Жихарєва В.В., Берестенко В.В.

ВІДНОВЛЕННЯ ВАНТАЖНОЇ БАЗИ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ ТА ФІНАНСУВАННЯ ПОРТОВОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

ОДЕСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ МОРСЬКИЙ УНІВЕРСИТЕТ

ВІДНОВЛЕННЯ ВАНТАЖНОЇ БАЗИ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ ТА ФІНАНСУВАННЯ ПОРТОВОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

ЖИХАРЄВА В.В., БЕРЕСТЕНКО В.В.

Монографія
за науковою редакцією
д.е.н., проф. В.В. Жихарєвої

Одеса
2026

УДК: 656.615:338.47
Ж72
DOI: 10.47049/ONMU-2026-MN4

Рекомендовано до друку Вченою радою
Одеського національного морського університету
(протокол № 12 від 22 квітня 2026 р.)

Автори:
Монографія підготовлена Президентом Асоціації міжнародних експедиторів України, Ph.D. з транспортних технологій, магістром з економіки **Віктором Вікторовичем Берестенко** (розділи 1, 2, 3) і доктором економічних наук, професором, завідувачем кафедри "Економіка і фінанси" Одеського національного морського університету, дійсним членом Транспортної академії України **Владою Вікторівною Жихарєвою** (розділ 4).

Рецензенти:
Карпенко Оксана Олександрівна – *доктор економічних наук, професор*
Стрій Любов Олексіївна – *доктор економічних наук, професор*

Ж72 Жихарєва В.В., Берестенко В.В.
Відновлення вантажної бази морських портів України та фінансування портової інфраструктури: монографія за наук. ред. д.е.н., проф. Жихарєвої В.В. Одеса: ОНМУ, 2026. 136 с.

Досліджено роль логістики у розвитку економіки України, виконано аналіз впливу морської блокади на вантажопотоки, оцінку стану логістичної системи України. Розроблено заходи для повернення вантажної бази до українських морських портів та визначення перспектив інтеграції України в європейську транспортну систему з урахуванням міжнародної підтримки. Систематизовано чинники втрати вантажної бази українських морських портів унаслідок війни та змін логістичних маршрутів. Удосконалено підходи до оцінки потенціалу повернення вантажопотоків з урахуванням ефективності митної політики, цифровізації та інтеграції України до європейського транспортного простору. Запропоновано концепцію "логістичного відновлення" портів України на основі принципів сталого розвитку й положень Національної транспортної стратегії – 2030. Систематизовано джерела фінансування інвестицій у портову інфраструктуру, досліджено особливості обґрунтування концесії та оренди портової інфраструктури в Україні.

Видання розраховано на здобувачів вищої освіти, молодих вчених, викладачів, представників морської галузі та державних органів управління.

Ключові слова: *морські порти, водний транспорт, логістика, вантажна база, вантажообіг, перевалка вантажів, економічний ефект, фінансування інвестицій, державне-приватне партнерство, концесія, оренда, облігації, злиття та поглинання.*

© Влада ЖИХАРЄВА, Віктор БЕРЕСТЕНКО, ОНМУ, 2026 рік

ЗМІСТ

Стор.

ВСТУП…….. 4

РОЗДІЛ 1. РОЗВИТОК ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ ЯК ПЕРЕДУМОВА ПОВЕРНЕННЯ ВАНТАЖНОЇ БАЗИ ДО НАЦІОНАЛЬНИХ ПОРТІВ……... 7

1.1 Розвиток світової морської торгівлі…….. 7

1.2 Глобальні тренди у логістиці та в галузі морського транспорту..... 15

1.3 Стан і виклики логістичної системи України……..... 23

РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ ВПЛИВУ МОРСЬКОЇ БЛОКАДИ НА УКРАЇНСЬКІ ПОРТИ ТА ЛОГІСТИЧНІ КАНАЛИ……..... 30

2.1 Аналіз вантажопотоків через морські порти України……..... 30

2.2 Аналіз вартості транспортування, втрат і недоотриманих надходжень транспортної системи України……..... 49

2.3 Міжнародна підтримка (зернова угода, роль ООН, ЄС і Туреччини)……. 55

РОЗДІЛ 3. ЗАХОДИ ЩОДО РОЗВИТКУ ЛОГІСТИКИ ТА ВІДНОВЛЕННЯ ВАНТАЖНОЇ БАЗИ В УКРАЇНСЬКИХ ПОРТАХ……... 60

3.1 Визначення ключових бар’єрів у митних процедурах і шляхи підвищення логістичної ефективності……. 60

3.2 Перспективи інтеграції з європейською логістичною системою та інноваційні рішення…….. 67

3.3 Сценарний аналіз повернення вантажів до портів Великої Одеси…… 76

РОЗДІЛ 4. ФІНАНСУВАННЯ ІНВЕСТИЦІЙ У РОЗВИТОК ПОРТОВОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ…… 93

4.1 Джерела фінансування інвестицій у портову інфраструктуру…….. 93

4.2 Особливості обґрунтування проєктів концесії портових терміналів в Україні……..…… 106

4.3 Особливості регулюванні оренди причалів у морських портах……. 112

ВИСНОВКИ……..... 118

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ……... 125

ВСТУП

Актуальність теми дослідження обумовлена перебуванням економіки України у стані глибокої структурної трансформації, зумовленої повномасштабною війною та втратою значної частини портової інфраструктури. Морські порти традиційно забезпечували обробку понад 60% експорту, що генерувало до 40% валютних надходжень держави, тому їх функціонування безпосередньо впливає на фінансову стабільність, зайнятість і наповнення бюджету. Зниження вантажообігу внаслідок морської блокади та руйнування портової інфраструктури призвело до суттєвих втрат для державного та приватного секторів, скорочення податкових надходжень, порушення логістичних ланцюгів і підвищення собівартості українського експорту.

У контексті післявоєнного відновлення важливим завданням є розробка економічно обґрунтованих заходів, які забезпечать ефективне функціонування морської логістики, удосконалення митних процедур, залучення інвестицій у портову інфраструктуру та інтеграцію України до європейської транспортно-логістичної системи.

Метою роботи є розробка заходів щодо повернення вантажної бази до українських морських портів для забезпечення фінансово-економічної безпеки держави, й забезпечення розвитку портової інфраструктури.

У роботі поставлені та вирішені завдання, які включають дослідження ролі логістики у розвитку економіки, аналіз впливу морської блокади на вантажопотоки, оцінку стану логістичної системи України, розробку конкретних заходів для відновлення вантажної бази та визначення перспектив інтеграції України в європейську транспортну систему з урахуванням міжнародної підтримки, систематизацію джерел та моделей фінансування інвестицій у портову інфраструктуру і визначенння особливостей

обґрунтування проєктів концесії портових терміналів з урахуванням законодавства України та міжнародних стандартів.

Об'єктом дослідження є формування вантажної бази українських морських портів і розвиток портової інфраструктури.

Предметом дослідження є організаційно-економічні заходи щодо повернення вантажної бази до українських морських портів для забезпечення фінансово-економічної безпеки держави, джерела та моделі фінансування інвестицій в розвиток портової інфраструктури.

Методологічною основою дослідження є системний підхід до аналізу розвитку світової морської торгівлі та логістики. Теоретичну базу дослідження становлять наукові праці вітчизняних і зарубіжних учених у галузі економіки морського транспорту, корпоративних фінансів, а також аналітичні звіти UNCTAD, IMO, статистичні дані Держстату України, ДП "Адміністрація морських портів України" (ДП "АМПУ") та Державної митної служби. У роботі використано методи аналізу та узагальнення результатів, логіко-аналітичний, порівняльний, описової статистики, прогнозування тенденцій розвитку морської галузі тощо.

Робота містіть наступні елементи наукової новизни:

- систематизовано чинники втрати вантажної бази українських морських портів унаслідок війни та змін логістичних маршрутів;
- удосконалено підходи до оцінки потенціалу повернення вантажопотоків з урахуванням ефективності митної політики, цифровізації та інтеграції України до європейського транспортного простору;
- запропоновано концепцію "логістичного відновлення" портів України на основі принципів сталого розвитку й положень Національної транспортної стратегії – 2030;
- визначено особливості обґрунтування проєктів концесії портових терміналів з урахуванням законодавства України та міжнародних

стандартів.

Структура роботи включає чотирі розділи, присвячені дослідженню теоретичних засад розвитку логістичної системи України та глобальних тенденцій у сфері морського транспорту; аналізу впливу морської блокади, змін митно-тарифної політики та функціонування Державної митної служби на стан вантажопотоків і діяльність українських портів; розробці практичних заходів і пропозицій щодо відновлення вантажної бази, диверсифікації логістичних маршрутів і підвищення ефективності національної портової системи у післявоєнний період; джерел і моделей фінансування інвестицій у розвиток портової інфраструктури.

Практична цінність роботи полягає у можливості використання запропонованих заходів і розроблених положень для повернення вантажної бази до українських морських портів з метою забезпечення фінансово-економічної безпеки держави, підвищення конкурентоспроможності національної логістичної системи та відновлення експортного потенціалу морської галузі. Результати дослідження можуть бути застосовані в діяльності Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України, Адміністрації морських портів України, Державної митної служби, а також у стратегічних програмах післявоєнного відновлення транспортної системи та інтеграції України до європейської логістичної мережі TEN-T.

Повернення вантажопотоків до національних портів і розвиток портової інфраструктури дозволить підвищити конкурентоспроможність українських експортерів, зменшити залежність від транзиту через суміжні країни та сприятиме збільшенню надходжень до бюджету.

РОЗДІЛ 1
РОЗВИТОК ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ ЯК ПЕРЕДУМОВА ПОВЕРНЕННЯ ВАНТАЖНОЇ БАЗИ ДО НАЦІОНАЛЬНИХ ПОРТІВ

1.1 Розвиток світової морської торгівлі

Розвитку та процесам трансформації глобальної морської торгівлі присвячені публікації В.В. Жихарєвої, О.С. Власенко, Р.А. Бундюка, М.С. Соколової [1], V. Zhykharieva, N. Primachev, T. Frasinyuk [2].

Морська логістика – головна ”кровоносна система” світової економіки. Понад дві треті міжнародної торгівлі за вартістю і близько чотирьох п’ятих за обсягом рухаються морем. Це пояснюється поєднанням трьох факторів: відносно низької питомої вартості перевезень на тонно-милю, використанням ефекту масштабу в судноплавстві та портовій діяльності (вантажопідйомність суден дедалі збільшується), і глобальної мережі портових хабів, що інтегрують морські перевезення із залізничними та автомобільними коридорами.

Статистичну основу аналізу становлять дані UNCTAD Review of Maritime Transport (2024–2025) [3, 4] та Clarksons Shipping Review & Outlook (2024) [5]. Частина показників у роботі розрахована автором шляхом екстраполяції середньорічних темпів приросту за 2019–2023 рр., що дозволяє відобразити узагальнену динаміку 2024–2025 рр.

Структура і циклічність світового попиту на перевезення. Світовий попит на морські перевезення формують три великі “кошики”: насипні сухі вантажі (руда, вугілля, зерно), нафтопродукти та зріджений природний і нафтовий газ (crude, products, liquefied natural gas, LNG і liquefied petroleum gas, LPG) і контейнерні вантажі (перевезення різноманітних промислових та споживчих

товарів). На відміну від масових насипних вантажів, контейнерна логістика більш чутлива до циклів світового попиту на споживчі товари, ротації складів роздрібної торгівлі та сезонності обсягів e-commerce. Це породжує різні закономірності ціноутворення: на суховантажному ринку ключовим є баланс спотового тоннажу і портфель фрахтових контрактів; у контейнерних перевезеннях важливу роль відіграють довгострокові Beneficial Cargo Owner контракти (BCO-контракти), альянси лінійних перевізників та глобальні World Container Index (WCI), Shanghai Containerized Freight Index (SCFI). У подальшому ці абревіатури використовуються без повторної розшифрування.

Вузькі місця і перерозподіл маршрутів. Канали та протоки – Суецький і Панамський канали, Баб-ель-Мандеб, Ормузька протока – визначають маршрути глобальної торгівлі. Будь-який збій (конфлікт, посуха, аварія) змушує судна йти обхідними шляхами (обхід Африки замість проходу Суецьким каналом, перенаправлення вантажних потоків з Азії в Європу через середземноморські та північні хаби). Це пов’язано з такими прямими наслідками як додатковий час у дорозі, додаткові витрати на пальне, підвищена страхова премія, дефіцит контейнерів у певних регіонах та волатильність ставок фрахту [3, 4].

Ормузька протока є одним із найкритичніших “вузьких місць” глобальної логістики. Вона з’єднує Перську затоку з Індійським океаном і забезпечує транзит значної частки світових поставок нафти та скрапленого газу. Через обмежену ширину і високу концентрацію суднопотоків будь-які збої в її функціонуванні мають миттєвий вплив на світові ринки. З урахуванням військової ескалації за участю Ізраїлю, США та Ірану ризики різко зросли у зв’язку з блокуванням судноплавства, мінуванням акваторії, атак на танкери та логістичну інфраструктуру. Це призвело до порушення ланцюгів постачання і різких коливань цін на нафту. що свідчить про те, що Ормузька протока є

стратегічною складовою логістики, стабільність якої є критичною для енергетичної безпеки та безперебійності глобальної торгівлі.

До типових наслідків закриття "вузьких місць" відносяться:

- подовження плеча доставки на 10–30%;
- тимчасове скорочення пропозиції вільного тоннажу на певних напрямках;
- перерозподіл вантажів на альтернативні порти-хаби, що створює локальні черги (congestions);
- зростання волатильності фрахтових індексів Baltic Dry Index (BDI), (WCI) і перенесення логістичної інфляції в кінцеві ціни товарів.

Технічна еволюція флоту і екологічні вимоги. Судноплавство одночасно модернізується і стає більш екологічним. Вимоги Міжнародної морської організації (IMO) і європейських регуляторів [3, 4] стимулюють перехід на енергоефективні корпуси, системи економії пального, альтернативні види палива Liquefied Natural Gas (LNG, метанол) і вуглецеві звіти в ланцюгах постачання. Для портів це означає: інвестиції в берегове електроживлення (shore power), нові безпекові вимоги до терміналів, цифрові системи "єдиного вікна" та електронний документообіг (eBL).

Дані і динаміка. Світова морська торгівля пройшла: спад 2020 р., відновлення 2021 р., "плоску" траєкторію 2022 р. та зростання 2023–2024 рр. Водночас вантажооборот у тонно-милях зростав швидше за обсяг перевезень в тоннах через обхідні маршрути. Це важливо для розуміння формування собівартості й тарифної політики ланцюгів постачання.

У табл. 1.1 наведені оціночні дані, що характеризують динаміку морської торгівлі в 2019-2024 рр. Як видно з таблиці, після спаду 2020 р., спричиненого пандемією COVID-19, обсяги світових морських перевезень відновлювались у середньому на 2–3% щороку, досягнувши ≈ 13,1 млрд т у 2024 р. Найшвидше зростали сухі насипні та контейнерні перевезення, тоді як наливні вантажі демонстрували повільнішу динаміку через перебудову енергетичних потоків.

Таблиця 1.1 – Динаміка світової морської торгівлі, млрд т

Рік	Загальний обсяг	Контейнерні вантажі	Насипні вантажі	Наливні вантажі
2019	12,0	1,1	7,4	3,5
2020	11,6	1,0	7,2	3,4
2021	12,4	1,15	7,6	3,65
2022	12,5	1,12	7,7	3,68
2023	12,8	1,16	7,95	3,69
2024*	13,1	1,20	8,10	3,80
Темп зростання (2024 / 2019)	109,2%	109,1%	109,5%	108,6%

Джерело: розраховано з використанням даних [3, 4, 5].

** Примітка. Дані мають оціночний характер і узагальнюють статистику UNCTAD (Review of Maritime Transport 2024) та Clarksons Research (Shipping Review & Outlook 2024). Частина показників розрахована автором шляхом екстраполяції середньорічних темпів зміни обсягів світової морської торгівлі за 2019–2023 рр. Незначні відхилення (до ±4 %) зумовлені відмінностями методологій UNCTAD та Clarksons щодо обліку вантажів у тоннах і тонно-милях.*

На рис. 1.1 наведено базисні темпи зростання світової торгівлі за період, що аналізується, у відсотках, відносно 2019 р. Як видно з даних рисунку, у 2024 р. обсяг світової торгівлі збільшився на 9,2% у 2024 р. відносно рівня 2019 р. Починаючі з 2021 р., спостерігалося поступове збільшення обсягів морської торгівлі.

На рис. 1.2 показано динаміку світової морської торгівлі в 2019-2024 рр. за групами вантажів. Наведені дані демонструють позитивну динаміку зростання обсягів всіх груп вантажів. У 2019–2024 рр. відбулося поступове зростання обсягів усіх основних груп вантажів, однак темпи цього відновлення відрізнялися між окремими секторами.

Динаміка підтверджує поступову адаптацію морської торгівлі до нових умов попиту. Особливо швидко відновилися контейнерні перевезення (за рахунок азійського сегменту), тоді як сирі енергоносії залишаються нижче рівня 2019 р. на 8–10%.

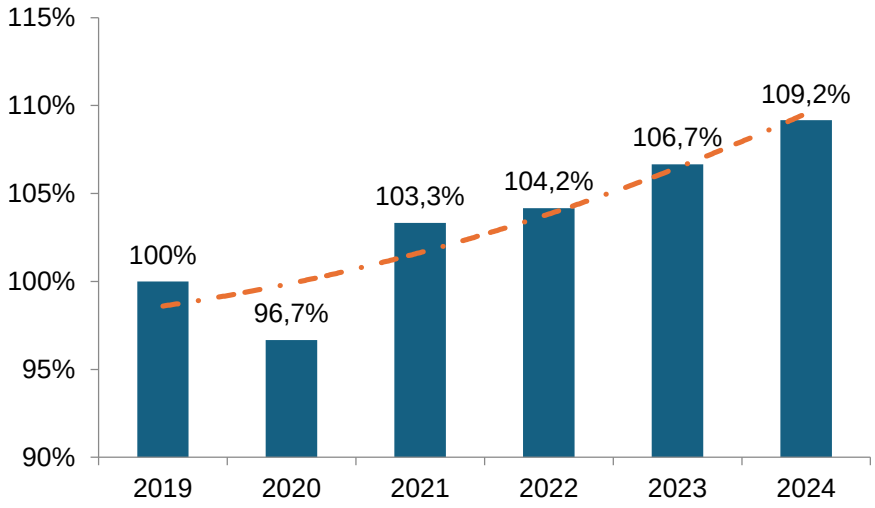

Рисунок 1.1 – Динаміка загального обсягу світової морської торгівлі (поліноміальна лінія тренду), %

Джерело: побудовано на основі даних табл. 1.1.

Примітка. Поліноміальна лінія тренду відображає повернення до позитивної траєкторії зростання після 2020 р.

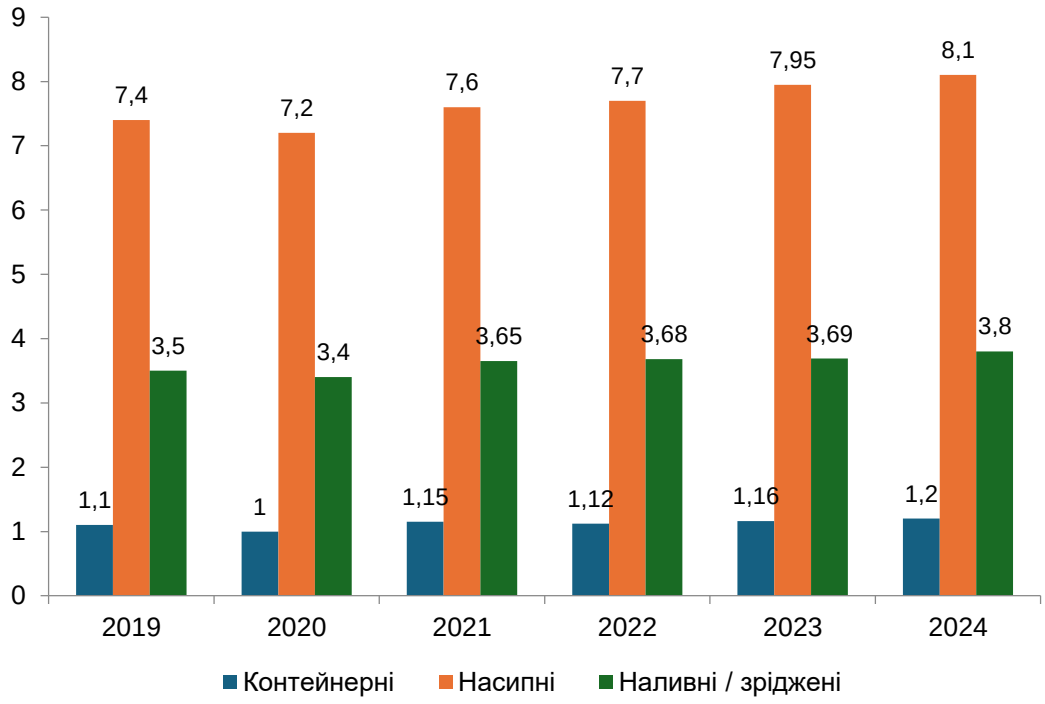

Рисунок 1.2 – Динаміка світової морської торгівлі в 2019-2024 рр., млрд т

Джерело: побудовано на основі даних табл. 1.1.

Важливою складовою відновлення стала цифровізація судноплавства: поширення eBL, PCS та систем прогнозного планування (AI/Big Data) скоротило середній портовий цикл на 8–12% [3, 4].

Після пандемічного спаду 2020 р. світова морська торгівля вступила у фазу поступового відновлення, однак темпи цього процесу істотно різнилися між окремими секторами. Як свідчить Review of Maritime Transport 2024 [3], характерною рисою постпандемічного періоду стало не лише зростання обсягів перевезень, а й перебудова глобальної структури торговельних потоків. Якщо до 2020 р. лідерами зростання були контейнерні вантажі, то у 2021–2023 рр. більш динамічно розвивалися сектори сухих насипних вантажів і LNG, що відображає енергетичні та сировинні зрушення у світовій економіці.

Однією з ключових причин змін у структурі перевезень стало зростання енергетичної волатильності**.** У 2022 р. через повномасштабну війну росії проти України світовий ринок нафти, вугілля й зерна зазнав суттєвих дисбалансів. За даними Clarksons Research [5], перерозподіл маршрутів транспортування енергоресурсів призвів до подовження середньої довжини рейсів у сегменті сирої нафти майже на 12%, що збільшило обсяг вантажообігу в тонно-милях навіть за умов відносно стабільних фізичних обсягів. Загалом у структурі світової морської торгівлі помітна тенденція до зростання частки сухих насипних вантажів і LNG при поступовому скороченні сегмента сирої нафти. Це пов’язано з енергетичним переходом у ЄС, диверсифікацією джерел постачання та зменшенням ролі трубопровідних поставок. Заміна коротких маршрутів постачання трубопровідним газом із росії на дальні морські поставки LNG із Катару, США та Нігерії створила нову географію енергетичної логістики, посиливши роль портів Західної Європи, Середземномор’я та Індійського океану.

У сегменті контейнерних перевезень у 2021–2022 рр. відбулося різке зростання попиту, спричинене ефектом “відкладеного споживання” та

розвитком e-commerce. Проте вже у 2022–2023 рр. ринок увійшов у фазу корекції: спотові ставки фрахту, за даними World Container Index (WCI) та Shanghai Containerized Freight Index (SCFI), знизилися більш ніж утричі порівняно з піковими значеннями 2021 р. [5]. Це зумовлено зменшенням обсягів споживчого імпорту у США та ЄС, накопиченням складських запасів і поступовим поверненням контейнерного флоту до звичайних умов експлуатації.

У звіті UNCTAD 2025 р. [4] зазначено, що на кінець 2024 р. середня ставка фрахту на маршруті Шанхай – Роттердам знизилася на 62% відносно 2022 р., що свідчить про нормалізацію цінового середовища після сплеску пандемічних дисбалансів.

Не менш важливим фактором є зростання ролі "вузьких місць" у глобальних ланцюгах постачання. Події 2023–2024 рр. – блокування Суецького каналу через посуху, обмеження судноплавства у Панамському каналі, ризики у Червоному морі – спричинили перерозподіл маршрутів із подовженням плеча доставки на 10–30%. Це не лише підвищило собівартість транспортування, а й створило ефект "логістичної інфляції": за оцінками UNCTAD 2024 р. [3], зростання витрат на морські перевезення могло додати 0,6–1% до глобального рівня інфляції споживчих цін. У цьому контексті зміна фрахтових ставок за Baltic Dry Index (BDI) та WCI виступає індикатором короткострокової турбулентності на ринку.

Крім економічних чинників, суттєвий вплив мають регуляторні та екологічні вимоги, запроваджені Міжнародною морською організацією (IMO) та Європейським Союзом. Введення у 2023–2024 рр. механізму Carbon Intensity Indicator (CII) і розширення системи EU ETS на судноплавство стимулювали компанії переходити на енергоефективні судна та альтернативні види палива (LNG, метанол) [4].

За даними Clarksons Research 2024 р. [5], частка флоту з “альтернативною” силовою установкою перевищила 6% світового тоннажу, а кількість замовлень на LNG-танкери та газовози зросла удвічі порівняно з 2019 р. Це свідчить про поступове входження галузі в етап структурного оновлення, який у середньостроковій перспективі знижуватиме вуглецеву інтенсивність і витрати на пальне.

Додатковим чинником відновлення торгівлі стала цифровізація логістичних процесів**.** Поширення електронних коносаментів (e-Bill of Lading), систем Port Community Systems (PCS) і цифрових платформ відстеження вантажів у реальному часі (AIS, IoT) скоротили простої суден у портах і зменшили транзакційні витрати. UNCTAD підкреслює, що середній час портового циклу зменшився на 8–12% порівняно з 2020 р., особливо у великих контейнерних хабах Азії [3]. Це свідчить про поступовий перехід до “розумної логістики” (*smart logistics*), де основою конкурентоспроможності стають дані, цифрові сервіси та прозорість ланцюга постачання.

Узагальнюючи, можна зазначити, що позитивна динаміка морської торгівлі у 2021–2024 рр. має переважно адаптаційний характер – ринок поступово відновлює баланс після серії шоків: пандемічного, енергетичного, воєнного та кліматичного. Проте, як наголошує звіт UNCTAD 2025 р. [4], збереження тенденцій зростання надалі залежатиме від стійкості логістичних ланцюгів, доступності страхування ризиків і переходу до зелених технологій судноплавства.

За оцінками UNCTAD, середньорічний приріст світової морської торгівлі у 2025–2028 рр. становитиме близько 2,3% [4], що свідчить про поступове повернення до довгострокового тренду зростання.

На рис. 1.3 наведено структуру світової морської торгівлі за період, що аналізується.

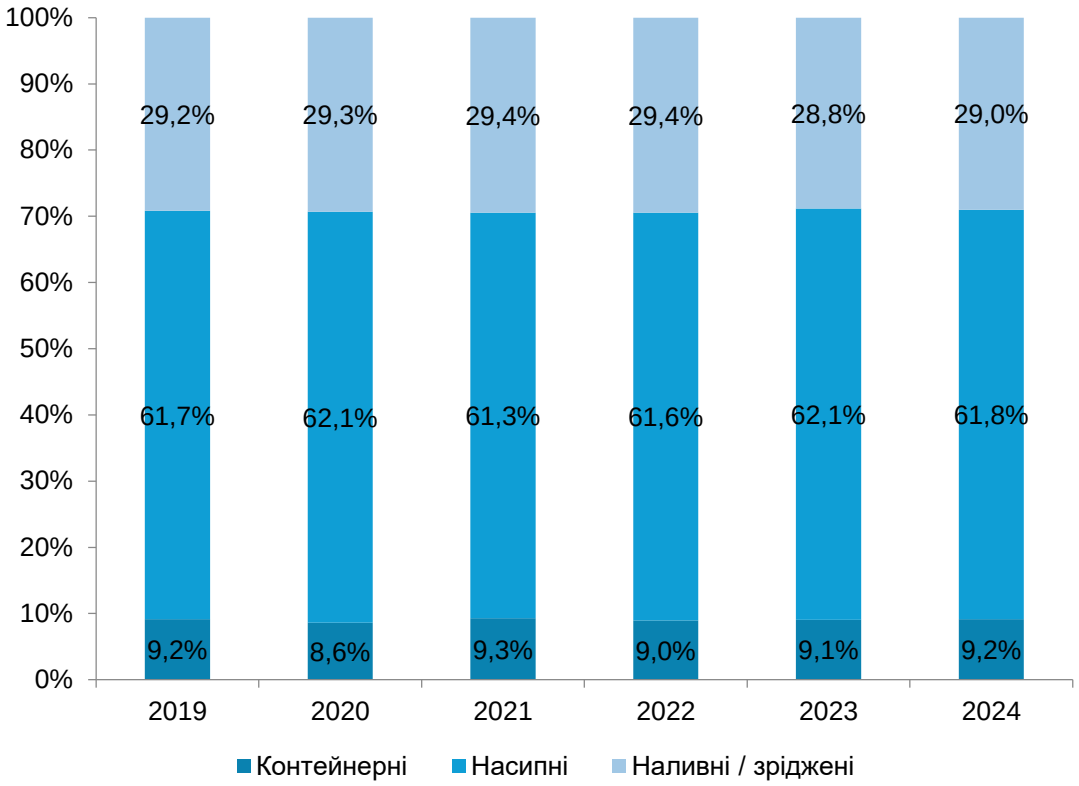

Рисунок 1.3 – Структура світової морської торгівлі в 2019-2024 рр., %

Джерело: побудовано на основі даних табл. 1.1.

З рис. 1.3 видно, що частка контейнерних вантажів у структурі світової морської торгівлі практично не змінилася з 2019 р., і становила 9,2%, частка насипних вантажів збільшилася з 61,7% у 2019 р. до 61,8% у 2024 р., частка наливних вантажів, включаючи зріджений газ, незначно зменшилася з 29,2% до 29% у 2024 р.

1.2 Глобальні тренди у логістиці та галузі морського транспорту

Сучасна логістика стала “цифровим ремеслом”: компанії будують ланцюги не лише на мапі, а й у даних. На перший план виходять чотири напрями: цифровізація, стійкість, “зелений перехід” і мультимодальність.

Цифровізація. Підходи до цифровізації морських портів досліджені у роботах O. Zakharchenko [8], Н.В. Сментини [9, 10]. Port Community Systems, eBL, блокчейн-реєстри, відстеження вантажів у реальному часі (IoT+AIS) скорочують час простоїв, знижують транзакційні витрати та розширюють можливості для управління ризиками. Порти-лідери розвивають цифрові платформи, де оператори, агенти, митниця та системи електронної взаємодії або "Єдине вікно" – Single Electronic System (CEC) працюють у єдиному інформаційному контурі [8, 9, 10].

Таким чином, цифровізація стала не лише технічним, а й економічним трендом – вона визначає конкурентоспроможність портів і судноплавних компаній. За даними UNCTAD Review of Maritime Transport 2024 [3], близько 60% портів світу мають елементи цифрової екосистеми (PCS, eBL, e-tracking), а економія часу в логістичних операціях досягає 8–12%. Це підтверджує, що інвестиції в цифрову інфраструктуру є однією з форм "невидимого капіталу", який підвищує ефективність перевезень без фізичного розширення потужностей. Фактично той, хто володіє даними про вантажі, терміни й тарифи, керує торгівлею.

Стійкість і перерозподіл виробництва. Компанії переходять від підходу "just in time" до "just in case": резервні склади, дублюючі маршрути, паралельні контракти з перевізниками, страхування перерв. Паралельно спостерігається тренд на nearshoring / ally-shoring: частина виробництва повертається ближче до ринків збуту, що змінює географію вантажопотоків і роль регіональних хабів.

