

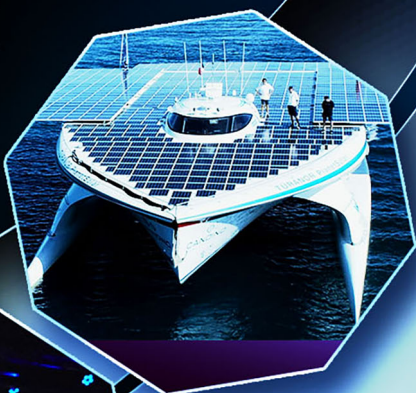
Monograph

PROSPECTIVE GLOBAL SCIENTIFIC TRENDS

MILITARY FACTORS INFLUENCE ON STATE
REGULATION IN THE FIELD OF PORT DUE
PRICING: CURRENT AND FORECASTED
CONSEQUENCES

Book 39. Part 1

'2025





Nikiforov V., Khotyeyeva N. et al.

PROSPEKTIVE GLOBALE WISSENSCHAFTLICHE TRENDS

**EINFLUSS MILITÄRISCHER FAKTOREN AUF DIE STAATLICHE REGULIERUNG IM
BEREICH DER HAFENGEBÜHREN: AKTUELLE UND PROGNOTIZIERTE FOLGEN**

PROSPECTIVE GLOBAL SCIENTIFIC TRENDS

**MILITARY FACTORS INFLUENCE ON STATE REGULATION IN THE FIELD OF PORT
DUE PRICING: CURRENT AND FORECASTED CONSEQUENCES**

Monographic series «European Science»

Book 39. Part 1.

*In internationalen wissenschaftlich-geometrischen Datenbanken enthalten
Included in International scientometric databases*

MONOGRAPHIE
MONOGRAPH

Authors:

Nikiforov V., Khotyeyeva N.

Prospektive globale wissenschaftliche Trends: Einfluss militärischer Faktoren auf die staatliche Regulierung im Bereich der Hafengebühren: aktuelle und prognostizierte Folgen. Monografische Reihe «Europäische Wissenschaft». Buch 39. Teil 1. 2025.

Prospective global scientific trends: Military factors influence on state regulation in the field of port due pricing: current and forecasted consequences. Monographic series «European Science». Book 39. Part 1. 2025.

ISBN 978-3-98924-087-2

DOI: 10.30890/2709-2313.2025-39-01

Published by:

ScientificWorld-NetAkhatAV

Lußstr. 13

76227 Karlsruhe, Germany

e-mail: editor@promonograph.org

site: <https://desymp.promonograph.org>

Copyright © Authors, 2025

Copyright © Drawing up & Design. ScientificWorld-NetAkhatAV, 2025



ÜBER DIE AUTOREN / ABOUT THE AUTHORS

1. *Nikiforov Vyacheslav*, graduate student, Odesa National Maritime University, ORCID 0009-0008-1832-2151
2. *Khotyeyeva Natalia*, Candidate of Economic Sciences, Associate Professor, Odesa National Maritime University, ORCID 0000-0002-3858-6540



Inhalt / Content

Introduction	5
1. Key trends in EU port management.....	34
2. Balancing social and business goals	37
3. Port clustering and merging	39
4. Analysis of the investment portfolio of European Port Management Authorities	47
5. Creating value for investment by Port Authorities	57
6. Problems of financing investments in port development.....	59
7. Military factors influencing global economic conditions	62
8. Military factors influencing certain macro indicators of economic and social development of Ukraine.....	68
9. Business and citizen expectations	109
References	111



Introduction / Вступ

Постановка проблеми. Сучасний стан галузі транспорту не повною мірою відповідає вимогам ефективної реалізації євроінтеграційного курсу України, в тому числі є нагальна потреба приведення законодавства України у відповідність з вимогами *acquis* ЄС, впровадження міжнародних стандартів та їх дотримання, забезпечення повноцінного виконання взятих Україною міжнародних зобов'язань та інтеграції національної транспортної мережі до транс'європейської транспортної мережі (Trans-European Transport Network, TEN-T). Національна транспортна політика також потребує гармонізації з пріоритетами відповідних політик ЄС, зокрема цілями Європейського зеленого курсу в секторі транспорту і мобільності. Зазначене вимагає наявності достатніх організаційних, кадрових та матеріальних ресурсів і належного правового регулювання. Діюча система портових зборів не враховує стратегічні пріоритети розвитку морських портів України з урахуванням викликів воєнного стану та повоєнного відновлення. Таким чином, українська наука досі потребує комплексного аналізу портових зборів, що стягуються в морських портах України, а питання якісної модернізації (оптимізації) системи портових зборів залишається важливим і актуальним з метою впровадження гнучкої системи формування конкурентної тарифно-цінової політики відповідно до вимог *acquis* ЄС та забезпечення привабливості морських портів України для користувачів транспортних послуг. Вдосконалення державної цінової політики у галузі транспорту потребуватиме вжиття державою ряду стимулюючих, регуляторних та управлінських заходів, а також мобілізації значного обсягу інвестицій. Наприклад, нагальними питаннями є необхідність створення клієнтоорієнтованої системи транспортного обслуговування та вжиття заходів для забезпечення ефективної організації роботи дорожньо-транспортного комплексу країни і отримання синергетичного ефекту від поєднання потенціалу та можливостей усіх видів транспорту під час здійснення перевезень. Російське вторгнення в Україну не тільки привертає геополітичну увагу, але й підкреслює



першочергову важливість капіталу наукових знань, необхідних для сталої реконструкції України. Симбіотичний зв'язок між регіональним розвитком і науковим внеском підкреслює потенціал регіональної науки для значного формування геополітичного наративу в Україні як під час, так і після конфлікту. Зараз існує нагальна потреба в більш інтегрованих і спільних стратегіях для використання потужності науки для регіонального омолодження та реконструкції. Також хотілося би підкреслити слова Координатора системи ООН в Україні Матіаса Шмале, що справжня ціна війни вимірюється людськими життями та засобами до існування, тому ми повинні окрім безпосередньої допомоги, сприяти створенню широких можливостей для населення України, які допоможуть їм відновити своє життя з гідністю.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Фахівці з KPMG [2] наголосили на тому, що війна створила ще більше невизначеності щодо ширшого спектру можливостей — геополітичної стабільності, економічного зростання та інфляції, міжнародної торгівлі, проблем у ланцюзі поставок, міграції біженців, нестачі продовольства тощо. Автори зазначеного дослідження розглядають три хвилі реагування компаній, у т.ч. суб'єктів господарювання державного сектору економіки, на шок війни:

- боротьба з початковим шоком (перші один-три місяці): необхідно негайно визначити, яка частка глобального персоналу, доходів, операційних витрат, капітальних витрат і балансових активів знаходиться в постраждалих та тимчасово окупованих регіонах України.

- адаптація до нових реалій (наступні 3-12 місяців): необхідно почати процес моделювання впливу другого порядку, який матиме війна на бізнес компанії. Наприклад, вивчення того, як на компанію впливатиме санкції на інші компанії, включаючи клієнтів, постачальників і конкурентів.

- підготовка до тривалих змін (на 12-36 місяців вперед): Планування впливу третього порядку, наприклад змінені очікування щодо валового внутрішнього продукту (ВВП), інфляції, процентних ставок та структурних змін попиту. Результати дуже важко передбачити, оскільки вони зумовлені кількома



взаємопов'язаними ринковими потрясіннями та можуть суттєво відрізнятися між компаніями, які мають різний бізнес-мікс та ринкову позицію.

Максим Самойлюк у своїй роботі [3] дослідив інтерактивними графіками з коментарями у якому стані знаходиться Українська економіка під час війни. Крім цього було детально розглянуто важливі питання, що стосуються ринку праці, іноземної фінансової допомоги, зовнішньої торгівлі, монетарної політики, інфляції, рівня ВВП, фіскальної політики тощо. Питанню «виживання» вітчизняної економіки присвячена робота Дмитра Шварца [4]. У своїй роботі В.В. Жихарева [5] узагальнила основні причини неефективності регулювання портової галузі України та запропонувала напрями для удосконалення ціноутворення та загальні фактори, які слід врахувати при розробці та впровадженні систем портового ціноутворення. Вченими Natalia Tsybuliak, Hanna Lopatina, Liudmyla Shevchenko, Anastasia Popova, Sergii Kovachov, Yana Suchikova, Anatoli I. Popov [6] досліджено вплив війни та безпекових факторів на наукову діяльність українських дослідників університетів з огляду на їхні географічні обставини: тих, хто проживає на окупованих територіях, тих, хто переїхав на контрольовані Україною території, або тих, хто тимчасово виїхав за кордон. Проаналізовано зв'язок між унікальними проблемами та потребами, з якими стикаються ці дослідники у світлі їхніх труднощів у сфері безпеки. Автори стверджують про помітне зниження наукової активності серед тих, хто тимчасово виїхав за кордон, та прогнозована втрата академічного потенціалу породжують політичні наслідки, які вимагають цілеспрямованих стратегій підтримки університетських дослідників під час війни. Широко поширена невизначеність і нестабільність в Україні через воєнний конфлікт змушує дослідників шукати нові шляхи для відновлення наукових починань. Загалом дослідження підкреслює очевидний вплив війни на наукову діяльність дослідників, що потребує негайного реагування та ефективних дій.

Питанням впливу воєнних дій на сьогоdnішній стан та подальше відновлення національної економіки присвячено чи мало робіт економістів: Артур Салліван, Лілія Ржеутська [7], Тетяна Богдан [8] та інші.



Мета. За результатами здійсненого комплексного аналізу впливу воєнних факторів провести ідентифікацію ризиків державного регулювання цін на послуги, які оплачуються у складі портових зборів, що виникли після початку збройної агресії РФ проти України, та визначити способи реагування на них відповідно до мети та стратегічних цілей Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року [1].

Дослідження має безпосередній зв'язок із Морською доктриною України на період до 2035 року [9]; Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року [10]; Стратегією розвитку морських портів України на період до 2038 року [1]; Стратегією морської безпеки України [11], тематичними планами наукових досліджень Одеського національного морського університету; і діяльністю Міністерства розвитку громад та територій України (далі – Мінінфраструктури). Представляємо найбільш значущі концептуальні положення, які на переконання, важливо врахувати.

Виклад основного матеріалу. Російське вторгнення в Україну 24 лютого 2022 року розширило триваючий конфлікт на Донбасі за межі регіональних кордонів, наслідками якого є загибель людей, людські страждання та руйнування і пошкодження інфраструктури України, а також перешкоди та зупинка різних аспектів економічного життя. Враховуючи внутрішню географію економічної структури України, руйнування та пошкодження інфраструктури та порушення ланцюга постачання, ймовірно, поширюватимуться на інші регіони країни через заплутану схему зв'язків між виробництвом і доходами.

