

**Галина АЛЕКСЕЄВСЬКА**

доктор філософії з міжнародні економічні відносини, доцент  
Одеський національний університет імені І. І. Мечникова  
м. Одеса, Україна

ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0002-6708-0098>

## **ПОРТОВІ МІСТА ЯК ВУЗЛОВІ ТОЧКИ СТІЙКОСТІ В УМОВАХ ГЛОБАЛЬНИХ ВИКЛИКІВ**

У сучасному світі портові міста відіграють дедалі важливішу роль як багатофункціональні простори, що поєднують економічні, соціальні, екологічні та урбаністичні процеси. Їхній розвиток вийшов за межі вузької транспортно-логістичної спеціалізації. Вони стали платформами для експериментів з просторового планування, впровадження цифрових інструментів управління, розвитку інклюзивного середовища та адаптації до глобальних викликів. У XXI ст. портові міста перетворюються на критично важливі осередки міської стійкості, оскільки одночасно концентрують ризики і ресурси для подолання криз.

В умовах глобальних викликів – таких як зміна клімату, зростання міграційних потоків, технологічні зрушення, пандемії та воєнні конфлікти – портові міста стають активними гравцями у формуванні нових моделей міського розвитку. Їхня здатність акумулювати інституційну гнучкість, сприяти співпраці між різними секторами, залучати громади до процесів прийняття рішень та адаптуватися до невизначеності підкреслює їхню роль як центрів трансформаційних процесів [1].

Відносини між містом і портом зазнали змін упродовж останніх десятиліть. Історично ці два простори розвивалися синхронно, формуючи взаємозалежну інфраструктурну та соціально-економічну систему. Починаючи з другої половини XX ст., зокрема після впровадження контейнеризації, спостерігається просторове і функціональне відокремлення портів від міст. Порти функціонують як спеціалізовані логістичні комплекси, віддалені від міської тканини, і, відповідно, дедалі менше впливають на розвиток місцевої зайнятості та економіки. Такий розрив спричиняє зростання конфліктів у портово-міському інтерфейсі – зоні, де переплітаються інтереси муніципального розвитку, екологічної безпеки, логістичних потреб і соціального добробуту. Тому для забезпечення балансу інтересів і довгострокової взаємодії необхідно переосмислити модель управління такими територіями [7].

Портові міста мають критичне значення як стратегічні вузли глобального ланцюга постачання, місця концентрації інфраструктури, логістичних і виробничих потужностей. Їх здатність ефективно функціонувати в умовах криз визначає регіональну й глобальну стійкість економічних і соціальних систем. Як інтерфейс між сушею і морем, портові міста забезпечують понад 80 % обсягу міжнародної торгівлі [2]. Тут перетинаються інтереси приватного сектору, державних регуляторів, місцевих громад та глобальних логістичних

мереж. В умовах пандемій, конфліктів, кібератак і кліматичних катастроф роль портових міст як стабілізаторів економічної активності посилюється. Вони стають не лише каналами для товарообміну, а й майданчиками для логістики, реагування на надзвичайні ситуації, розгортання мобільної інфраструктури.

Географічне розташування портових міст робить їх вразливими до наслідків кліматичних змін, таких як підвищення рівня моря, паводки та екстремальні погодні явища. Водночас ця вразливість спонукає до інновацій у сфері міського планування, інженерного захисту та кліматичної адаптації. Наприклад, у Роттердамі реалізовано концепцію «життя з водою», яка поєднує інженерні, екологічні й соціальні рішення, інтегруючи природоорієнтовані підходи в структуру міського простору. У районі HafenCity у Гамбурзі нова забудова проектується із врахуванням ймовірності затоплення: перші поверхи комерційних будівель не використовуються для постійного розміщення людей, а рівень набережної піднято. Такі підходи засвідчують перехід від реактивного до проактивного управління ризиками [4; 5; 6].

Проте фізична стійкість не єдина складова. Портові міста є також ареною інтенсивної соціальної динаміки. Вони характеризуються високою концентрацією населення, значною часткою мігрантів, мультикультурним середовищем і підвищеним соціальним навантаженням. Це створює виклики для місцевої влади в управлінні житлом, зайнятістю, доступом до послуг та інфраструктури. Водночас саме ці умови стимулюють впровадження соціальних інновацій. У таких містах, як Барселона, Ліверпуль чи Генуя, реалізуються проекти ревіталізації портових зон із залученням громадян до прийняття рішень, створенням культурних просторів, центрів освіти, соціального підприємництва. Такі практики сприяють формуванню інклюзивної стійкості – здатності міста не лише витримувати кризи, а й посилювати соціальну згуртованість [7].