"Зелений перехід" і комплаєнс. Екологічні регламенти прив'язані до економіки: судна з кращими показниками енергоефективності отримують вигідніші страхові / фінансові умови, а порти зберігають конкурентоспроможність завдяки зеленим сервісам. Для вантажовласників це інструмент врахування екологічних, соціальних та управлінських (Environmental, Social, Governance, ESG) критеріїв і доступу до зелених

фінансів. Механізми державно-приватного партнерства (PPP) дедалі частіше реалізуються з урахуванням ESG-принципів, що відповідає вимогам ЄС та міжнародних фінансових інституцій (IFC, EBRD).

Мультимодальність і формування трансєвропейської транспортної мережі (Trans-European Transport Network, TEN-T). ЄС утілює логіку транспортних коридорів – інтеграцію морських, залізничних, автомобільних і річкових маршрутів у спільну мережу. Для України це означає не "обхід", а вбудовування у європейські ланцюги постачання з новими сухими портами, терміналами та пунктами пропуску.

Фінансування інвестицій у транспортну інфраструктуру на основі державно-приватного партнерства (PPP-фінансування). Систематизація джерел та моделей фінансування інвестицій в портову інфраструктуру виконана у статті V.V. Zhykharieva, N.T. Ksandinov [6]. Екологічні критерії сталого розвитку в стратегічному управлінні підприємств морського транспорту досліджені в статті V. Zhykharieva, V. Yastrebnyi [7]. Різноманітні аспекти сталого розвитку підприємств водного транспорту досліджені у колективній монографії за заг. ред. В.В. Жихарєвої [11]. У [12] досліджені теоретичні засади забезпечення фінансово-економічної безпеки підприємств водного транспорту. Специфіка та основні тренди мультимодальних перевезень, а також підходи до оптимізації технологічних аспектів транспортних процесів розглянуті у роботах С.П. Онищенко, В.В. Берестенко та інших [13, 14, 15, 16].

Синергія технологічних, екологічних і фінансових зрушень формує нову парадигму "adaptive logistics" – гнучкої логістики, яка швидко підлаштовує ланцюги постачань під коливання попиту, ризики та регуляторні вимоги. Нижче систематизовано ключові глобальні тренди та їх наслідки для морської галузі.

Узагальнення основних трендів світової морської логістики виконано в табл. 1.2.

Таблиця 1.2 – Глобальні тенденції розвитку логістики та морського транспорту в 2020–2025 рр.

Тренд	Зміст і ключові характеристики	Основні наслідки для морської галузі
Цифровізація логістичних процесів (Digitalization)	Впровадження електронних платформ, Port Community Systems (PCS), систем Single Electronic Window (SEW/CEC), штучного інтелекту та супутникового моніторингу (AIS).	Підвищення прозорості та швидкості операцій, скорочення портового циклу на 8–12 %, зменшення транзакційних витрат і людського фактору, підвищення конкурентоспроможності портів.
Зелений курс і декарбонізація транспорту (Green Transition)	Виконання вимог IMO та ЄС щодо скорочення викидів CO_2; використання LNG, метанолу, shore-power, біопалива; модернізація флоту.	Зменшення вуглецевої інтенсивності судноплавства, оновлення флоту, зростання капітальних витрат, підвищення тарифів на перевезення та поява нових стандартів екологічного менеджменту.
Фінансування на основі державно-приватного партнерства (PPP)	Довгострокова співпраця держави та бізнесу у фінансуванні, будівництві й управлінні портовою інфраструктурою; залучення міжнародних інвесторів і МФО.	Прискорення модернізації портів, зменшення бюджетного навантаження, підвищення ефективності управління; водночас – потреба у соціальному діалозі з громадами та посиленні ролі держави як координатора.
Соціальна сталість і взаємодія з громадами (Social Responsibility)	Урахування соціальних аспектів у проєктах PPP: зайнятість місцевого населення, прозорість, участь громад у прийнятті рішень.	Підвищення соціальної легітимності інфраструктурних проєктів, зменшення ризиків конфліктів, формування позитивного іміджу інвестора й держави.
Глобальні логістичні ризики (Supply Chain Resilience)	Перебудова транспортних маршрутів через воєнні ризики, кліматичні обмеження (Суец, Панама), санкції та зміни в енергетиці.	Подовження логістичних плечей на 10–30%, зростання фрахтових ставок і витрат, формування нових портових хабів і напрямків торгівлі.
Регуляторна конвергенція з ЄС (Regulatory Alignment)	Гармонізація стандартів безпеки, цифрової звітності, екології, митних процедур та управління портами з вимогами ЄС і TEN-T/eFT.	Підвищення інвестиційної привабливості українських портів, спрощення митних процедур, розширення доступу до європейських фінансових інструментів (CEF, Horizon, InvestEU).

Джерело: узагальнено на основі [3, 4, 5, 27, 42, 43].

Як видно з табл. 1.2, більшість глобальних трендів логістики взаємопов'язані: цифровізація створює основу для підвищення ефективності, "зелений перехід" визначає екологічну рамку, а державно-приватне партнерство (PPP) – забезпечує фінансові інструменти для реалізації цих змін. Водночас посилення соціальної відповідальності та регуляторна конвергенція з ЄС формують умови, за яких економічна модернізація має поєднуватись із принципами прозорості, інклюзивності та сталого розвитку. Саме PPP, як гнучкий формат співпраці держави й бізнесу, здатен інтегрувати ці вимоги в конкретні проєкти портової та транспортної інфраструктури.

Як показує практика, результативність впровадження цих трендів залежить від узгодженості регуляторної політики та здатності залучати приватний капітал у портову інфраструктуру. Серед цих тенденцій особливе місце посідає розвиток фінансових моделей на основі державно-приватного партнерства (PPP), який поєднує інвестиційний потенціал приватного сектору із суспільними цілями сталого розвитку.

Поряд із цифровізацією логістичних процесів та зеленою трансформацією морської галузі, одним із ключових світових трендів є розвиток фінансування на основі державно-приватного партнерства. Механізм PPP у транспортному секторі передбачає довгострокове залучення приватного інвестора до проєктування, фінансування, експлуатації та обслуговування інфраструктури за умови, що стратегічний контроль (тарифи, безпека, екологія) і регуляторні функції залишаються за державою.

Згідно з Recommendation of the Council on the Principles for Public Governance of Public-Private Partnerships [63], PPP-підходи створюють додану вартість лише за умов збалансованого розподілу ризиків, прозорості контрактів і незалежного моніторингу ефективності. Такі механізми особливо ефективні в портовій сфері, де поєднуються довгострокові активи, стабільні вантажопотоки та потреба у великих інвестиціях.

В аналітичному звіті UNCTAD Review of Maritime Transport 2024 [3] зазначається, що у 2020-2024 рр. частка приватних інвестицій у світову портову інфраструктуру зросла майже на 25%, і більшість проєктів реалізовано саме через PPP-угоди. Основними драйверами стали обмежені можливості державних бюджетів після пандемії COVID-19, потреба у швидкому відновленні логістичних потужностей, а також екологічні вимоги IMO і ЄС, які стимулюють використання енергоефективних технологій і зелених видів палива.

Поширення PPP-практик відбувається у різних формах, які відрізняються ступенем участі приватного партнера та механізмом повернення інвестицій. Розвиток PPP у портовій сфері відбувається через різні моделі – від класичних концесій до спільних підприємств або угод доступу до інфраструктури. Вибір конкретної форми залежить від типу активів, ступеня ризику, інвестиційних потреб і стратегічних інтересів держави. Узагальнені характеристики чотирьох базових моделей наведено у табл. 1.3.

Міжнародна практика доводить, що успіх PPP визначається не самою формою угоди, а балансом ролей держави, бізнесу та місцевих спільнот. Так, досвід Туреччини показує, що концесійна модель може бути ефективною (порт Mersin – 755 млн доларів США інвестицій, 36-річний термін), якщо держава зберігає контроль за тарифами, безпекою й екологічними стандартами, а соціальні питання – зайнятість, розвиток припортових територій, доступ місцевого бізнесу – включено в договірні зобов'язання оператора [25, 41, 42, 56].

Натомість Грузія, де держава повністю вийшла з управління портами Батумі і Поті, зіткнулася з ризиком "точкових" інвестицій без інтеграції в національну транспортну політику та без належного врахування інтересів місцевих громад, що викликало соціальне напруження в припортових регіонах [61].

Таблиця 1.3 – Базові моделі державно-приватного партнерства у портовій галузі

Модель PPP	Зміст і механізм	Міжнародний приклад	Актуальність для України
Концесія (Build-Operate-Transfer, BOT)	Приватний інвестор фінансує, будує, експлуатує портові потужності, сплачуючи концесійні платежі державі; після завершення строку актив повертається у державну власність.	Туреччина – порти *Mersin, Ambarli, Kumport*; Грузія – *Batumi, Poti*.	Базова модель для модернізації морських терміналів.
Управлінський або орендний контракт (Lease / Management)	Приватний оператор керує портом або терміналом за фіксовану плату чи частку доходів; капітальні інвестиції фінансує держава.	Польща, Хорватія.	Доцільно застосовувати у невеликих портах або тимчасово під час воєнного стану.
Спільне підприємство (Joint Venture PPP)	Держава й інвестор створюють спільну компанію, що управляє активом; прибуток розподіляється пропорційно внескам сторін.	Румунія – *Constanța South Terminal (DP World 49%)*; Грузія – *Batumi Port JV*.	Релевантна модель для створення мультимодальних хабів і сухих портів.
Плата за доступ (Availability-based PPP)	Держава сплачує оператору за надання потужностей певної якості незалежно від попиту.	Велика Британія, Нідерланди, Румунія.	Доцільна для стратегічних інфраструктурних об’єктів – каналів, хвилеломів, систем днопоглиблення.

Джерело: узагальнено з використанням даних [3, 4, 5, 27, 42, 43].

У контексті України особливої уваги потребує питання “активної ролі держави” у PPP-проєктах. Як слушно зазначалося у статті “Концесія в Чорноморську [62]: міжнародна інвестиція чи стратегія державного самоусторонення”, ризик полягає не у концесійній моделі, а в підміні партнерства передачею функцій без стратегічного і соціального супроводу. Тому майбутні українські проєкти мають базуватись на принципі “співуправління” (co-governance), що поєднує стратегічне керівництво держави,

фінансову та управлінську участь приватного партнера й системну взаємодію з громадами, які прямо залучені до функціонування портів.

Важливою складовою сучасних PPP-ініціатив є соціальна відповідальність і партисипативне управління (participatory governance). Вимоги OECD (2024), World Bank (2024) та EBRD (2023) [56, 61,63] передбачають обов'язкове врахування соціальних впливів – умов праці, розвитку людського капіталу, прозорості тарифів, доступу до публічної інформації, участі місцевого бізнесу у ланцюгах постачання. У низці країн (наприклад, у Туреччині, Португалії, Хорватії) створено механізми Community Liaison Committees – консультативних рад, які забезпечують комунікацію між оператором, місцевою владою та громадськістю на всіх етапах проєкту [64]. Для портових територій рекомендовано створювати Community Liaison Committees (CLC) як постійні дорадчі органи з участю оператора, місцевої влади й громад.

Для України така модель є критично важливою, особливо у прифронтових і відновлюваних регіонах. Соціальний компонент PPP має включати:

- програми місцевої зайнятості (перевага резидентам громад при наймі персоналу);
- відрахування частини доходів до місцевих бюджетів (port fee sharing);
- прозорість даних про екологічні та соціальні показники (Environmental & Social Impact Reports, відповідно до стандартів IFC Performance Standards);
- участь громад у дорадчих органах при портах (формат public-consultation boards).

Найперспективнішою для післявоєнного відновлення вважається гібридна модель PPP, яка поєднує елементи концесії (для комерційних терміналів) і угод доступності (для стратегічних об'єктів – днопоглиблення, енергозабезпечення, канали). Такий підхід використовується в ЄС для інтеграції інфраструктур до мережі TEN-T і може бути адаптований для українських портів із залученням

фінансування через Connecting Europe Facility (CEF) та гарантійні інструменти EBRD і IFC.

Загалом механізми державно-приватного партнерства дають змогу не лише забезпечити сталий економічний розвиток портово-логістичної системи, а й підвищити соціальну сталість – підтримати місцеві громади, створити робочі місця, зменшити соціальні ризики та сприяти формуванню позитивного інвестиційного іміджу України. Держава при цьому повинна зберегти роль стратегічного координатора і соціального гаранта, який балансує економічну вигоду, суспільний інтерес і національну безпеку.

Таким чином, тренди цифровізації, зеленої трансформації, соціальної сталості та PPP формують нову архітектуру глобальної логістики. Вони визначають не лише технічні параметри ефективності, а й політичну відповідальність держави перед суспільством. Для України, яка відновлює морську галузь у складних безпекових умовах, адаптація цих трендів має стратегічне значення. Впровадження гібридних PPP-моделей, інтеграція цифрових сервісів і залучення місцевих громад до управління інфраструктурою дозволять поєднати економічну доцільність із соціальною легітимністю відновлення портової системи.

1.3 Стан і головні виклики логістичної системи України

Україна до початку 2022 р. мала один із найбільш розвинених портово-логістичних комплексів Чорноморсько-Азовського басейну. Сукупний вантажообіг морських портів становив понад 150 млн т на рік, що забезпечувало до 60% зовнішньоторговельного обороту країни [21, 25, 32]. Повномасштабна війна радикально змінила просторову структуру вантажопотоків, зумовивши фактичне блокування портів Азовського моря,

обмеження діяльності Великої Одеси та перенаправлення значної частини експорту на альтернативні маршрути через Дунай і країни ЄС.

Протягом 2022–2025 рр. вітчизняна логістична система продемонструвала високу адаптивність, поступово формуючи нову географію транспортних потоків. Ключовим чинником стало розгортання Дунайського кластеру (порти Ізмаїл, Рені, Усть-Дунайськ), який перетворився з допоміжного напрямку на один із головних каналів експорту зерна, олії, руди та контейнерних вантажів. За даними ДП "АМПУ", сукупна перевалка через морські порти країни у 2024 р. сягнула 97,2 млн т, а за підсумками першого півріччя 2025 р. прогнозується понад 104 млн т – найвищий показник від початку війни [18, 21, 32].

Після різкого падіння у 2022 р. морська логістика України поступово відновлюється. Драйвером зростання є аграрні вантажі.

Як показано на рис. 1.4, найдешевший маршрут до Єгипту чи Китаю – це пряме судноплавство з портів Одеси.

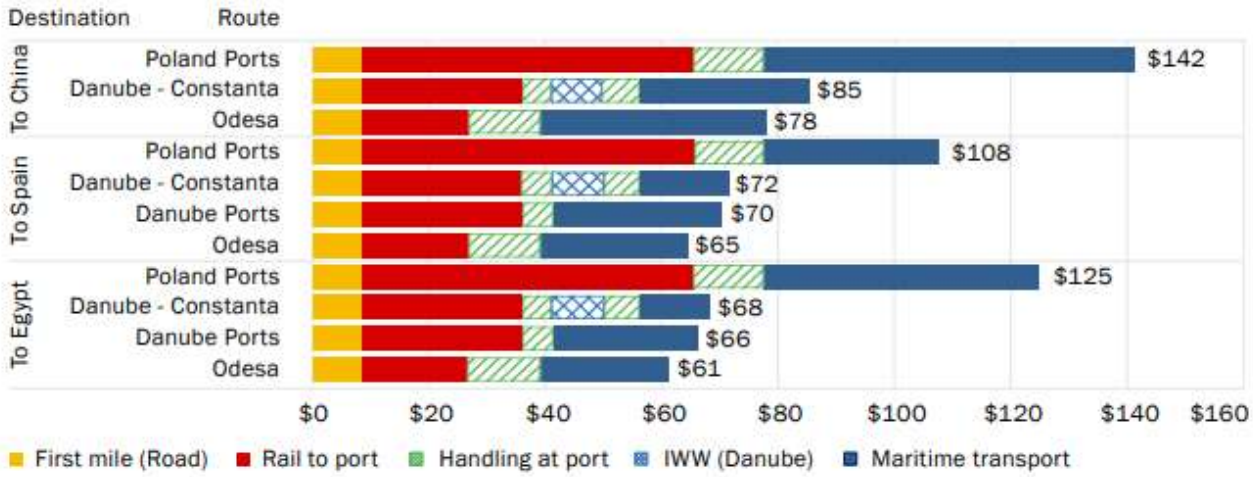

Рисунок 1.4 – Оціночна вартість транспортування 1 тони зерна на ключових напрямках

Джерело: [55].

Різниця з другою найкращою альтернативою, а саме через Дунай, сильно залежить від вартості окремих елементів логістичного ланцюга, які змінюються залежно від попиту. Коли вартість барж до Констанци та/або витрати на перевалку зростають у відповідь на збільшення попиту, різниця стає особливо помітною. У випадку експорту до Єгипту або інших відносно близьких пунктів призначення, таких як Італія чи Іспанія, пряме судноплавство з портів Дунаю є можливою та конкурентоспроможною альтернативою Одесі, особливо якщо зерно доставляється залізницею. Отже, структура українських експортних ринків робить порти Дунаю та Констанци життєво важливими для підтримки конкурентоспроможності цін на українське зерно у світі у випадку, якщо чорноморські порти України знову будуть порушені.

Перевалка металургійних вантажів залишається нижчою за довоєнний рівень через руйнування виробничих потужностей та обмежений доступ до чорноморських маршрутів. Зниження частки нафтопродуктів пов’язане з обмеженнями безпеки та пошкодженням частини терміналів Чорноморського узбережжя.

Зміна структури перевалки зумовила перебудову логістичної архітектури країни. Відбулася переорієнтація основних потоків на західні та дунайські напрямки, активізувався розвиток інтермодальних терміналів у прикордонних зонах (Чоп, Львів, Рені, Дяково), розширено взаємодію із залізницями Польщі, Румунії та Словаччини. Значну роль відіграли приватні оператори та експедиторські компанії, які фактично стали “архітекторами перевезень” – поєднуючи автомобільні, залізничні, річкові та морські ланцюги в єдині транспортні рішення.

Водночас логістична система України стикається з низкою вузьких місць, що обмежують її пропускну спроможність і підвищують витрати. До основних належать такі.

- Інфраструктурні обмеження – обмежена осадка суден на гирлі Бистре, вузька пропускна здатність Кілійського рукава, нестача складських ємностей і залізничних під'їздів у припортових зонах.
- Фінансово-страхові бар'єри – премія зі страхуванню воєнних ризиків (war risk insurance) у Чорному морі сягає 8–12 доларів США за т, що збільшує вартість фрахту та знижує конкурентоспроможність українського експорту.
- Регуляторно-митні затримки – відсутність повної інтеграції IT-систем митниці з європейськими Single Window та затримки у процедурі перевірки вантажів.
- Кадровий дефіцит – нестача фахівців технічних спеціальностей, IT-інженерів для роботи з Port Community Systems (PCS) та експедиторів із досвідом мультимодальних перевезень.

Значний вплив на логістичну ситуацію справляє державна політика. Національна транспортна стратегія України до 2030 року [21] визначає пріоритети інтеграції в мережу TEN-T, цифровізації процедур, розвитку прикордонних хабів і гармонізації стандартів безпеки та екології. Крім того, у 2024–2025 рр. реалізуються міжнародні ініціативи Solidarity Lanes *і* Ukraine Facility, спрямовані на відновлення транспортних зв'язків між Україною та ЄС [20, 22].

Згідно з оцінками World Bank [55, 56], Україна має потенціал для підвищення логістичної ефективності на 25–30% за рахунок усунення внутрішніх обмежень і цифровізації процедур. Це підтверджується й аналітикою European Business Association [26], де вказано, що скорочення часу митного оформлення на 1 добу може збільшити оборотність вантажів на 5–7%.

Особливу роль у подоланні викликів відіграє партнерство держави, бізнесу і місцевих громад. У нових проєктах портової модернізації та PPP

все більше уваги приділяється соціальній складовій – створенню робочих місць, розвитку припортових територій, прозорості тарифів і відкритому діалогу з громадами. Такий підхід відповідає міжнародним стандартам ESG, і дозволяє поєднати економічну ефективність із соціальною стабільністю розвитку прибережних регіонів.

Ключові вузькі місця логістичної системи України включають такі основні групи факторів.

Безпекова складова. Постійна загроза обстрілів портової інфраструктури, мінна небезпека у прибережних акваторіях та нестабільність режиму судноплавства в Чорному морі залишаються головними обмеженнями для стабільної роботи портів. Ці ризики призводять до підвищення вартості фрахту, зростання витрат на охорону і супровід суден, а також до часткового простою флоту. Безпекова невизначеність також стримує залучення іноземних інвесторів у портові проєкти.

Страхування судновласників і ризик-премія. Високі воєнні страхові премії для суден, що заходять у Чорне море, напряму підвищують собівартість експорту й знижують цінову конкурентоспроможність зернових / металургійних вантажів. Це може збільшувати загальні логістичні витрати на 5–8% і знижує конкурентоспроможність українських товарів на світових ринках, особливо у порівнянні з альтернативними постачальниками з ЄС та Латинської Америки.

Інфраструктурні обмеження. Обмежена осадка суден у гирлі Бистре, недостатня глибина Кілійського рукава, обмеження руху по каналах, а також дефіцит складських потужностей, силосів та пропускної спроможності під'їзних залізничних колій у портах значно зменшують швидкість перевалки. За оцінками ДП "АМПУ" (2025), у пікові періоди затримки в дунайських портах можуть сягати 3–5 діб на одне судно.

Процедурні бар'єри та комплаєнс. Суттєвою проблемою залишається непередбачуваним час проведення контрольних процедур, а саме – проходження митного, прикордонного та фітосанітарного контролю, що ускладнюється відсутністю повної інтеграції національних IT-систем з європейськими платформами типу Single Window та EU Customs Data Hub. У низці портів досі застосовуються ручні операції при оформленні вантажів, що підвищує ризики затримок та людських помилок.

Кадровий дефіцит. Відчутна нестача технічних спеціалістів у портових операторах, підрозділах залізничного транспорту та судноплавних агентствах. Особливо бракує IT-фахівців для розроблення і підтримки систем Port Community System (PCS), водіїв, фахівців з обслуговування портової механізації, а також працівників різного профілю логістичних і експедиторських компаній з досвідом організації мультимодальних перевезень. Це стримує цифровізацію логістичних процесів, відновлення та розвиток логістичної галузі і впровадження європейських стандартів обміну даними.

Роль експедитора і динаміка контрактів. Український експедитор – "архітектор перевезень", що компонує річкові, автомобільні, залізничні плечі транспортування, страхує ризики та оптимізує ланцюг "від елеватора до порту". У воєнних умовах саме експедитори та термінальні оператори зняли критичні вузькі місця, розвернувши логістику на Дунай, і далі на Констанцу, Гданськ, і Клайпеду.

Інституційний контур логістичної політики України формується на основі Національної транспортної стратегії України до 2030 року, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 29 березня 2024 р. № 1550-2024-п [21]. Документ визначає ключові пріоритети: інтеграцію до мережі TEN-T, гармонізацію регуляторних процедур із нормами ЄС, цифровізацію логістичних процесів, розвиток прикордонних хабів, мультимодальних перевезень та модернізацію під'їзної інфраструктури до портів. До важливих суміжних

документів відносяться: Стратегія морської безпеки України до 2030 р. [65], Національна стратегія доходів до 2030 р. [66], які деталізують напрями цифровізації, екологічної модернізації, прикордонних хабів та митної конвергенції з ЄС.

Паралельно галузеві бізнес-асоціації, зокрема, European Business Association (EBA), Association of International Freight Forwarders of Ukraine (AMEU) та Укрметалургпром, активно просувають дерегуляційні пакети, спрямовані на спрощення процедур контролю, впровадження KPI-метрик ефективності митниці (середній час оформлення, частка перевірок "за ініціативою" та рівень електронного документообігу). До ключових KPI, на думку бізнесу, належать: середній час оформлення, частка оглядів "за ініціативою митного органу", результативність форм митного контролю, кількість рішень про коригування митної вартості, частка е-процедур (eFTI / eCMR), рівень інтеграції з EU Customs Data Hub.

У сукупності ці документи формують сучасну інституційну рамку відновлення транспортно-логістичної системи, де держава визначає стратегічні пріоритети, а приватний сектор реалізує інвестиційні та інноваційні рішення.

Узагальнена картина демонструє поєднання відновлення вантажообігу, структурної переорієнтації потоків і дії системних вузьких місць. Подальший аналіз, виконаний у розділі 2, деталізує вплив цих чинників на порти Великої Одеси та пов'язані логістичні канали.

РОЗДІЛ 2
АНАЛІЗ ВПЛИВУ МОРСЬКОЇ БЛОКАДИ НА УКРАЇНСЬКІ МОРСЬКІ ПОРТИ

2.1 Аналіз вантажопотоків через морські порти України

Формування вантажної бази морських портів України. Морські порти є ключовим елементом транспортної системи України, що забезпечує зв'язок внутрішнього виробництва з міжнародними ринками збуту. Саме через портову інфраструктуру здійснюється понад 60% зовнішньої торгівлі країни [18, 20, 21, 23], а забезпечення функціонування ланцюгів постачань є стратегічною умовою економічної безпеки та інтеграції України до глобальної логістичної мережі.

Історичне становлення вантажної бази українських морських портів бере початок у період індустріалізації радянської доби, коли у 1950–1980-х рр. на Чорноморському та Азовському узбережжі була створена система глибоководних і спеціалізованих портів – Одеса, Чорноморськ (тоді Іллічівськ), Південний (Южний), Миколаїв, Херсон, Маріуполь, Бердянськ, Ізмаїл та Рені. Основна частина вантажопотоку в ті роки складалася з руди, металопродукції, вугілля, добрив, зерна та нафтопродуктів.

Вантажна база формувалася на принципах планової економіки, коли порти були інтегровані у виробничо-логістичні ланцюги промислових регіонів – насамперед Донбасу, Придніпров'я та Одеської області. Порти виконували переважно функцію "сировинних воріт" – експорт руди, сталі, вугілля, а імпорт – енергоносіїв, техніки, устаткування.

Після здобуття Україною незалежності в 1991 р. вантажна база портів зазнала істотних структурних змін. Лібералізація торгівлі, зменшення обсягів важкої промисловості та зростання ролі аграрного сектору призвели до поступової переорієнтації експортних потоків. Вантажна база почала

формуватися під впливом ринкових чинників – попиту зовнішніх ринків, цінової кон'юнктури та можливостей приватного капіталу.

У 1990-х – на початку 2000-х рр. спостерігалося зниження вантажообігу (до 100–110 млн т/рік), проте з 2005 р. відбулося стабільне зростання завдяки розширенню експорту зернових, металургійної продукції та нафтопродуктів [16]. Водночас сформувався новий сегмент – контейнерні перевезення, які до 2020-х років почали забезпечувати понад 1 млн TEU на рік [19, 21].

У процесі розвитку портової галузі важливим кроком стало створення у 2013 р. ДП "АМПУ" [49], що дало змогу централізувати управління портовими акваторіями, гідротехнічними спорудами та координувати інвестиційну діяльність приватних операторів. Впровадження механізмів PPP і концесій (наприклад, в портах "Ольвія" і "Херсон", 2020 р.) [22, 25] стало основою модернізації інфраструктури та підвищення конкурентоспроможності на фоні європейської інтеграції.

Починаючи з 2015 р., портова система України набула ознак спеціалізації за номенклатурою вантажів:

- Порт Південний – масові сипучі вантажі (руда, вугілля, добрива);
- Одеса – контейнери, нафтопродукти, зернові, пасажирські лінії;
- Чорноморськ – зернові, автомобільні перевезення (Ro-Ro);
- Миколаїв, Ольвія, Херсон – аграрний експорт;
- Ізмаїл, Рені, Усть-Дунайськ – альтернативна логістика через Дунай;
- Маріуполь, Бердянськ – металургія, зернові (до 2022 р.).

Ці зміни стали відповіддю на глобальні тренди морського транспорту: зростання масштабів контейнеризації, перехід до великих суден (Panamax, Post-Panamax), посилення екологічних стандартів IMO та розвиток цифрових технологій у логістиці (Port Community Systems, електронні документи, сервіси з відстеження вантажів).

Важливою складовою формування сучасної вантажної бази є геополітичні зміни після 2014 р., коли анексія Криму призвела до втрати стратегічних для безпеки країни портів Севастополя, Керчі, Феодосії та Євпаторії, і створення перешкод для функціонування портів Азовського моря, а відтак до перерозподілу вантажних потоків між портами материкової України. Зміщення логістичних маршрутів на північ і захід (через Одесу, Чорноморськ, Миколаїв, Дунайські порти) посилило навантаження на інфраструктуру та стимулювало інвестиції у глибоководні причали й зернові термінали.

Найбільш суттєві трансформації відбулися після 2022 р., коли внаслідок збройної агресії російської федерації морські порти Чорного моря тимчасово втратили можливість здійснювати повноцінну діяльність. Проте Україна оперативно розгорнула альтернативні канали експорту через дунайські порти – Ізмаїл, Рені, Усть-Дунайськ, які у 2023 р. забезпечили понад 45% усього морського вантажообігу. Після відновлення роботи чорноморських маршрутів у другій половині 2023 р. (так званий “Український коридор”, створений завдяки поверненню контролю ЗСУ над островом Зміїний) обсяги перевалки почали зростати: у 2024 р. порти України обробили 97,2 млн т вантажів, що на 57% більше, ніж у 2023 р. [31, 32].

Сьогодні вантажна база українських морських портів має переважно аграрно-сировинний характер. Основну частку становлять зернові, олійні культури, метали та руда. Така структура відображає загальний профіль зовнішньої торгівлі України, у якому понад 70% експорту припадає на товари з низьким ступенем переробки [31, 34, 43]. Водночас слабкий розвиток контейнерних перевезень, обмежена кількість логістичних парків і низький рівень індустріального виробництва створюють виклик для подальшої інтеграції у глобальні ланцюги постачань товарів із високою доданою вартістю.

У перспективі формування вантажної бази українських морських портів має спиратися на диверсифікацію вантажів, розвиток високотехнологічних,

контрейлерних і контейнерних сегментів, а також на поглиблення співпраці з країнами ЄС у межах Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T), направлених на стимулювання повернення транзитних вантажопотоків через українську інфраструктуру.

Модернізація інфраструктури, цифровізація управління, залучення приватного капіталу через концесії та стимулювання експорту продукції з високою доданою вартістю стануть визначальними факторами відновлення і стійкого розвитку вантажної бази морських портів України у середньостроковій перспективі (2025–2030 рр.).

Динаміка вантажопотоків через морські порти України (2019–2025 рр.). Динаміка вантажообігу морських портів України у 2019–2025 рр. відображає глибокі структурні трансформації економіки, зовнішньоторговельних потоків і логістичних ланцюгів. Протягом цього періоду українська портова система пройшла шлях від стабільного зростання до різкого падіння під час воєнних подій і поступового відновлення внаслідок перебудови транспортних маршрутів. Порти традиційно виступали головним каналом зовнішньої торгівлі, забезпечуючи до 70 % експорту та 50 % імпорту країни [39]. Тому зміни у вантажних потоках є індикатором не лише транспортної ефективності, а й загального стану економіки України.

У табл. 2.1 наведений вантажообіг морських портів України у 2019–2025 рр. за основними категоріями вантажів.

У 2019 році морські порти України досягли одного з найвищих показників вантажообігу за період незалежності – понад 160 млн т [18, 21]. Основну частку становили аграрні вантажі (близько 34%), рудна сировина (23%) та металургійна продукція (26%). Це відображало стійку орієнтацію економіки на експорт сировини та напівфабрикатів, що зумовлювало високу залежність вантажних потоків від світової кон'юнктури.