Російсько-українська війна є геополітичним шоком історичного масштабу. Результат дуже невизначений, але, однозначно, це матиме довготривалий гуманітарний, геополітичний та економічний вплив. Залежно від того, коли та як це закінчиться, діапазон можливих наслідків є широким, а вплив глобальним.

Транспортна система України має недостатній рівень розвитку мультимодальних перевезень та транспортно-логістичних технологій. Початок повномасштабної збройної агресії РФ проти України зруйнував значну частину традиційних логістичних ланцюгів, які використовувалися в мультимодальних



перевезеннях, зокрема неможливим стало використання більшості морських портів, внаслідок чого зниження рівня розвитку мультимодальних перевезень від країн ЄС залишається значним.

Війна триває вже третій рік, і немає жодної галузі в країні, яка б прямо або опосередковано не зазнала втрат від російської агресії. За оцінками Світового банку, відповідно до результатів «Швидкої оцінки завданої шкоди та потреб на відновлення» (далі - RDNA3) [12], станом на кінець 2023 року обсяг прямих втрат та руйнувань в Україні сягнув майже 152 млрд дол. США. Загальні витрати, відображені в цифрі відновлення й відбудови (за оцінками на 10 років) — 486 млрд доларів США (452,8 млрд євро), включають заходи, необхідні для відбудови, спрямованої на сучасне, низьковуглецеве, інклюзивне майбутнє, стійке до зміни клімату. RDNA3 розраховані критичні інвестиційні потреби для короткострокового відновлення та середньострокової відбудови (в цій оцінці, за можливості, вивчено й виключено потреби, які вже були задоволені з державного бюджету і завдяки підтримці, наданій партнерами та міжнародним співтовариством).

Згідно з даними RDNA3 загальна сума збитків, завданих транспортному сектору, станом на 31 грудня 2023 р. оцінювалася в 30,5 млрд. євро, тоді як потреби в реконструкції і негайному відновленні оцінені в 66,8 млрд. євро. Найбільших обсягів потребує відновлення автомобільних доріг державного значення (29 відсотків), залізнична інфраструктура, рухомий склад, обладнання та інші активи (24 відсотків), а також автомобільні дороги місцевого значення (16 відсотків).

За 2024 рік потреби на відновлення України продовжили зростати через безперервні атаки Росії. За даними оновленої спільної Швидкої оцінки завданої шкоди та потреб на відновлення (далі - RDNA4) [13], станом на 31 грудня 2024 року загальна вартість відбудови та відновлення в Україні становить 524 мільярди доларів США (506 мільярдів євро) впродовж наступного десятиліття. Це приблизно у 2,8 рази перевищує прогнозований номінальний ВВП України за 2024 рік.



Оцінка RDNA4, яка охоплює завдану шкоду за майже три роки з 24 лютого 2022 року по 31 грудня 2024 року, демонструє, що **пряма** шкода в Україні наразі сягнула 176 мільярдів доларів США (170 мільярдів євро), порівняно зі 152 мільярдами доларів США (138 мільярдів євро) у оцінці RDNA3, оприлюдненій у лютому 2024 року. Найбільш постраждалими секторами є житловий сектор, транспорт, енергетика, торгівля та промисловість, а також освіта. Згідно з поточною оцінкою, 13% загального житлового фонду було пошкоджено або зруйновано, від чого постраждали понад 2,5 мільйона домогосподарств. В енергетичному секторі кількість пошкоджених або зруйнованих об'єктів зростає на 70 відсотків з моменту проведення RDNA3, включно з виробництвом, передачею, розподільчою інфраструктурою та централізованим теплопостачанням. Близько 72% від загальної шкоди припадає на всі сектори, розташованих найближче до лінії зіткнення областей (Донецької, Харківської, Луганської, Запорізької та Херсонської), а також Київської області.

Від загальної суми потреб у довгостроковій перспективі, потреби на відбудову та відновлення є найвищими у житловому секторі, майже 84 мільярди доларів США (81 мільярд євро). Далі йдуть транспортний сектор, майже 78 мільярдів доларів США (75 мільярдів євро), енергетика і видобувна галузь, це майже 68 мільярдів доларів США (66 мільярдів євро), торгівля і промисловість, понад 64 мільярди доларів США (62 мільярди євро) і сільське господарство, понад 55 мільярдів доларів США (53 мільярди євро). У всіх секторах витрати лише на розчищення залишків руйнувань та управління ними сягають майже 13 мільярдів доларів США (12,6 мільярдів євро).

У 2025 році за підтримки донорів Уряд України виділив 7,37 мільярдів доларів США (7,12 мільярдів євро) на вирішення пріоритетних завдань у таких сферах, як житло, освіта, охорона здоров'я, соціальний захист, енергетика, транспорт, водопостачання, розмінування та цивільний захист. Загальний дефіцит фінансування потреб на відновлення та відбудову у 2025 році становить 9,96 мільярдів доларів США (9,62 мільярдів євро). Мобілізація приватного сектору залишається критично важливою для успішного відновлення України.



В оцінці визначено та виключено потреби у понад 13 мільярдах доларів США (12,6 мільярдів євро) у восьми секторах, які Україна вже задовольнила за підтримки партнерів та приватного сектору. Наприклад, за даними уряду, у 2024 році на відновлення житлового сектору з державного бюджету та за рахунок донорських коштів було виділено щонайменше 1,2 мільярди доларів США (1,1 мільярда євро). Проведено аварійний ремонт понад 2000 км доріг, автомагістралей та інших доріг державного значення.

Приватний сектор задовольнив деякі з нагальних потреб, що підкреслює його важливу роль у процесі відновлення та відбудови. Багато компаній почали інвестувати в ремонтні роботи та підвищення стійкості, зокрема за допомогою рішень у сфері розподіленої генерації, як-от газові електростанції, сонячні панелі та біогаз. За попередніми оцінками IFC, приватний сектор потенційно може забезпечити третину загальних потреб, що є суттєвим доповненням до державних інвестицій.

У RDNA4 також підкреслюється, що пріоритетність інвестицій у відновлення та відбудову матиме вирішальне значення для вступу України в ЄС та її довгострокової стійкості. Ці зусилля спрямовані на відновлення інфраструктури країни, відродження її економіки та зміцнення інституційної структури відповідно до стандартів ЄС. Відновлення дає можливість не лише відновити зруйноване внаслідок вторгнення, що триває, а й відбудувати країну за принципом «краще ніж було», впроваджуючи інноваційні рішення та реформи, які відповідають запитам на членство в ЄС. Висновки RDNA4 доповнюють програму реформ та інвестицій Плану України на наступні три роки.

У Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року [10] також як і у RDNA4 [13] визначено, що відновлення транспортної інфраструктури, руйнованої або пошкодженої внаслідок збройної агресії РФ проти України, має за можливості здійснюватися на якісно вищому рівні за принципом «build back better» — «відбудуй краще, ніж було», в тому числі з урахуванням стандартів, передбачених міжнародно-правовими зобов'язаннями



України у сфері європейської інтеграції, права Європейського Союзу (*acquis EC*), зокрема стандартів щодо безпеки на транспорті та декарбонізації транспорту.

До того ж для забезпечення відновлення, реконструкції та модернізації на принципах доброчесності, підзвітності, ефективності та прозорості, «відбудуй краще, ніж було», впроваджується Єдина цифрова інтегрована інформаційно-аналітична система управління процесом відбудови об'єктів нерухомого майна, будівництва та інфраструктури (далі — екосистема DREAM), яка повинна сприяти прозорості та підзвітності під час відбору та реалізації проєктів відновлення, зокрема в галузі транспорту, моніторингу їх фінансування, а також здійснення контролю реалізації на всіх етапах.

В RDNA3 також підкреслено постійну потребу в реформах і політиці, які стимулюють залучення приватного сектора і забезпечують інклюзивне й зелене відновлення, а також в інтеграції проєктного планування в середньострокове бюджетне планування.

Крім того, національна транспортна система об'єктивно потребує якнайшвидшої нормативної та технічної інтеграції до транспортної системи ЄС, з огляду на закріплений в законодавстві України курс на європейську та євроатлантичну інтеграцію та на переорієнтацію транспортних потоків до ЄС, яка розпочалася ще до повномасштабного вторгнення рф на територію України і суттєво прискорилося з його початком.

Повномасштабне вторгнення рф на територію України кардинально змінило умови функціонування економіки й ситуація склалася таким чином, що прогноз основних макропоказників економічного і соціального розвитку, зроблений до його початку, повністю втратив свою актуальність.

Зовнішня фінансова допомога, що надходить від іноземних держав, іноземних фінансових установ і міжнародних фінансових організацій, є надзвичайно важливою для України в умовах воєнного часу, оскільки надає змогу підтримати економіку держави, економічне становище громадян, забезпечити макрофінансову стабільність і фінансування соціально-гуманітарних напрямів.



У статті авторів Никифорова В.П., Хотєєвої Н.В. [14] наголошено про підвищення актуальності вивчення впливу невизначеності на ціноутворення при державному регулюванні цін на послуги, які оплачуються у складі портових зборів, через постійні зміни припущень щодо поточних та майбутніх умов, явищ і подій, що змушує здійснення перегляду розмірів ставок портових зборів. Воєнні фактори спричинили значне ускладнення процесу ціноутворення та призвели до потреби у модифікації підходів до ціноутворення і створення відповідних методик.

Однією із проблем, яка потребує розв'язання для відновлення та розвитку конкурентоспроможної та ефективної транспортної системи, її інтеграції до TEN-T відповідно до політики та стандартів ЄС, є недосконалість тарифної політики у сфері надання транспортних послуг. Зокрема удосконаленню підлягає тарифна політика щодо надання спеціалізованих послуг у морських портах та порядку справляння та розмірів ставок портових зборів.

Враховуючи недосконалість системи портових зборів та їх використання в Україні нами у статті [15] наголошено про необхідність запровадження в Україні єдиних засад формування і визначення ставок портових зборів та затвердження Методики розрахунку їх розмірів. З метою створення конкурентних умов роботи морських портів та покращення умов доступу приватних інвестицій для їх розвитку авторами Никифоровим В.П., Хотєєвою Н.В. [15] запропоновано реалізацію заходів спрямованих на збалансування дивідендної політики, переходу до більш ефективної моделі управління портами з чітко розподіленими обов'язками між державними органами та приватним сектором тощо.

Одним із напрямків оптимізації системи портових зборів є впровадження прозорих, недискримінаційних та ефективних тарифних моделей, які відповідають принципам *acquis* ЄС, для забезпечення виконання довгострокових зобов'язань із розвитку інфраструктури, перехід до ринкової практики встановлення тарифів, в тому числі для спрощення реалізації проектів публічно-приватного партнерства.