Особливої уваги потребує досвід українських портових міст, які в умовах війни стали не лише інфраструктурними, а й гуманітарними та управлінськими центрами. Міста Ізмаїл, Рені, Одеса виконують функції логістичних хабів, пунктів евакуації та гуманітарної підтримки, демонструючи приклад адаптаційного управління в умовах багатовимірної кризи. Їхній досвід підкреслює необхідність інтеграції стратегій міської стійкості до національного та європейського рівнів політики [8; 9].

Місто Одеса, попри постійні загрози обстрілів, продовжує відігравати роль критичного гуманітарного та транспортного хабу. Після припинення дії «зернової угоди» у серпні 2023 року, Україна відкрила тимчасовий морський коридор для виведення заблокованих суден, що стало прикладом швидкого організаційного реагування та адаптації портової інфраструктури до умов війни. У цих надзвичайних умовах місто забезпечує не лише експорт сільськогосподарської продукції, а й координацію гуманітарної допомоги та евакуації населення [8].

Особливу роль у логістиці відіграють дунайські портові міста – Ізмаїл і Рені. Через блокаду традиційних чорноморських портів вони стали новим «виходом у світ» для української торгівлі. Завдяки інвестиціям у

інфраструктуру, активному залізничному та автомобільному сполученню з ЄС, вони забезпечують експорт аграрної продукції, обслуговують потоки вантажів і водночас трансформуються у прикордонні платформи інтеграції до європейського економічного та безпекового простору [9].

І з урахуванням наведених прикладів для покращення координації і взаємодії портів і міст одним із перспективних підходів є концепція перехідного управління. Вона передбачає довгострокове планування змін, участь усіх зацікавлених сторін, інституційну координацію та включення локального знання у процес трансформації. Така модель управління дозволяє синхронізувати розвиток порту і міста як єдиної соціо-еколого-економічної системи, враховуючи складність та взаємозалежність процесів на всіх рівнях. І з огляду на це пропонується такий набір критеріїв сталого розвитку, які мають бути інтегровані у стратегічне планування портових міст. Вони охоплюють економічні (доходи порту, ВВП, інвестиційний клімат), соціальні (якість життя, зайнятість, доступ до освіти та послуг) та екологічні (якість повітря й води, управління відходами, захист екосистем) параметри. Такий підхід дозволяє перейти від фрагментованої політики до цілісної, візіонерської стратегії розвитку, яка враховує довгострокову стійкість міста та порту як єдиної системи [7].

Портові міста у XXI ст. повинні бути не просто транзитними зонами, а лабораторіями урбаністичної інновації, просторами адаптації та моделями стійкого розвитку. Їхня багаторівнева роль –інфраструктурна, соціальна, екологічна, політична – вимагає нових підходів до управління, просторового планування та міжмуніципальної кооперації. Підсилення стійкості портових міст – це не лише завдання місцевих адміністрацій, а глобальна стратегія збереження стабільності й життєздатності урбанізованого світу.

### ***Список використаних джерел:***

1. Jugović, A., Peronja, I., Perić Hadžić, A. (2021) Sustainable Development of Port Cities from the Perspective of Transition Management. *Transactions on Maritime Science*. Vol. 10(2). P. 466–476.
2. UNCTAD (2024) *Review of Maritime Transport 2024*. Geneva: United Nations. 144 p.
3. Hein, C., García-Esparza J. A., Ažman Momirski L. (2023) Placemaking at a Time of Changing Port City Relations. In: *Placemaking in Practice*. Vol. 1. Leiden: Brill. P. 60–78.
4. UN-Habitat (2025) *Cities and Climate Change Initiative*. URL: <https://unhabitat.org/initiative/cities-and-climate-change-initiative> (дата звернення: 08.05.2025).
5. Hafencity Hamburg GmbH (2025) *Masterplan – Overview*. Веб сторінка. URL: <https://www.hafencity.com/en/overview/masterplan> (дата звернення: 08.05.2025).
6. European Investment Bank (2025) *Sustainable Cities and Regions*. Веб сторінка. URL: <https://www.eib.org/en/projects/topics/sustainable-cities-regions/index> (дата звернення: 08.05.2025).

7. Warsewa, G. (2017) The Transformation of Port Cities: Local Culture and the Post-Industrial Maritime City. WIT Transactions on The Built Environment. Vol. 170. P. 149–159.
8. UNCTAD (2022) The impact of the war in Ukraine on trade and development. Веб сторінка. URL: [https://unctad.org/system/files/official-document/osginf2022d2\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/osginf2022d2_en.pdf) (дата звернення: 08.05.2025).
9. USM (2023) Izmail, Reni and Ust-Dunaisk: how the Ukrainian ports on the Danube changed during the year of the war. Веб сторінка. URL: <https://en.usm.media/izmail-reni-and-ust-dunaisk-how-the-ukrainian-ports-on-the-danube-changed-during-the-year-of-the-war> (дата звернення: 08.05.2025).