Таблиця 2.1 – Вантажообіг морських портів України у 2019–2025 рр. за основними категоріями вантажів, млн т

Рік	Загальний вантажообіг	Аграрні вантажі	Металовантажі	Руда та сировина	Контейнери	Інші вантажі
2019	160,0	54,1	41,6	36,8	1,0	26,5
2020	159,1	55,0	39,3	38,1	1,1	25,6
2021	153,3	48,9	39,3	35,0	1,0	29,1
2022	59,0	35,2	12,5	7,0	0,3	4,0
2023	62,0	41,8	14,8	4,0	0,35	1,05
2024	97,2	60,3	18,5	9,0	0,5	8,9
2025*	110,0	64,0	22,0	10,0	0,6	13,4

Джерело: дані узагальнено на основі [3, 4, 21, 22, 32].

Примітка. Прогноз на 2025 р. має оціночний характер (екстраполяція темпів 2023–2024 рр.), похибка оцінки ≤ ±4%.

У 2020 р. обсяг перевалки практично не змінився (159,1 млн т), попри пандемію COVID-19, завдяки сильній позиції аграрного сектору. Порти Одеси, Чорноморська та Південного забезпечували понад 70% усієї перевалки, зберігаючи статус головних торгівельних воріт країни [18, 21, 26].

У 2021 р. відбулося помірне зниження до 153,3 млн т (-3,6% до попереднього року), зумовлене зменшенням експорту металургійної продукції на тлі коливань світових цін на сталь і залізну руду. Водночас спостерігалося збільшення контейнерних перевезень – понад 1 млн TEU, що свідчило про поступовий перехід частини українських експортерів до більш глибокої інтеграції у міжнародні логістичні ланцюги (включаючи контейнеризацію вантажної бази) [43].

Ситуація кардинально змінилася у 2022 р. Повномасштабне вторгнення рф та блокада українських морських портів призвели до зниження вантажообігу більш ніж утричі – до приблизно 59 млн т [26, 43]. У цей період повністю припинили діяльність Маріупольський і Бердянський порти, а також порти Миколаївського вузла. Єдиними працюючими залишались порти Одеса,

Чорноморськ і Південний, які забезпечували обмежений експорт у межах “зернової ініціативи”.

Для збереження експортного потенціалу країна активізувала розвиток Дунайського транспортного коридору, який об’єднав порти Ізмаїл, Рені та Усть-Дунайськ. Уже наприкінці 2022 р. їхня частка у загальному вантажообігу зросла до 16 млн т, а в середині 2023 р. – до 32 млн т [42, 48].

У 2023 р., попри складні умови, морські порти України обробили 62 млн т вантажів, що на 5% більше, ніж у 2022 р. Збільшення відбулося переважно за рахунок розширення перевалки зернових і олійних культур через дунайські порти, а також початку відновлення чорноморських маршрутів наприкінці року. Частка аграрної продукції у загальному експорті досягла 58%, тоді як металургійні вантажі скоротилися до 12%, а контейнерні перевезення становили лише близько 68 тис TEU [43, 48, 55].

2024 р. став періодом активного відновлення. Загальний вантажообіг збільшився до 97,2 млн т, або на 57% у річному вимірі. Основним чинником такого зростання став запуск українського чорноморського морського коридору, який забезпечив відновлення експортних перевезень зерна, металів і руди. Порти Одеса, Південний і Чорноморськ разом обробили понад 70 млн т вантажів. Позитивною тенденцією стало часткове відновлення перевалки металургійної продукції (18,5 млн т) та підвищення ефективності аграрної логістики. За даними ДП “АМПУ”, понад 60 млн т (62% обсягу) припадало на аграрний експорт, що свідчить про ключову роль сільськогосподарського сектору у формуванні вантажної бази портів [48].

За перше півріччя 2025 р. порти України вже обробили близько 52 млн т вантажів, що підтверджує поступове відновлення логістичних можливостей і тенденцію до зростання. У перспективі 2025–2030 рр. можна припустити повернення до довоєнного рівня у межах 150–160 млн т, за умови закінчення

військових дії, відновлення внутрішнього виробництва та реалізації інвестиційних програм модернізації причалів і терміналів.

На рис. 2.1 показано базисні темпи зростання загального вантажообігу морських портів України у 2019–2025 рр. Як видно з наведених даних, за період, що аналізується, загальний вантажообіг зменшується: у 2024 р. вантажообіг становив 60,8% до рівня 2019 р., а прогноз на 2025 р. становив 68,8% до рівня 2019 р. Найбільше падання спостерігалось у 2022 і 2023 рр.

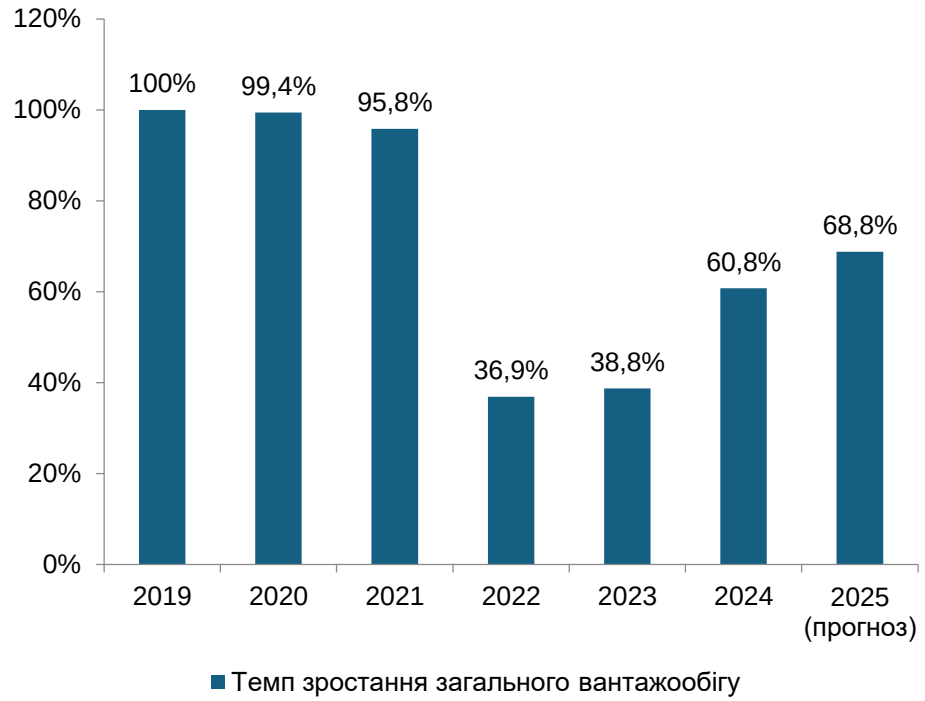

Рисунок 2.1 – Базисні темпи зростання загального вантажообігу морських портів України у 2019–2025 рр., %

Джерело: *побудовано авторами на основі власного розрахунку.*

У табл. 2.2 розраховано базисні темпи зростання вантажообігу морських портів України за основними видами вантажів. З результатів, наведених у таблиці, видно, що переробка аграрних вантажів за період, що аналізується, збільшилася на 18%, металовантажів – зменшилася майже на 53%. Прогнозна

переробка руди та сировини становить у 2025 р. 27% до рівня 2019 р., а переробка контейнерних вантажів – 50,6%.

Таблиця 2.2 – Базисні темпи зростання вантажообігу портів України

Рік	Аграрні вантажі	Метало-вантажі	Руда та сировина	Контейнери	Інші вантажі
2019	100%	100%	100%	100%	100%
2020	101,7%	94,5%	103,5%	110,0%	96,6%
2021	90,4%	94,5%	95,1%	100,0%	109,8%
2022	65,1%	30,0%	19,0%	30,0%	15,1%
2023	77,3%	35,6%	10,9%	35,0%	4,0%
2024	111,5%	44,5%	24,5%	50,0%	33,6%
2025 (прогноз)	118,3%	52,9%	27,2%	60,0%	50,6%

Джерело: розраховано на основі табл. 2.1.

На рис. 2.2 показано базисні темпи зростання вантажообігу морських портів України за основними видами вантажів.

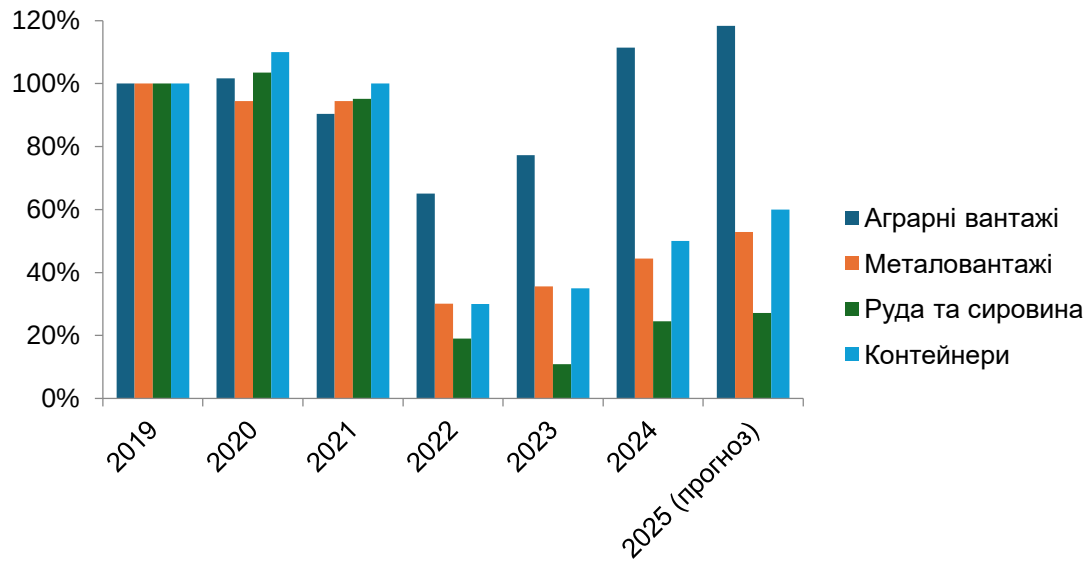

Рисунок 2.2 – Базисні темпи зростання переробки основних категорій вантажів у морських портах України, %

Джерело: побудовано на основі табл. 2.1.

У табл. 2.3 і на рис. 2.3 наведено структуру вантажообігу морських портів України у 2019–2025 рр. за основними категоріями вантажів.

Таблиця 2.3 – Структура вантажообігу морських портів України у 2019–2025 рр. за основними категоріями вантажів

Рік	Загальний вантажо-обіг	Аграрні вантажі	Метало-вантажі	Руда та сировина	Контей-нери	Інші вантажі
2019	100%	33,8%	26,0%	23,0%	0,6%	16,6%
2020	100%	34,6%	24,7%	23,9%	0,7%	16,1%
2021	100%	31,9%	25,6%	22,8%	0,7%	19,0%
2022	100%	59,7%	21,2%	11,9%	0,5%	6,8%
2023	100%	67,4%	23,9%	6,5%	0,6%	1,7%
2024	100%	62,0%	19,0%	9,3%	0,5%	9,2%
2025 (прогноз)	100%	58,2%	20,0%	9,1%	0,5%	12,2%

Джерело: розраховано на основі табл. 2.1.

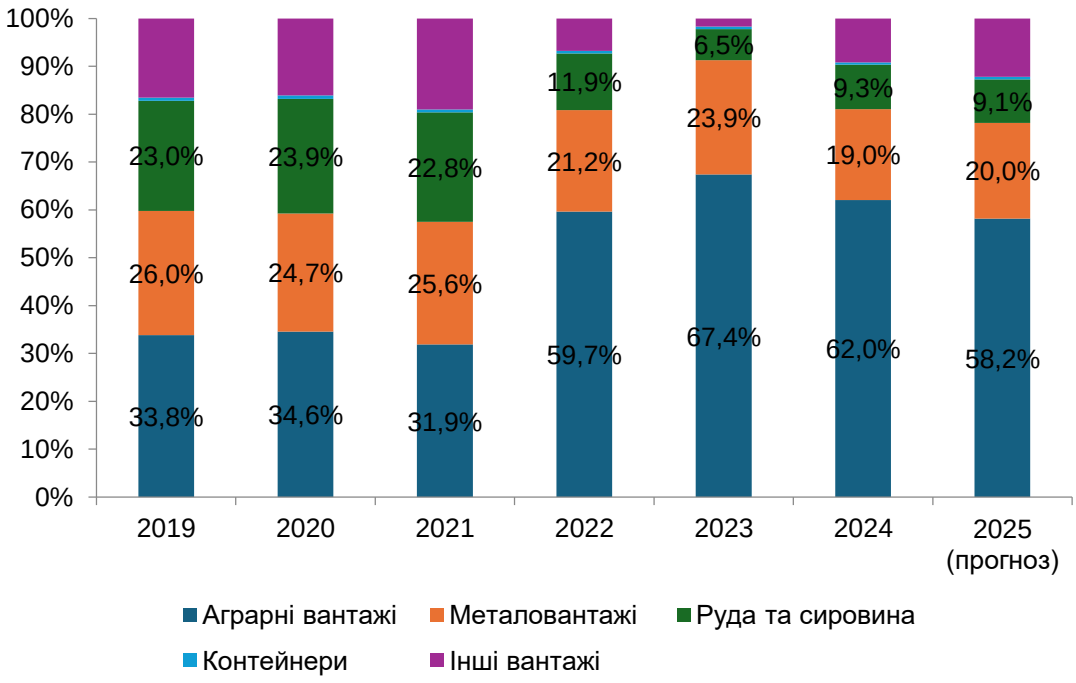

Рисунок 2.3 – Структура вантажообігу морських портів України у 2019–2025 рр. за основними категоріями вантажів, %

Джерело: побудовано на основі даних табл. 2.3.

Як видно з наведених даних, у структурі вантажообігу спостерігаються суттєві зміни. Частка аграрних вантажів збільшилася з 33,8% у 2019 р. до 58,2% у 2025 р., частка металовантажів зменшилася з 26% до 20%, частка руди та сировини зменшилася з 23% у 2019 р. до 9,1% у 2025 р., і частка контейнерних вантажів зменшилася з 0,6% у 2019 р. до 0,5% у 2025 р. Проведений аналіз показує, що протягом 2019–2025 рр. вантажна база українських морських портів зазнала суттєвих структурних зрушень. Якщо у довоєнний період (2019–2021 рр.) спостерігалася відносна стабільність із середнім вантажообігом понад 155 млн т і рівномірним розподілом між аграрними, металургійними і рудними вантажами, то починаючи з 2022 р. структура зазнала глибокої трансформації. Частка аграрного експорту зросла майже вдвічі, що зумовлено переорієнтацією зовнішньоторговельних потоків на продукти сільського господарства, тоді як частка металургійних і рудних вантажів скоротилася більш ніж удвічі.

Найбільший спад спостерігався у 2022 р., коли через блокаду морських портів вантажообіг зменшився до 59 млн т, а зовнішня торгівля та морські перевезення значною мірою забезпечувались через дунайський кластер. Уже у 2023–2024 рр. відбулося часткове відновлення перевалки завдяки відкриттю чорноморських маршрутів. У 2024 р. вантажообіг зріс до 97,2 млн т, що свідчить про поступове повернення вантажів до національної морської інфраструктури. Контейнерний сегмент поки що залишається незначним (менше 1% у загальному вантажообігу), що пов’язано з високими безпековими ризиками та процедурними бар’єрами, а також низьким рівнем виробництва продукції з високою доданою вартістю.

Загалом, динаміка вантажопотоків засвідчує високу адаптивність української морської логістики і підтверджує здатність галузі швидко відновлюватися за умови сприятливої зовнішньоекономічної кон’юнктури та безпекової складової. Подальше зростання вимагає пошуку шляхів

диверсифікації вантажної бази, розвитку контейнерних перевезень і інтеграції у транс'європейські транспортні мережі.

Порівняльний аналіз контейнерного обігу України та країн-сусідів. Контейнерні перевезення є ключовим індикатором рівня розвитку морської логістики, інтеграції держави у глобальні ланцюги постачання та ефективності транспортної інфраструктури. Аналіз показників контейнерного обігу у країнах Східної Європи та регіону Середземномор'я дозволяє оцінити місце України у світовій системі морської торгівлі та визначити потенційні напрями для підвищення конкурентоспроможності її портів.

За даними UNCTAD (Review of Maritime Transport, 2025) [4], у 2018–2023 рр. обсяги контейнерного трафіку в TEU в Європі демонстрували поступове зростання до 2021 р. з подальшою стабілізацією або незначним спадом у 2022–2023 рр. Для більшості країн регіону COVID-19 не мав суттєвого довгострокового впливу – вже у 2021 р. більшість портів повернулися до довоєнних обсягів. Винятком стала Україна, яка у 2022–2023 рр. втратила понад половини контейнерного обігу через військові дії та блокаду чорноморських портів.

У 2019 році контейнерний обіг українських портів становив понад 1,0 млн TEU, що відповідало приблизно 0,4% від загального європейського контейнерообігу [21, 22, 23]. Основні потоки обслуговували порти Одеса та Чорноморськ, через які проходило понад 95% контейнерів. У 2020 році, попри пандемічні обмеження, Україна зберегла динаміку, збільшивши обсяги до 1,05 млн TEU [21, 22], що свідчило про стабільність ринку. Проте з початком 2022 року обсяг перевалки впав до 0,3 млн TEU [18], а частина контейнерних потоків була переорієнтована до портів Польщі, Румунії та Туреччини.

Для порівняння, у 2023 р. польські порти (передусім Гданськ і Гдиня) обробили понад 3,0 млн TEU**,** румунські **–** 0,83 млн TEU, болгарські – 0,28 млн TEU, тоді як турецькі порти – понад 12,9 млн TEU [3, 4]. Для невеликих країн

Балтії, таких як Литва, показник становив близько 1,05 млн TEU (переважно порт Клайпеда) [4, 43]. Таким чином, навіть до 2022 р. Україна поступалася найближчим конкурентам за обсягом контейнерного обігу, проте мала темпи зростання, співмірні з динамікою Румунії та Болгарії.

У табл. 2.4 наведені дані про контейнерний обіг України, країн Європи, Туреччини та Південної Кореї (2018–2023 рр.).

Таблиця 2.4 – Контейнерний обіг України, країн Європи, Туреччини та Південної Кореї (2018–2023 рр.), TEU

Країна	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Україна	**845 152**	**1 007 273**	**1 048 691**	**1 022 376**	**63600**	**67 667**
Румунія	668 016	666 036	643 025	631 964	772 046	830 201
Болгарія	241 716	261 934	254 571	245 160	254 854	282 160
Польща	2 834 296	3 046 483	2 915 937	3 187 943	3 061 848	2 995 174
Туреччина	11 839 000	11 950 000	12 124 000	12 354 000	12 366 172	12 950 000
Литва	749 066	703 000	639 006	666 775	1 047 941	1 050 804
Італія	10 620 925	10 789 337	10 696 962	11 303 247	11 577 495	11 302 270
Іспанія	17 165 709	17 165 709	17 464 920	17 712 459	17 161 676	16 379 282
Німеччина	15 163 474	15 123 221	15 022 386	14 710 963	13 733 867	12 660 224
Нідерланди	14 802 257	15 198 050	15 198 050	14 757 227	14 929 333	14 111 298
Південна Корея	11 839 000	11 950 000	12 124 000	12 354 000	12 366 172	12 950 000

Джерело: складено на основі даних [3, 4, 43].

Порівняння свідчить, що український контейнерний сегмент залишається малим у масштабах регіону. Якщо у 2019 р. Україна обробляла близько 1 млн TEU, то Польща – утричі більше, Румунія – на рівні 0,66 млн TEU, а Туреччина – у 12 разів більше. За цей період українські порти втратили частину транзитних вантажопотоків, особливо після переорієнтації вантажів з Китаю та Близького Сходу на польські та румунські термінали.

Ситуація 2022–2023 рр. показала, що частина контейнерного потоку була компенсована автомобільними й залізничними маршрутами через західний

кордон, однак ці напрямки не здатні замінити морський транспорт за обсягами та ефективністю.

Водночас приклади Польщі, Туреччини та Південної Кореї демонструють, що швидке зростання контейнерного сегмента є можливим за наявності інвестицій у портову інфраструктуру, залізничні сполучення та логістичні парки, що, безперечно забезпечується зростанням економіки країни та збільшенням обсягів зовнішньої торгівлі.

Важливою особливістю є також структурний характер вантажів**:** у Туреччині й Польщі більша частина контейнерних перевезень припадає на готову промислову продукцію, тоді як в Україні – переважно на товари з низьким рівнем переробки або агропромислові продукти. Це пояснює обмежений попит на контейнеризацію з боку національної промисловості.

У табл. 2.5 розрахована частка України, Румунії, Болгарії, Польщі та Туреччини в їх загальному контейнерному обігу.

Таблиця 2.5 – Частка України, Румунії, Болгарії, Польщі та Туреччини у їх загальному контейнерному обігу в TEU

Країна	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Україна	**5,1%**	**5,9%**	**6,2%**	**5,9%**	**0,4%**	**0,4%**
Румунія	4,1%	3,9%	3,8%	3,6%	4,7%	4,8%
Болгарія	1,5%	1,5%	1,5%	1,4%	1,5%	1,6%
Польща	17,3%	18,0%	17,2%	18,3%	18,5%	17,5%
Туреччина	72,1%	70,6%	71,4%	70,8%	74,9%	75,6%
Разом	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Джерело: розраховано на основі даних табл. 2.4.

З результатів розрахунків, наведених у табл. 2.5, видно, що частка України в контейнерному обігу цих країн зменшилася з 5,1 % в 2018 р. до 0,4 % у 2023 р. Найбільшу частку займає Туреччина – більше 70 %.

На рис. 2.4 показано контейнерний обіг України, сусідніх країн Європи та Туреччини в 2018–2023 рр.

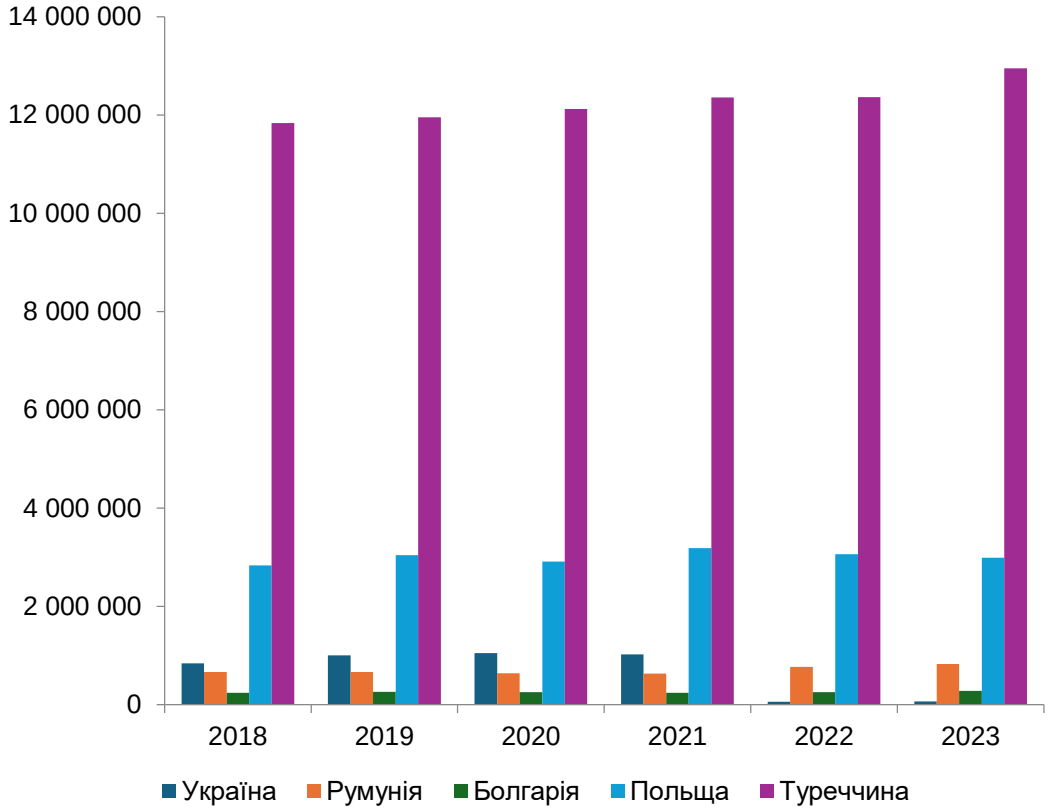

Рисунок 2.4 – Порівняння контейнерного вантажообігу України, Румунії, Болгарії, Польщі та Туреччини в 2018–2023 рр., TEU

Джерело: побудовано на основі даних табл. 2.4.

У перспективі відновлення контейнерних перевезень в Україні напряму пов'язане з розвитком промислових кластерів, логістичних хабів у центральних регіонах і впровадженням мультимодальних рішень на базі TEN-T.

Загалом, аналіз контейнерного трафіку за 2018–2023 рр. показує, що Україна зберігає потенціал для інтеграції у світову систему контейнерних перевезень, але для цього потрібна структурна модернізація портів, розвиток залізничної логістики й державна підтримка переходу до виробництва товарів з високою доданою вартістю. Це дозволить перетворити порти не лише на експортно-сировинні, а й на виробничо-логістичні центри міжнародного значення.

Профіль експорту: структура та порівняння з країнами Європи та Азії (2023 р.). Структура експорту є базовим чинником формування вантажопотоків через морські порти, відображаючи стан розвитку економіки країни, оскільки саме від складу та характеру експортованих товарів залежить тип вантажу, обсяг контейнеризації та логістична модель перевезення.

Для оцінки профілю експорту України доцільно порівняти його зі структурами експорту країн, що мають подібну геоекономічну позицію, проте різний рівень індустріалізації – Польщі, Туреччини, Литви, Італії та Південної Кореї (табл. 2.6).

Таблиця 2.6 – Структура експорту за товарними групами у 2023 р., % від загального обсягу

Країна	Продоволь-чі товари та с/г сировина	Метали та вироби з них	Машини, транспорт і електроніка	Хімічна продукція	Інші
Україна	*62,0*	*19,0*	*7,0*	*6,0*	*6,0*
Польща	11,2	6,5	43,8	20,1	18,4
Туреччина	10,3	8,1	38,5	21,2	21,9
Литва	16,0	6,0	30,5	25,4	22,1
Італія	8,7	12,1	41,0	22,3	15,9
Південна Корея	2,1	3,8	56,7	27,1	10,3

Джерело: [3, 4, 43].

Як видно з наведених даних, український експорт залишається високо концентрованим у групі сировинних товарів. У 2023 р. понад 62% експорту становила аграрна продукція, продукти харчування та сировина для їхнього виробництва, тоді як металургійна продукція займала близько 19%, мінеральна сировина та руда – близько 9%, а промислові вироби з високою доданою вартістю – не більше 10%.

У той час як країни ЄС поступово змістили акцент на експорт готової промислової продукції, Україна залишається орієнтованою на первинну переробку**.** Така модель експорту визначає і характер портових вантажів –

переважання масових вантажів – зернових, металів і руди над контейнерними перевезеннями.

Структура експорту за товарними групами у 2023 р. у % від загального обсягу показана на рис. 2.5.

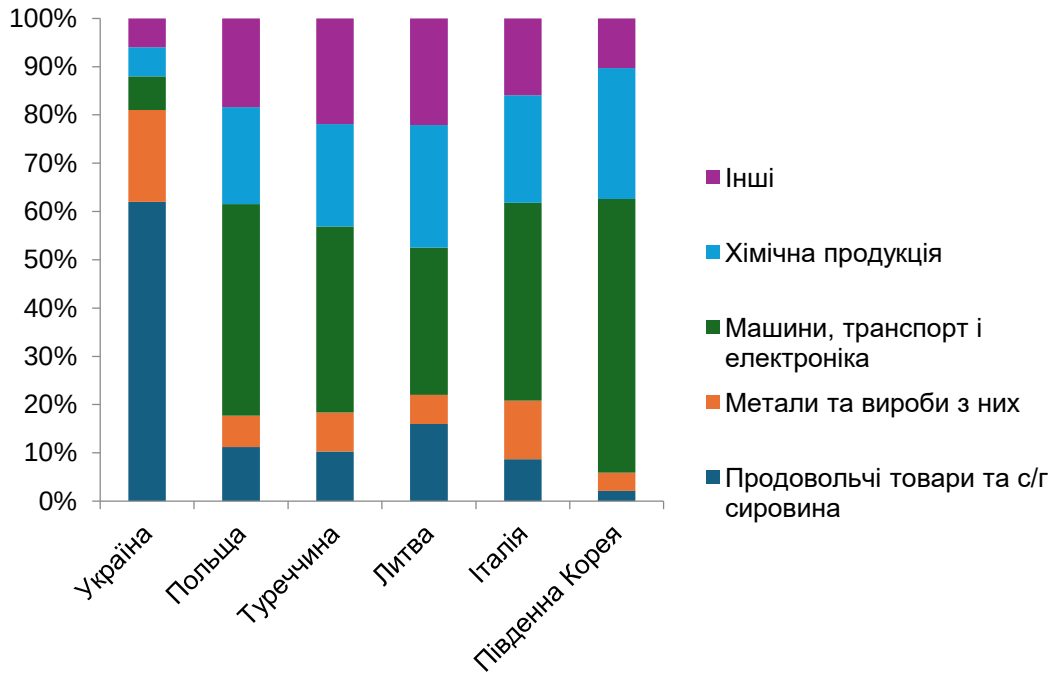

Рисунок 2.5 – Структура експорту за товарними групами у 2023 році, % від загального обсягу

Джерело: побудовано на основі даних табл. 2.6.

Порівняльний аналіз свідчить, що структура українського експорту є типовою для сировинно-аграрних економік, де основна частка припадає на продукти первинної переробки. У розвинених країнах – Польщі, Італії, Кореї – домінує промислова продукція (машини, транспорт, електроніка), частка якої перевищує 40–55%. Саме цей тип експорту формує попит на контейнерні перевезення, розвиток логістичних хабів та високотехнологічних терміналів у портах.

У структурі турецького експорту спостерігається перехідна модель – країна зберігає певну частку аграрної продукції, але активно нарощує експорт промислових виробів. За останні десять років Туреччина збільшила частку експорту машинобудування та автомобілебудування на 12 відсоткових пунктів, що безпосередньо позначилося на рості контейнерного обігу її портів (понад 12,9 млн TEU у 2023 р.). Польща пройшла подібну трансформацію у 2000–2010-х рр., коли іноземні інвестиції сприяли створенню мережі промислових парків і логістичних центрів, що інтегрувалися в європейський виробничий ланцюг.

Для України така трансформація залишається стратегічним завданням. Висока частка аграрного експорту, з одного боку, забезпечує стабільні обсяги валютних надходжень, але з іншого – формує структуру портового вантажообігу, що не сприяє розвитку контейнерних технологій. Перехід до моделі “експорту готової продукції” потребує розвитку внутрішнього виробництва, стимулювання індустріальних кластерів у припортових регіонах, а також узгодження інфраструктурної політики з промисловою та торговельною стратегією.

Таким чином, профіль українського експорту визначає характер її морських вантажопотоків і пояснює поточну асиметрію у порівнянні з країнами ЄС та Азії. Зміна цієї структури в бік більшої частки високотехнологічних товарів є не лише економічною метою, а й умовою для стійкого розвитку портової галузі та інтеграції у глобальні ланцюги створення вартості.