Відповідно до вимог Закону України «Про морські порти України» [16]



послуги, які оплачуються у складі портових зборів, підлягають державному регулюванню національною комісією, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту (далі – НКРТ), а до її утворення - Міністерством розвитку громад та територій України (далі- Мінінфраструктури або державний регулятор).

Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року [10] передбачено реформування системи державного регулювання природних монополій у галузі транспорту, зокрема, шляхом створення незалежного регулятора відповідно до вимог *acquis* ЄС.

Цілі системи ціноутворення безспірно пов'язані зі стратегією розвитку портового сектору, проте, вплив воєнних факторів призводить до зростання невизначеності у плануванні та використанні довгострокової портової інфраструктури. Традиційним фінансовим, інвестиційним та стратегічним планам розвитку не вистачає гнучкості, коли йдеться про падіння пропускну здатності портів, обсягу вантажопереробки та кількості суднозаходів тощо, що робить довгострокове планування активів та інфраструктури дедалі дуже складнішим завданням.

На теперішній час існують негативні тенденції зниження швидкості руху товарної маси у міжнародному сполученні, скорочення обсягів транзитних перевезень через Україну, зменшення кількості заходів суден в порти, обмежена спроможність надавати якісні транспортні послуги під час експортних перевезень, нездатність повною мірою задовольнити попит на вантажні перевезення автомобільним транспортом, залізничним транспортом та функціонуючими морськими портами, що негативно впливає на конкурентоспроможність та ефективність національної економіки.

Діюча система портових зборів не враховує стратегічні пріоритети розвитку морських портів України з урахуванням викликів воєнного стану та повоєнного відновлення

У зв'язку з постійними актами агресії РФ вразливими, зокрема є автомобільні магістралі, залізничні колії, мости, тунелі та інші інженерні



споруди, морські та річкові порти, авто- та залізничні вокзали і станції, а також енергетична інфраструктура, пов'язана з їх функціонуванням, у т.ч. тягові підстанції та контактна мережа. Ураження транспортної мережі, доріг та колій може призвести до серйозних наслідків для цілісності транспортної системи та загальної безпеки країни. Пошкодження важливих інфраструктурних елементів порушує логістику, ускладнюючи або навіть блокуючи перевезення вантажів, загрожує безпеці пасажирів.

Одним із пріоритетних напрямків розвитку портового сектору є підвищення стійкості стратегічних об'єктів інфраструктури транспорту перед актами агресії рф, зокрема авіаційними атаками, ракетними обстрілами, атаками безпілотних повітряних суден, та мінімізація негативних наслідків від таких атак. Пріоритетним завданням є відновлення судноплавних гідротехнічних споруд за передовими світовими зразками, в тому числі практикою держав — членів ЄС.

Державному регулятору при оптимізації системи портових зборів необхідно врахувати пріоритизацію інвестиційних проектів у галузі транспорту, яка є невід'ємною частиною загальнодержавної реформи управління публічними інвестиціями та здійснюється на виконання реалізації Дорожньої карти реформування управління публічними інвестиціями на 2024—2028 роки [17], а також повинна узгоджуватися із зазначеною Дорожньою картою.

Включення заходів та інвестиційних проектів до стратегічних планів розвитку та інвестиційних планів ключових суб'єктів господарювання державного сектору економіки, до яких відноситься ДП «АМПУ», повинно здійснюватися в такій послідовності:

перша черга — заходи та інвестиційні проекти, здійснення яких необхідне для невідкладного подолання наслідків збройної агресії рф проти України, зокрема руйнувань та пошкоджень транспортної інфраструктури, які призводять до утворення дефіциту пропускнуєї спроможності на пріоритетних для логістики ділянках (зокрема, у напрямку кордонів з країнами Європейського Союзу та Республікою Молдова і підконтрольних Україні морських портів);

друга черга — заходи та інвестиційні проекти, здійснення яких необхідне



для подолання довгострокової відсутності технічного обслуговування та ремонту існуючої транспортної інфраструктури (за умови, що збереження її в поточному стані не суперечить пріоритетам Стратегії [10]);

третя черга — заходи та інвестиційні проекти, здійснення яких необхідне для покращення існуючої або розвитку нової транспортної інфраструктури, підлягають включенню до відповідних програмних документів, стратегічних планів розвитку та інвестиційних планів ключових суб'єктів господарювання державного сектору економіки у сферах транспорту за умови їх відповідності пріоритетам Стратегії [10].

Очікуваними результатами досягнення стратегічної цілі щодо розвитку морського транспорту, у т.ч. портового сектору України, відповідно до Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року [10] зокрема є: 1) забезпечення пропускної спроможності транспортної інфраструктури України, достатньої для задоволення потреб усіх перевізників, та підвищення ефективності використання існуючої транспортної мережі; 2) досягнення включення одного з морських портів України до топ-150 найбільших портів світу за показниками обсягу обробки контейнерів; 3) забезпечення збільшення обсягів перевезень контейнерів та інших вантажів через територію України, зокрема в рамках розвитку нових транзитних транспортних маршрутів (за умови завершення збройної агресії РФ проти України та відновлення сталого судноплавства в Чорному морі); 4) забезпечення досягнення до 2030 року частки перевезення вантажів в інтермодальних транспортних одиницях не нижче 20 відсотків загального обсягу перевезень; 5) зростання обсягу обробки вантажів у морських портах України до 160 млн. тонн на рік; 6) забезпечення приєднання України до морського “Блакитного поясу” навколо Європи, забезпечення спостереження за суднами та вантажами (“блакитний пояс”) та створення відповідних портових потужностей (“блакитні смуги”), забезпечення запровадження систем Європейського агентства з морської безпеки (European Maritime Safety Agency, EMSA), в тому числі SafeSeaNet.

В умовах війни в Україні особливо пріоритетним для державного



регулятора є дослідження та врахування при прийнятті рішень у сфері ціноутворення своєчасної та достовірної інформації щодо вразливості впливу воєнного стану на капітал:

- природний, такий як, наприклад, неможливість видобутку корисних копалин, проведення посівної кампанії на тимчасово окупованих територіях тощо;
- людський, такий як внутрішньо переміщені особи тощо;
- соціальний, пов'язаний з унеможливленням розвитку місцевих громад та реалізації соціально орієнтованих програм, особливо на тимчасово окупованих територіях тощо.

Так як державна цінова політика є складовою частиною державної економічної та соціальної політики, тому достовірні та своєчасні дані сприятимуть формуванню цінної інформаційної бази для прийняття управлінських рішень на рівні держави щодо підтримки розвитку українського підприємництва та населення.

Державне управління у сфері ціноутворення на транспорті, у т.ч. система портових зборів, повинна ґрунтуватися на інтеграції національної транспортної системи України до європейської, яка полягає в гармонізації нормативно-правових та організаційних складових функціонування галузі транспорту України з такими ж складовими функціонування галузі транспорту в країнах ЄС з метою задоволення потреб населення у перевезеннях та забезпечення розвитку економіки країни, а також повного виконання Україною зобов'язань у галузі транспорту, які взяті нею за міжнародними договорами у зазначеній галузі.

В табл. 1 наведені цілі, які притаманні при державному регулюванні цін в порівнянні з цілями, які переслідують портові адміністрації при самостійному встановленні цін (вільних).

Воєнні фактори суттєво вплинули на державне управління у сфері ціноутворення на транспорті, тому, враховуючи мінливість соціально-економічних процесів в Україні в умовах збройної агресії РФ, нестабільність внутрішнього та зовнішнього середовища, високу залежність економічної



Таблиця 1 - Цілі, які притаманні при державному регулюванні цін в порівнянні з цілями, які переслідують портові адміністрації при самостійному встановленні цін (вільних)

При встановленні державних цін (регульовані)	При встановленні вільних цін (не регульовані)
Цілі встановлення, зокрема: - цілі, орієнтовані на розвиток національної економіки та підприємницької діяльності; -макроекономічні, такі як підтримка економічного розвитку регіону або максимізація зайнятості в портах; -економічні, такі як необхідні гарантії для виробників; -соціальні, такі як гарантії населенню в разі зростання цін; -протидії зловживанню монопольним (домінуючим) становищем у сфері ціноутворення.	Цілі встановлення, зокрема: -цілі, орієнтовані на порт, щоб гарантувати високий рівень використання портових ресурсів і активів; -економічно-логістичні, такі як ефективне включення порту в ланцюги постачання; - фінансові, такі як створення фінансових резервів для майбутніх інвестицій та/або захист порту від неочікуваного падіння доходів або зростання витрат; - сталість, наприклад, для підтримки екологічного управління ланцюгом постачання і переходу на енергетику з урахуванням екологічних критеріїв.
Спільні цілі	
Збалансованість ринку портових послуг та підвищення їх якості; орієнтації цін внутрішнього ринку портових послуг на рівень цін світового ринку	

активності від безпекових факторів тощо, державний регулятор зобов'язаний своєчасно забезпечити вжиття комплексу дій, пов'язаних з:

- впровадженням гнучкої системи формування конкурентної державної тарифно-цінової політики відповідно до вимог acquis ЄС;
- виконанням вимог acquis ЄС в галузі транспорту в частині спрощення доступу до ринку транспортних послуг та лібералізації тарифної політики, оскільки це необхідне для створення більш сприятливого середовища для залучення приватних інвестицій в галузь транспорту;
- підвищенням ефективності внутрішніх логістичних операцій вантажного транспорту за рахунок усунення існуючих перешкод та вдосконалення відповідної інфраструктури, а також її інтеграції до міжнародної транспортної мережі, впровадження електронної форми інформації про вантажні перевезення;
- необхідністю зміни зовнішніх (з метою розвитку експортного потенціалу) та внутрішніх (у зв'язку з процесами релокації підприємств та реалізацією адміністративно-територіальної реформи в Україні) логістичних маршрутів;
- удосконаленням транспортно-логістичної інфраструктури та логістичних інструментів;
- максимальним використанням транспортного потенціалу та адаптацією



портової діяльності до вимог воєнного стану та повоєнного відновлення;

- забезпеченням постійного проведення комплексного економічного моніторингу рівня та динаміки цін на послуги, що оплачуються у складі портових зборів.

На сьогодні відсутні публікації, які б найближче торкалися проблематики у сфері ціноутворення державних регульованих цін на послуги, що оплачуються у складі портових зборів, при змінах в комплексі факторів, зокрема воєнних, які впливають на ускладнення процесу формування та встановлення портових зборів.

На тлі широкомасштабної російсько-української війни негативними факторами, які вплинули на економіку держави, зокрема, були:

- руйнація нафтопереробних заводів, металургійних комбінатів, інфраструктурних та енергетичних об'єктів;

- логістичні проблеми (передусім унаслідок блокування морських портів України та митних пунктів пропуску на кордоні з Польщею) та обмеження експорту (зниження експорту за 2023 рік становило 18 відсотків);

- тимчасове звільнення від оподаткування податком на додану вартість операцій з ввезення на митну територію України природного газу;

- суттєвий приріст імпорту продукції оборонного призначення, яка звільнена від оподаткування при ввезенні на митну територію України;

- падіння світових цін на вуглеводні, особливо природний газ, вплинуло на розмір надходжень рентної плати до бюджету за видобування природного газу, нафти та газового конденсату тощо.

