A., Liu Y., Saeed M. World Seaborne Trade in Real Time: A Proof of Concept for Building AIS-based Nowcasts from Scratch. May 14, 2020. URL: <https://nam11.safelinks.protection.outlook.com/World-Seaborne-Trade-in-Real-Time-A-Proof-of-Concept-for-Building-AIS-based-Nowcasts-from-49393&data=04%7C01%7Ccivanesescu%40worldbank.org> (дата звернення: 08.12.2024).
- European Commission to Consult on Future Maritime Policy for the Union. *Oil Spill Intelligence Report*. 2005. Vol. 28. Issue 11. P. 1.
- Free and open Indian Ocean at maritime crossroads. 2023. URL: <https://ipdefenseforum.com/2023/12/free-and-open-indian-ocean-at-maritime-crossroads/> (дата звернення: 08.12.2024).
- Mapping Shipping Routes: Maritime Traffic Around the World. 2022. Visual Capitalist. URL: <https://www.visualcapitalist.com/cp/mapping-shipping-lanes-maritime-traffic-around-the-world/> (дата звернення: 07.12.2024).
- Marine Traffic. URL: <https://www.marinetraffic.com/en/ais/home/centerx:-22.1/centery:37.3/zoom:2> (дата звернення: 08.12.2024).
- Satellite Maps: Supply Chain Stalls in Shanghai. 2022. URL: <https://www.visualcapitalist.com/satellite-maps-shanghais-supply-chain-standstill/> (дата звернення: 08.12.2024).
- Sea transport – advantages and disadvantages. 2023. URL: <https://symlog.eu/en/baza-wiedzy/transport-morski-wady-i-zalety/> (дата звернення: 08.12.2024).
- United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). 2017. Review of Maritime Transport.
- Visual Capitalist. 2023. URL: <https://www.hinrichfoundation.com/profiles/organizations/visual-capitalist/> (дата звернення: 08.12.2024).

REFERENCES

- Adland, R., Jia, H., Strandenæs, S.P. (2017). Are AIS-based trade volume estimates reliable? The case of crude oil exports. *Maritime Policy & Management*. Vol. 44. No. 5. pp. 657–665.
- Action Plan for Maritime Spatial Planning. URL: http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/maritime_spatial_planning/index_en.htm
- Baird, A. (2005). Maritime Policy in Scotland // *Maritime Policy & Management*. Vol. 32. Issue 4. pp. 384–386.
- Commission staff working document Report on the Blue Growth Strategy Towards more sustainable growth and jobs in the blue economy. SWD (2017) 128 final, 31.3.2017.
- Cerdeiro, D.A., Komaromi, A., Liu, Y., Saeed, M. (2020). World Seaborne Trade in Real Time: A Proof of Concept for Building AIS-based Nowcasts from Scratch. May 14.: <https://nam11.safelinks.protection.outlook.com/World-Seaborne-Trade-in-Real-Time-A-Proof-of-Concept-for-Building-AIS-based-Nowcasts-from-49393&data=04%7C01%7Ccivanesescu%40worldbank.org>
- European Commission to Consult on Future Maritime Policy for the Union. *Oil Spill Intelligence Report*. 2005. Vol. 28. Issue 11. P. 1.
- Free and open Indian Ocean at maritime crossroads. 2023. <https://ipdefenseforum.com/2023/12/free-and-open-indian-ocean-at-maritime-crossroads/>
- Mapping Shipping Routes: Maritime Traffic Around the World. 2022. Visual Capitalist. <https://www.visualcapitalist.com/cp/mapping-shipping-lanes-maritime-traffic-around-the-world/>
- Marine Traffic. URL: <https://www.marinetraffic.com/en/ais/home/centerx:-22.1/centery:37.3/zoom:2>
- Satellite Maps: Supply Chain Stalls in Shanghai. 2022. <https://www.visualcapitalist.com/satellite-maps-shanghais-supply-chain-standstill/>
- Sea transport – advantages and disadvantages. 2023. <https://symlog.eu/en/baza-wiedzy/transport-morski-wady-i-zalety/>
- United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). 2017. Review of Maritime Transport.
- Visual Capitalist. 2023. <https://www.hinrichfoundation.com/profiles/organizations/visual-capitalist/>

Надійшла 01.12.2024

V. A. Dobrovolska¹

V. V. Yermakov²

O. V. Herasyenko³

¹Kherson State Maritime Academy

Head of the Department of Social Sciences and Humanities and Innovative Pedagogy

20 Nezalezhnosti Av, Kherson, Ukraine

viado.ksma@gmail.com

²Poltava V. G. Korolenko National Pedagogical University

Department of Geography, Methods of Teaching and Tourism

2 Ostrogradskoho St, Poltava, Ukraine

slav9724@gmail.com

³Pavlo Tychyna Uman State Pedagogical University

Department of Geography, Geodesy and Land Management

2 Sadova St, Uman, 20300, Ukraine

oksana1974herasyenko@ukr.net

EXPANSION OF SEA ROUTES: CURRENT ISSUES OF TODAY

Abstract

Problem Statement and Purpose. The article substantiates the importance of water routes, which are crucial for maritime transport. Maritime transport plays a key role in world trade (80% of world goods are transported by sea). It is established that in today's conditions the nature of international maritime transport and trade is changing under the influence of a number of trends. It is determined that the Integrated Maritime Policy (IMP) is designed to provide a more consistent approach to maritime issues based on increased coordination between different aspects of policy in this area. The opening of intercontinental sea routes has radically changed world trade relations.

Data & Methods. The article uses maps of world maritime transport, showing the density of maritime transport around the world and indicating global maritime routes. They were compiled using data from the International Monetary Fund (IMF) in partnership with the World Bank under the IMF's World Maritime Trade Monitoring System. The data cover the period from January 2015 to February 2021 and include five different types of vessels: merchant vessels, fishing vessels, oil and gas vessels, passenger vessels and recreational vessels.

Results. Maritime transport delivers all kinds of goods to other countries from different parts of the world, and these shipments are distinguished by safety and speed. In addition, from an economic point of view, it is the most efficient and cheapest way to transport goods. The nature of maritime transport and international maritime transport has been shaped for more than one year under the influence of a number of changes, ranging from containerization and trade liberalization to deregulation, the expansion of the private sector in the transport sector, as well as political and geopolitical shifts. The impact of some of these trends has been particularly strong in recent years. In addition, the evolution of the maritime transport industry has been driven by trends associated with the emergence of new major players in various sectors, primarily in developing countries. Understanding the key factors that determine the comparative or competitive advantages of a particular port or other maritime transport-related business can open up interesting growth opportunities in developing countries.

Keywords: waterways, sea routes, maritime policy, international maritime transport.