Вплив структури економіки на вантажообіг морських портів. Структура національної економіки безпосередньо визначає характер і динаміку вантажопотоків через морські порти. Оскільки порти є відображенням виробничої моделі держави, зміни у співвідношенні між галузями економіки — аграрною, промисловою та сервісною – прямо впливають на типи вантажів, обсяги перевалки та логістичну спеціалізацію портової системи.

За даними Держстату України (2024) [68] та Світового банку (World Development Indicators, 2025) [69], у структурі валового внутрішнього продукту країни за останнє десятиліття відбулося суттєве зростання частки сільського господарства (до 11–13% ВВП) та транспортно-логістичного сектору, натомість частка промисловості та перероблення скоротилася з понад 26% у 2010-х рр. до менш ніж 20% у 2023 р.

Така трансформація, характерна для економіки, що переживає затяжну структурну кризу, безпосередньо позначилася на портовій системі — вона дедалі більше орієнтується на експорт сировини, а не на перевалку промислової продукції, і виключно тієї, яка генерується національним виробником, без ключових гравців, які здатні забезпечити транзитні вантажопотоки.

Зміщення економічного центру ваги у бік аграрного виробництва створює стійку вантажну базу у вигляді масових вантажів (зерно, корми, олійні культури, продукти первинної переробки), які не потребують складної інфраструктури перевалки. Саме тому у 2019–2025 рр. аграрні вантажі стабільно становлять близько 50-60% загального обсягу портових перевезень. Водночас скорочення металургійного виробництва, зниження експорту руди та сталі, а також зменшення обсягів виробництва машинобудування призвели до втрати високотехнологічних вантажопотоків, а також продуктів переробки з високою доданою вартістю, які раніше могли формувати частину контейнерної вантажної бази.

За оцінками OECD (2025) [35, 41, 42], українська економіка залишається переважно ресурсно-орієнтованою, де частка продукції з високою доданою вартістю не перевищує 10–12%. Це означає, що більшість портових вантажів – це масові товари з низькою маржою, транспортування яких характеризується високою сезонністю та низьким рівнем диверсифікації. Така структура робить портову логістику залежною від зовнішньоекономічної кон’юнктури (цін на

зерно, сталь, руду) і від обмежених ринків збуту, що знижує стійкість транспортної системи в умовах криз.

У країнах, які змогли змінити структуру своєї економіки – Польща, Туреччина, Південна Корея, – спостерігалося різке зростання ролі переробної промисловості, що спричинило зміну логістичних потоків: від масових вантажів до контейнерних. Наприклад, у Польщі частка промисловості у ВВП перевищує 28%, і це безпосередньо відображається на портовій статистиці – контейнерні вантажі сягає до 25% морських перевезень. У Туреччині аналогічний процес дозволив портам наростити контейнерний трафік у понад 5 разів за останні 20 років, тоді як у Південній Кореї високотехнологічний експорт забезпечує понад 50% морських відвантажень у контейнерах.

В Україні ж така залежність поки зворотна: чим нижча частка переробної промисловості – тим менша частка контейнеризації у вантажообігу портів. Це обмежує можливості модернізації портової системи, стримує розвиток мультимодальної логістики та знижує конкурентоспроможність транспортного сектору у відносинах з країнами ЄС. Відновлення промислового виробництва, розбудова індустріальних парків і зон переробки в припортових регіонах (зокрема, у Чорноморську, Південному, Одесі та Миколаєві) є необхідними умовами для підвищення стійкості морської логістики та формування нової, більш прибуткової вантажної бази.

Таким чином, структура економіки України прямо визначає потенціал її морських портів. Наявна ресурсна орієнтація обмежує обсяги контейнерних перевезень і доходність портового сектору. Лише перехід до збалансованої моделі, у якій промисловість і високотехнологічні галузі відіграватимуть провідну роль, забезпечить сталий розвиток портової інфраструктури, підвищення ефективності вантажопотоків і конкурентоспроможність України у чорноморсько-європейському транспортному регіоні.

2.2 Аналіз вартості транспортування, втрат і недоотриманих надходжень транспортної системи України

З початком повномасштабної агресії російської федерації проти України у 2022 р. логістична система країни зазнала найбільшої структурної трансформації за часи незалежності. Морські порти, які забезпечували до 70% зовнішньоторговельного обороту, були частково або повністю заблоковані, що призвело до різкого подорожчання транспортування та перерозподілу вантажопотоків у бік альтернативних маршрутів – дунайських, залізничних і автомобільних [5].

Відповідно до аналітичних оцінок UNCTAD [3, 4] і Світового банку [5], середнє зростання транспортних витрат для українських експортерів у 2022–2023 рр. становило від 250% до 400% порівняно з довоєнним рівнем [55, 56].

До 2021 р. середня ставка морського фрахту для перевезення зерна з Чорного моря до Середземноморського регіону коливалася в межах 25–35 доларів США/т, а для контейнерних вантажів – близько 1200-1500 доларів США/TEU [5]. Уже в середині 2022 р., після блокади більшості чорноморських портів, фрахтові ставки зросли до 90–120 доларів/т для масових вантажів і понад 4 000 доларів/TEU для контейнерних [19, 59].

Додатковим чинником стало підвищення страхових премій, які зросли у 5–7 разів порівняно з мирним періодом, оскільки більшість страхових компаній віднесли українські води до зони військових ризиків [37, 43]. Це призвело до зростання вартості перевезень навіть після часткового розблокування портів у межах “зернового коридору”.

За даними Clarksons Shipping Intelligence (2024) [24], вартість тайм-чартерного фрахту на балкери типу Handysize у Чорноморському регіоні зросла з 11–13 тис доларів США/добу у 2021 р. до понад 40–45 тис доларів США/добу у 2023 р. У середньому, витрати на транспортування однієї тонни українського

зерна до ЄС збільшилися з 35 доларів США у 2021 р. до 110 – 150 доларів США у 2023 р., що означає три- або чотириразове зростання логістичних витрат [4, 19].

Для металургійної продукції цей ефект був ще відчутнішим: через втрату портів Маріуполя та Бердянська логістика переорієнтувалася на залізничні маршрути до польських та румунських портів – Гдині, Гданська, Констанци, що подовжило транспортне плече з 500–600 км до понад 2 000 км [32].

Основні чинники зростання вартості транспортування включають такі.

Фізична блокада морських шляхів. З квітня 2022 р. понад 70% портових потужностей України були недоступні для комерційного судноплавства. Це спричинило дефіцит транспортних засобів і підвищення фрахтових ставок [4].

Дефіцит портових потужностей і рухомого складу. Перенаправлення експортних потоків на Дунайські порти (Рені, Ізмаїл, Усть-Дунайськ) збільшило навантаження у п’ять разів. Пропускна спроможність кластера у 2023 р. досягла 28 млн т при проєктній спроможності 12 млн т, що спричинило подорожчання перевалки до 18–25 доларів США/т [48, 50].

Зростання страхових витрат. Включення українських портів до зони високого ризику підвищило вартість страхування з 0,2% до 2,5–3,0% від вартості фрахту [37, 48].

Підвищення собівартості перевезень через дефіцит флоту. Понад 60% іноземного тоннажу залишили Чорноморський регіон у 2022 році, що створило дефіцит на ринку та зростання ставок до 20–30% [5].

Технологічні обмеження альтернативних маршрутів. Через різницю колій (1520 мм в Україні проти 1435 мм у ЄС) перевантаження на стиках (Ягодин, Ізов, Мостиська) додавало до 20–25 доларів США на тонну і збільшувало термін доставки у 2–3 рази [48].

Основні чинники зростання вартості транспортування включають наступні. За оцінками Мінекономіки України (2024) [38], сукупне подорожчання

логістики у 2022–2023 рр. призвело до додаткових витрат бізнесу понад 9 млрд доларів США, з яких близько половини – у секторі морських і мультимодальних перевезень. Для аграрного експорту це означало зниження рентабельності постачань на 25–30%, а для металургії – на 40% [38].

Крім того, скорочення обсягів морських перевезень негативно вплинуло на портові збори та доходи державних підприємств. За даними ДП "АМПУ" [50, 52] рівень надходжень від портових зборів у 2023 р. становив лише 41% від рівня 2021 р.

Зростання вартості транспортування є системним наслідком блокади портів, дефіциту флоту, технологічних обмежень і високих страхових ризиків. У результаті логістична складова ціни українського експорту зросла з 8–10% до 25–30%, що перетворило транспорт на один із ключових факторів економічних втрат [4, 55, 38].

Прямі втрати портової та транспортної інфраструктури. З початком повномасштабної агресії проти України морська логістика країни зазнала не лише інфраструктурних руйнувань, а й масштабних економічних втрат, пов'язаних зі скороченням вантажопотоків, простоєм портів і різким зростанням вартості портових послуг. За даними ДП "АМПУ" [50], у 2022–2023 рр. частка портових зборів, що фактично надходила до бюджету, становила лише 38–42% довоєнного рівня. Основними чинниками стали: блокада більшості чорноморських портів, руйнування інфраструктури в Бердянську, Маріуполі, Миколаєві та Херсоні, а також вимушене переорієнтування перевалки до Дунайського кластера, де собівартість операцій є суттєво вищою.

Згідно з Review of Maritime Transport (UNCTAD, 2025) [4], у середньому собівартість перевалки аграрних вантажів у портах України зросла у 3–4 рази, а фрахтові ставки – у 2,5–3 рази порівняно з довоєнним рівнем. Це зумовлено як дефіцитом портових потужностей, так і збільшенням витрат на страхування, охорону та обслуговування суден. Для металургійних і контейнерних вантажів

динаміка була ще гострішою: скорочення обсягів до 10–15% від рівня 2021 р. призвело до фактичної втрати економії масштабу, що підвищило середню вартість перевалки до європейського рівня.

У табл. 2.7 наведені ставки фрахту та перевалки вантажів у морських портах України.

Таблиця 2.7 – Ставки фрахту та перевалки вантажів у портах України в 2019–2024 рр.

Показник	2019–2021 (до війни)	2022	2023	2024	Джерело
Фрахтові ставки балкерів (зерно), USD/т	25–35	80–120	90–150	60–90	Clarksons Research (2024); UNCTAD (2025)
Вартість перевалки зерна, USD/т	6–8	15–22	18–25	12–16	АМПУ (2024); Мінекономіки України (2024)
Вартість перевалки металопродукції, USD/т	5–7	12–18	14–20	10–12	GMK Center (2024); USPA (2024)

Джерело: узагальнено з використанням даних [3, 4, 5, 32, 38].

Порівняння показує, що у 2022–2023 рр. середня вартість перевалки вантажів у портах України зросла в 2,5–3 рази, а вартість транспортування морем – майже вчетверо. Для аграрного експорту це означало подорожчання на 15–20 доларів США на кожній тонні, а для металопродукції – на 10–12 доларів США.

У масштабах загального вантажообігу країни (близько 60 млн т у 2023 р.) додаткові витрати бізнесу сягнули понад 1,2 млрд доларів США, не враховуючи втрат флоту та руйнувань інфраструктури [55].

На тлі зниження обсягів вантажоперевалки з 153 млн т у 2021 р. до 62 млн т у 2023 р. (АМПУ, 2024) [50], прямі недоотримані доходи державних портів становили близько 1,7 млрд доларів США.

Найбільших втрат зазнали порти Маріуполь і Бердянськ, які забезпечували майже 35% експорту чорних металів та руди (GMK Center, 2023) [32]. Водночас, зростання перевалки у Дунайському кластері частково компенсувало втрати, однак за значно вищою собівартістю, що фактично нейтралізувало економічний ефект.

Таким чином, у 2022–2024 рр. портова система України працювала у режимі підвищених витрат при скороченні доходів, що спричинило негативне сальдо у сфері морських послуг і втрату частки у світовому ринку морських перевезень.

За оцінками UNCTAD (2025) [4], загальні прямі втрати портового та транспортного сектору України від блокади і зростання логістичних витрат перевищили 7 млрд доларів США, що становить близько 3% національного ВВП.

Непрямі втрати та мультиплікативний ефект у транспортній галузі. Збільшення вартості логістики та скорочення вантажопотоків через українські морські порти призвели не лише до прямих фінансових втрат у транспортній інфраструктурі, а й до масштабних непрямих економічних наслідків**.** Йдеться про втрати державного бюджету, скорочення валютних надходжень, зниження зайнятості у транспортній інфраструктурі і зменшення податкової бази. За оцінками Світового банку [70], сумарний мультиплікативний ефект від блокади чорноморських портів для економіки України у 2022–2024 рр. перевищив 25 млрд доларів США, або близько 10% ВВП**.**

Найбільші втрати спостерігалися у сфері митних надходжень**.** За даними Державної митної служби України (2025) [24, 43], у 2023 р. обсяги імпорту скоротилися на 32%, що зменшило надходження мит і ПДВ на імпортні товари на понад 128 млрд грн (приблизно 3,3 млрд доларів США). Водночас через скорочення експорту металургії та продукції хімічної промисловості знизилися валютні надходження та податкові збори у транспортному секторі.

За оцінками Мінекономіки України (2024) [38], унаслідок блокади портів та перенаправлення вантажів через сухопутні переходи Україна щороку втрачає:

- близько 1,5–1,7 млрд доларів США – від недоотриманих портових зборів і перевалки;
- близько 2,0 млрд доларів США – від падіння транспортних і митних платежів;
- понад 3,5–4,0 млрд доларів США – від зменшення доданої вартості в логістичному ланцюгу (перевізники, експедитори, термінали, судноплавні компанії).

У табл. 2.8 показані основні непрямі втрати транспортної системи України в 2022–2024 рр.

Таблиця 2.8 – Основні непрямі втрати транспортної системи України в 2022–2024 рр., млрд доларів США

Стаття втрат	2022	2023	2024
Недоотримані портові збори	0,18	0,23	0,26
Втрати від зупинки роботи портів	5,2	4,8	3,5
Зменшення митних і податкових надходжень через блокування роботи портів	2,4	2,9	2,6
Втрати транспортних компаній і перевізників	1,9	2,3	2,4
Непрямі втрати у суміжних секторах (страхування, фінанси, торгівля)	3,6	4,1	3,9
Разом	13,3	14,3	12,6
Всього за 3 роки	**40,2**		

Джерело: узагальнено на основі даних [71 – 75].

Таким чином, за три роки війни сукупні непрямі втрати транспортної системи України перевищили 40,2 млрд доларів США, значна частина з яких припадає безпосередньо на морський транспорт.

Важливо, що ці втрати мають мультиплікативний характер: кожен долар недоотриманих доходів портової системи зумовлює втрати близько 2,5 доларів

у суміжних секторах (логістика, енергетика, фінанси, торгівля) – за оцінками OECD Trade Outlook (2025) [35]. Це свідчить про системний вплив морської інфраструктури на всю економіку країни.

Зокрема, блокада портів призвела до зменшення валютної виручки, уповільнення експорту та погіршення балансу зовнішньої торгівлі. У 2023 році частка морських перевезень у структурі українського експорту скоротилася з 68% (2021 р.) до лише 38% (2023 р.) (UNCTAD, 2025) [4]. Це позбавило державу не лише стабільних доходів, але й конкурентних переваг у Чорноморському регіоні.

За оцінками IMF (2024) [76], у короткостроковій перспективі до 2026 р. навіть за умов часткового відновлення портової інфраструктури економічні втрати від падіння морської торгівлі становитимуть не менше 3,5–4% ВВП щорічно**.** Тому відновлення портової діяльності та морської логістики має розглядатися як один з ключових елементів післявоєнного економічного відновлення України.

Сукупні непрямі втрати транспортного сектору України у 2022–2024 рр., з яких понад 15% припадає на морський транспорт, і мультиплікативний ефект, що становить близько 2,5, свідчить про те, що втрати портів тягнуть за собою ще більші втрати в логістиці, торгівлі й фінансах. Це підтверджує стратегічну роль морських перевезень у національній економіці.

2.3 Міжнародна підтримка: зернова угода, роль ООН, ЄС і Туреччини

Після початку повномасштабної війни Україна опинилася у ситуації фактичної ізоляції від світових морських маршрутів. Заблоковані чорноморські порти, зупинене судноплавство та ризики мінної небезпеки спричинили глобальну продовольчу кризу. За даними Продовольчої та сільськогосподарської організації ООН [77], блокада українських портів у 2022

р. призвела до зниження світових поставок зернових на понад 20 млн тонн, що збільшило ціни на пшеницю на 30–40% у світовому масштабі.

Зернова угода та гуманітарна ініціатива ООН. 17 липня 2022 р. під егідою ООН та за посередництва Туреччини було підписано Ініціативу щодо безпечного транспортування зерна та продуктів харчування з українських портів (так звана Зернова угода) [20]. Документ передбачав розблокування трьох українських портів – Одеси, Чорноморська та Південного, та створення Спільного координаційного центру (СКЦ) у Стамбулі, до складу якого увійшли представники України, рф, Туреччини та ООН (UN OCHA, 2023) [20].

З липня 2022 р. по липень 2023 р. через "зерновий коридор" було експортовано понад 33 млн тон вантажів, із яких близько 65% – зернові культури (кукурудза, пшениця, ячмінь), а решта – олійні, продукти переробки та гуманітарні вантажі [3].

За оцінками Світового банку (2024) [70], реалізація зернової ініціативи дозволила стабілізувати ціни на продовольство в країнах Африки, Близького Сходу та Південної Азії, зменшивши ризик голоду для понад 100 млн осіб.

Попри тимчасове припинення дії угоди в середині 2023 р., ініціатива стала унікальним прецедентом міжнародного посередництва у воєнних умовах. Її ефективність довела, що глобальні продовольчі ланцюги можуть функціонувати навіть за умов збройних конфліктів, якщо створено політично нейтральний механізм контролю [20].

Роль Туреччини як посередника і логістичного хаба. Туреччина відіграла ключову роль у забезпеченні роботи зернового коридору. Її стратегічне розташування на перетині Чорного та Середземного морів, а також дипломатична здатність підтримувати контакт з обома сторонами конфлікту дозволили створити ефективний канал безпечного судноплавства [20].

Паралельно Туреччина зміцнила власну позицію як логістичний центр регіону. Через порти Мерсін, Іскендерун, Самсун у 2022–2023 рр. проходило

понад 12% обсягів українського аграрного експорту, що раніше йшов через Одесу та Миколаїв [3]. Турецькі судновласники, страхові компанії та експедитори забезпечили близько 60% тоннажу у рамках зернової ініціативи, отримавши від цього не лише економічний, а й політичний дивіденд – підвищення статусу Туреччини як гаранта морської безпеки в Чорному морі.

Позиція Європейського Союзу та створення "Солідарних шляхів". Паралельно з ініціативою ООН, Європейський Союз запровадив у травні 2022 р. програму EU–Ukraine Solidarity Lanes – транспортні маршрути для експорту української продукції залізницею, автотранспортом та через порти Румунії, Польщі, Болгарії та Німеччини [27]. За даними Єврокомісії, з моменту запуску ці шляхи забезпечили перевезення понад 120 млн тонн вантажів, у тому числі 55 млн тонн зернових, що фактично компенсувало близько 60% довоєнних обсягів морського експорту України [34].

Хоча логістичні витрати залишаються вищими, "Солідарні шляхи" дозволили стабілізувати торгівлю, підтримати надходження до держбюджету та уникнути колапсу експортного сектору. ЄС також профінансував модернізацію прикордонних переходів (Ягодин, Ізов, Мостиська) та розширення потужностей Дунайських портів (Рені, Ізмаїл, Галац), інвестувавши у 2023–2024 рр. понад 1,2 млрд євро [29].

Участь міжнародних організацій у стабілізації морського ринку. Ключовими координаторами процесів стабілізації виступали ООН, Міжнародна морська організація (ІМО) та Світовий банк. Їхня роль полягала у створенні механізмів моніторингу безпеки судноплавства, страхового покриття ризиків та технічної підтримки українських портів.

Зокрема, у 2023 році ООН разом з Програмою розвитку ООН (UNDP) запустила Фонд відновлення портів України, обсягом у 240 млн доларів США, спрямований на відновлення критичної інфраструктури портів Одеси та Чорноморська [78].

ІМО, у свою чергу, розробила спрощені протоколи перевірки суден у Чорному морі, що дозволило відновити міжнародне страхування на обмежених ділянках [34].

Міжнародна підтримка України у сфері морських перевезень стала безпрецедентною. ООН забезпечила політичне посередництво та гуманітарний контроль; Туреччина – практичну реалізацію безпечного судноплавства; ЄС – технічну й фінансову допомогу через альтернативні коридори. Завдяки цим заходам частка українського експорту, що здійснюється морем, у 2023 р. зросла з 25% (у першій половині 2022 р.) до понад 45% (кінець 2023 р.) (UNCTADstat, 2024) [3].

Таким чином, результати дослідження дозволяють сформулювати такі висновки:

1. Морська логістика України зберегла операційну стійкість попри безпрецедентні безпекові ризики, що підтверджує її стратегічне значення для національної економіки.
2. Зростання логістичних витрат і втрат доходів стало ключовим фактором зниження конкурентоспроможності українського експорту, що потребує системних рішень у сфері страхування, субсидування перевезень та цифровізації процедур.
3. Міжнародна підтримка (ООН, ЄС, Туреччина) забезпечила політичне, фінансове та гуманітарне підґрунтя для часткового відновлення морських перевезень і має бути розширена в рамках програм післявоєнного відновлення.
4. Подальше відновлення портової системи повинно базуватися на поєднанні міжнародних механізмів (фінансування, страхування, технічна допомога) з внутрішніми реформами – спрощенням митних процедур, розвитком державно-приватного партнерства та інтеграцією у мережу TEN-T.

Таким чином, українська морська логістика перебуває на етапі поступового відновлення, що супроводжується трансформацією інституційних механізмів, диверсифікацією маршрутів та залученням міжнародної допомоги. Збереження цієї тенденції потребує активізації державної політики у сфері безпеки судноплавства, розвитку портової інфраструктури та інтеграції з європейськими логістичними мережами, що є досліджено у наступному розділі.

РОЗДІЛ 3
ЗАХОДИ ЩОДО РОЗВИТКУ ЛОГІСТИКИ ТА ВІДНОВЛЕННЯ ВАНТАЖНОЇ БАЗИ В УКРАЇНСЬКИХ ПОРТАХ

3.1 Визначення ключових бар'єрів у митних процедурах і шляхи підвищення логістичної ефективності

Стан митних процедур у сфері морських перевезень безпосередньо впливає на ефективність логістичної системи України, її позиції в міжнародних рейтингах і конкурентоспроможність експорту. За умов воєнного стану саме швидкість, прозорість і технологічність митного контролю стають ключовими чинниками збереження економічної активності та довіри міжнародних партнерів.

Результати дослідження індексу ефективності логістики (LPI) Світового банку за 2016–2023 рр. засвідчили, що Україна протягом останнього десятиліття перебуває на межі логістичної стагнації**:** загальний показник LPI становить 2,7 бала у 2023 р., що відповідає 87 місцю серед 139 країн світу [41]. Для порівняння: Польща має 3,6 балів, Румунія – 3,2, Болгарія – 3,2, а Нідерланди, які традиційно займають найвищі позиції рейтингу, – понад 4,1 бала.

Відповідно до аналітики LPI 2023 [41], слабкими сторонами логістичної системи України залишаються:

- митне адміністрування (2,5 балів з 5),
- інфраструктура транспортного та портового комплексу (2,6 балів),
- якість логістичних послуг і відстежуваність вантажів (2,4 бали).

Натомість відносно сильними позиціями є своєчасність доставки (3,0) та міжнародні перевезення (2,9), що пояснюється високою гнучкістю приватного бізнесу та адаптивністю українських експедиторів у кризових умовах.

Ключові бар'єри в митних процедурах України. Аналіз звітів Державної митної служби України (2024–2025 рр.) [24], аналітики OECD Trade Facilitation Indicators (2024 р.) [43] дозволяє виділити кілька системних проблем, які безпосередньо впливають на ефективність логістики.

1. *Надмірна регуляторна фрагментація*. В українських портах одночасно понад 8 контролюючих органів здійснює контрольні процедури, серед яких митниця, прикордонна служба, екологічний, санітарний та фітосанітарний контроль. Це створює дублювання процедур та може збільшувати час оформлення контейнера до 42 годин, що у 2,5 разів більше, ніж у портах Румунії чи Болгарії [43].
2. *Низький рівень цифровізації*. Система "Єдине вікно" залишається частково інтегрованою, а обмін даними між портами, митницею та іншими відомствами часто здійснюється у ручному режимі. Наразі лише 3 портових оператори з понад 30 мають системи електронної взаємодії з митницею.
3. *Корупційні ризики та непрозорість процедур*. "Тіньовий звіт митниці" (2024) фіксує щорічні непрямі втрати бюджету у розмірі понад 32 млрд грн через маніпуляції з класифікацією товарів та вибіркові перевірки. Такі практики підривають довіру бізнесу і зменшують надходження митних платежів.
4. *Відсутність ризик-орієнтованої моделі контролю.* Частка фізичних перевірок залишається на рівні 7–9% від загальної кількості декларацій, тоді як у більшості країн ЄС цей показник не перевищує 3% [63]. Це призводить до затримок, накопичення вантажів у терміналах і додаткових витрат для суб'єктів ЗЕД.

У табл. 3.1 наведена порівняльна динаміка ефективності митних процедур згідно дослідження індексу ефективності логістики (LPI) World Bank у 2016, 2018 і 2023 рр.

Таблиця 3.1 – Порівняльна динаміка ефективності митних процедур згідно з дослідженням індексу ефективності логістики (LPI) World Bank

Країна	**2016**	**2018**	**2023**
Україна	2,6	2,7	2,5
Польща	3,3	3,4	3,5
Румунія	2,8	3,0	3,2
Болгарія	2,7	3,0	3,2
Туреччина	3,3	3,2	3,3
Нідерланди	4,2	4,1	4,0

Джерело: [42].

Аналіз ефективності діяльності митниць України у І півріччі 2025 р. У першому півріччі 2025 р. Державна митна служба України (ДМСУ) продемонструвала змішану динаміку ефективності роботи регіональних митниць. Згідно з аналітичним звітом “Ефективність діяльності Держмитслужби України, І півріччя 2025 року”, підготовленого Асоціацією міжнародних експедиторів України (АМЕУ) [24], спостерігається часткове покращення сервісних показників, однак залишаються глибокі диспропорції між різними регіонами та каналами митного оформлення.

У цілому в системі митниці України оформили 1,99 млн декларацій, що лише на 1,3% менше, ніж у першому півріччі 2024 р. При цьому середній час митного оформлення скоротився із 129 до 121 хвилини, а кількість карток відмов – на 25% [24]. Такі показники свідчать про поступове впровадження елементів цифровізації та покращення якості взаємодії митних підрозділів із бізнесом.

Водночас аналіз показників роботи митниць ДМСУ показує наявність регіональних розривів: час митного оформлення коливається від 84 хвилин у Чернігівській митниці до понад 260 хвилин в Одеській митниці [24]. Саме ці диспропорції створюють системний бар'єр для розвитку національної логістики, особливо з огляду на стратегічну роль портів у зовнішній торгівлі України.

Особливу увагу слід звернути на Одеську митницю, у зоні діяльності якої зосереджені ключові морські порти України – Одеса, Чорноморськ, Південний та порти дунайського кластеру, а також значна частина судноплавних і логістичних операторів. Згідно з індексом ефективності ДМСУ (2025 р.) [24], ця митниця має один із найнижчих інтегральних показників у системі. Її середній час митного оформлення перевищує 260 хвилин, частка рішень про коригування митної вартості залишається високою (1,76%), а рівень автоматизації через систему АСУР (автоматизована система управління ризиків ДМСУ) – нижчим за середній.

Цей факт має стратегічне значення для державної політики, оскільки саме через порти Одеського регіону проходить понад 65 % зовнішньоторговельних вантажів України, включно з аграрною продукцією, металами, контейнерами та транзитними товарами. Низька ефективність митного адміністрування в цьому регіоні створює "вузьке горло|" у всьому ланцюгу експорту та імпорту, підвищує логістичні витрати й обмежує швидкість обігу капіталу.

Відтак, покращення роботи митниць ДМСУ, і саме Одеської митниці має стати пріоритетом державної митної політики. Необхідно посилити кадрову стабільність, оптимізувати структуру управління ризиками, запровадити чіткі стандарти KPI (середній час оформлення, частка ручних перевірок, рівень АСУР), а також забезпечити належну координацію з ДП "АМПУ", портовим бізнесом у межах Port Community System (PCS) та існуючих інформаційних

систем (DocPort АМПУ та журнал морського пункту пропуску єдиної автоматизованої інформаційної системи ДМСУ – ЖМПП ЄАІС).

На рис. 3.1 наведено графік інтегрального індексу ефективності митниць України, який наочно демонструє найнижчі показники Одеської митниці серед усіх регіонів, що потребує невідкладної реакції центральних органів влади [24].

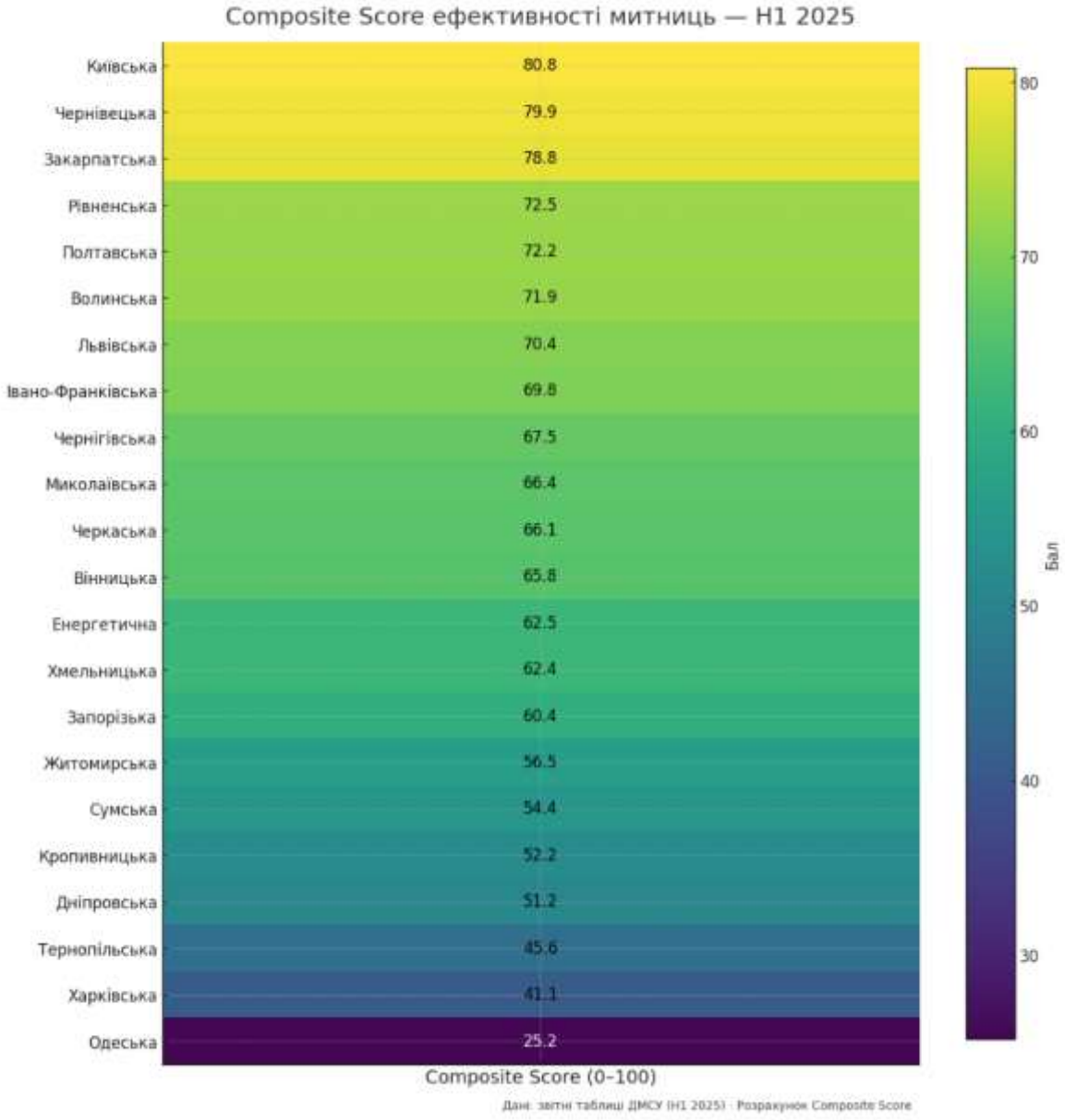

Рисунок 3.1 – Індекс ефективності митниць ДМСУ, за 1 півріччя 2025 р.