Досліджені публікації загальновизнаних на світовому рівні міжнародних професійних організацій здебільше стосуються відображення впливу повномасштабної російської агресії на фінансово-майновий стан суб'єктів господарювання, та розглядаються в рамках антикризового менеджменту. Так, в аналітичному документі KPMG висвітлюються проблемні аспекти прогнозування діяльності підприємства, пов'язаних із війною [2].

Спеціалістами з КРМ, з урахуванням значної невизначеності, було



запропоновано планування на основі сценаріїв, що допомагає компаніям, наприклад, державному підприємству «Адміністрація морських портів України» (далі – ДП «АМПУ»), яке відповідно до законодавства справляє портові збори [2]:

- організувати своє мислення, узгодити весь набір цілеспрямованих відповідей і впевнено та швидко переходите до дії, коли траєкторія стає чіткішою;

- завчасно підготуватися до дій і уникнути двох поширених пасток: надмірної впевненості у правильності обраного шляху, «граючи в азартні ігри» на невизначеній ситуації, яка може швидко змінитися, або «зволікати» навіть тоді, коли результат є більш визначеним. На рис. 1 наведена відповідна схема.



Рисунок 1 – Схема дій керівництва компанії в рамках антикризового менеджменту [2]



Планування на основі сценаріїв — це не спроби передбачити майбутнє: це розробка стратегії, яка дозволяє компанії діяти ефективніше, коли обставини стають більш визначеними.

Планування та виконання на основі сценарію не виключають одне одного, а навпаки в більшості випадках їх необхідно робити паралельно, реагуючи на поточні обставини, але залишаючись ретельним у плануванні майбутніх змін.

На рис. 2 наведено приклади основних кроків сценарного планування.



Рисунок 2 - Основні кроки сценарного планування

Основні кроки сценарного планування: вектори невизначеності, інтегровані сценарії та міжфункціональні наслідки запропоновані авторами KPMG не



відображають будь-яких фактичних прогнозів щодо ймовірності майбутніх сценаріїв або всіх можливих результатів, а наведено як приклад для розуміння етапів сценарного планування.

Війна в Україні негативно вплинула на обсяг вантажопереробки в портах України, внаслідок блокування портів Чорного та Азовського морів. Морські порти Бердянська, Маріуполя, Скадовська та Херсону у 2022 році були закриті через втрату контролю над активами філій державного підприємства «Адміністрація морських портів України» (далі – ДП «АМПУ») та послуг на територіях цих портів. Також, через блокаду судноплавства призупинили перевантаження вантажів морські порти Миколаїв та Ольвія. Річний обсяг вантажопереробки по всіх портах України за період 2022 та 2023 роки знизився майже у 2,5 рази в порівнянні з довоєнним періодом та набув критичних значень. Основними причинами падіння обсягу вантажопереробки є: мінування акваторії, безпекові фактори, обстріли рф портової інфраструктури та плавзасобів, що призвели до руйнування та/або пошкодження об'єктів портової інфраструктури, плавзасобів, інших активів та логістичної інфраструктури, що вимагає значного обсягу ресурсів на їх ремонт і відновлення, втрата портових приймальних споруд внаслідок окупації морських портів та внаслідок ракетних обстрілів, складність проведення моніторингу стану акваторій морських портів внаслідок обстрілів держави-агресора та мінної небезпеки тощо. Крім того, велика площа території України забруднена вибухонебезпечними предметами, заміновано акваторію Чорного та Азовського морів, що суттєво ускладнює відновлення транспортної інфраструктури та наражає на небезпеку громадян, операторів надання транспортних послуг, інших суб'єктів. Згідно з даними Мінекономіки, площа потенційно забруднених вибухонебезпечними предметами територій в Україні становить 144 тис. кв. кілометрів, або 24 відсотка загальної площі.

За 2024 рік спостерігається збільшення вантажопереробки в порівнянні з 2023 роком на 34363 тис.тон, але на 56014 тис.тон менше 2021 року. Апроксимація даних вантажопереробки має дискретний характер, однак їх апроксимувальна функція може бути виділена відповідною функціональною



залежністю (трендом), яка у визначені дискретні моменти часу співпадає зі значеннями гістограми й також представлена на рис. 3.

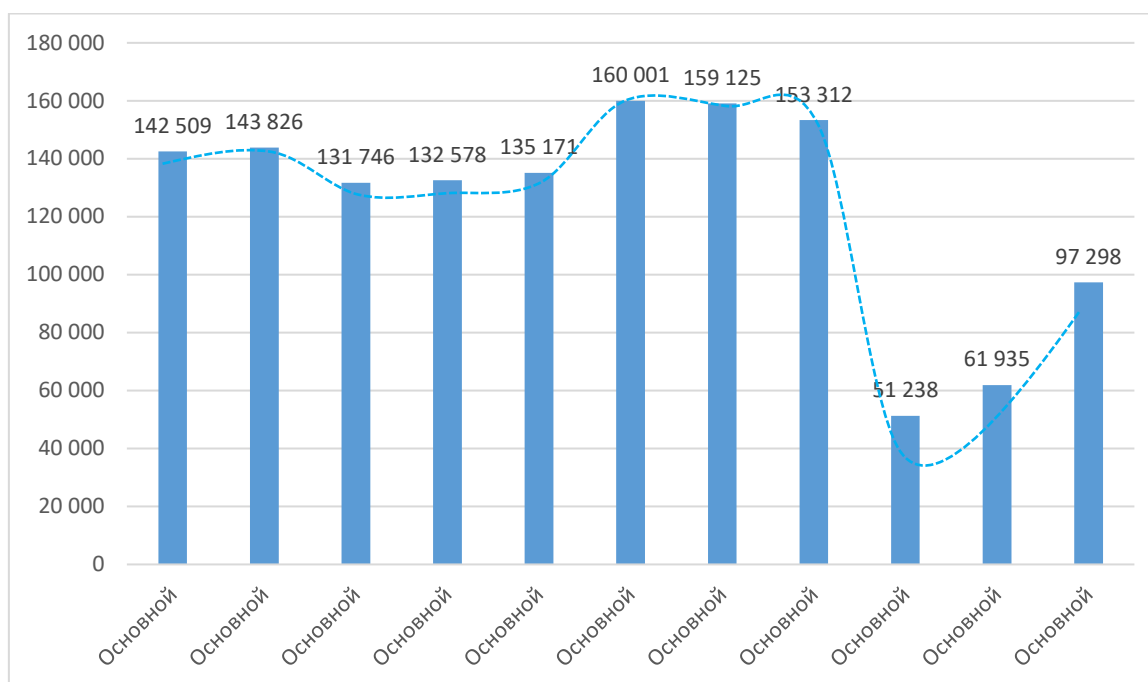


Рисунок 3 - Гістограма статистичних даних [18] загального обсягу вантажопереробки по портам України за усіма напрямками перевезення (експорт, імпорт, транзит та каботаж), тис.тон.

При оптимізації системи портових зборів також потрібно сфокусувати увагу на необхідності подальшого розвитку потужностей українських дунайських портів. Порти Усть-Дунайськ, Ізмаїл, Рені є одним з альтернативних маршрутів експорту української продукції до країн ЄС (через країни ЄС до третіх країн) в умовах руйнування, блокади та/або окупації більшості морських портів, а також забезпечення безперебійності вантажних перевезень в напрямку дунайських портів іншими видами транспорту.

У зв'язку з цим українські дунайські порти мають значне навантаження: вантажообіг збільшився до 32021,18 тис.тонн у 2023 році, що в шість разів більше, ніж у 2021 році. Слід зазначити, що у 2023 році румунський порт Констанца перевантажив рекордні 36 млн тон зерна, що було на 50% більше, ніж у попередньому році. Із зменшенням експорту українського збіжжя через Ізмаїл,



дзеркально впав він і в румунській гавані.

Незважаючи на зниження обсягів перевалки у 2024 році (17395,76 тис.тн) в порівнянні з 2023 роком на 14625,42 тис.тн або на 45,6% (рис.4), в умовах відсутності діяльності у більшості морських портів України, питання розвитку дунайських портів залишається актуальним, а саме: розширення потужностей Дунайського морського кластеру, створення інфраструктури для збільшення обсягів вантажообігу через р. Дунай, включаючи інфраструктуру портів, будівництво та реконструкцію автомобільних доріг та забезпечення залізничних перевезень в регіоні.

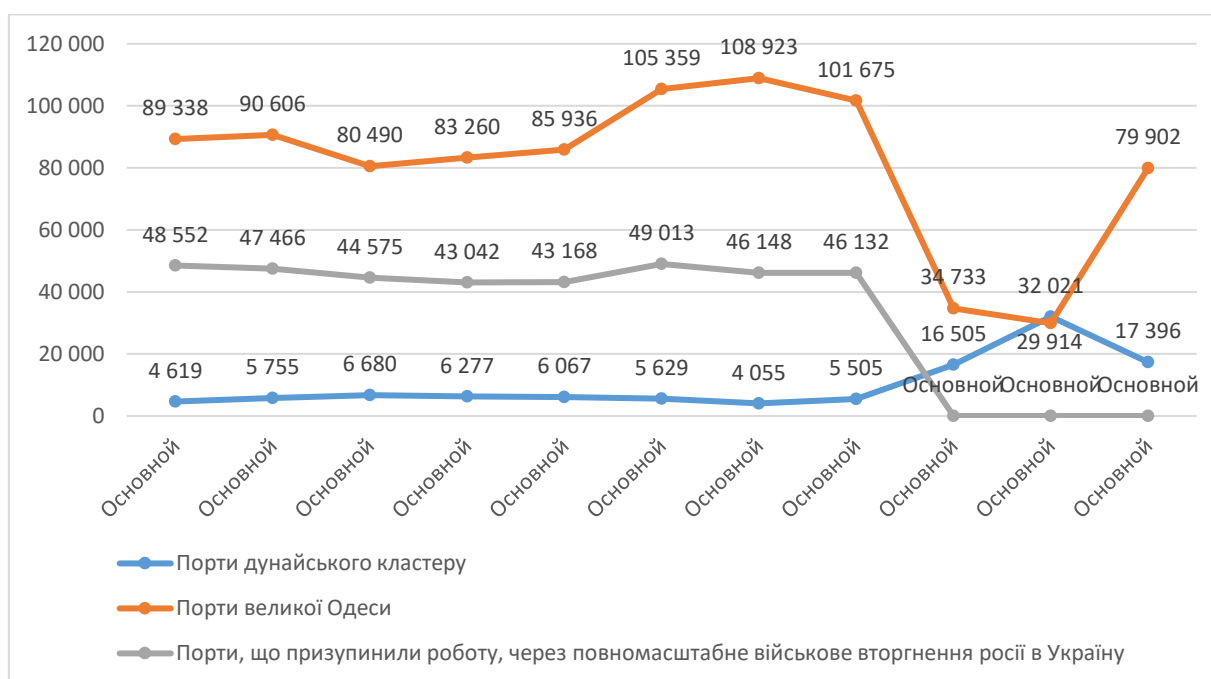


Рисунок 4 - Графіки перевантаження вантажів, тис. тон [18]

Позитивним напрямком для збільшення обсягу перевантаження вантажів морськими портами України також може бути сприяння реалізації урядом низки заходів із забезпеченням комплексного вирішення проблемних питань мультимодальних перевезень та підвищення частки контейнерних перевезень і стимулювання розвитку контрейлерних перевезень.