Джерело: *[24]*.

Напрями підвищення логістичної ефективності. Згідно з рекомендаціями Світового банку (LPI 2023) [56] та OECD (2024) [42], ефективність митних процедур залежить від двох ключових факторів: ступеня цифровізації та рівня інтеграції держави з бізнесом.

Для України можна визначити три стратегічні напрями покращення.

1. *Цифровізація та автоматизація митних процесів.* Необхідно забезпечити повну інтеграцію систем *"Єдине вікно" ЖМПП ЄАІС*, *DocPort* та *PCS*, автоматизувати обмін даними між портовими операторами, митницею, експедиторами, судновими агентами та іншими учасниками портового співтовариства. Це скоротить час митного оформлення, зменшить корупційні ризики та логістичні витрати.
2. *Гармонізація з митним законодавством ЄС.* Впровадження стандартів *EU Customs Reform Package (2023)* та *NCTS-2* дасть змогу синхронізувати процедури з країнами TEN-T і спростити транзитні операції. Це також підвищить довіру європейських партнерів до українських логістичних операторів.
3. *Партнерство держави й бізнесу у сфері "митного комплаєнсу".* Запровадження статусу *Authorised Economic Operator (AEO)* та інших спрощень для бізнесу зменшить обсяги фізичних перевірок, прискорить оформлення і створить позитивний імідж України у міжнародній торгівлі.

Очікуваний економічний ефект. За оцінками World Bank (2023) [56], підвищення індексу LPI України на 0,3 пункти (до рівня 3,0) може збільшити ВВП країни на 5–7 млрд доларів США щорічно, скоротити витрати на логістику на 10–12% та прискорити митне оформлення на 25–30%. Це сприятиме відновленню морського експорту, збільшенню валютних надходжень і створенню нових логістичних вузлів у рамках інтеграції з мережею TEN-T.

Проведений аналіз показав, що рівень митної та логістичної ефективності України залишається нижчим від середньоєвропейського, однак у структурі митної системи спостерігаються позитивні зрушення, які створюють передумови для системного оновлення. Показники індексу LPI Світового банку (2023) [56] свідчать про стабільну позицію України на рівні 2,7 балів, що є ознакою потенціалу до зростання за умови усунення процедурних бар'єрів і підвищення якості управління ризиками.

Оцінка ефективності діяльності Держмитслужби за І півріччя 2025 р. засвідчила часткове покращення сервісних показників – скорочення часу оформлення, зменшення кількості відмов та зниження обсягу "ручних" втручань. Водночас зберігаються суттєві регіональні диспропорції. Особливо критичним є становище Одеської митниці, яка, маючи юрисдикцію над всіма працюючими морськими портами країни, демонструє найнижчі показники ефективності в системі. Це створює "вузьке горло" для зовнішньої торгівлі і вимагає пріоритетного реагування уряду.

Визначені бар'єри – фрагментованість процедур, недостатня цифровізація, нерівномірне впровадження системи управління ризиками – формують ключовий вектор реформ. Їхнє усунення можливе лише за умови поєднання зусиль держави та бізнесу. Держава має зосередитись на стандартизації та автоматизації митних процесів, тоді як бізнес – на розбудові корпоративної доброчесності, отриманні авторизацій та спрощень, цифровій інтеграції та участі в управлінні ризиками.

Таким чином, підвищення митної ефективності є не лише технічним завданням, а стратегічним напрямом розвитку морської логістики, що прямо впливає на позиції України у світових ланцюгах постачання, на рівень ВВП і на здатність держави інтегруватися у транспортну систему ЄС.

3.2 Перспективи інтеграції з європейською логістичною системою та інноваційні рішення

Євроінтеграційний контекст та стратегічні документи. Інтеграція України до європейської транспортно-логістичної системи є одним із ключових напрямів державної політики у сфері відновлення економіки та забезпечення сталого розвитку. Вона розглядається не лише як політична мета, але і як практичний механізм повернення вантажної бази до українських портів, підвищення конкурентоспроможності на глобальному ринку та формування нової моделі регіонального співробітництва у Східній Європі.

Після початку війни в 2022 р. система транспортно-логістичних зв'язків України зазнала радикальних змін. Частина основних вантажопотоків була переорієнтована до портів Польщі, Румунії, Литви, Латвії та Хорватії. Проте, як свідчать дані Європейської комісії [82], українські експортери продемонстрували високу здатність до адаптації, швидко створивши нові ланцюги постачання через залізничні, річкові та автомобільні коридори ЄС. Саме цей досвід показав потенціал України не лише як транзитної держави, а й як повноцінного логістичного партнера Європи, спроможного до оперативних змін.

На думку експертів OECD [42], війна стала своєрідним "краш-тестом" для української транспортної системи, який довів її здатність до неймовірно швидкої адаптації. За умов руйнування частини інфраструктури український ринок зумів протягом 18 місяців переорієнтувати понад 170 млн тонн вантажів на альтернативні маршрути. Це свідчить про високий рівень організаційної гнучкості, технологічної інноваційності та потенціалу до інтеграції з європейськими стандартами. Можна припустити, що у разі стабілізації безпекової ситуації та залучення міжнародних інвестицій Україна здатна

провести модернізацію транспортно-логістичної інфраструктури за декілька років, на що в інших країнах ЄС витрачалися десятиліття [42].

Європейська інтеграція транспортної системи України ґрунтується на низці стратегічних документів і міжнародних ініціатив. Ключовими з них є:

- Національна транспортна стратегія України до 2030 року (КМУ, 2024) [21], що передбачає створення конкурентоспроможного, безпечного й екологічного транспортного сектору та інтеграції до мережі TEN-T, якою визначено включення українських логістичних вузлів – Одеси, Чорноморська, Південного, Львова, Києва – до основних коридорів мережі TEN-T: Baltic–Black Sea, Rhine–Danube та Baltic–Adriatic;
- Ініціатива “Solidarity Lanes 2.0” [79], що передбачає розвиток змішаних мультимодальних маршрутів між Україною та ЄС;
- Ukraine Facility Transport Component (EU, 2024–2027) [29], спрямована на фінансування модернізації транспортних коридорів, портової інфраструктури та системи безпеки судноплавства.

Важливе значення має також інтеграція у Європейську “Зелену угоду” (EU Green Deal) та механізм *EU Emissions Trading System (ETS Maritime)*, які задають нові вимоги до енергоефективності портів і судноплавства. У цьому контексті Україна поступово адаптує Національний план декарбонізації транспорту, орієнтований на підвищення енергоефективності морських портів та розвиток зелених логістичних технологій [21].

Синергія цих документів формує стратегічну основу для створення єдиного логістичного простору Україна – ЄС. У межах його реалізації передбачається розвиток портових кластерів на півдні України, центі, західній частині, які мають стати точками інтеграції української системи перевезень до TEN-T Core Network. Передусім це дасть змогу скоротити час перевалки вантажів, зменшити логістичні витрати експортерів і створити умови для прямих інвестицій у транспортну інфраструктуру.

Таким чином, можна вважати, що євроінтеграційний вектор логістичного розвитку України має подвійний зміст: прагматичний – економічний (через підвищення ефективності перевезень, скорочення часу доставки та зростання вантажообігу) і стратегічний – політичний (через формування стійкої транспортної інфраструктури, інтегрованої до європейського простору). Війна довела, що український логістичний сектор здатен до швидких змін і технологічної модернізації, тому, за сприятливих умов, можна очікувати високих темпів відновлення та інтеграції, порівняно з типовими для ЄС циклами розвитку.

Гармонізація стандартів і цифрова інтеграція. Успішна інтеграція України до європейського логістичного простору безпосередньо залежить від гармонізації технічних і процедурних стандартів, а також від ступеня цифрової інтеграції із системами управління ланцюгами постачання Європейського Союзу. У сучасних умовах цифровізація логістики суттєво впливає на рівень конкурентоспроможності країн на ринку транспортних послуг, адже забезпечує прозорість операцій, скорочення часу обробки вантажів і зниження логістичних витрат.

Після 2022 р. в Україні розпочалася глибока трансформація державних і комерційних процесів, пов’язаних із обробкою вантажів. Впровадження системи “єдиного вікна” (Single Window for International Trade) стало базовим елементом реформування митного адміністрування. Проте, як зазначено у звіті [42], рівень цифрової сумісності української митної системи з європейською залишається середнім. Це свідчить про необхідність подальшої уніфікації інформаційних стандартів і запровадження повної інтеграції з EU Customs Data Hub та NCTS Phase 5 [82].

Водночас Україна вже зробила суттєвий прогрес у впровадженні цифрових рішень у портовій сфері. Перші кроки з розбудови Port Community System (PCS) були зроблені в 2019 році в рамках пілотних проєктів в Одеському та

Чорноморському портах. PCS – це інтегрована платформа обміну даними між усіма учасниками логістичного процесу (портовими операторами, митницею, судновими агентами, перевізниками, контролюючими органами), яка дозволяє забезпечити безпаперовий документообіг. Як показує досвід портів Гданськ, Констанца та Клайпеда, впровадження PCS дозволяє скоротити середній час перевалки контейнера на 20–30 %, а також знизити адміністративні витрати на 10–15% [41].

Україна перебуває на етапі поступового переходу до електронних коносаментів (e-BL), цифрових сертифікатів походження та електронних транспортних накладних (eCMR), що є вимогами європейського законодавства eFTI Regulation (EU 2020/1056). За оцінками UNCTAD (2024) [3], повна інтеграція цих інструментів у систему портового адміністрування може підвищити пропускну здатність портів Великої Одеси на 15–20 % без додаткових капіталовкладень.

Особливої уваги потребує розвиток сумісних IT-інфраструктур, які б забезпечували взаємодію між системами України та ЄС. Йдеться про інтеграцію систем, які входять до ЄАІС ДМСУ, з платформами NCTS, ICS2 (Import Control System 2), а також підключення модулів PCS та DocPort до європейської системи SafeSeaNet, яка забезпечує обмін даними про суднові заходи, безпеку та екологічний контроль. Це дозволить створити “прозорий цифровий коридор” між Україною та країнами ЄС, який стане фундаментом для повної інтеграції до TEN-T.

На думку експертів EBRD (2024) [24], одним із найефективніших напрямів цифрової трансформації є використання блокчейн-технологій для управління документами й відстеження ланцюгів постачання. Такі рішення вже апробовано у пілотних проєктах в портах Антверпена і Роттердама, де вони забезпечили підвищення точності обліку вантажів і зниження витрат на документообіг. Україна може застосувати цей досвід для створення “цифрового двійника”

портової логістики – інтегрованої моделі управління вантажопотоками, що об'єднує митницю, портових операторів, перевізників, експедиторів та інших учасників портового співтовариства в єдину систему управління ризиками та документообігом.

Варто також відзначити, що цифровізація є не лише технологічним, але й інституційним викликом. Для її успішного впровадження необхідна синхронізація з нормативно-правовою базою ЄС, зокрема у сфері GDPR (General Data Protection Regulation), кібербезпеки транспортних систем, та стандартизації електронного документообігу. У цьому контексті Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України у 2025 р. розпочало реалізацію дорожньої карти цифрової інтеграції логістики, що передбачає [39]:

- перехід до електронного документообігу в усіх портах до 2027 р.;
- повну інтеграцію систем PCS і "Єдине вікно" з NCTS та eFTI до 2028 р.;
- запуск платформи для обміну даними з країнами ЄС за принципом Interoperability by Design.

Узагальнюючи, можна дійти висновку, що цифрова інтеграція України з логістичними системами ЄС є необхідною передумовою не лише для повернення вантажопотоків, а й для майбутньої конкурентоспроможності портів Великої Одеси. Її реалізація дозволить скоротити час оформлення вантажів, підвищити прозорість логістичних процесів, а також створить технологічне підґрунтя для інтеграції до європейського "єдиного ринку перевезень".

Зелена логістика та інновації у портовій сфері. У сучасній транспортній політиці країн Європейського Союзу пріоритетом розвитку портової логістики є поступовий перехід до сталої моделі управління. Основною метою є скорочення викидів парникових газів, зниження енергоспоживання та формування безвуглецевих ланцюгів постачання. Відповідно до Європейської зеленої угоди [83] та механізму Fit for 55 (План ЄС щодо скорочення викидів

парникових газів на 55% до 2030 року), порти розглядаються як ключові елементи екологічної трансформації транспортної системи [84].

В Україні цей підхід буде набувати особливого значення у контексті відновлення морської логістики після війни. Враховуючи, що більшість портових споруд і терміналів потребують реконструкції, доцільно поєднувати процес відновлення з модернізацією інфраструктури відповідно до екологічних стандартів ЄС. За оцінками EBRD (2024) [25], впровадження енергоефективних технологій у портах Великої Одеси може знизити споживання енергії на 25–30% і забезпечити скорочення викидів CO_2 на 15–20%.

До ключових напрямів "зеленого переходу" належать такі.

Використання альтернативних джерел енергії. У країнах ЄС активно впроваджуються системи електроживлення суден від берега (shore power), що дозволяють зменшити викиди під час стоянки судна. Подібні системи діють у портах Роттердам, Антверпен, Копенгаген і Гамбург. Їхнє використання дає змогу знизити викиди оксидів азоту (NOx) та діоксиду вуглецю (CO_2) до 60% [41]. Україна може інтегрувати цю технологію у програми реконструкції причалів Одеси, Чорноморська та Південного.

Крім того, перспективним є використання альтернативного палива – зрідженого природного газу (LNG), метанолу та водню. У рамках програми Green Ports EU (2025) передбачено фінансування проєктів зі створення терміналів для постачання LNG і водню у Чорноморському регіоні [83].

Декарбонізація логістичних процесів. У межах виконання Regulation (EU) 2023/1805 щодо системи торгівлі викидами (ETS Maritime) [85] усі морські порти ЄС до 2030 р. мають перейти на низьковуглецеві операції. Україна, у рамках Угоди про асоціацію з ЄС, поступово адаптує власне законодавство до цих вимог. У 2025 р. Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України затвердило Національний план декарбонізації

транспорту в рамках національної транспортної стратегії, що передбачає зменшення викидів CO_2 у морській логістиці на 35% до 2035 р. [21].

Інновації в управлінні портами. У рамках ініціативи *Horizon Europe – Smart Logistics* (2024) розвиваються концепції "розумних портів" (*Smart Ports*), які *використовують сенсорні* системи, аналітику великих даних і цифрових двійників (Digital Twins) для оптимізації роботи терміналів. Подібна модель може бути реалізована в Україні через створення "цифрового двійника порту" – інтегрованої системи моніторингу вантажопотоків, енергоспоживання та екологічних показників у реальному часі [3].

Механізми фінансування зелених проєктів. Європейський інвестиційний банк (EIB*)* та EBRD у 2024–2025 рр. запустили програми Green Port Initiative for the Black Sea Region, спрямовані на підтримку портів України, Болгарії та Румунії. Зокрема, передбачається фінансування модернізації енергетичної інфраструктури, будівництва сонячних панелей і систем збору стічних вод [29]. Для України це відкриває можливість залучення грантових і пільгових кредитних ресурсів у рамках Ukraine Facility – Green Recovery Window.

Запровадження зелених технологій може стати не лише вимогою інтеграції до ЄС, але й фактором конкурентних переваг для портів Великої Одеси. Світовий досвід доводить, що порти, які впроваджують екологічні стандарти, швидше залучають інвестиції та мають кращу репутацію на міжнародних ринках перевезень [69]. Впровадження ESG-підходів (Environmental, Social, Governance) у портовій діяльності України може сприяти формуванню позитивного іміджу країни як відповідального партнера в системі європейських транспортних коридорів.

У середньостроковій перспективі "зелена" логістика може стати одним із ключових драйверів модернізації українського морського сектору. За оцінками UNCTAD [3], зменшення вуглецевого сліду та впровадження екологічних технологій у портах здатні підвищити вантажообіг на 8–10% завдяки

скороченню експлуатаційних витрат і підвищенню ефективності перевалки. У поєднанні з цифровою інтеграцією ці зміни створюють передумови для формування нової моделі портового управління – стійкої, високотехнологічної та енергоефективної.

Фінансові та інституційні механізми інтеграції. Інтеграція України до європейського транспортно-логістичного простору потребує не лише технічної та цифрової модернізації, а й ефективних фінансових і інституційних механізмів підтримки. З огляду на значні обсяги інвестицій, що необхідні для відновлення та модернізації портової інфраструктури, провідну роль мають відігравати міжнародні фінансові інститути – Європейський інвестиційний банк (EIB*)*, Європейський банк реконструкції та розвитку (EBRD*)* і Світовий банк (World Bank, 2025) [69].

У межах програми Ukraine Facility (2024–2027), затвердженої Європейською комісією, передбачено понад 50 млрд євро підтримки, з яких орієнтовно 8–10 млрд євро може бути спрямовано на транспортну інфраструктуру, у тому числі українських портів [29]. Ці кошти розподіляються у вигляді грантів, кредитів і гарантій, з урахуванням вимог сталого розвитку та “зелених” критеріїв (ESG). Додатковими джерелами є механізми Connecting Europe Facility (CEF Transport), InvestEU та Green Port Initiative for the Black Sea Region, які фінансують проєкти енергомодернізації та цифрової інтеграції [25, 29].

Важливим напрямом є державно-приватне партнерство (PPP), що дозволяє залучати приватні інвестиції до реконструкції портів, терміналів і транспортних коридорів. За оцінками OECD [41], частка приватного капіталу у фінансуванні інфраструктурних проєктів у країнах Центральної Європи становить 35–40%, тоді як в Україні цей показник поки що не перевищує 10%. Розвиток PPP у поєднанні з прозорими конкурсними процедурами може забезпечити пришвидшення відновлення логістичної системи без надмірного навантаження на державний бюджет.

Крім того, Україна поступово адаптує інституційну базу управління транспортними проєктами до стандартів ЄС, включаючи використання критеріїв ESG при оцінці інвестицій. Впровадження таких підходів у портову діяльність дозволить підвищити довіру міжнародних кредиторів і полегшить доступ до фінансових ринків ЄС.

Поєднання міжнародного фінансування, механізмів PPP і стандартів ESG може створити нову архітектуру відновлення транспортної системи України, у якій держава виконує координуючу роль, а бізнес – інноваційну та операційну.

Проведений аналіз свідчить, що перспективи інтеграції України до європейської логістичної системи мають комплексний характер і охоплюють нормативно-правові, технічні, цифрові, екологічні та фінансові аспекти.

1. Євроінтеграційний контекст визначає нові рамкові умови розвитку логістики, орієнтовані на відповідність стандартам TEN-T, цифровізацію та дотримання принципів сталого розвитку.
2. Україна довела свою здатність до швидкої адаптації логістичних систем у кризових умовах, що створює потенціал для прискореної модернізації інфраструктури — за роки, а не десятиліття.
3. Цифрова інтеграція через PCS, NCTS, eFTI і SafeSeaNet є ключовою умовою зниження логістичних витрат і формування єдиного інформаційного простору з ЄС.
4. “Зелена” логістика та інновації відкривають можливості для залучення інвестицій, покращення екологічного іміджу України й створення сучасних енергоефективних портів.
5. Реалізація фінансових і інституційних механізмів на основі PPP, ESG і програм Ukraine Facility дозволить забезпечити сталу модернізацію портової та транспортної системи.

Отже, можна вважати, що інтеграція України до європейської логістичної системи – це не лише шлях до відновлення морської торгівлі, але й основа

структурної модернізації економіки, яка здатна забезпечити підвищення ефективності транспорту, зростання експорту та інтеграцію України у спільний економічний простір ЄС.

3.3 Сценарний аналіз повернення вантажів до портів Великої Одеси

Спрощення процедур торгівлі як чинник повернення вантажопотоків до портів Великої Одеси. Унаслідок повномасштабного вторгнення в Україні у 2022 році, можна спостерігати значну трансформацію маршрутів експорту і транзиту українських вантажів. Згідно з даними European Commission, станом на червень 2025 р. у межах ініціативи Solidarity Lanes експорт України становив близько 187 млн т вантажів; з цієї цифри приблизно 93 млн т – аграрні продукти (включно з зерном, олійними та спорідненими товарами) [79]. Тобто існує припущення, що великі обсяги вантажів українського походження обробляються не через морські порти України, а через інфраструктуру сусідніх держав – Польщі, Литви, Румунії тощо.

Аналіз наявної літератури та статистики дозволяє висунути гіпотезу, що одним із суттєвих факторів цієї переорієнтації, окрім закриття портів і безпекової складової, є складність митно-логістичних процедур в Україні. Зокрема, дослідження OECD [41] витримують думку про те, що час і вартість проходження митних формальностей корелюють із загальним торговельним потоком і економічним зростанням. У контексті українських портів це може означати, що довший час оформлення, множинні контролюючі процедури і обмежена цифровізація створюють конкурентний дисбаланс щодо портів-конкурентів [80].

Також слід врахувати, що в країнах західної частини кордону України (через які проходять маршрути Solidarity Lanes) створювались спеціалізовані коридори, що стимулювали переорієнтацію. Наприклад, експерти зазначають,

що у цих коридорах вантажі могли оформлюватись за скороченим часом і спрощеним набором процедур. У такій ситуації існує ймовірність, що українські суб'єкти ЗЕД обирали маршрути з меншою кількістю процедурних бар'єрів, навіть якщо це означало більшу відстань й логістичні витрати [81].

З цієї точки зору можна сформулювати припущення, що спрощення процедур торгівлі – митних, фітосанітарних, прикордонних та інших – є однією із ключових передумов для повернення частини вантажопотоку до портового кластеру Великої Одеси. Можливими напрямами такого спрощення можуть бути:

- поступова гармонізація митного законодавства України з практиками ЄС, серед іншого – введення та інтеграція систем NCTS-2 (New Computerised Transit System) і eFTI (electronic Freight Transport Information);
- створення режиму митного "зеленого коридору" (trade-facilitation corridor) для суб'єктів із позитивною історією взаємодії, що може дозволити скорочення кількості контрольних процедур та часу оформлення;
- розвиток єдиної платформи "єдиного вікна" (Single Window), яка б об'єднала митницю, портову адміністрацію, контролюючі органи й бізнес-операторів у єдиному цифровому середовищі;
- перехід до моделі одноразової перевірки (single inspection), яка вже стала стандартом у ряді країн ЄС, що, імовірно, зменшує час очікування й логістичні затримки.

Припускається, що реалізація цих заходів могла б призвести до скорочення часу митного оформлення вантажів через порти Великої Одеси – наприклад, до діапазону 24–30 годин, порівняно з оцінками 30–48 годин, характерними для деяких українських морських пунктів пропуску (за спостереженнями аналітиків). У свою чергу, це могло б сприяти поверненню частки вантажів, що наразі проходять через іноземні порти: навіть повернення 30–40% таких

вантажів могло б забезпечити додаткове збільшення морської перевалки України до 110–120 млн т щорічно (за умови середньої ставки перевалки ~8-10 доларів США/т) з відповідним ростом доходів транспортної інфраструктури та кумулятивного економічного ефекту для економіки країни.

Оскільки на процедури торгівлі та логістичні ланцюги впливають як держава (митниця, контролюючі органи, цифрові платформи), так і приватний бізнес (експортери, перевізники, портові оператори), автор вважає доцільним підкреслити, що ефект від спрощення процедур буде максимальним лише за умови координації влади й бізнесу. У разі несинхронізованих дій існує ризик, що конкурентний відтік вантажів до сусідніх портів може продовжиться, а потенціал портів Великої Одеси залишатиметься недовикористаним.

Протягом останніх років Україна поступово просувалася у напрямі цифровізації митних і прикордонних процедур, однак темпи цього процесу, на думку експертів, залишаються нижчими за потреби. За даними Світового банку [42], показник ефективності митного адміністрування України оцінюється на рівні 2,6 балів, тоді як середній показник країн ЄС становить 3,4–3,6 балів. Така різниця може свідчити про наявність структурних проблем – насамперед недостатній рівень автоматизації, фрагментацію міжвідомчої взаємодії та обмежений обмін даними між державними й комерційними системами.

Особливу увагу, як видається, заслуговує регіональний аспект. Одеський портовий вузол, який до 2022 р. забезпечував до 70 % морського вантажообігу країни, нині функціонує із суттєвими обмеженнями. Це, у свою чергу, створило простір для активізації портів Констанца (Румунія), Гданськ (Польща) та Клайпеда (Литва). Наприклад, порт Констанца у 2023 р. зафіксував приріст вантажообігу на 22%, що частково пояснюється обслуговуванням українських аграрних експортних та контейнерних вантажів [3]. У портах Гданська й Клайпеди також спостерігалося збільшення перевалки контейнерів на 11–14%, зокрема за рахунок постачань українських металопродуктів і добрив [45, 46].

Така ситуація, ймовірно, демонструє не лише гнучкість європейської логістики, а й наявність системних прогалин у національному управлінні торговельними потоками**.** Українська логістична система наразі працює переважно за схемою "відправник – перевізник – митниця", тоді як у ЄС діє інтегрована модель, де інформація про вантаж супроводжується від моменту завантаження до прибуття, що мінімізує бюрократичні затримки.

Можна припустити, що зростання інтеграційної взаємодії між митними адміністраціями України та ЄС, а також розширення функцій системи NCTS 2 (впровадженої у 2023 р.) можуть суттєво зменшити обсяги відтоку вантажів і повернення значної частини вантажної бази до українських портів. Гармонізація із системою eFTI дає змогу обмінюватися транспортними даними в режимі реального часу, що потенційно скорочує тривалість перевезень і витрати на логістику.

Важливо також підкреслити роль приватного сектору. За оцінками European Business Association [26], близько 62% українських експортерів вважають митні процедури ключовим фактором затримок у постачанні продукції. Це може свідчити про те, що саме логістичні витрати та процедурна складність формують значну частину так званих "непрямих втрат" бізнесу.

З урахуванням вищезазначеного, існують підстави вважати, що реалізація програми спрощення процедур торгівлі – через цифровізацію, стандартизацію та міжвідомчу інтеграцію – може не лише зменшити логістичні витрати, а й підвищити прозорість зовнішньоторговельних операцій. Це, у свою чергу, може створити підґрунтя для поступового повернення вантажів до українських портів, зокрема до портів Великої Одеси, які традиційно виступають основним центром морського експорту країни.

Водночас залишається актуальним питання координації між органами державної влади, бізнес-асоціаціями та міжнародними партнерами. На думку автора, ефективне повернення вантажів до українських портів може бути

досягнуте лише за умов поєднання державного регулювання з ринковими механізмами стимулювання – зокрема через партнерство “митниця – порт – бізнес”, застосування стандартів прозорості, добровільні авторизації та спрощення Authorised Economic Operator (AEO) і залучення цифрових інновацій у логістичні ланцюги.

Таким чином вищезазначені заходи орієнтовані на спрощення процедур і розширення цифрової взаємодії, становлять одну з ключових передумов відновлення конкурентоспроможності морської інфраструктури України. Їх реалізація створить умови для повернення частини вантажів, що нині проходять через порти сусідніх держав, і стане важливим кроком у підвищенні ефективності транспортно-логістичної системи держави в цілому.

Безпекова складова повернення вантажів до портів Великої Одеси. Однією з ключових передумов відновлення повноцінного функціонування морських портів України, зокрема портів Великої Одеси, виступає забезпечення безпеки судноплавства. В умовах триваючої збройної агресії безпековий фактор набуває багатовимірного характеру – він охоплює як фізичний захист портової інфраструктури, так і ризики, пов’язані з мінною небезпекою, страхуванням суден, логістичними гарантіями та міжнародним регулюванням судноплавства.

Після 2022 р. акваторія Чорного моря зазнала суттєвої трансформації з точки зору навігаційної безпеки. За даними Міжнародної морської організації (ІМО), станом на кінець 2024 р. у північно-західній частині Чорного моря залишалося близько 4 500 необеззброєних морських мін і вибухонебезпечних предметів, що унеможливлює регулярне судноплавство на частині фарватерів, зокрема поблизу портів Одеси, Чорноморська та Південного [34]. На думку автора, мінна небезпека та обстріли інфраструктури є головними чинниками, які продовжують стримувати страхові компанії від масового повернення суден до українських портів.

Імовірно, саме у відповідь на ці обмеження в 2023 р. було започатковано Гуманітарну морську ініціативу за участі ООН та Туреччини, що передбачала формування тимчасових безпечних маршрутів для комерційних суден. У рамках цієї програми, за даними UN OCHA, протягом обмеженого періоду 2023–2024 рр. українські порти змогли експортувати понад 35 млн т зернових вантажів. Цей досвід, на думку експертів, може бути розглянутий як позитивний прецедент, що демонструє можливість поступового повернення торговельної активності навіть у складних умовах [20].

Питання страхування морських ризиків також має суттєве значення для стабілізації логістики. За даними Lloyd's List Intelligence (2025) [37], середня страхова премія для суден, що заходять до портів Чорного моря, перевищує довоєнний рівень майже у 5–7 разів. Це призводить до збільшення вартості фрахтових ставок і знижує конкурентоспроможність української економіки вцілому. Разом із тим, у 2024 р. низка міжнародних донорів (зокрема United Nations Development Programme UNDP та UK Export Finance) започаткували програми державного гарантування морських ризиків, які потенційно можуть знизити вартість страхування на 20–25% [31]. Можна припустити, що їхнє подальше розширення сприятиме поступовому поверненню судновласників до українських портів.

Іншою складовою безпеки є фізична захищеність портової інфраструктури**.** За даними Міністерства відновлення України (2025), упродовж 2023–2024 рр. було реалізовано програми укріплення енергетичних систем портів, модернізації систем спостереження, а також створено координаційні центри для обміну інформацією між військово-морськими структурами, прикордонною службою та адміністрацією портів. Такі дії, імовірно, дозволяють поступово підвищити рівень захищеності портових операцій, хоча повне відновлення судноплавства, на думку експертів ІМО, можливе лише після завершення масштабного розмінування.

З точки зору міжнародного права, Україна також продовжує адаптувати власні регуляторні норми до вимог ІМО та ЄС, зокрема щодо сертифікації портових морських засобів і безпеки судноплавства. Це відкриває перспективу інтеграції до європейської системи SafeSeaNet – мережі обміну інформацією про безпеку морського руху. Можна припустити, що таке підключення стане не лише технічним, а й іміджевим чинником, що підвищить довіру міжнародних судновласників.

Питання безпеки залишається не лише військово-технічним, а й економічним. За оцінками UNCTAD (2024) [3], ризики для судноплавства у Чорному морі збільшили середні фрахтові ставки у 2022-2023 рр. на 45–60% порівняно з 2021 р. Це створює подвійне навантаження – як для логістичних провайдерів, так і для українських експортерів. Водночас запровадження державних гарантій страхування та інструменти компенсації тарифів на проходження гуманітарних коридорів могло, на думку аналітиків, зменшити цей розрив і зробити українські маршрути більш передбачуваними.

Загалом можна вважати, що безпекова складова залишається визначальним фактором для відновлення морської логістики. Її вирішення потребує поєднання кількох рівнів дій:

- міжнародного – участь ООН, ЄС та Туреччини у програмах гарантування за забезпечення безпеки судноплавства;
- державного – розмінування, відновлення портової інфраструктури, страхові фонди;
- операційного – впровадження стандартів ІМО та інтеграція до європейських мереж безпеки.

На думку автора, поступове усунення безпекових бар’єрів є не лише умовою повернення вантажів до портів Великої Одеси, але й важливим чинником формування довгострокової довіри міжнародних партнерів до українського транспортного простору.

Довгострокова перспектива інтеграції та конкурентоспроможності портів Великої Одеси. У сучасних умовах глобальної конкуренції між портовими системами регіону Чорного та Балтійського морів Україна поступово формує нову роль у логістичному ланцюгу Східної Європи. Після стабілізації безпекової ситуації, відновлення портової інфраструктури й модернізації митних процедур одним із ключових завдань залишається інтеграція в європейську транспортну мережу TEN-T (Trans-European Transport Network) та посилення позицій країни як транзитного вузла між Азією та ЄС.

Відповідно до EU Transport Corridor Extension Plan (2024) [82], Україна вже офіційно включена до східного відгалуження мережі TEN-T, що з'єднує Балтійське й Чорне моря. Такий крок відкриває можливість залучення інвестицій з європейських фондів – зокрема Connecting Europe Facility (CEF) та Ukraine Facility 2024–2027. Ці механізми передбачають фінансування реконструкції портової інфраструктури, залізничних терміналів і логістичних центрів у зоні Одеси, Чорноморська та Південного.

Можна припустити, що на тлі інтеграційних процесів Україна поступово трансформується з експортера сировини на регіональний транспортно-логістичний хаб**.**

Порівняння із розвитком портових систем Польщі, Румунії та Литви демонструє, що країни, які поєднують інвестиції у логістику з індустріальними зонами, досягають вищої доданої вартості. Так, порт Гданськ після створення вільної економічної зони у 2018 р. збільшив частку переробки готової продукції на 28%, а порт Констанца – досягнув зростання вантажообігу з 65 до 88 млн т за п'ять років [44]. Імовірно, подібний ефект можливий і в Україні за умови системної державної політики.

Довгострокові перспективи українських портів можуть бути пов'язані з реалізацією кількох ключових напрямів (рис. 3.2).

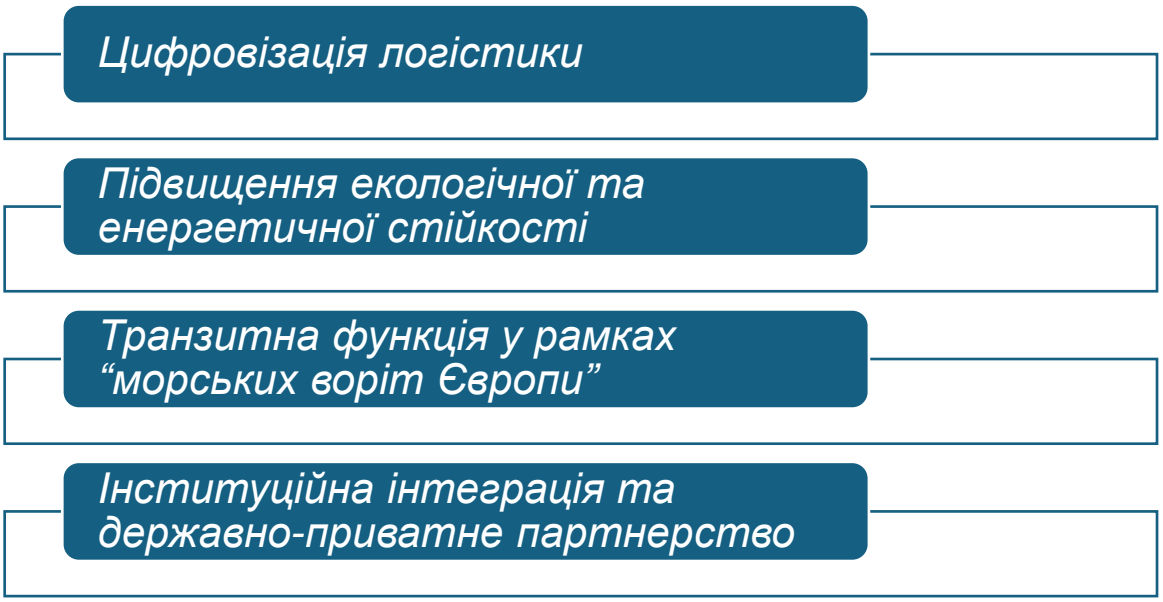

Рисунок 3.2 – Напрями розвитку українських портів у довгостроковій перспективі

Джерело: *складено авторами.*

1. Цифровізація логістики. Доцільно очікувати, що впровадження повнофункціональної Port Community System (PCS), які інтегровані з інформаційними системами державних підприємств та контролюючих органів, у портах Великої Одеси сприятиме скороченню часу перевалки на 15–20 %, а також інтеграції з митною системою ЄС – eFTI [58]. Це створить основу для підвищення якості обробки вантажів через національну транспортну інфраструктуру.

2. Підвищення екологічної та енергетичної стійкості. Європейські ініціативи Green Ports EU та Fit for 55 стимулюють декарбонізацію портової діяльності. Враховуючи високий енергоспоживчий потенціал портів Одеси та Південного, доцільно розглядати впровадження систем енергозбереження, електрифікації причалів і використання альтернативного палива.

3. Транзитна функція у рамках "морських воріт Європи". На думку аналітиків *UNCTAD* (2024), розвиток коридору "Балтійське – Чорне – Адріатичне море" може посилити роль України як транспортного вузла для внутрішньо-європейських потоків, зокрема з Чехії, Словаччини та Угорщини, які не мають прямого морського виходу. Відповідно, порти Великої Одеси мають потенціал стати головним вузлом експорту цих країн.

4. Інституційна інтеграція та державно-приватне партнерство. Поступова участь України в європейських програмах Solidarity Lanes 2.0 і TEN-T Core Network Corridors може забезпечити синергію державних і приватних інвестицій. Вважається, що залучення бізнесу до управління інфраструктурними проєктами (на прикладі описаних вище варіантів ДПП) підвищує операційну ефективність портової інфраструктури і зменшує бюджетні ризики.

У довгостроковій перспективі (до 2030 р.) можна припустити, що динаміка вантажообігу української морської інфраструктури значною мірою залежатиме від швидкості відновлення безпекової складової, рівня міжнародної економічної інтеграції, масштабів післявоєнної реконструкції та відновлення економіки. З урахуванням цих факторів доцільно розглядати три сценарії розвитку: оптимістичний, реалістичний і песимістичний.

Реалістичний (найбільш ймовірний) сценарій передбачає завершення активної фази війни у 2026 р. та поступове відновлення функціонування портів у 2026–2028 рр. у межах базової інфраструктури, із поетапним поверненням українських експортних вантажів, які нині проходять через порти країн ЄС (передусім Румунії, Польщі та Литви). За цього сценарію значна частина вантажів аграрного та металургійного профілю може бути повернена до Великої Одеси, однак транзитна функція залишатиметься обмеженою через потребу у модернізації залізничних інфраструктури і митних спрощень. Імовірно, загальний вантажообіг у такому випадку стабілізується на рівні 120–

140 млн т на рік, з приростом ВВП на 3–4% та поступовим відновленням частки контейнерних перевезень до 2030 років (UNCTAD, 2024; European Commission, 2025) [3, 82].

Оптимістичний сценарій передбачає повне припинення активних бойових дій у 2026–2027 рр., швидке розмінування морських акваторій, відновлення роботи портової інфраструктури та активізацію програм міжнародної допомоги (зокрема Ukraine Facility, TEN-T Integration Plan, Green Ports EU). У такому разі можна очікувати "післявоєнного логістичного буму", спричиненого масштабним відновленням інфраструктури, будівництвом, імпортом техніки й матеріалів, а також зростанням обсягів експортної продукції. Імовірно, вантажообіг портів Великої Одеси у такому сценарії може досягти 200–220 млн т на рік до 2030 р., із яких близько 60% становитимуть українські експортні вантажі, а решта – транзитні та імпортні потоки, у тому числі з країн Центральної Європи (Словаччина, Чехія, Угорщина). Очікуваний макроекономічний ефект може полягати у прирості ВВП України на 5–6% та створенні 80–100 тис. нових робочих місць у портовій, транспортній, енергетичній і суміжних галузях (World Bank, 2025; OECD, 2024) [41, 70].

Песимістичний сценарій може реалізуватися у разі продовження військових дій після 2026 р., затяжної безпекової нестабільності, збереження високих страхових ставок і ризиків для судноплавства у Чорному морі. У таких умовах вантажообіг портів Великої Одеси, ймовірно, залишатиметься на рівні 90–110 млн т на рік із високою волатильністю (±10%), залежно від військово-політичної ситуації, доступності страхування й роботи гуманітарних коридорів, підконтрольних територій та стану внутрішнього виробництва та споживання. Основними експортними вантажами у цьому випадку залишатимуться аграрна продукція та обмежені обсяги руди й металів. Макроекономічний ефект у такому сценарії може бути незначним або нейтральним, а конкуренція з портами Констанци, Гданська та Клайпеди – зберігатиме високий рівень [37].

Таким чином, можна зробити припущення, що у базовому (реалістичному) сценарії Україна досягне довоєнних обсягів перевалки вже до кінця десятиліття, а за сприятливих умов і масштабної міжнародної підтримки – навіть перевищить їх за рахунок залучення транзитних вантажів і післявоєнного економічного підйому. Водночас тривалість безпекових обмежень і швидкість структурних реформ у сфері митного регулювання та логістики залишатимуться визначальними факторами для реалізації оптимістичного прогнозу.

Складові річного економічного ефекту (Е) пропонується розрахувати за формулою:

$$Е = ΔПВ + ΔПЗ + ΔТ + ΔМП + ΔТП + ΔС, \quad (3.1)$$

де:

ΔПВ – збільшення доходів портової галузі від перевалки вантажів;

ΔПЗ – збільшення доходів від портових зборів;

ΔТ – збільшення доходів від транзиту;

ΔМП – підвищення митних і податкових надходжень;

ΔТП – збільшення доходів транспортних компаній і перевізників;

ΔС – збільшення доходів у суміжних секторах.

На основі аналізу динаміки вантажообігу українських морських портів у 2021–2024 рр., відновлення роботи тимчасових морських коридорів у 2023–2024 рр., а також оцінок UNCTAD, Світового банку та Мінекономіки щодо потенціалу логістичного сектору, у роботі сформовано прогноз розвитку портової системи України на 2025 р. (табл. 3.2).

Очікується, що загальний вантажообіг портів досягне близько 110 млн т, що відповідає сценарію часткового відновлення портової інфраструктури та розширення безпечного судноплавства.

Таблиця 3.2 – Прогноз результатів розвитку портової системи України на 2025 р.

Показник	**2021 (довоєнний рівень)**	**2025 (прогноз)**
Вантажообіг морських портів, млн т	153	110
Частка транзитних вантажів, %	8	2
Приріст ВВП України за рахунок розвитку логістики, %		+1,5
Бюджетні надходження від роботи портів, млрд грн	21	15
Створення робочих місць (прямі й суміжні галузі), тис	50	42
Скорочення логістичних витрат експортерів, %	-	10

Джерело: визначено на основі даних [3, 38, 52].

Частка транзитних вантажів залишатиметься низькою (до 2%) через обмеження безпеки й перенаправлення регіональних потоків. За оцінками Світового банку та наявних досліджень логістичного мультиплікатора, розвиток морської логістики здатний забезпечити до 1,5% додаткового приросту ВВП. Бюджетні надходження від роботи портів можуть зрости до 15 млрд грн за рахунок зростання експорту та відновлення частини терміналів. Збережеться висока зайнятість у портово-логістичному секторі (близько 42 тис робочих місць), а впровадження цифрових процедур, оптимізація митного контролю та зниження страхових витрат дасть змогу скоротити логістичні витрати експортерів орієнтовно на 10%. Сформований прогноз враховує тенденції 2022–2024 рр., міжнародні оцінки та консервативний сценарій відновлення морської діяльності України.

Складові економічного ефекту для найбільш ймовірного сценарію визначені з урахуванням прогнозу на 2025 р., аналізу, виконаного в розділі 2, і оцінок експертів у морській галузі та логістиці, прогнозів ДП “АМПУ”, МІУ, World Bank, UNCTAD.

Сценарії розвитку морських портів України до 2030 р. і відповідні складові економічного ефекту зведені у табл. 3.3.

Таблиця 3.3 – Сценарії розвитку портової системи України до 2030 р.

Показники	Песимістичний	Найбільш ймовірний	Оптимістичний
Ймовірність реалізації сценарію, %	30%	50%	20%
Річний вантажообіг у 2030 р., млн т	110	130	210
Складові річного економічного ефекту, млрд доларів США			
Збільшення доходів від перевалки вантажів	0,75	0,95	1,55
Збільшення портових зборів	0,3	0,36	0,6
Збільшення доходів від транзиту	0,1	0,15	0,4
Підвищення митних і податкових надходжень	0,25	0,35	0,55
Збільшення доходів транспортних компаній і перевізників	0,4	0,55	0,95
Збільшення доходів у суміжних секторах	0,9	1,2	2,1
Економічний ефект	**2,7**	**3,56**	**6,15**

Джерело: *розроблено авторами.*

Розрахуємо очікуване значення річного економічного ефекту (математичне чекання) на основі трьох сценаріїв як:

$$E_{очік.} = \sum_{i=1}^{n} P_i \cdot E_i \,, \tag{3.2}$$

де:

P_i – імовірність реалізації і-го сценарію;

E_i – економічний ефект при реалізації і-го сценарію, млрд доларів США;

n – кількість сценаріїв.

Очікуваний річний економічний ефект розвитку морських портів України до 2030 р. з урахуванням ймовірності реалізації трьох сценаріїв становить:

$$E_{очік.} = 0{,}3 \cdot 2{,}7 + 0{,}5 \cdot 3{,}56 + 0{,}2 \cdot 6{,}15 = 3{,}82 \text{ млрд доларів США.}$$

Далі для оцінки відхилення економічного ефекту розраховані показники, які характеризують ступінь ризику запропонованих заходів щодо повернення вантажопотоків в порти України.

Вибіркове стандартне відхилення:

$$S_E = \sqrt{\sum_{i=1}^{n} P_i (E_i - E_{очік.})^2} \ . \qquad (3.3)$$

$$S_E = \sqrt{0{,}3 \cdot (2{,}7 - 3{,}82)^2 + 0{,}5 \cdot (3{,}56 - 3{,}82)^2 + 0{,}2 \cdot (6{,}15 - 3{,}82)^2} = \\ = 1{,}22 \text{ млрд доларів США.}$$

Коефіцієнт варіації:

$$CV_E = \frac{S_E}{E_{очік.}} = \frac{1{,}22}{3{,}82} = 0{,}32. \qquad (3.4)$$

Сумарний ризик відхилення очікуваного економічного ефекту від найбільш ймовірного сценарію:

$$P = E_{очік.} - E_{\text{ найбільш ймовірній сценарій.}} \qquad (3.5)$$

$$P = 3{,}82 - 3{,}56 = 0{,}26 \text{ млрд доларів США.}$$

Результати розрахунків з оцінки відхилення економічного ефекту від реалізації заходів щодо повернення вантажопотоків у морські порти України зведено в табл. 3.4.

Таблиця 3.4 – Оцінка відхилення економічного ефекту від реалізації заходів щодо повернення вантажопотоків у морські порти України

Показники	Значення
Середнє очікуване значення E, млрд доларів США	3,82
Вибіркове стандартне відхилення S_E, млрд доларів США	1,22
Коефіцієнт варіації CV_E , млрд доларів США	0,32
Відхилення E від очікуваного значення, млрд доларів США	0,26

Джерело: розраховано авторами.

Як видно з результатів розрахунків, ризик негативного економічного ефекту дорівнює нулю, а коефіцієнт варіації знаходиться на прийнятному рівні, що свідчить про прийнятне співвідношення між економічним ефектом та ризиком реалізації запропонованих заходів. Відхилення найбільш ймовірного значення від очікуваного значення економічного ефекту становить 0,26 млрд доларів США.

Розвиток портів Великої Одеси у стратегічній перспективі має розглядатися не лише як питання інфраструктури, а як елемент європейської інтеграції України**.** На думку автора, саме цей напрям може стати основою відновлення логістичної конкурентоспроможності держави після завершення збройного конфлікту.

Проведений аналіз дозволяє зробити низку узагальнень. По-перше, можна вважати, що спрощення процедур торгівлі та цифровізація митного адміністрування формують базові умови для повернення вантажопотоків, які нині проходять через інфраструктуру країн ЄС.

По-друге, безпекова складова залишається головним обмежувальним фактором для стабільного судноплавства, однак поступове розмінування

акваторій, страхові гарантії та міжнародні механізми контролю створюють передумови для відновлення морської активності.

По-третє, довгострокова перспектива розвитку портів Великої Одеси безпосередньо пов'язана з євроінтеграційними процесами – участю в мережі TEN-T, реалізацією "зелених" ініціатив і залученням приватного капіталу через моделі державно-приватного партнерства.

Отже, можна припустити, що повернення вантажів до українських портів є комплексним процесом, який потребує узгоджених дій уряду, бізнесу та міжнародних партнерів. Реалізація цих умов здатна перетворити українські порти на потужний морський транспортний хаб Східної Європи, що стане основою для інтеграції України в економічний простір ЄС.

Узагальнюючи результати дослідження, можна зазначити, що відновлення вантажної бази українських морських портів вимагає комплексного підходу, який поєднує:

- усунення регуляторних і митних бар'єрів;
- забезпечення воєнно-страхової та навігаційної безпеки;
- модернізацію інфраструктури на принципах PPP та ESG;
- інтеграцію в європейські транспортні мережі TEN-T;
- цифровізацію портових і митних процесів.

РОЗДІЛ 4
ФІНАНСУВАННЯ ІНВЕСТИЦІЙ У РОЗВИТОК ПОРТОВОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

4.1 Джерела і моделі фінансування інвестицій у портову інфраструктуру

Об’єкти портової інфраструктури є капіталомісткими, більшість з них потребує значних вкладень у будівництво, розширення та модернізацію. Інвестування має бути забезпечене фінансовими механізмами, адекватними особливостям портової галузі. Фінансова криза 2008-2009 рр., яка стала наслідком міжгалузевої інфляції активів та пов’язаних з нею дефолтів, змусила операторів терміналів переоцінити ризики та відійти від попередніх агресивних стратегій розширення. Оператори терміналів також більш схильні до продажу часток в активах терміналів для отримання фінансової допомоги, зберігаючи при цьому свою роль операторів. Зазвичай це пов’язано з тим, що фінансові інститути шукають можливості придбати активи терміналів, залишаючи при цьому існуючого оператора терміналу.

Різноманіття джерел та моделей фінансування інвестицій у портову інфраструктуру потребує вивчення світового досвіду їх використання, систематизації інструментарію фінансування інвестицій у портовій галузі, та розробки методичного підходу до класифікації джерел та моделей фінансування інвестицій для подальшого розвитку портової галузі. Вирішення цієї проблеми відповідає завданням, сформульованим у Національній транспортній стратегії України до 2030 року [86] і Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року [87].

У роботі з управління портами T. Notteboom, A. Pallis, J.-P. Rodrigue [88] досліджені напрями інвестування в портовій галузі, визначені основні джерела фінансування інвестицій у портову інфраструктуру, розглянуті моделі портової

концесії. У дослідженні U.S. Department of Transportation Maritime Administration [89] розглянуто підходи до аналізу інвестиційних проєктів розвитку портової інфраструктури, бізнес-моделі та альтернативи фінансування інвестицій, державно-приватне партнерство, державні гранти та позики як інструменти кредитно-фінансового регулювання розвитку портової галузі.

У дисертації Н.О. Федяй [90] досліджено механізми стратегічного управління розвитком морських портів України в умовах європейської економічної інтеграції. У монографії А.Г. Дем'янченко [91] висвітлено питання теоретичних засад та практичних аспектів застосування механізму ДПП для підвищення конкурентоспроможності морської портової галузі України. У [1] розглянуто тенденції розвитку ринків, що впливають на формування грошових потоків у морській галузі, тенденції фінансування інвестицій. Незважаючи на існуючі дослідження джерел та моделей фінансування інвестицій в портову інфраструктуру, узагальнення досвіду їх використання, їх систематизація є важливими завданням для подальшого розвитку сфери фінансування інвестицій у портовій галузі України.

З боку фінансових інститутів сектор портових терміналів розглядається як привабливий клас активів, що має потенціал для отримання прибутку. Наприклад, Danish pension fund інвестував 1 млрд USD у "зелений перехід" датського порту Есб'єрг у 2023 р., інвестиції зосереджені на розширенні офшорної вітрової інфраструктури в порту до 2027 р. [92].

Джерела формування власних інвестиційних ресурсів підприємства розподіляються на внутрішні та зовнішні [1]. Внутрішні джерела включають: статутний капітал, кошти, отримані від цільових портових зборів, амортизаційний фонд, нерозподілений прибуток, кошти від реалізації або здачі в оренду активів, які не використовуються.

Зовнішні джерела включають залучення додаткового пайового або акціонерного капіталу, і державні гранти для фінансування інвестиційних

проєктів. Наприклад, міжнародний портовий оператор DP World, зареєстрований на Дубайській міжнародній фінансовій біржі (DIFX), у 2007 р. розмістив у рамках найбільшого на Близькому Сході IPO акції на суму 4,96 млрд USD [93]. Hutchison Port Holdings Trust є першою у світі трастовою компанією у секторі контейнерних портів, акції якої котируються на Сінгапурській біржі (SGX) з 2011 р. У результаті IPO було залучено приблизно 5,45 млрд USD [94]. APM Terminals Bahrain залучила понад 30 млн USD за допомогою IPO у 2018 р. [95].

Публічні портові компанії з найбільшою ринковою капіталізацією станом на кінець листопаду 2024 р. наведені на рис. 4.1.

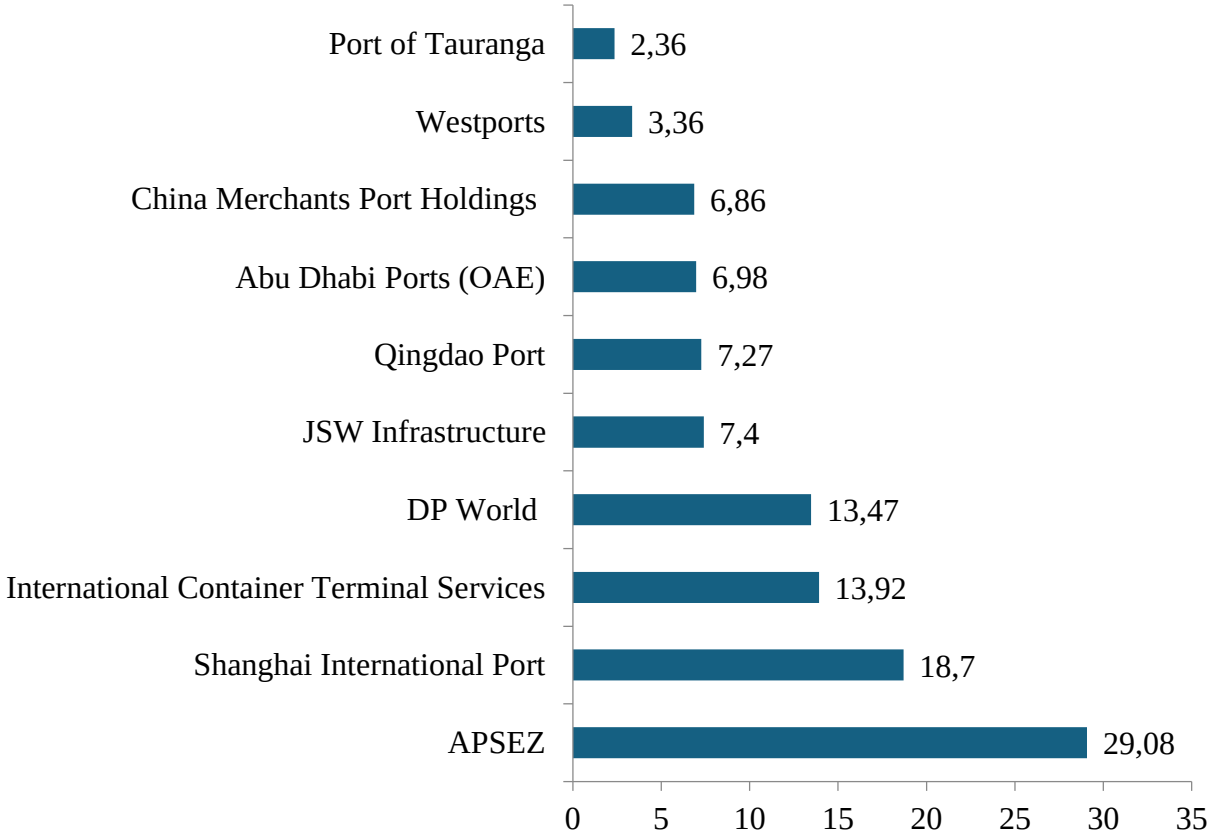

Рисунок 4.1 – Найбільші портові компанії за ринковою капіталізацією, млрд USD

Джерело: *[96]*.

Adani Ports and Special Economic Zone Limited (APSEZ) з капіталізацією 29,08 млрд USD є найбільшим оператором комерційних портів в Індії, на який припадає 24% портових потужностей у країні [97]. Shanghai International Port (Group) Co., Ltd (SIPG) є ексклюзивним оператором усіх публічних терміналів у порту Шанхай, що посідає перше місце за контейнерною пропускною спроможністю, яка становила 49,16 млн TEU в 2023 р. [98]. International Container Terminal Services Inc (Філіппіни) з капіталізацією 13,92 млрд USD працює в 19 країнах по всьому світу, має 32 термінали, де працює понад 11 тис осіб [99]. DP World з капіталізацією 13,47 млрд USD має більш ніж 50-річний досвід управління портом Джебель-Алі, займається розвитком міжнародних морських терміналів, логістикою та супутніми послугами [100]. China Merchants Port Holdings Co. Ltd (Гонконг) є державним підприємством, яке було зареєстроване на Гонконзькій фондовій біржі в 1992 р. Будучи важливою дочірньою компанією China Merchants Group, вона є провідним у світі інвестором і оператором портів, які включають основні хаби вздовж узбережжя Китаю [101].

Приватне розміщення акцій дозволяє зібрати менше коштів, ніж публічне [102]. Прикладом приватного розміщення є емісія у 2022 р. групою Forth Ports, яка є третьою за розміром у Великої Британії та найбільшою у Шотландії, акцій на суму 160 млн фунтів стерлінгів. У 2023 р. Forth Ports вирішила збільшити обсяг до 275 млн фунтів стерлінгів [103].

Не всі проєкти генерують необхідну фінансову віддачу, щоб зробити їх комерційно життєздатними, оскільки у таких випадках портові підприємства не можуть конвертувати створення суспільної цінності (які часто суттєві) у фінансові надходження. Політика розвинутих країн (США, країни ЄС) відображає необхідність надання фінансової підтримки портовим підприємствам у формі державних позик або грантів. Одним з прикладів є Port Infrastructure Development Program (PIDP) Морської адміністрації США

(MARAD). Кошти для PIDP присуджуються на конкурсній основі проєктам, які покращують безпеку, ефективність або надійність переміщення товарів у порт, з порту, навколо нього або всередині порту. Bipartisan Infrastructure Law передбачає 2,25 млрд USD на програму PIDP протягом 2022-2026 рр. [104].

Власники портової інфраструктури у розвинутих країнах мають великі можливості фінансування на основі банківських позик. Більшість банків у США віддають перевагу фінансуванню на термін до 10 років, хоча деякі надають позики до 15-20 років. З урахуванням терміну позики, деякі банки не надають фіксовану ставку на весь період [89]. Прикладом надання позик для фінансування інвестицій у портову інфраструктуру є Sedona Investments (Велика Британія), яка пропонує послуги проєктного фінансування для будівництва морських портів і довгострокові кредити для модернізації інфраструктури на суми від 5 до 500 млн фунтів стерлінгів або більше з терміном позики до 20 років [105].

Фінансовий лізинг задовольняє потребу в довгостроковому кредитуванні, але позбавлений основного недоліку іпотечного кредитування – необхідності оформлення заставної на активи [1]. Зворотна оренда передбачає продаж свого обладнання та наступний фінансовий лізинг. Наприклад, спеціалізована компанія Port Finance Group має низку пакетів продажу та зворотного лізингу портового обладнання, яке сплачується протягом шести місяців [106].

Портові компанії використовують різні види облігацій – корпоративні, муніципальні облігації з податковими пільгами, спеціальні державні облігації для фінансування приватних проєктів інвестування у портову інфраструктуру. У 2019 р. оператор найбільшого порту Туреччини – міжнародного порту Мерсін емітував п’ятирічні облігації на суму 600 млн USD за підтримки ЄБРР для фінансування інвестицій у покращення портової інфраструктури для переходу до зеленої економіки [107]. Ще одним прикладом є випуск у 2024 р. найбільшим приватним портовим оператором Індії APSEZ облігацій для

залучення коштів на загальну суму 60,08 млн USD з купоном 8,7% для облігацій зі строком погашення через 5 років, і 8,8% – з погашенням через 10 років [108]. Galveston Wharves (США) у 2024 р. випустив високодохідні облігації на суму 156 млн USD для будівництва четвертого круїзного терміналу в порту, продаж яких приніс понад 1,8 млрд USD [109].

У США використовуються Private Activity Bonds (PAB), які є цінними паперами, що емітує державний орган або місцеві органи влади для фінансування приватних проєктів. Уряди штатів, місцеві та муніципальні органи влади, державні установи та органи розвитку можуть емітувати PAB [110]. Для приватних проєктів, які мають суспільну користь, федеральне податкове законодавство передбачає, що відсотки, які отримує інвестор, звільняються від податку на прибуток [89].

Оскільки світ все більше зосереджується на вирішенні проблеми зміни клімату та інших екологічних проблем [112, 113], зелені облігації стали популярними серед інвесторів. Сукупна кількість зелених, соціальних облігацій, та пов'язаних із сталим розвитком (Green, Social, Sustainability, and Sustainability-Linked (GSSS) Bonds), досягла у 2023 р. 4,9 трлн USD [114]. Порт Лос-Анджелеса став першим портом США, який у 2016 р. випустив зелені облігації для підтримки проєктів, які здійснюють позитивні соціальні та екологічні зміни, на суму більше 100 млн USD, спрямовані на створення альтернативних морських електростанцій, станцій сонячної генерації на вантажних і круїзних причалах [115].

У [88] виділено п'ять джерел фінансування у портовій галузі: позики, акціонерний капітал, власний капітал, залучений із зовнішніх джерел, лізингове фінансування, і злиття та поглинання. У цієї класифікації акції, які є не борговими (пайовими) цінними паперами, помилково віднесені до боргових джерел фінансування. Операційний лізинг (оренду) і злиття / поглинання доцільно розглядати як моделі фінансування інвестицій, а не як джерела. Тому,

на наш погляд, більш коректно використовувати класичний підхід до класифікації джерел фінансування інвестицій у розвиток портової інфраструктури, який передбачає виділення джерел фінансування на основі власного капіталу і боргового фінансування (рис. 4.2).

Моделі фінансування інвестицій у портову інфраструктуру з використанням власних і/або боргових джерел включають фінансування з використанням ДПП, проєктне фінансування, різноманітні типи злиття та поглинання компаній. Їх доцільно розглядати окремо, оскільки, наприклад, концесію та інші види ДПП не можна вважати власно джерелом фінансування інвестицій з урахуванням того, що предметом відповідних договорів є визначені права.