У табл. 2 наведені середньоарифметичні дані обсягу перевантаження вантажів за період 2019-2021 роки за усіма портовими операторами за філіями



(відокремленими структурними підрозділами) ДП «АМПУ», за якими було втрачено контроль через російське вторгнення в Україну 24 лютого 2022 року та тимчасову окупацію регіонів України, не території яких цими філіями здійснювалася господарська діяльність.

Таблиця 2 – Дані вантажопереробки філіями ДП «АМПУ», за якими втрачено контроль з початку війни в Україні, та/або які не здійснювали свою діяльність через блокаду судноплавства з 2022 року [18]

Найменування філії ДП «АМПУ», які призупинили свою діяльність через війну	Обсяги переробки вантажів за усіма портовими операторами (тис. тонн)			
	2019 рік	2020 рік	2021 рік	Середнє значення за три роки
Бердянська	2074,2	2150,3	1620,8	1 948,4
Маріупольська	6483,7	7 025,4	6 866,8	6 792
Миколаївська	33 432,9	30 135,1	29 869,2	31 145,7
Скадовська	4,7	3,8	1,94	3,4
Ольвія	3097,2	3 910,3	5 146,3	4 051,3
Херсонська	3 802,6	2 847,1	2 624,5	3 091,4
ВСЬОГО	48895,3	46072	46129,5	47032,2

Розрахунковий за період 2019-2021 роки середньоарифметичний річний обсяг втрати з 2022 року вантажопереробки через повну або часткову тимчасову окупацію регіонів України, у яких філіями ДП «АМПУ» (Бердянська, Маріупольська, Миколаївська, Скадовська, Ольвія, Херсонська) здійснювалася господарська діяльність, склав 47032,2 тис.тн, це майже 30% від загального розрахункового середньоарифметичного річного обсягу вантажопереробки 157479,35 тис.тн (472438,06 тис.тн./3роки).

Фактичний загальний відсоток падіння вантажопереробки, у т.ч. через блокування росією чорноморських портів, незважаючи на колосальні зусилля України у відновленні торговельного мореплавства за рахунок Зернової ініціативи, склав майже 60% за 2023 рік в порівнянні з 2021 роком.

Рф періодично здійснює обстріли як інфраструктури морських портів, так і



дунайських портів та цивільних суден, що прямують до українських морських портів, що заважає чорноморським портам працювати у звичному режимі.

Морські порти Азовського моря розміщуються на тимчасово окупованій території. Перевезення по р. Дніпро на ділянці нижче м. Запоріжжя було зупинено, а судноплавство в нижній частині р. Південний Буг стало неможливим внаслідок перекриття військами Російської Федерації частини р. Дніпро у Херсонській та Запорізькій областях, а також руйнування Каховської гідроелектростанції, яка технологічно пов'язана з Каховським судноплавним шлюзом.

У табл. 3 наведені дані щодо кількості оброблених суден у розрізі морських портів.

Таблиця 3 - Кількість оброблених суден у розрізі морських портів [18]

	Кількість оброблених суден, од										
Рік	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014
Всього по морським портам	10882	14844	11308	11330	10851	11850	11654	12024	13228	14409	13918
У розрізі морських портів											
Ізмаїл *	6127	9324	5773	3064	2607	3482	3900	3646	4014	3699	2620
Одеса	1032	278	360	1310	1385	1447	1313	1547	1673	1857	1763
Південний	891	210	347	1005	1214	1044	985	968	1041	1154	1271
Рені*	1359	3858	3796	509	409	421	490	532	590	574	917
Усть-Дунайськ*	258	849	498	41	15	76	73	73	47	43	74
Чорноморськ	1215	325	534	1695	1622	1701	1424	1542	1478	1470	1381
Бердянськ				235	301	282	229	339	648	796	487
Белгород-Дністровськ				2	29	41	85	132	224	308	219
Маріуполь				629	607	520	490	532	700	892	1417
Миколаїв				1813	1731	1798	1726	1732	1819	1349	1488
Скадовськ				2	2	9	7	23	23	29	20
Ольвія				377	270	235	168	231	184	559	571
Херсон				648	659	794	715	662	787	1679	1690

Примітка: *до складу загальної кількості оброблених суден увійшла значна кількість несамохідного флоту (баржі тощо), обробленого у складі баржебуксирних караванів та інших складених плавучих споруд.

Значне падіння обсягу вантажопереробки через військове загострення призвело до значного зменшення загального умовного об'єму вантажних суден, оброблених у морських портах Україна (база для нарахування цільових портових зборів є модуль судна, який обчислюється в кубічних метрах і дорівнює добутку трьох величин (довжина судна, ширина судна і висота борту судна), зазначених в обмірному свідоцтві (головні розмірення) або документі, що його замінює), і як



наслідок, зниження доходів від стягнення портових зборів.

Загальний умовний об'єм вантажних суден, оброблених в морських портах України, з початку війни в Україні знизився майже на 67,7% з 434919,0 тис.куб.м за 2021 рік до 140593,9 тис.куб.м за 2022 рік. За 2024 рік Загальний умовний об'єм вантажних суден, оброблених в портах України, збільшився в порівнянні з 2022 та 2023 роками відповідно на 93099,9 тис.м³ або на 66,2% та на 62419,4 тис. м³ або на 36,4%. На рис.5 наведено дані щодо загального об'єму вантажних суден, оброблених у морських портах України, за період 2018-2024 роки.

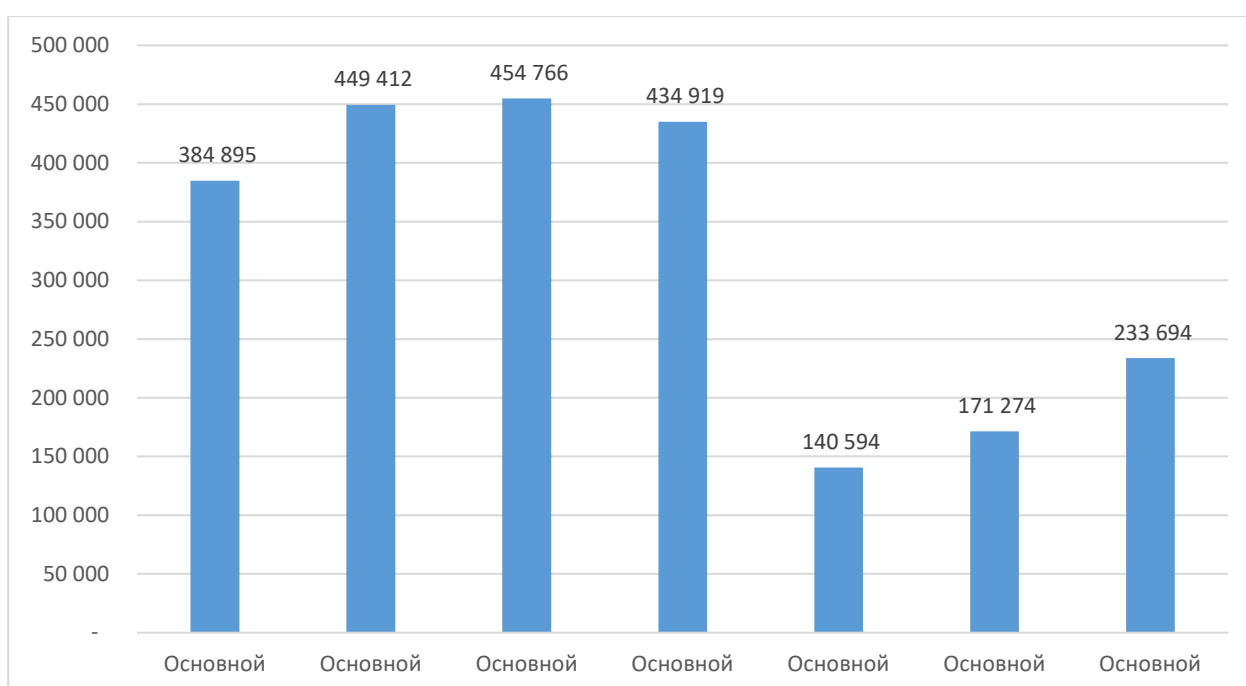


Рисунок 5 - Загальний умовний об'єм вантажних суден, оброблених у морських портах України, тис м³ [18]

На рис. 6 наведена динаміка загальної суми коштів, отриманих ДП «АМПУ» від портових зборів (корабельного, причального, якірного, канального та санітарного).

Надходження коштів від портових зборів за 2018-2024 роки у розрізі зборів наведено на рис. 7 [18].

Спостерігається суттєве зменшення за 2023 рік суми коштів, отриманих від корабельного збору в порівнянні з 2020 роком на 1,24 млрд.грн., при цьому його частка у структурі загальної суми коштів від портових зборів (не враховуючи



Таблиця 4 - Загальний та середній умовний об'єм вантажного судна, обробленого у морському порту України за 2024 рік, м³ [18].

У розрізі морських портів	Середній умовний об'єм вантажного судна, обробленого у морському порту України, м ³	Загальний умовний об'єм вантажних суден, оброблених у морських портах України за 2024 рік, тис м ³
Ізмаїл	6143*	37639,7
Одеса	40212	41498,6
Південний	80951	72127,5
Рені	6589*	8954,3
Усть-Дунайськ	5372*	1386
Чорноморськ	48914	59430,1
В середньому за всіма філіями за 2024 рік	21475	233693,8

Примітка: * в основному це умовний об'єм вантажного судна типу «ріка-море» та/або середній сумарний умовний об'єм вантажних несамохідних суден (баржі тощо), оброблених у складі одного баржебуксирного каравану та/або іншої складеної плавучої споруди.

адміністративного та маякового зборів) зросла на 16,6 пунктів (у 2020р.-52,4%, у 2023р.- 69%).

Динаміка значного зменшення коштів, отриманих від канального збору, спостерігається протягом 2020-2023 рр.

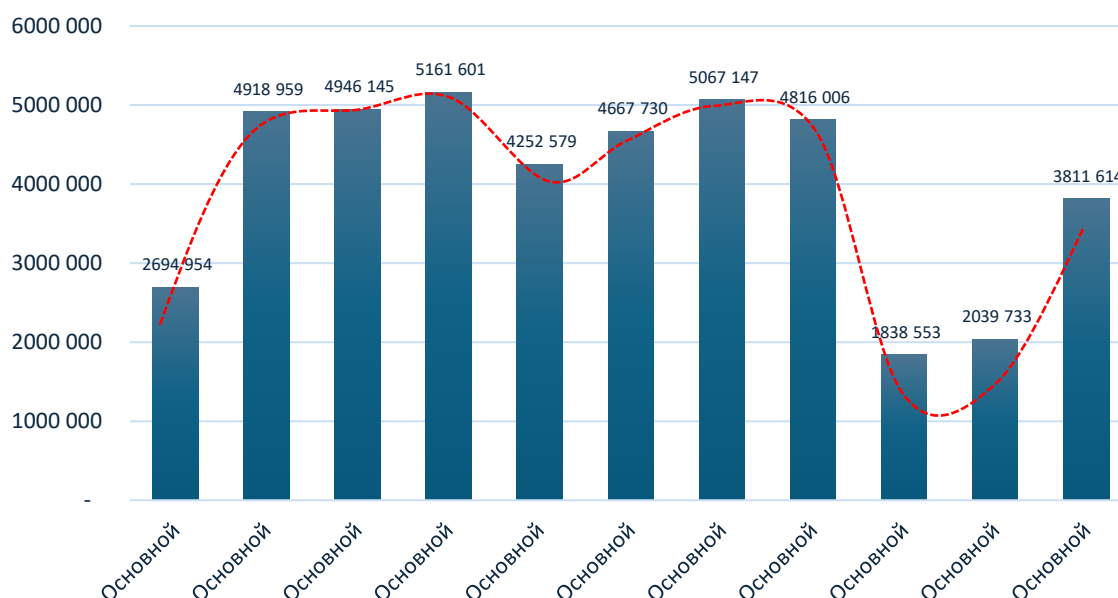


Рисунок 6 – Гістограма статистичних даних загальної суми надходження коштів, отриманих від портових зборів (крім адміністративного та маякового зборів) за 2014-2024 роки, тис.грн.

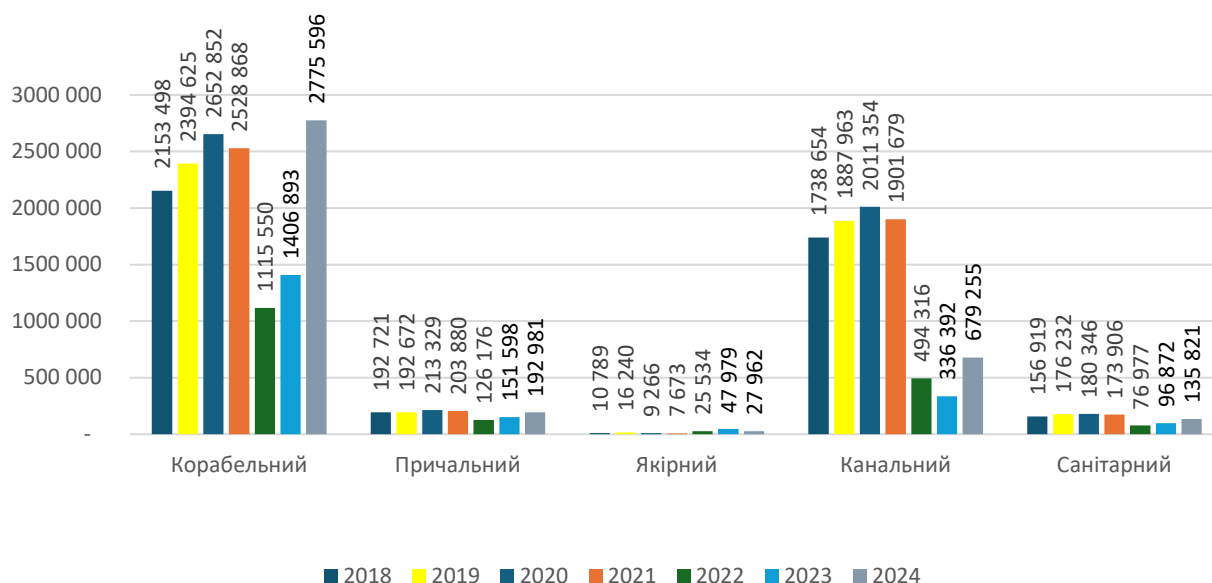


Рисунок 7 - Сума надходження коштів від справляння ДП «АМПУ» цільових портових зборів, крім адміністративного збору, який спрямовується до Державного бюджету України, та маякового збору, який справляється ДУ «Держгідрографія», за 2018 – 2024 рр., тис.грн. [18]

Так сума зменшення коштів, отриманих від канального збору, у 2023 році у порівнянні з 2020 роком склала 1,67 млрд.грн., а її частка у структурі загальної суми коштів, отриманих від усіх портових зборів, знизилась на 23,2 пункти з 39,7% (2020 рік) до 16,5% (2023 рік).

У табл. 5 наведені дані про нараховані суми портових зборів за філіями (відокремленими структурними підрозділами) ДП «АМПУ», за якими було втрачено контроль через російське вторгнення в Україну 24 лютого 2022 року та тимчасову окупацію регіонів України, не території яких цими філіями здійснювалася господарська діяльність, а також філією ДП «АМПУ» «Дельта-лоцман» (тільки канальний збір).

Графікі сум надходження коштів, від справляння портових зборів (крім адміністративного збору) філіями ДП «АМПУ» (Бердянська, Маріупольська, Миколаївська, Скадовська, Ольвія, Херсонська), за якими було втрачено контроль через російське вторгнення в Україну 24 лютого 2022 року та тимчасову окупацію регіонів України, не території яких цими філіями



Таблиця 5 – Суми нарахованих портових зборів філіями ДП «АМПУ» (крім адміністративного збору), за якими втрачено контроль з початку війни в Україні, та/або які не здійснювали свою діяльність через блокаду судноплавства з 2022 року [18]

Найменування філії ДП «АМПУ», які призупинили свою діяльність через війну	Сума нарахованих портових зборів у розрізі філій ДП «АМПУ» без ПДВ, тис. грн (корабельний, якірний, причальний, каналний, санітарний)			
	2019	2020	2021	Середнє значення за три роки
Бердянська	74 257,1	77 174,5	56 310,2	69 247,2
Маріупольська	188 851,6	216 609,6	228 015,8	211 159
Миколаївська	555 110,8	562 471,4	545 460,9	554 347,7
Скадовська	851,2	119,9	89,6	353,5
Ольвія	58 771,7	67 426,5	69 681,9	65 293,1
Херсонська	104 816,9	87 339,1	74 185,3	88 780,4
ВСЬОГО	982 659,3	1 011 141	973 743,70	989 181,3
Дельта-лоцман (тільки каналний збір)	1076005,1	1 084 814	1 070 220	1 077 013

здійснювалася господарська діяльність, а також філією ДП «АМПУ» «Дельта-лоцман» (тільки каналний збір), тис.грн. [18] наведено на рис. 8.

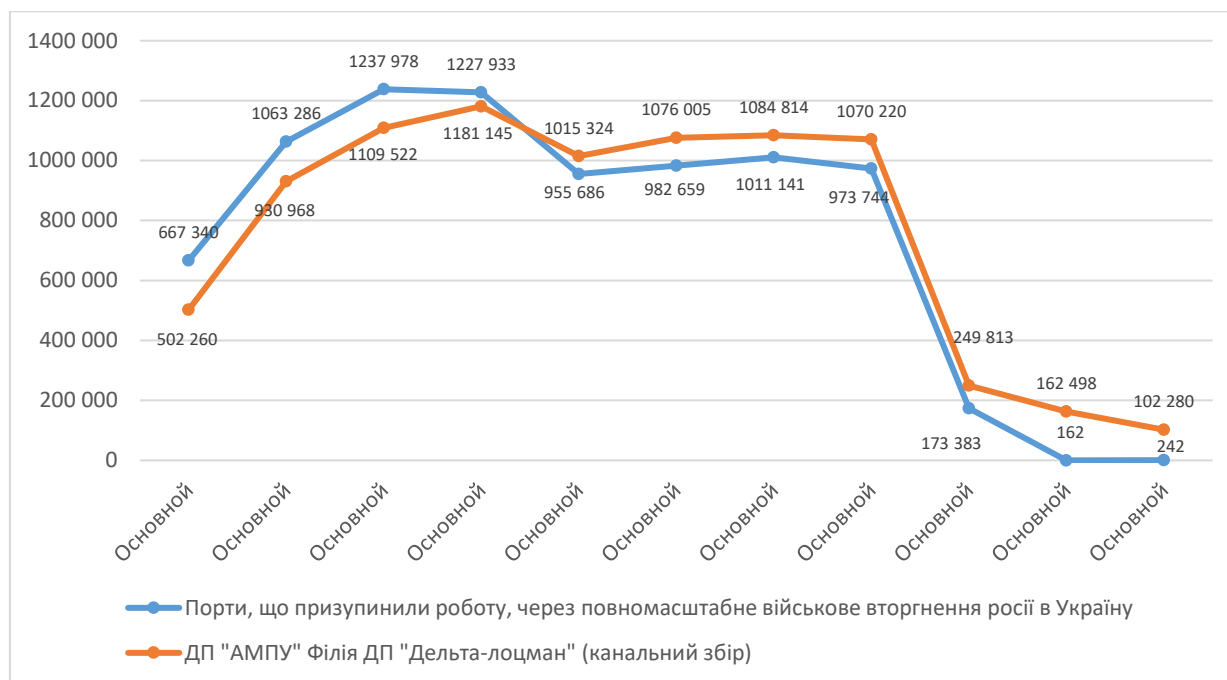


Рисунок 8 – Графік сум надходження коштів



Розрахункова за період 2019-2021 роки середньоарифметична річна сума коштів, отриманих від портових зборів за усіма філіями ДП «АМПУ», склала 4,85 млрд грн. (14,55 млрд.грн./3 роки), з них розрахункова за період з 2019-2021 роки середньоарифметична річна сума коштів, отриманих від портових зборів за філіями ДП «АМПУ», які призупинили свою діяльність через війну, склала 2,07 млрд грн (з урахуванням канального збору по філії ДП «АМПУ» «Дельта-лоцман»).