Договір концесії укладається між урядом або портовою адміністрацією та приватним оператором для надання конкретних портових послуг, таких як термінальні операції або навігаційні послуги (наприклад, лоцманське проведення та буксирування) [88].

Відповідно до Закону України “Про концесію” [116], концесія це форма здійснення державно-приватного партнерства, що передбачає надання концесієдавцем концесіонеру права на створення та/або будівництво (нове будівництво, реконструкцію, реставрацію, капітальний ремонт та технічне переоснащення), та/або управління (користування, експлуатацію, технічне обслуговування) об’єктом концесії, та/або надання суспільно значущих послуг у порядку та на умовах, визначених концесійним договором, а також передбачає передачу концесіонеру переважної частини операційного ризику, що охоплює ризик попиту та/або ризик пропозиції. Концесія може застосовуватися для здійснення проєктів у будь-яких сферах господарської діяльності, крім об’єктів, щодо яких законом встановлено обмеження чи заборона щодо передачі їх у концесію.

Концесії можуть мати форму довгострокової оренди або ліцензії на експлуатацію.

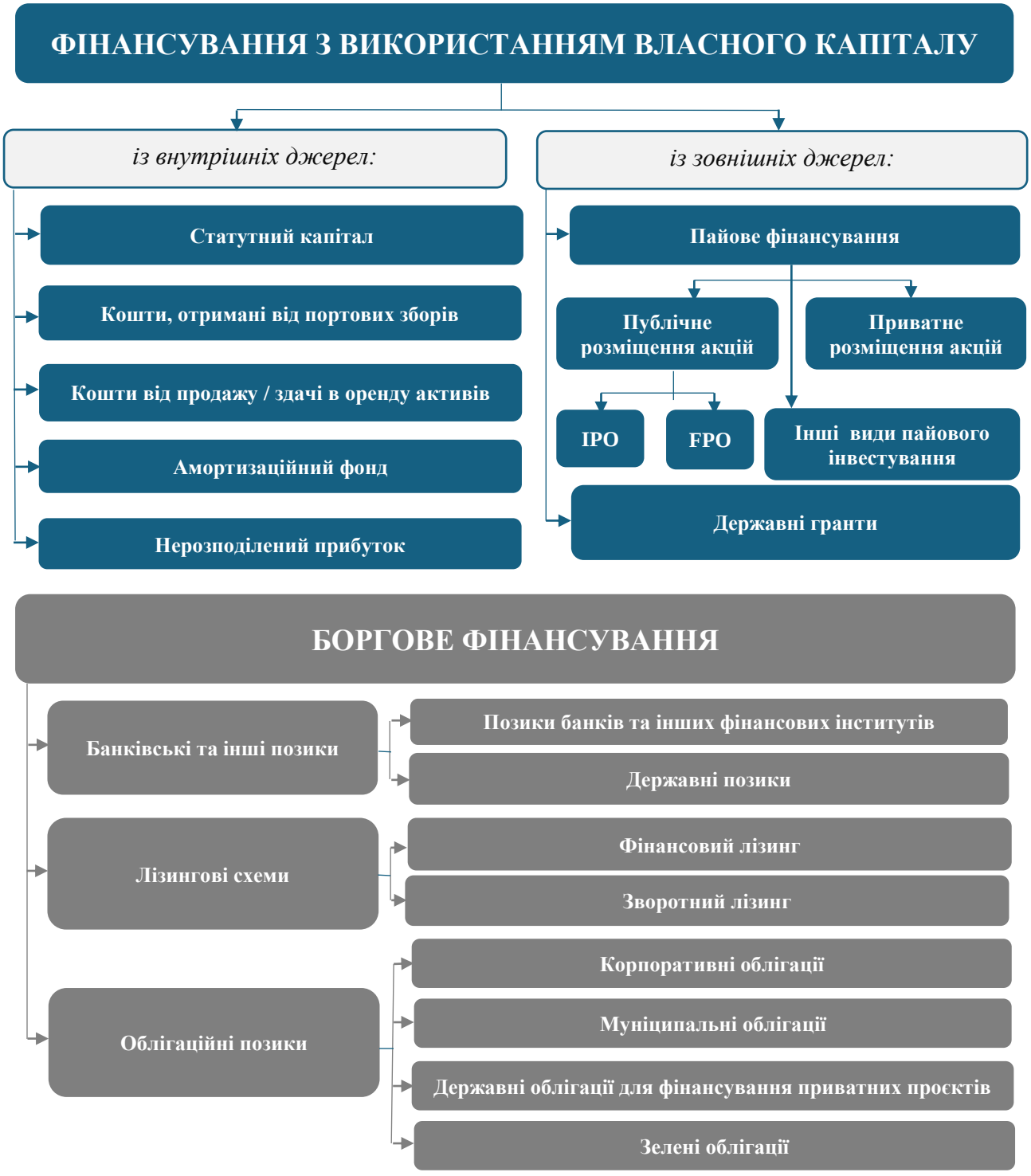

Рисунок 4.2 – Класифікація джерел фінансування інвестицій у розвиток портової інфраструктури

Джерело: *[96]*.

За системою довгострокової оренди приватній компанії дозволяється експлуатувати термінал протягом певного періоду часу. Уряд або державний орган є власниками прав власності на об'єкти протягом періоду концесії та отримує орендні платежі за активи. Концесійні / орендні збори, сплачені приватним оператором терміналу, можуть використовуватися для модернізації та розширення об'єкта.

Передача землі в концесію приватним операторам терміналів є наріжним каменем моделі портової адміністрації орендодавця. Згідно з цією моделлю портова адміністрація зазвичай є окремою організацією публічного права, заснованою на основі спеціального законодавства. Вона має право укладати контракти (включаючи концесійні угоди), запроваджувати стандарти та встановлювати правила та норми, що застосовуються на території порту. Приватні компанії здійснюють портові операції, наприклад, обробку вантажів [111]. Порт-орендодавець є домінуючою моделлю порту у великих і середніх портах.

Концесійна політика стала потужним інструментом управління для портових менеджерів у сфері експлуатації терміналів: завдяки концесійній політиці портова влада або державні установи можуть зберегти певний контроль над організацією та структурою пропозиції портового ринку. Через концесійну політику менеджери портів можуть заохочувати постачальників портових послуг до оптимізації використання обмежених ресурсів, таких як земля [111].

З одного боку, користувачі порту вимагають прозорої, єдиної та стабільної системи зборів. Така стабільність структури є важливою з огляду на інвестиційні рішення оператора терміналу. З іншого боку, у портових адміністрацій виникає спокуса застосувати ринковий механізм у встановленні плати за користування цінними портовими землями.

Система ціноутворення, введена керівним органом порту за користування портовою землею, зазвичай сильно відрізняється в різних портах. Доступні варіанти включають перелічені нижче.

- Керівний орган порту накладає на оператора фіксовану річну орендну плату за землю, що використовується, наприклад, за квадратний метр на рік. Ця орендна плата зазвичай визначається на основі використаної площі, інвестицій в інфраструктуру, здійснених адміністрацією порту, розташування ділянки та діяльності, яка виконується.
- Разова сума (люмпсум), що виплачується щорічно незалежно від фінансових результатів операційної діяльності, плюс змінна оплата.
- Фіксована річна орендна плата за земельну ділянку плюс відсоток від отриманого доходу (роялті).
- Фіксована орендна плата за земельну ділянку, що використовується, з урахуванням системи заохочень / штрафів залежно від річного обсягу або діяльності відносно гарантованого обсягу / діяльності.

Плата за концесію може змінюватися на основі обґрунтованого перегляду та зазвичай коригується щорічно відповідно до рівня інфляції. Платежі здійснюються авансом кожного місяця, кварталу або року.

Інститути оренди і концесії мають багато загального, але є розходження. Концесіонер зобов'язаний використовувати отримане у концесію майно, оскільки права на створення (будівництво) або експлуатацію об'єкта концесії надаються концесіонерові тільки за умови прийняття суб'єктом підприємництва (концесіонером) обов'язків зі створення або управління об'єктом, а також майнової відповідальності й можливого підприємницького ризику. Очевидно, що концесія – це комерційний інститут.

Якщо портова інфраструктура перебуває у державній власності, орендодавцем може бути тільки держава. Орендареві в тимчасове володіння та користування завжди передається готове майно, а в його обов'язки входить

поточний, а у випадках, передбачених законом або договором, і капітальний ремонт. Інвестування у поліпшення орендованого майна здійснюється тільки за згодою орендодавця. У концесіонера є не тільки права, як правило, він зобов'язаний інвестувати в об'єкт концесії, поліпшувати його. Об'єктом оренди може бути будь-яке майно, у відношенні якого це не заборонено, а об'єктом концесії – тільки те, що передбачено законодавством. Отже, відмінною рисою концесії є те, що крім обов'язку вносити плату за користування майном, концесіонер, зобов'язаний побудувати й / або управляти об'єктом концесії за свої кошти.

Доцільно розмежувати регулювання концесії та інших форм державно-приватного партнерства; встановити єдину процедуру ініціювання та ухвалення рішення щодо здійснення ДПП для всіх його форм, у тому числі, концесії; введення прозорої процедури вибору концесіонера; можливість залучення радників і незалежних експертів для підготовки проєктів ДПП у формі концесії; додаткові гарантії для концесіонерів і кредиторів, зокрема, право заміни концесіонера на іншого; спрощення процедур виділення земельних ділянок для проєктів ДПП у формі концесії.

Проєктне фінансування об’єктів портової інфраструктури – це механізм залучення інвестицій, за якого повернення коштів забезпечується за рахунок майбутніх грошових потоків самого проєкту (а не загального балансу компанії-ініціатора). Такий підхід широко застосовується для розвитку портів, терміналів, логістичних вузлів і супутніх об’єктів.

Основними учасниками фінансування об’єктів портової інфраструктури є ініціатор проєкту (порт, приватний інвестор), кредитори (банки, міжнародні фінансові організації), інвестори, держава / портова адміністрація, підрядники, оператор терміналу.

Джерела фінансування включають [105] власний капітал (Equity) – 20-40%, боргове фінансування – 60–80%, міжнародні фінансові інституції, такі

(Європейський банк реконструкції та розвитку Європейський інвестиційний банк, Світовий банк).

Джерелами доходів проєкту можуть бути перевалка вантажів (контейнери, зерно, нафта), портові збори. складські послуги, логістика та мультимодальні перевезення.

Основні ризики включають будівельний ризик затримки, перевищення бюджету, ризик, пов'язаний з попитом / вантажопотоком, політичний та регуляторний ризик, валютний ризик, олпераційний ризик**.** Для їх зниження використовують: довгострокові контракти, гарантії держави, страхування, участь міжнародних фінансових інституцій.

В Україні проєктне фінансування портів активно розвивається через концесії (наприклад, порти Ольвія та Херсон), участь ДП “АМПУ”, підтримку міжнародних банків. Ключовими викликами є воєнні ризики, нестабільність вантажопотоків, необхідність страхування політичних ризиків.

До переваг проєктного фінансування відносяться залучення великих інвестицій без навантаження на бюджет, розподіл ризиків між учасниками, підвищення ефективності управління. Недоліки включають складну структуру угод, тривалий період підготовки, високі вимоги кредиторів.

Таким чином, проєктне фінансування є ключовим інструментом модернізації портової інфраструктури, особливо для країн, що розвиваються. Для України воно має стратегічне значення, але потребує стабільного регуляторного середовища, гарантій безпеки та прозорих правил гри.

За видом забезпечення можна виділити чотири альтернативні моделі випуску боргових зобов'язань публічними портовими компаніями, які використовуються для фінансування інвестицій у портову інфраструктуру [96]:

- змішане фінансування з використанням облігацій, забезпечених чистим операційним доходом портової компанії, які є першочерговим боргом;

- змішане фінансування з використанням боргу, забезпеченого портовими активами, що передбачає мінімальну щорічну гарантію і/або дохід від довгострокового лізингу як частини доходу портової компанії;
- змішане фінансування з використанням облігацій спеціального призначення, забезпечених платежами цільової орендної плати, отриманими портовою адміністрацією за договором з орендарем / концесіонером, і підкріплених корпоративною гарантією;
- змішане фінансування з використанням облігацій спеціального призначення, забезпечених чистим операційним доходом від концесії терміналу.

З урахуванням капіталомісткості портових компаній, поширюється викуп із кредитним плечем (LBO), який передбачає використання значної частки (звичайно 90%) позичених коштів [117].

Отже, можна виділити моделі фінансування на основі механізмів ДПП, проєктне фінансування, альтернативні моделі боргового фінансування з різними типами забезпечення, і злиття / поглинання компаній. Фінансування на основі механізмів ДПП передбачає договори оренди, спільної діяльності й різних моделей концесії.

Проєктне фінансування передбачає змішане фінансування зі значною часткою боргових джерел.

Альтернативні схеми фінансування включають облігації, забезпечені чистим операційним доходом портового оператора, борг, забезпечений портовими активами, облігації спеціального призначення, забезпечені доходами орендаря / концесіонера та гарантією материнської корпорації, і облігації спеціального призначення, забезпечені чистим операційним доходом від концесії терміналу.

4.2 Особливості обгрунтування проєктів концесії портових терміналів в Україні

Для захисту інтересів держави, її фінансово-економічної безпеки, формулювання мети проєктів консесії має включати забезпечення довгострокового розвитку та ефективної експлуатації портової інфраструктури за рахунок приватного інвестора за умови збереження державної власності та стратегічного державного контролю.

До переліку стейкхолдерів проєктів концесії доцільно включати не лише портових операторів і портові адміністрації, а і такі категорії як вантажовласники, працівники стивідорних компаній, місцева спільнота, автомобільні та залізничні перевізники, логістичні компанії, органи, що контролюють стан зовнішнього середовища. Крім того, доцільно врахувати не лише прямі впливи проєкту на переробку вантажів, а використовувати мультикритеріальний підхід щодо обґрунтування проєкту [118], який враховуватиме прямі, непрямі та індуковані впливи технологічних, економічних, екологічних, соціальних та управлінських чинників, включаючи вторинні ефекти портової діяльності для регіональної економіки, безпеки, соціальних та екологічних умов.

Проєкти концесії обов’язково мають містити ретельне економічне обґрунтування прогнозних вантажопотоків, які визначають операційні доходи оператора, і, відповідно, впливають на розмір платежів надавачу за договором концесії. В умовах дуже високого рівня невизначеності зовнішнього середовища проєктів концесії, прогноз вантажопотоків має бути виконаний у вигляді декількох сценаріїв, що враховують різні варіанти розвитку політичної та економічної ситуації в Україні, й оцінки ймовірності реалізації цих сценаріїв.

Технічна оцінка активів, що передаються в концесію, має містити конкретну інформацію щодо віку та коефіцієнту зносу (або оцінки залишкового терміну

використання) той частини перевантажувального обладнання, яке має дозволи на експлуатацію. Ця інформація важлива для інвесторів, оскільки вона впливає на розмір та конкретні терміни капітальних вкладень, і відповідно, на рентабельність інвестицій та інші фінансові індикатори.

Перш ніж розглядати питання концесійних договорів, що укладаються в Україні відповідно до Закону України "Про концесію" від 3.10.2019 р. № 155-IX [116], та їх узгодженість з міжнародним і національним законодавством, відображення цих договорів у фінансовій звітності як концесіонера (оператора), так і концесієдавця (надавача), необхідно підкреслити пріоритет економічної сутності концесійних договорів над юридичною формою.

У договорі має бути визначено, чи буде концесіонер оператором портової інфраструктури або виключно інвестором, що укладає договори про доступ до інфраструктури з іншими приватними операторами.

Необхідно чітко визначити, яка сторона договору здійснює амортизаційні відрахування, пов'язані з відповідною портовою інфраструктурою. Згідно з п. 11 Тлумачення КТМФЗ (IFRIC) 12 "Послуги за угодами про концесію" [119], інфраструктура не визнається основними засобами оператора, оскільки угода про надання послуг на договірних умовах не надає операторові права здійснювати контроль використання інфраструктури для громадських послуг. Оператор має доступ для експлуатації інфраструктури з метою надання громадських послуг від імені надавача відповідно до визначених у договорі вимог. Водночас це не поширюється на об'єкти основних засобів оператора, відображені в обліку до укладення договору про концесію.

Це положення Тлумачення КТМФЗ (IFRIC) 12 вступає у протиріччя із Законом України "Про концесію" [120]. Концесійні договори розглядаються у Тлумаченні КТМФЗ (IFRIC) 12 "Послуги за угодами про концесію" та ПКТ (SIC) 29 "Угоди про концесію послуг: розкриття інформації", які оприлюднені державною мовою на офіційному веб-сайті Міністерства фінансів України, що

забезпечує формування та реалізацію державної політики у сфері бухгалтерського обліку та аудиту (ст. 12 Закону України “Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні”) [121]. Саме цей Закон визначає правові засади регулювання ведення бухгалтерського обліку та складання фінансової звітності в Україні, а не Закон “Про концесію”.

Наслідки цих суперечностей дуже негативні для керівництва держпідприємств. Якщо надавати пріоритет КТМФЗ 12, податківці та державні аудитори можуть зауважити, що зменшено податок на прибуток і державні дивіденди в особливо великих розмірах, оскільки відображено витрати на майно (амортизація тощо), яке відповідно до Закону “Про концесію” необхідно було передати концесіонеру. Якщо виконувати Закон про концесію, то облік не відповідатиме вимогам МСФЗ, а крім цього, правоохоронні органи держави можуть звинуватити керівництво підприємства, яке зобов’язане вести облік відповідно до МСФЗ, у безпідставному переданні майна приватній компанії. Йдеться про особливо великі розміри та значну відповідальність. У цьому випадку контролери можуть посилатися на те, що Закон “Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні” має прерогативу над іншими законами стосовно ведення бухгалтерського обліку та складання фінансової звітності [122, 123, 124].

У договорі мають бути вказані всі категорії фіксованих та нефіксованих платежів за концесійним договором, які повинен сплачувати концесіонер в обмін на використання портової інфраструктури та можливість надання комерційних послуг. Має бути зрозуміло, як конкретно формуються ці платежі, що дає можливість оцінити фінансову привабливість як для держави (у частині доходів від концесії), так і для інвестора (у частині витрат, пов’язаних з цими платежами).

Необхідно акцентувати увагу, що КТМФЗ 12 визначає операторів як постачальників послуг, що визнають доходи і витрати від будівництва або

модернізації інфраструктури, а також виручку і витрати за надання послуг [122].

У договорі мають бути визначено механізми захисту, які концесія та передбачувана структура проєкту пропонують інвесторам.

Типовою рисою угод про концесію послуг є суспільний характер зобов'язання, яке приймає оператор. Державна політика визначає послуги, пов'язані з певною інфраструктурою, які мають бути надані суспільству незалежно від конкретного оператора, що їх забезпечує [122]. Зокрема, у проєкті концесії мають бути розглянуті такі аспекти договору, визначені КТМФЗ (IFRIC) 12.

- Контроль над послугами. Концесієдавець (надавач) може здійснювати контроль над видами послуг, і цей контроль може бути визначений в умовах договору концесії.
- Контроль над ціноутворенням. Надавач може регулювати ціни на деякі послуги об'єкта інфраструктури. У низці випадків ціни можуть індексуватися або періодично переглядатися, якщо вони не підконтрольні надавачу.
- Контроль над залишковою часткою. Вимога, зазначена в договорі щодо повернення концесійних активів після закінчення терміну концесійного договору, а також, за яких умов концесійний договір може бути розірваний. Контроль над залишковою часткою обмежує можливість оператора продати або передати в заставу навіть частку об'єкта інфраструктури. На відміну від оренди, заснованої на принципі "ризики-вигоди", концесійні договори засновані на принципі "контролю". Критерії контролю можуть передбачати право надавача визначати, кому оператор буде передавати активи після закінчення терміну договору.

Звичайно договори концесії передбачають передачу інфраструктури надавачу після закінчення терміну концесійного договору (в т.ч., відповідно до

Тлумачення КТМФЗ (IFRIC) 12). В основних умовах концесії має бути визначена умова передачі інфраструктури надавачу після закінчення терміну концесійного договору.

У договорі концесії портових інфраструктурних об'єктів публічна сторона несе низку специфічних ризиків, навіть якщо значну частину інвестицій та операцій бере на себе приватний партнер. Основні ризики публічної сторони можуть бути систематизовані таким чином [122].

1. Фінансові ризики (недоотримання платежів – концесійні платежі нижчі за очікувані; падіння вантажопотоку; банкрутство концесіонера; тощо).

2. Ризик неякісного виконання договору (невиконання інвестиційної програми; затримки будівництва; недотримання стандартів безпеки; погане утримання інфраструктури).

3. Регуляторні та правові ризики (недосконалість концесійного законодавства; судові спори; оскарження результатів конкурсу; міжнародний арбітраж; складність припинення договору).

4. Політичні (геополітичні та країнові) ризики та репутаційні ризики. Геополітичні ризики є дуже важливими для портового сектора**,** оскільки можуть паралізувати не лише окремі об'єкти, а і логістичні коридори в цілому. Необхідно додати, що військовий конфлікт може стати форс-мажорною підставою для звільнення від зобов'язань за контрактом.

До країнових ризиків відноситься фіскальна та дивідендна політика держави, включаючи оподаткування прибутку підприємств, дії місцевих органів влади, якщо вони дискримінують портового оператора або втручаються у реалізацію проєкту, що може мати форму запровадження нових експлуатаційних вимог, додаткових інвестицій або нових обмежень, результатом яких є збільшення операційних та капітальних витрат або зменшення доходів.

Репутаційні ризики виникають через погіршення ділової репутації портових підприємств у стейкхолдерів: клієнтів, партнерів, інвесторів, місцевих громад, і державних органів.

5. Стратегічні ризики включають втрату контролю над критичною інфраструктурою; залежність від одного оператора; обмеження держави у зміні портової політики; концентрацію ринку.

6. Природні ризики включають непередбачувані природні явища та кліматичні ризики.

7. Екологічні ризики (забруднення акваторії; порушення природоохоронних норм; аварії; відповідальність держави як власника).

8. Ризик повернення інфраструктури після завершення терміну концесії (об'єкт у гіршому стані; зношене обладнання; необхідність додаткових бюджетних витрат).

Отже, публічна сторона ризикує фінансовими втратами, репутацією, стратегічним контролем, екологічною відповідальністю та наслідками неналежного виконання зобов'язань концесіонером.

До ризиків приватної сторони договору концесії доцільно віднести такі.

1. Інвестиційні та фінансові ризики: перевищення бюджету **(**зростання вартості будівництва; інфляція; подорожчання матеріалів і робіт); ризик фінансування **(**підвищення ставок за кредитами; валютний ризик); **р**изик попиту **(**вантажопотоки нижчі за прогноз; конкуренція з іншими портами чи маршрутами).

2. Будівельні та технічні ризики: затримки введення в експлуатацію; дефекти проєктування; збої обладнання.

3. Операційні ризики: зростання експлуатаційних витрат; аварії; кібератаки на портові ІТ-системи тощо.

4. Регуляторні та політичні ризики: зміна законодавства чи тарифного регулювання; анулювання дозволів; нові податки; політичні рішення, що

впливають на вантажопотоки; націоналізація або дострокове припинення договору.

5. Правові ризики: судові спори з державою; арбітраж; неоднозначне тлумачення договору; затримки у землекористуванні.

6. Екологічні та соціальні ризики: витрати на виконання екостандартів; відповідальність за забруднення; протести місцевих громад; охорона праці.

7. Політичні (геополітичні та країнові), природні та репутаційні ризики.

8. Ризик залишкової вартості: інфраструктура повертається державі без компенсації; обмеження на демонтаж обладнання; невідшкодовані інвестиції наприкінці строку концесії.

Отже, приватний партнер у концесії ризикує капіталом, доходами, стабільністю регулювання та можливістю довгострокової експлуатації активів.

З урахуванням високого ступеня невизначеності зовнішнього середовища проєктів концесії, крім систематизації ризиків, важливо здійснити їх кількісну оцінку на основі фінансової моделі прогнозних грошових потоків, і розробити заходи щодо мінімізації частини ризиків, для якої це можливо.

4.3 Особливості регулюванні оренди причалів у морських портах

У проєкті Закону України “Про внесення змін до деяких законів України щодо оренди причалів та земельних ділянок морського порту в процедурі приватизації” № 15080 від 13.03.2026 р. [125] пропонується запровадити для покупців єдиного майнового комплексу (ЄМК) державних портових операторів право без конкурсу укладати договори оренди причалів і прилеглих земель строком до 49 років (замість нинішнього обов’язку проводити відкритий конкурс).

Мета законодавців – пришвидшити приватизацію портових активів, надати інвестору довгострокову правову визначеність та стимулювати інвестиції.

Очікувані вигоди – довгострокова стабільність операцій для покупця, зростання капітальних вкладень в портову інфраструктуру і, потенційно, збільшення надходжень до бюджету від орендної плати та податків.

Разом із тим новації супроводжуються низкою ризиків. Відсутність конкурсу може обмежити конкуренцію і призвести до недооцінки активів, одноосібного контролю крупного інвестора, підвищення тарифів для імпортерів та експортерів, і витіснення малого бізнесу. Зростають корупційні ризики (прямі переговори замість торгів), а також загрози національній безпеці (стратегічні об'єкти портової інфраструктури можуть опинитися під контролем недружніх осіб). Відсутність прозорих процедур оцінки вартості й публікації умов приватизації створює невизначеність і збільшує навантаження на контрольні органи. На період дії оренди держава може втратити вплив на використання активу та зміни його функціоналу. Також можливі негативні екологічні та соціальні наслідки (наприклад, послаблення соціального і екологічного контролю розвитку портових земель).

Нижче розглянуто потенційні позитивні наслідки зміни законодавства.

- *Економічне зростання та інвестиції.* Довгострокова оренда (до 49 років) без конкурсу створює привабливі умови для великих портових інвесторів. Це дає можливість планувати масштабні довгострокові капітальні вкладення у модернізацію причалів та інших складових портової інфраструктури. Реалізація таких інвестиційних проєктів може позитивно вплинути на зростання вантажообігу портів і конкурентоспроможність України на ринку портових послуг, а також сприяти створенню нових робочих місць.
- *Стабільність операцій.* Покупець ЄМК отримує юридично гарантований доступ до причалів і суміжних земель, що забезпечує операційну діяльність. Інвестор знатиме, що після придбання підприємства матиме

необхідні для роботи причали й не залишиться без доступу до необхідної інфраструктури.

- *Бюджетні надходження.* Хоч оренда без конкурсу загалом може призвести до нижчої стартової ставки, проте збільшення кількості випадків приватизації та подальші інвестиції можуть це компенсувати. Держава зможе отримати разовий дохід від продажу ЄМК і регулярні платежі за оренду причалів та земель. Довгострокові орендарі стимулюватимуть зростання надходжень портових зборів і бюджетних доходів (хоча це потребує ретельного аналізу для кожного портового підприємства).
- *Оперативне оновлення інфраструктури.* Швидкий перехід активів у приватні руки може пришвидшити відновлення та будівництво причалів. Зміна власника уникає тривалих конкурсних процедур і дозволяє приватному інвестору негайно долучити ресурси до реконструкції. Це важливо у воєнний та післявоєнний період для швидкого відновлення логістики.

Ризики та негативні наслідки зводяться до наступного.

- *Національна безпека.* Морські порти є критичною інфраструктурою. Передача управління причалами без конкурсу потенційно дає можливість недружнім інвесторам закріпитися у важливих для оборони об’єктах. Порушення принципу відкритості робить важчою перевірку доброчесності покупця і може загрожувати контролю над життєво важливими гідротехнічними спорудами.
- *Нецільове використання об’єктів інфраструктури.* Відсутність будь-яких застережень (на відміну від договору концесії), виключає вплив держави на можливість цільового використання об’єкта. Крім того, під час оренди безконтрольні зміни об’єкта можуть призвести до того, що об’єкт буде повернуто державі в стані, що унеможливлює його подальшу

експлуатацію. На весь період дії оренди держава може повністю втратити вплив на використання активу та зміни його функціоналу, оскільки поняття оренди відповідно до МСФЗ 16 “Оренда” передбачає, що орендар має дуже широкі права, якщо деякі питання не будуть узгоджені з конкретними сторонами.

- *Конкуренція.* Виключення конкурсу з процедури не дає можливості конкурувати за оренду причалів. Це може призвести до того, що один великий оператор отримує майно порту і виключне право використовувати причали. Подібна концентрація може негативно вплинути на тарифи на портові послуги і призвести до залежності малих і середніх перевізників від портового оператора. Особливо це ризиковано у портах з невеликою кількістю операторів.
- *Корупційні ризики.* Відсутність конкурсу на оренду зменшує прозорість та створює можливості для зловживань при узгодженні умов продажу ЄМК і договорів оренди. Відсутність обов’язкової експертизи вартості причалів та земель підвищує ризик їх недооцінки і непрозорого заниження ринкової ціни. Як наслідок, держбюджет може втратити кошти, а суспільство – можливість чіткого спостереження за розпорядженням державним майном.
- *Екологічні та соціальні наслідки.* Передача берегових земель стає менш контрольованою. Місцеві громади і органи влади втрачають важелі впливу на розвиток прибережної смуги. Це підвищує загрозу нераціонального забудування чи небезпечної експлуатації берегів без екологічних обмежень. Також є ймовірність соціальної напруги, зокрема, через скорочення персоналу новим портовим оператором.
- *Юридичні та організаційні аспекти.* Існують технічні складнощі впровадження: виникає перехідний період невизначеності, коли незрозуміло, які правила застосовувати до контрактів. Історично подібні

зміни призводили до пришвидшення укладання контрактів напередодні введення в дію нових норм, що загрожує поспішними та непродуманими угодами.

Отже проєкт № 15080 здатен пришвидшити залучення приватних інвестицій у порти, але має суттєві ризики для конкуренції, прозорості, місцевих громад і національної безпеки. Його слід допрацювати з урахуванням визначених ризиків.

Рекомендації щодо доопрацювання включають наступні.

- *Антикорупційні гарантії.* Ввести обов'язкові прозорі процедури оцінки вартості причалів і земель перед передачею в оренду, затверджувати умови договорів незалежною експертизою. Необхідно оприлюднювати умови приватизації та ставки оренди, щоб уникнути «закритих» домовленостей.
- *Збереження конкуренції.* Залишити можливість конкурсу: хоча безпосередньо для покупця ЄМК можна передбачити преференцію, варто зберегти право третьої особи оскаржити або скласти альтернативну пропозицію. Можливо, встановити, що майно може бути передано в оренду покупцю на преференційних умовах, лише якщо жоден інший конкурент не виявив інтересу за адекватною ціною. Таким чином поєднати пріоритет для інвестора з відкритістю ринку.
- *Умови доступу для третьої сторони.* Передбачити в договорі оренди обов'язкове збереження доступу інших портових операторів до суміжних причальних споруд. Також забезпечити право місцевих операторів укладати договори оренди або користування частиною інфраструктури, необхідної для перевалки їх вантажів.
- *Права, що мають захисний характер.* Врахувати положення МСФЗ 16 "Оренда". Договір може передбачати певні умови, включення яких має на меті захист інтересів орендодавця, пов'язаних із ідентифікованим

активом, захист його персоналу тощо. Такі захисні права, як правило, визначають межі наданого орендареві права використовувати актив, але не перешкоджають тому, щоб орендар мав право встановлювати спосіб використання активу в зазначених межах. Наприклад, договір може містити положення, які визначають максимальний обсяг використання активу, або зобов'язують орендаря дотримуватися певного технологічного режиму, або вимагають, щоб орендар інформував постачальника про зміни, пов'язані з тим, як актив використовуватиметься в майбутньому.