Підсумовуючи викладене, середньорічна сума втрат фінансових ресурсів ДП «АМПУ» через призупинення господарської діяльності окремими філіями (Бердянська, Маріупольська, Миколаївська, Скадовська, Ольвія, Херсонська, Дельта-лоцман» (в частині канального збору)) у зв'язку з російським вторгненням в Україну 24 лютого 2022 року розрахунково склала 1,8 млрд грн тільки у частині втрати портових зборів (або 37,1% від їх загальної сум), не враховуючи втрату інших доходів ДП «АМПУ» від реалізації спеціалізованих та інших послуг, які надаються суб'єктам господарювання, що здійснюють свою діяльність в морському порту, наприклад, забезпечення лоцманського проведення, регулювання руху суден, забезпечення проведення криголамних робіт, забезпечення доступу портового оператора до причалу, що перебуває у господарському віданні адміністрації морських портів України тощо.

У табл.6 наведені дані про середньорічні доходні ставки від справляння ДП «АМПУ» цільових портових зборів (корабельного, причального, якірного, канального та санітарного) в іноземній валюті на один кубічний метр умовного об'єму вантажного судна, яке обслуговувалось в морських портах України.

На гістограмі (рис. 9) наведені дані про середню річну доходну ставку від справляння ДП «АМПУ» цільових портових зборів в національній валюті України на один кубічний метр умовного об'єму вантажного судна, яке обслуговувано.



Таблиця 6 – Дані про середньорічні доходні ставка від справляння ДП «АМПУ» портових зборів (крім адміністративного та маякового зборів) на один кубічний метр умовного об'єму вантажного судна в морських портах України,

дол.США/м³

Назва валюти	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Середній офіційний курс 1 долар США (за період), грн	25,85	26,96	27,29	32,34	36,57	40,15
Середньорічна доходна ставка від справляння ДП «АМПУ» цільових портових зборів (крім канального збору, який справляється філією ДП «АМПУ» «Дельта –Лоцман»), у т.ч	0,3092	0,3248	0,3156	0,3494	0,2997	0,3953
-середньорічна доходна ставка від справляння корабельного збору	0,2061	0,2164	0,2131	0,2453	0,2246	0,2958
-середньорічна доходна ставка від справляння канального збору (крім канального збору, який справляється філією «Дельта-лоцман»)	0,0699	0,0756	0,0701	0,0538	0,0278	0,0615
-середньорічна доходна ставка від справляння причального збору	0,0166	0,0174	0,0172	0,0278	0,0242	0,0206
-середньорічна доходна ставка від справляння санітарного збору	0,0152	0,0147	0,0147	0,0169	0,0155	0,0144
-середньорічна доходна ставка від справляння якірного збору	0,0014	0,0008	0,0006	0,0056	0,0077	0,0030
Середньорічна доходна ставка від справляння філією ДП «АМПУ» «Дельта-Лоцман» канального збору	0,2011	0,2005	0,1988	0,1699	0,1221	0,1211
Загальна середньорічна доходна ставка від справляння ДП «АМПУ» портових зборів (крім адміністративного та маякового зборів), дол.США/м ³	0,5103	0,5253	0,5144	0,5193	0,4218	0,5164

На рис. 11 наведена гістограма статистичних даних середньорічної доходної ставки від справляння цільових портових зборів (корабельного, причального, якірного, канального та санітарного) в іноземній валюті на одну тону перевантаженого вантажу в морських портах України, дол.США/тону.

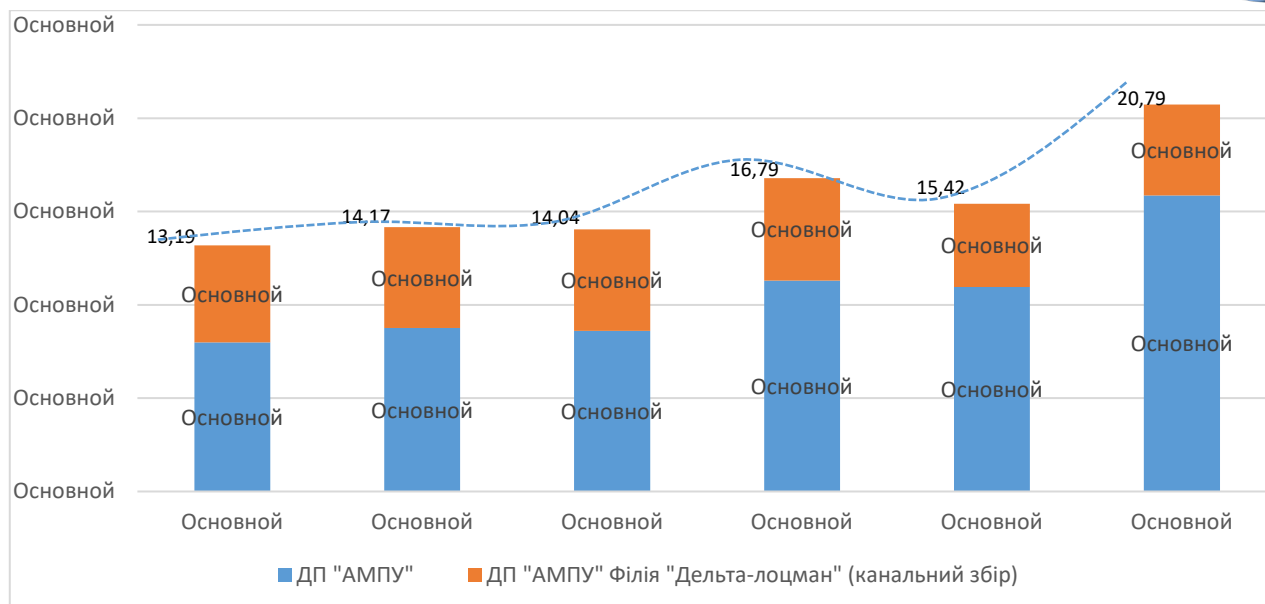


Рисунок 9 - Середньорічна доходна ставка від справляння ДП «АМПУ» цільових портових зборів (корабельного, причального, якірного, канального та санітарного) на один кубічний метр умовного об'єму вантажного судна, яке обслуговувалось в морських портах України, грн/м³.

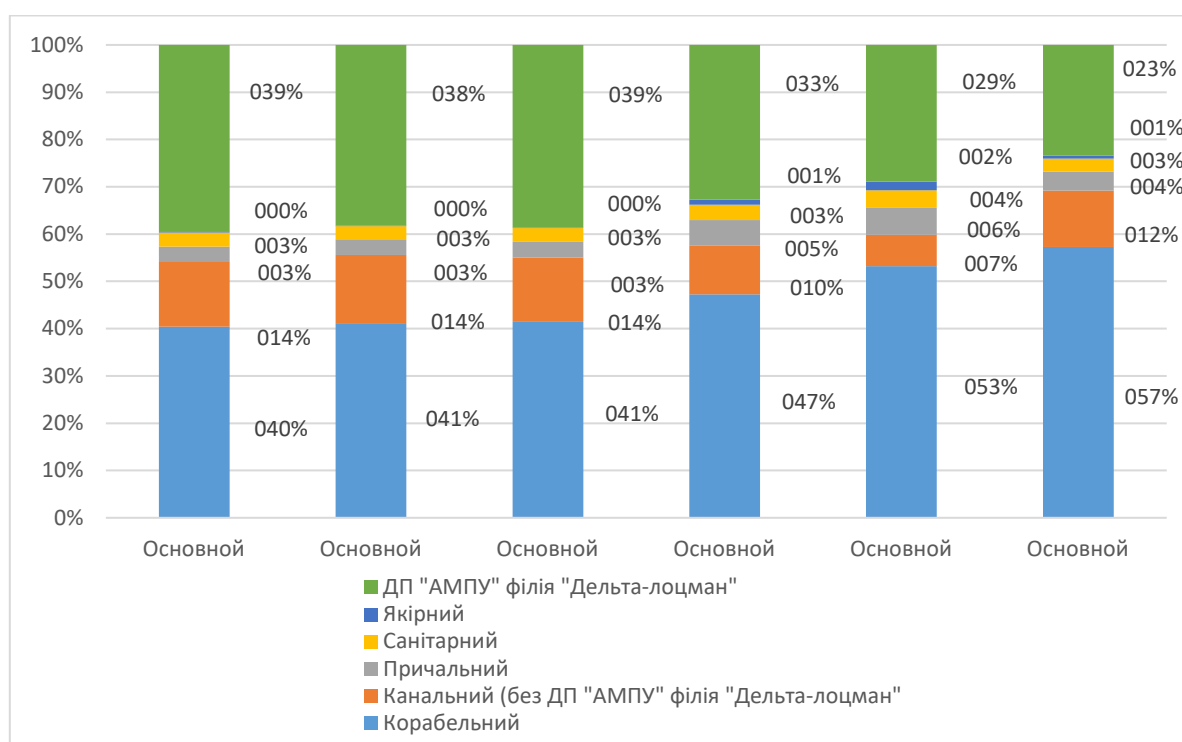


Рисунок 10 – Структура загальної середньорічної доходної ставки від справляння ДП «АМПУ» портових зборів (крім адміністративного та маякового зборів) на один кубічний метр умовного об'єму вантажного судна, яке обслуговувалось в морських портах України, %.

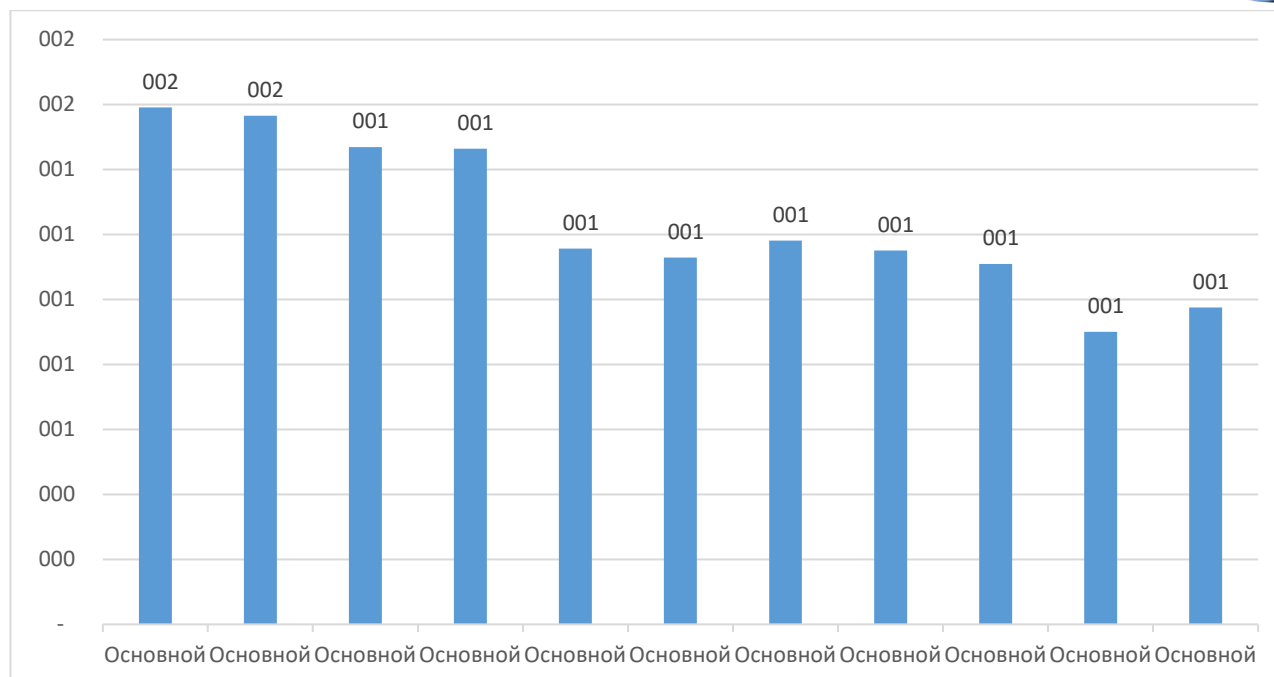


Рисунок 11 - Гістограма статистичних даних середньорічної доходної ставки від справляння цільових портових зборів (крім адміністративного та маякового зборів) на одну тону перевантаженого вантажу в морських портах України, дол.США/тону [18]