- *Екологічні та соціальні зобов'язання.* Зобов'язати покупця ЄМК виконувати проєкти з відновлення портової інфраструктури з дотриманням екологічних та соціальних стандартів. У договорі оренди передбачити спеціальні умови щодо захисту довкілля, санітарних норм, відшкодувань можливої шкоди, а також зобов'язати здійснювати взаємодію з місцевими громадами (наприклад, через публічні звіти або екологічний аудит).
- *Гарантії незмінності умов.* Укласти орендний договір із чіткими механізмами захисту умов від одностороннього перегляду. Запровадити норму про те, що зміна умов договору можлива лише за згодою обох сторін, а при наявності порушень з боку орендаря – відповідальність у формі розірвання договору (а не перегляду ставок). Такий підхід дасть більшу передбачуваність і безпеку орендних відносин.
- *Юридична визначеність.* Передбачити строк «перехідних положень», за яких старі договори оренди переглядаються у зв'язку із впровадженням нових правил, а також роз'яснення щодо їхньої дії на поточні приватизаційні процеси. Це знизить ризик правової невизначеності на період адаптації.

ВИСНОВКИ

Результати проведеного дослідження свідчать, що відновлення української логістичної системи є ключовим чинником економічного зростання держави у післявоєнний період. Морські порти України традиційно забезпечують понад 60% зовнішньоторговельного обороту країни, формуючи значну частину валютних надходжень і логістичної спроможності. В умовах війни відбулося різке скорочення вантажообігу – з 153 млн т у 2021 р. до 59 млн т у 2022 р. Проте вже у 2024 р. цей показник зріс до 97,2 млн т, а прогноз на 2025 р. становить близько 110 млн т, що свідчить про поступове повернення української вантажної бази до національної морської інфраструктури.

Окремі обсяги українського експорту – близько 200–250 тис TEU – нині продовжують оброблятись у портах Румунії, Польщі та Литви. Це створює як виклик, так і потенціал для повернення цих вантажів через модернізовану інфраструктуру портів та цифровізацію процедур у морських пунктах пропуску, що має залишатися головним національним логістичним вузлом.

На основі виконаного дослідження можна зробити такі ключові висновки.

1. Логістика стала стратегічним ресурсом відновлення України. Її розвиток безпосередньо впливає на макроекономічну стабільність, конкурентоспроможність національної економіки та інтеграцію до ЄС.

2. Основними бар’єрами залишається не фізична, а адміністративна інфраструктура. Митні процедури, дублювання контролів і ручне адміністрування збільшують витрати бізнесу до 15–18% від вартості експорту. Запровадження єдиної цифрової екосистеми (Port Community System, eFTI, NCTS, ЖМПП, DocPort) може скоротити час оформлення вантажів у 3–5 разів.

3. Порти Великої Одеси (Одеса, Чорноморськ, Південний) залишаються ядром українського морського кластера, здатним забезпечити понад 65% загальнонаціонального вантажообігу після відновлення судноплавства.

4. Транзитна функція України може стати одним із драйверів зростання. У перспективі до 2030 р. країна здатна обробляти до 25 млн т транзитних вантажів на рік, інтегруючись у транспортну мережу TEN-T і забезпечуючи вихід Центральної Європи до Чорного моря.

5. Цифровізація та автоматизація процедур є ключовим фактором прозорості. Ініціативи типу *DocPort*, *PCS* та *ЖМПП* вже продемонстрували, що навіть у кризових умовах Україна може створювати сучасні цифрові рішення для логістики, які відповідають стандартам ЄС.

6. Відновлення портів – це не лише відбудова, а й модернізація. Україна має можливість перейти від "портів перевалки" до "портів інтелектуального управління вантажопотоками", поєднавши цифрові сервіси, енергоефективні технології та екологічні стандарти (ESG, Fit for 55).

Практичні пропозиції включають такі.

1. Державна політика. Створити єдину Національну дорожню карту логістичного відновлення 2025–2035, що об'єднає реформи транспорту, митниці, безпеки та цифровізації. Спрямувати фінансування з фондів Ukraine Facility, EIB, EBRD та CEF Transport на модернізацію морських портів та припортової інфраструктури. Забезпечити повну інтеграцію українських портів до мережі TEN-T, у тому числі до коридорів *Baltic–Black–Aegean Sea* та *Orient–East Med*.

*2. Митна сфера. В*провадити *Customs KPI Dashboard* – систему щомісячного моніторингу ефективності митниць за аналогією з LPI World Bank. Виключити дублювання проведення форм митного контролю, вжити заходів з автоматизації визначення обсягів перевірки. Виключити у процедурах необхідність фізичного контакту представників бізнесу з посадовими особами митного органу.

3. Інвестиції та державно-приватне партнерство. Розвивати проєкти ДПП *на прикладі* концесійних проєктів портової інфраструктури, та інших варіантів

залучення приватного капіталу. Використати можливості проєктів RELINC (34,5 млн доларів США) і EU Infrastructure Support Facility (50 млн євро) для енергомодернізації портів. Передбачити спеціальні умови (податкові пільги, швидкі процедури) у межах індустріальних парків припортових зон.

4. *Цифровізація та інновації.* Масштабувати DocPort, ЖМПП *і* Port Community System на всі морські пункти пропуску. Упровадити блокчейн-рішення для електронного документообігу (*e-BL, smart contracts*). Розвивати аналітичні системи прогнозування попиту на базі AI та Big Data. Інституційні зміни. Провести реорганізацію профільних установ, скоротивши дублювання функцій між ДП "АМПУ", Морською адміністрацією, ДМСУ, різними ДП та іншими контролюючими структурами. Визначити ДП "АМПУ" центральним координатором цифрової інтеграції портів і взаємодії з системами ЄС.

Україна продемонструвала неймовірну здатність до адаптації – за три роки з початку війни збудовано нову дунайську логістичну систему, запущено цифрові сервіси світового рівня та збережено статус морської держави. За сприятливих умов безпеки та ефективної державної політики до 2030 р. Україна здатна повернути не лише обсяги, а й позиції регіонального лідера у морській логістиці Східної Європи.

Перехід від сировинної моделі експорту до інтелектуальної моделі логістики – це шлях не лише до відновлення, а до прориву. Відновлені українські порти стануть не просто пунктами перевалки, а високотехнологічними хабами, що поєднують торгівлю, інновації та цифрову екосистему майбутнього.

Останніми роками концепція фінансування морських портів зазнала серйозних змін, викликаних зростаючими витратами на будівництво, утримання портів і терміналів на тлі швидкого розвитку та зростання конкуренції. Державний сектор відіграє важливу роль у будівництві, розширенні та модернізації морських портів та портової інфраструктури,

взаємодіючи з приватними операторами терміналів та іншими компаніями для забезпечення ефективного фінансування інвестиційних проєктів. У результаті з'явилися більш складні фінансові моделі, засновані на довгострокових банківських кредитах, облігаціях, державних грантах, гарантіях та інших інструментах.

В рамках систематизації моделей фінансування інвестицій у портову інфраструктуру з використанням власних і/або боргових джерел, доцільно виділити фінансування на основі механізмів ДПП, проєктне фінансування, альтернативні моделі боргового фінансування з різними типами забезпечення, злиття / поглинання компаній. Фінансування на основі механізмів ДПП передбачає договори оренди, спільної діяльності й різних моделей концесії. Проєктне фінансування передбачає змішане фінансування зі значною часткою боргових джерел. Альтернативні схеми фінансування включають облігації, забезпечені чистим операційним доходом портового оператора, борг, забезпечений портовими активами, облігації спеціального призначення, забезпечені доходами орендаря / концесіонера та гарантією материнської корпорації, і облігації спеціального призначення, забезпечені чистим операційним доходом від концесії терміналу.

У меті проєкту необхідно відобразити довгостроковий розвиток відповідної портової інфраструктури і збереження державної власності та державного стратегічного контролю, які передбачають договори концесії, що використовують у світовій практиці, для забезпечення захисту інтересів держави.

Перелік стейкхолдерів проєкту доцільно доповнити такими важливими категоріями як вантажовласники, працівники стивідорних компаній, місцева спільнота, автомобільні та залізничні перевізники, логістичні компанії, органи, що контролюють стан зовнішнього середовища. Крім того, доцільно врахувати не лише прямі впливи проєкту на портову галузь, а і непрямі та індуковані

впливи технологічних, економічних, екологічних, соціальних та управлінських чинників, включаючи вторинні ефекти портової діяльності для регіональної економіки, безпеки, соціальних та екологічних умов, на основі мультикритеріального підходу, з метою забезпечення фінансово-економічної безпеки регіону та держави.

В умовах дуже високого рівня невизначеності зовнішнього середовища проєкту, необхідно виконати обґрунтування прогнозних вантажопотоків хоча б на середньострокову перспективу у вигляді декількох сценаріїв, що враховують різні варіанти розвитку ситуації в Україні, та оцінити ймовірність реалізації цих сценаріїв.

Технічну оцінку активів, що є об'єктами концесії, доцільно доповнити інформацією щодо віку та коефіцієнту зносу (або залишкового терміну використання) той частини перевантажувального обладнання, яке має дозволи на експлуатацію, оскільки це впливає на розмір та конкретні терміни капітальних вкладень інвестором, і відповідно, на рентабельність інвестицій та інші фінансові індикатори.

Необхідно визначити схему основних договірних відносин у межах проєкту для повної прозорості, чітко вказати, що держава залишається власником землі та відповідної інфраструктури, а приватний концесіонер після завершення строку використання в рамках концесії повертає активи у визначеному стані.

Рекомендується уточнити питання, щодо оцінки вартості активів, і здійснення амортизаційних відрахувань, пов'язаних з відповідною портовою інфраструктурою.

Для визначення економічної привабливості проєкту для держави та інвестора необхідно уточнити, як конкретно формуються платежі в рамках договору концесії, як визнаються доходи і витрати від будівництва або модернізації інфраструктури, а також виручка та витрати за надання послуг. Проєкт рекомендується доповнити як кількісними, так і якісними фінансовими

індикаторами, що оцінюють фінансово-економічну доцільність його реалізації для сторін договору.

Необхідно чітко показати фінансову структуру концесії, розглянути такі аспекти договору як можливість контролю над послугами з боку концесієдавця, контролю над ціноутворенням, залишковою часткою, а також прояснити питання щодо передачі інфраструктури надавачу, після закінчення терміну концесійного договору.

Що стосується фінансової звітності, при розбіжності між загальним і спеціальним нормативно-правовими актами, перевага надається спеціальному, якщо він не скасований виданим пізніше загальним актом. Оскільки Закон України "Про концесію" загалом мало стосується норм бухобліку, вважаємо спеціальними будуть норми Закону про бухоблік та МСФЗ.

Перехід активів у власність приватної сторони є нетиповим для концесії**,** але можливим у змішаних моделях ДПП, якщо договір фактично ближчий до приватизації з інвестзобов'язаннями; продажу активів; довгострокової оренди з правом викупу. У межах концесії об'єктом договору є право створення та експлуатації інфраструктури, а не відчуження активів. Активи можуть перебувати на балансі приватного оператора з погляду бухгалтерського обліку, але юридично мають залишатися у власності держави та підлягати поверненню після завершення договору.

На наш погляд, не можна говорити, що договір є концесійною угодою, якщо він не відповідає КТМФЗ (IFRIC) 12 "Послуги за угодами про концесію" та ПКТ (SIC) 29 "Угоди про концесію послуг: розкриття інформації" які оприлюднені державною мовою на офіційному веб-сайті Міністерства фінансів України, оскільки буде порушений Закон України "Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні" при відображені концесії у фінансової звітності. Якщо такі розбіжності є, необхідно розглядати інші модифікації

договорів державно-приватного партнерства, але не застосовувати поняття “концесія”.

У більшості правових систем, у тому числі, в європейській моделі концесії, держава залишається власником стратегічної інфраструктури, а приватний концесіонер отримує право користування та експлуатації активів, інвестує, отримує доходи, а після завершення строку договору повертає об’єкт у визначеному стані. Тобто у світовій практиці на основі договору концесії, як правило, передаються не активи як власність, а комплекс прав користування та управління активами. Всі ці аспекти мають бути чітко розкриті в проєкті, що аналізується, для коректного визначення типу договору та його змісту.

Необхідно удосконалити систематизацію ризиків проєкту як для публічної сторони, яка ризикує фінансовими втратами, репутацією, стратегічним контролем, екологічною відповідальністю та наслідками неналежного виконання зобов’язань концесіонером, так і для приватного партнера, який ризикує капіталом, доходами, стабільністю регулювання та можливістю довгострокової експлуатації активів.

З урахуванням високого ступеня невизначеності зовнішнього середовища, крім переліку ризиків доцільно здійснити їх кількісну оцінку та розробити заходи щодо мінімізації частини ризиків, для якої це можливо.

Перспективи подальших досліджень у даному напряму полягають у розробці методичних підходів до економічного обґрунтування інвестицій у інфраструктуру морських портів України на основі систематизації моделей фінансування, і оцінки ризиків, пов’язаних з фінансуванням інвестицій.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Жихарєва В.В., Власенко О.С., Бундюк Р.А., Соколова М.С. Економіка судноплавства і сервісної діяльності: глобальні тренди й трансформація: монографія**.** Одеса: ОНМУ, 2023. 352 с.
2. Zhykharieva V., Primachev N., Frasinyuk T. Features of transformation processes in the global maritime trade market**.** *Економічний журнал Одеського політехнічного університету*. 2023. № 4(26). С. 91-98.
3. Review of Maritime Transport 2024**.** Geneva: UNCTAD, 2024. 166 с.
4. Review of Maritime Transport 2025**.** Geneva: UNCTAD, 2025. 172 с.
5. Clarksons Research. Shipping Market Outlook 2024–2025**.** London: Clarksons, 2025.
6. Zhykharieva V.V., Ksandinov N.T. Systematization of sources and models of financing investments in port infrastructure. *Наука і техніка сьогодні*. 2025. № 8(49). С. 274-287.
7. Zhykharieva V., Yastrebnyi V. Environmental criteria for sustainable development in strategic management of sea transport companies**.** *Transport Development*. 2024. № 3(22). С. 20-29.
8. Донець Л.І. Економічні ризики та методи їх вимірювання**.** К.: Центр навчальної літератури, 2006. 312 с.
9. Сментина Н.В. Цифровізація морської галузі України: економічні ефекти та стратегічні пріоритети конкурентоспроможності**.** *Київський економічний науковий журнал.* 2025. № 9. С. 248-256.
10. Сментина Н.В. Цифрові технології у забезпеченні ефективності морських перевезень: використання в діяльності smart-портів**.** *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*. 2024. № 3(88). С. 7-22.

11. Теоретичні засади сталого розвитку підприємств водного транспорту: колективна монографія / за заг. ред. В.В. Жихарєвої. Одеса: КУПРІЄНКО СВ, 2021. 185 с.
12. Теоретичні засади забезпечення фінансово-економічної безпеки підприємств водного транспорту: колективна монографія / за заг. ред. д.е.н., проф. В.В. Жихарєвої. Одеса: ОНМУ, 2024. 263 с.
13. Онищенко С.П., Берестенко В.В. Оптимізація схеми та складу перевізників мультимодального перевезення**.** *Вчені записки ТНУ імені В.І. Вернадського.* Серія: Технічні науки. 2025. Т. 36 (75), № 2. С. 259-265.
14. Onyshchenko S., Berestenko V., Melnyk O., Onishchenko O., Fomin O., Kravchenko O., Demidiuk O. Integrated optimization models for carrier selection and route planning in multimodal transport systems**.** *Scientific Journal of Silesian University of Technology*. Series Transport. 2024. № 125. P. 213-228.
15. Берестенко В.В., Онищенко С.П. Специфіка та основні тренди мультимодальних перевезень**.** *Наукові інновації та передові технології.* 2025. № 7(47). С. 36-51.
16. Берестенко В.В. Сутність, специфіка та сучасний стан мультимодальних перевезень**.** *Проєктний та логістичний менеджмент: нові знання на базі двох методологій:* збірник наукових праць за результатами IV Міжнародної науково-практичної конференції. 2024. С. 195-198.
17. Аверочкіна М. Морська політика України: стратегічні пріоритети**.** Одеса: НУ “ОЮА”, 2022.
18. Асоціація міжнародних експедиторів України (AIFFU). Проблеми транспортної доступності України в умовах війни**.** Київ, 2024.
19. Baltic Ports Organization (BPO). Baltic Sea Cargo Flows and Ukrainian Trade Diversion 2024**.** Gdansk, 2024.
20. Black Sea Grain Initiative. Final Review Report**.** Istanbul: UN, 2023.

21. Cabinet of Ministers of Ukraine. National Transport Strategy of Ukraine 2030**.** Kyiv: CMU, 2024.
22. Deloitte Ukraine. Transport and Logistics Sector Overview 2025**.** Kyiv, 2025.
23. Drewry Shipping Consultants. Global Freight Market Outlook 2024–2025**.** London, 2025.
24. Асоціація міжнародних експедиторів України. Аналіз ефективності діяльності митниць за І півріччя 2025 року**.** Київ, 2025.
25. European Bank for Reconstruction and Development (EBRD). Ukraine Infrastructure Modernisation Report**.** London, 2024.
26. European Business Association (EBA). Проблемні питання та пропозиції бізнесу щодо логістики й інфраструктури**.** Київ, 2023.
27. European Commission. Trans-European Transport Network (TEN-T) Policy Review**.** Brussels, 2024.
28. European Court of Auditors. EU Transport Infrastructure Investments in Eastern Partnership States**.** Luxembourg, 2024.
29. European Investment Bank (EIB). Ukraine Facility Programme Overview**.** Luxembourg, 2025.
30. EY Ukraine. Investment Potential of the Ukrainian Maritime Sector**.** Київ, 2024.
31. Global Maritime Forum. Sustainable Maritime Logistics 2025**.** Copenhagen, 2025.
32. GMK Center. Аналіз динаміки перевалки українських вантажів у чорноморських портах**.** Київ, 2025.
33. Institute for Economic Research and Policy Consulting (IER). Торгівля, митниця і транзит: аналіз бар’єрів 2024**.** Київ, 2024.
34. International Maritime Organization (IMO). IMO 2024 Annual Report: Maritime Safety and Green Transition. London, 2025.

35. International Transport Forum (ITF). Transport Outlook 2025**.** Paris: OECD, 2025.
36. Кузьменко К. Формування системи економічної безпеки морського транспорту України: дисертація**.** Одеса: ОЮА, 2022.
37. Lloyd’s Register. Maritime Risk and Safety Assessment for the Black Sea Region**.** London, 2025.
38. Міністерство економіки України. Оцінка впливу логістичних факторів на економіку України**.** Київ, 2024.
39. Міністерство інфраструктури України (МІУ). Звіт про стан транспортної галузі України у 2024 році**.** Київ, 2025.
40. Науково-дослідний інститут транспорту України. Інтеграція до європейської транспортної системи: оцінка ефективності**.** Київ, 2024.
41. OECD. Trade Facilitation and Customs Modernisation Review 2024**.** Paris, 2024.
42. OECD-ITF. Logistics Performance and Policy Review 2023–2024**.** Paris, 2024.
43. Матеріали Українського транспортного форуму 2025 року**.** Одеса: АМЕУ, 2025.
44. Port of Constanta Authority. Annual Report 2024**.** Constanta, 2025.
45. Port of Gdansk Authority. Cargo Throughput Statistics 2024**.** Gdansk, 2025.
46. Port of Klaipeda. Statistics and Development Outlook 2024**.** Klaipeda, 2025.
47. Transparency International Ukraine. Корупційні ризики в митних та логістичних процедурах**.** Київ, 2024.
48. Ukrainian Grain Association (UGA). Аналітичний звіт “Зерновий експорт 2024”**.** Київ, 2025.
49. Про морські порти України: Закон України № 4709-VI від 17.05.2012**.** URL: http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/4709–17
50. Звіт про управління ДП “АМПУ” за 2024 рік**.**

51. Звіт про управління ДП “АМПУ” за 2023 рік**.**
52. Фінансова звітність ДП “АМПУ” за рік, що закінчився 31 грудня 2024 року та звіт незалежного аудитора**.** 2025.
53. Фінансова звітність ДП “АМПУ” за рік, що закінчився 31 грудня 2023 року та звіт незалежного аудитора**.** 2024.
54. UNDP. Customs Digitalisation for Resilience in Eastern Europe**.** New York, 2024.
55. Ukraine’s Transport and Logistics System Current and Prospective Opportunities and Challenges**.** The World Bank. 2025. URL: https://documents1.worldbank.org/curated/en/099061725033525342/pdf/P502442-346a4fd3-882f-46ca-95c9-ce90c0a71619.pdf
56. World Bank. Logistics Performance Index 2023: **Connecting to Compete**. Washington, DC, 2023.
57. World Maritime University. Port Resilience and Recovery after Conflict**.** Malmö, 2024.
58. World Trade Organization (WTO). Trade Facilitation Agreement Implementation Report**.** Geneva, 2024.
59. World Economic Forum (WEF). Global Competitiveness Report 2024**.** Geneva, 2024.
60. ARR Ukraine. Індустріальні парки та логістичні кластери: аналітична доповідь**.** Одеса, 2025.
61. World Bank. Private Participation in Infrastructure (PPI) Database. URL: https://ppi.worldbank.org/en/ppi
62. Концесія в Чорноморську: міжнародна інвестиція чи стратегія державного самоусторонення. Економічна правда. 2024. URL: https://epravda.com.ua/power/koncesiya-v-chornomorsku-mizhnarodna-investiciya-chi-strategiya-derzhavnogo-samousunennya-812955/

63. OECD. Recommendation of the Council on Principles for Public Governance of Public-Private Partnerships (OECD/LEGAL/0392). Paris: OECD, 2012. URL: https://legalinstruments.oecd.org/en/instruments/oecd-legal-0392
64. International Finance Corporation (IFC). IFC Performance Standards on Environmental and Social Sustainability. Washington, DC: IFC, 2012. URL: https://www.ifc.org/en/insights-reports/2012/ifc-performance-standards
65. Указ Президента України №468/2024 “Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 17 липня 2024 року "Про Стратегію морської безпеки України"”. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/468/2024
66. Кабінет Міністрів України. Постанова №1218 від 27.12.2023 ”Про схвалення Національної стратегії доходів до 2030 року”. URL: https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-skhvalennia-natsionalnoi-stratehii-dokhodiv-do-2030-s1218-271223
67. Про морські порти України: Закон України №4709-VI від 17.05.2012. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17
68. Державна служба статистики України. Національні рахунки: валовий внутрішній продукт України (архів публікацій). URL: https://ukrstat.gov.ua/imf/arhiv/nr/nr_u.htm
69. World Bank. World Development Indicators: Ukraine. URL: https://data.worldbank.org/country/ukraine
70. World Bank. Ukraine Macro Poverty Outlook 2024. URL: https://www.worldbank.org/en/publication/macro-poverty-outlook
71. World Bank; European Commission; United Nations. Ukraine Rapid Damage and Needs Assessment (RDNA1). 2022. URL: https://documents.worldbank.org/en/publication/documents-reports/documentdetail/099350003242210662.

72. World Bank; European Commission; United Nations. Ukraine Rapid Damage and Needs Assessment (RDNA2). 2023. URL: https://documents.worldbank.org/en/publication/documents-reports/documentdetail/099140003062325256.
73. International Monetary Fund. Ukraine: Country Report No. 23/xxx (Article IV Consultation). Washington, DC: IMF, 2023–2024. URL: https://www.imf.org
74. Адміністрація морських портів України (АМПУ). Фінансова звітність та звіти про діяльність за 2021–2024 роки. URL: https://www.uspa.gov.ua (дата звернення: 07.01.2025).
75. Державна митна служба України. Офіційні дані про надходження митних платежів (2022–2024). URL: https://customs.gov.ua
76. International Monetary Fund. World Economic Outlook 2024: Navigating Geopolitical Fragmentation. Washington, DC: IMF, 2024. URL: https://www.imf.org/en/Publications/WEO
77. Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO). The State of Food Security and Nutrition in the World 2023. Rome: FAO, 2023. URL: https://www.fao.org/documents/card/en/c/cc3016en
78. United Nations Development Programme (UNDP). Customs Digitalisation for Resilience in Eastern Europe. New York: UNDP, 2024. URL: https://www.undp.org/ukraine/publications/customs-digitalisation-resilience
79. European Commission. Solidarity Lanes: Latest Figures (May 2025). Brussels: Directorate-General for Mobility and Transport, 2025. URL: https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/solidarity-lanes-latest-figures-may-2025-2025-06-24_en
80. Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD). Trade Facilitation and the Global Economy. Paris: OECD Publishing, 2018. 178 p. URL:

https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2018/05/trade-facilitation-and-the-global-economy_g1g7af34/9789264277571-en.pdf

81. European Commission; Directorate-General for Trade. EU–Ukraine Wartime Trade: Discussion Paper. Brussels: European Commission, 2023. URL: https://d1xp398qalq39s.cloudfront.net/content/PDF/2023/EU-Ukraine_wartime_trade_DP.pdf
82. European Commission. Revision of the Trans-European Transport Network (TEN-T): Extension to Ukraine and Moldova. Brussels: European Commission, 2024. URL: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t_en
83. European Commission. The European Green Deal: Communication from the Commission to the European Parliament, the European Council, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. COM(2019) 640 final. Brussels, 2019. URL: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52019DC0640
84. European Commission. ‘Fit for 55’: Delivering the EU’s 2030 Climate Target on the Way to Climate Neutrality: Communication from the Commission. COM(2021) 550 final. Brussels, 2021. URL: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52021DC0550
85. Regulation (EU) 2023/1805 of the European Parliament and of the Council of 13 September 2023 establishing a Union certification framework for carbon removals and amending Regulations (EU) 2018/841 and (EU) 2018/1999. Official Journal of the European Union, L 229, 15.9.2023. URL: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj

86. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року та затвердження операційного плану заходів з її реалізації у 2025-2027 роках: Постанова КМУ від 27.12.2024 р. № 1550. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1550-2024-п#Text
87. Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року: Розпорядження КМУ від 11.07.2013 р. № 548-р. зі змінами. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-р#Text
88. Notteboom T., Pallis A., Rodrigue J.-P. Port Economics, Management and Policy, New York: Routledge, 2022. 690 p.
89. Port Planning & Investment Toolkit: Module 3 Financing. Washington: U.S. Department of Transportation Maritime Administration, 2024. 52 p.
90. Федяй Н.О. Розвиток морських портів України в умовах Європейської економічної інтеграції: автореф. дис. ... канд. екон. наук: 08.00.03. Київ, 2021. 20 с.
91. Дем'янченко А.Г. Концепція ефективного управління розвитком морської портової галузі України в ринкових умовах: монографія. Маріуполь: Новий світ, 2014. 359 с.
92. Biggest maritime deals of 2023. 2023. URL: https://www.ship-technology.com/news/biggest-maritime-deals-of-2023/.
93. DIFX welcomes DP World listing – largest IPO in Middle East. 26 Nov, 2007. URL: https://surl.li/tqyghz.
94. Hutchison port holdings trust begins trading on the SGX-ST. 2011. URL: https://surl.li/ykudlh.
95. APM Terminals Bahrain announces its BHD 11.8m Initial Public Offering. 2018. URL: https://surl.li/hlsymi.
96. Zhykharieva V.V., Ksandinov N.T. Systematization of sources and models of financing investments in port infrastructure. *Наука і техніка сьогодні*. 2025. № 8(49). С. 274-287.

97. Adani Ports & Logistics. 2024. URL: https://www.adaniports.com.
98. Shanghai International Port (Group) Co. Ltd. 2024. URL: https://en.portshanghai.com.cn.
99. International Container Terminal Services Inc. 2024. URL: https://www.ictsi.com.
100. DP World. 2024. URL: https://www.dpworld.com.
101. China Merchants Port Holdings Co. Ltd. 2024. URL: https://www.cmport.com.hk/en/.
102. Ganti A. Private Placements: Definition, Example, Pros and Cons. Investopedia. 2024. URL: https://www.investopedia.com/terms/p/privateplacement.asp.
103. NatWest is first port of call for Forth's Private Placement: Case Study. 2023. URL: https://surl.li/nzeuzu.
104. Port Infrastructure Development Program. U.S. Department of Transportation. Maritime Administration. 2024. URL: https://www.maritime.dot.gov/PIDPgrants.
105. Financing For Sea Port Projects. 2024. URL: https://surl.li/asnfwu.
106. Port Finance Group. 2024. URL: https://surl.li/eciyhr.
107. Rosca O. EBRD backs bond issued by Mersin port operator. 2019. URL: https://surl.li/netjcw.
108. Adani Ports to tap bond market for first time in more than two years – bankers. 2024. URL: https://www.reuters.com/markets/rates-bonds/adani-ports-tap-bond-market-first-time-more-than-two-years-bankers-2024-01-04/.
109. Galveston Wharves' $157M Bond Sale Generates $1.8B in Orders. 2024. URL: https://www.portofgalveston.com/CivicAlerts.aspx?AID=307.
110. Garnett A.G. Private activity bonds: Bridging private capital and public need. 2024. URL: https://www.britannica.com/money/private-activity-bonds.
111. Жихарєва В.В. Теорія і практика формування портових тарифів і зборів:

монографія. Одеса: ОНМУ, 2024. 136 с.

112. Мельник Л.Г. “Зелена” економіка (Досвід ЄС та практика України у світлі III і IV промислових революцій): підручник. Суми: ВТД “Університетська книга”, 2018. 463 с.
113. Zhykharieva V., Ksandinov N. “Green” port dues as a tool for investment in the development of ecological transport and logistics systems. *Transport development.* 2024. №4. P. 7-18.
114. Green, Social, Sustainability, and Sustainability-Linked (GSSS) Bonds Market Update – January 2024. The World Bank. 2024. URL: https://surl.li/adkfga.
115. Environmental Sustainability Program. 2024. URL: https://www.portoflabonds.org/port-of-los-angeles-bonds-ca/about/esg-program/i1683.
116. Про концесію: Закон України від 3.10.2019 р. № 155-IX. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/155-20
117. Kenton W. Leveraged Buyout (LBO): Definition, How It Works, and Examples. 2024. URL: https://www.investopedia.com/terms/l/leveragedbuyout.asp
118. Ксандінов Н. Мультикритеріальний підхід до порівняння альтернатив інвестування у портову інфраструктуру. *Наукові перспективи*. 2025. № 7(61). DOI: https://doi.org/10.52058/2708-7530-2025-7(61)-588-600
119. Тлумачення КТМФЗ (IFRIC) 12 “Послуги за угодами про концесію”. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/929_001#Text
120. Чалий І. Абсурдна концесія: позабалансовий баланс та подвійність. *Практика МСФЗ.* 27 січня, 2020. № 1.
121. Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні: Закон України від 16.07.1999 № 996-XIV. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/996-14#Text

122. Жихарєва В.В., Марченко М.М. Експертний висновок щодо проєкту концесії першого та контейнерного терміналів ДП “Морський торговельний порт “Чорноморськ””. 2026. URL: https://drive.google.com/file/d/1tQPYme7cS5B1-m6oI0rqpfmIK3cnLIPM/view?usp=sharing
123. Марченко М. Угоди ВОТ (побудуй – експлуатуй – передай). *Практика МСФЗ.* 27 вересня, 2021. № 9.
124. Хомюк А. Концесія по-українськи та МСФЗ: де правда? *Практика МСФЗ.* 27 січня 2020 року. №1.
125. Проєкт Закону України «Про внесення змін до деяких законів України щодо оренди причалів та земельних ділянок морського порту в процедурі приватизації» № 15080 від 13.03.2026 р.