За досліджений період спостерігається постійне зменшення середньорічної доходної ставки від справляння цільових портових зборів (крім адміністративного та маякового зборів) на одну тону перевантаженого вантажу з 1,59 дол.США /тн у 2014 році до 0,98 дол.США/тн у 2024 році або на 0,61 дол.США/тн або на 34,8%.

Основні тенденції управління портами ЄС

В цьому розділі сфокусовані дослідження на зовнішніх чинниках, які значною мірою впливають на прогнозування при ціноутворенні, з максимальної викладкою основного матеріалу, присвяченого досвіду розвитку європейських портів. Основні перспективи розвитку портової галузі України повинні бути враховані при прогнозуванні в процесі ціноутворення, тому, враховуючи євроінтеграційний вектор розвитку України, в цьому дослідженні розглянуто



трансформацію європейського портового сектору та його реагування на поточні тенденції під впливом факторів сталого розвитку.

З урахуванням європейського досвіду розвитку портової діяльності, в цій статті підсумовані найважливіші тенденції управління портами, що впливають з різних факторів (чинників), і які можуть спільно вплинути на перспективи розвитку портової галузі, а також повинні бути дослідженні на етапі прогнозування в процесі ціноутворення державних регульованих цін на портові збори.

Порти в Європі є воротами у світі і знаходяться на перехресті ланцюгів поставок. Вони з'єднують морське узбережжя з внутрішніми регіонами за допомогою різних видів транспорту. За інформацією Європейської організації морських портів Порти в Європі є енергетичними хабами та відіграють важливу роль у забезпеченні енергетичної безпеки Європи. Вони є каталізатором реалізації енергетичних і кліматичних амбіцій Європи і повинні розглядатися як найважливіший ресурс для економіки та суспільства. Багато морських портів у Європі кластеризують промисловість і сектори блакитної економіки. Вони забезпечують мобільність людей — громадян і подорожуючих — і є незамінними лініями зв'язку між материковою частиною Європи та її островами та периферійними регіонами.

Завдяки всім цим ролям вони відіграють першорядну роль у зміцненні безпеки та стійкості Європи. Більш ніж будь-коли, порти є стратегічними об'єктами та сприяють реалізації амбіцій Європи та її сталого, цифрового, конкурентоспроможного, сильного та соціального майбутнього.

В дослідженні ESPO «Пріоритети європейських портів на 2024-2029 роки» зазначено, що Європейський Союз налічує понад 1200 морських портів, включаючи порти, розташовані в найвіддаленіших регіонах. 327 портів є Транс'європейської транспортної мережі.

За результатами аналізу тенденцій управлінні портами в ЄС 2022, проведеного Європейською організацією морських портів (далі - ESPO) [19], наголошено про те, що європейські порти є критично важливими не лише для



морського транспорту, але, перебуваючи на перехресті мультимодальних ланцюгів постачання та виконуючи функцію центрів енергетики, промисловості та блакитної економіки, можуть внести значний внесок у сталу, цифрову та стійку європейську економіку (дані дослідження включали інформацію 72 Європейських Органів управління портами з 20 держав-членів ЄС і Норвегії, включаючи TEN-T і порти не TEN-T).

Управління європейськими морськими портами в більшості випадків покладено на «портову адміністрацію» або «орган управління портом» - організацію, яка, від форми власності та інших інституційних особливостей, бере на себе державні, комерційні та економічні обов'язки. Цей гібридний характер робить портові адміністрації ідеально пристосованими до різноманітних можливостей і викликів, які ставлять перед морськими портами як ринкові сили, так і суспільство.

Для цілей дослідження термін «Орган управління портом» (далі - ОУП) використовується як охоплюючий термін для різних форм європейських моделей управління портом. Незалежно від форми власності та інших інституційних особливостей, орган управління портом бере на себе державні та комерційні зобов'язання. У наш час ОУП часто роблять більше, ніж просто адмініструють портову землю та регулюють морську безпеку. ОУП мають ширший спектр завдань, додаючи цінності для ширшого портового співтовариства, логістичного ланцюга, бізнесу та торгівлі загалом, а також соціального та екологічного контексту, в якому працюють порти.

Порти в Європі також дедалі більше виконують функцію фасилітації. Вони є посередниками, які об'єднують і взаємодіють між гравцями та інтересами, і як такі вони можуть ще більш відігравати активну роль у залученні нового бізнесу для портів в цілому.

Через функцію управління громадою адміністрація порту може допомогти вирішити вузькі місця у внутрішній частині міста, вирішити екологічні проблеми, забезпечити навчання та освіту, а також надавати цифрові послуги. Адміністрація порту може виконувати важливі міські функції, сприяючи



розвитку добрих відносин між портом і містом, підтримуючи місцеву економіку і пропонуючи рішення для вирішення міських проблем. Функція розбудови громади також набуває все більшого значення.

У більшості випадків ОУП створюється як окрема юридична особа від місцевої, регіональної чи національної адміністрації та не має статутного капіталу. У 2022 році переважна більшість органів управління портами в Європі (93%) перебували у державній власності, тому багато портів обмежені у прийнятті рішень і можуть бути вразливими до змін у відповідальній адміністрації. Ступінь державного втручання в управління може значно відрізнятися для кожної з цих публічних компаній. Для європейських портів важливо мати достатню автономію, щоб мати можливість проводити узгоджену та довгострокову стратегію, а також мати можливість збалансувати державні завдання та вимоги з комерційними очікуваннями. Діючи в різних правових формах, органи управління порту здебільшого мають схожі бізнес-цілі, такі як фінансова стабільність і максимізація доданої вартості для портової спільноти.

Дотримання балансу суспільних і бізнес цілей

За результатами дослідження Органи управління портами за типом організації вважають себе [19]:

- 77% - організаціями, керованими місією, де отримання прибутку/ відшкодування витрат є обов'язковим, але не єдиним фактором;
- 15% - неекономічним державним органом, який керується загальними інтересами та соціальними цілями;
- 7% - бізнесом, що максимізує прибуток.

Це є прикладом двостороннього або гібридного характеру портів: з одного боку, соціальні та загальні цілі Органів управління портами зросли в порівнянні з 2016 роком, а з іншого боку, очікується, що Органи управління портами будуть працювати фінансово незалежно і стабільно та максимізувати додану вартість не лише для користувачів порту, але й для ширшого портового співтовариства в



межах порту та за його межами.

Як правило, портові адміністрації, будучи орендодавцями, управляють портовими землями та інфраструктурою і відповідають за розвиток порту.

У рамках регуляторної функції портові адміністрації забезпечують застосування та дотримання правил і норм, встановлених місцевими, регіональними, національними, європейськими або іншими органами.

Послуги з обробки вантажів, як правило, знаходяться в руках приватних операторів, яким зазвичай надається право на використання портової землі на підставі договорів оренди або концесій на різних умовах (наприклад, операційних, соціальних, сталого розвитку).

В обмеженій кількості випадків портові адміністрації діють як оператори. У таких випадках вони надають послуги, що становлять загальноекономічний інтерес, та/або комерційні послуги (включаючи обробку вантажів). Інтегровані порти, де портові адміністрації самі надають повний спектр послуг, є винятком.

У середньому структура доходів Органів управління портами складається з 45% плати за портову інфраструктуру, 32% договорів оренди/концесії землі та 15% послуг. Решта 8% «інших джерел» включає державне фінансування.

Цілі Органу управління портом: 7 із 10 респондентів-ОУП повідомили, що їхньою метою є «встановлення балансу між суспільними та приватними інтересами» (69%), інші - 28% «реалізація суспільних інтересів», 3% - «реалізація приватних інтересів».

Бізнес цілі Органу управління портом: щоб досягти цієї мети, органи управління портом переслідують як економічні так і неекономічні цілі.

Економічні цілі:

- 28% - фінансова стійкість Органу управління портом;
- 25% - максимізація пропускної здатності порту;
- 24% - максимізація доданої вартості для користувачів порту та/або регіону.

Корпоративні цілі:

- 11%- максимізація прибутку для Органу управління портом;
- 8% - максимізація прибутку (державних чи приватних) акціонерів;



-4%- максимізація прибутку для компаній, що працюють в порту.

Соціальні та загальні цілі органів управління портами: у той же час частка Органів управління портами, які переслідують загальні інтереси та соціальні цілі, зросла в різних видах діяльності. Респонденти могли вибрати кілька варіантів, якщо вони застосовні до них.

Три головні цілі:

- соціально-економічне зростання регіону (90%): внесок портів у регіональну економіку можна виміряти за доданою вартістю, заробітною платою, сплаченими місцевими та національними податками, робочими місцями тощо. ОУП є ключовими для стимулювання зростання регіональних прямих, непрямих та індукованих вигід, пов'язаних з портами.

- сприяння торгівлі та підприємницькій діяльності (89%). Найважливішою метою вантажних портів є забезпечення високої конкурентоспроможності компаній, які використовують порт для імпорту чи експорту.

- забезпечення стійкості портової діяльності в довгостроковій перспективі (87%), це свідчить про те, що ОУП працюють над збалансуванням економічних, соціальних та екологічних наслідків діяльності порту.

Наприклад, Адміністрація порту Роттердама є автономною компанією з двома акціонерами, муніципалітетом Роттердама та державою Нідерландів. Хоча Роттердамський порт є публічною акціонерною компанією, яка не зареєстрована на біржі, вона впроваджує положення кодексу про корпоративне управління. Порт Роттердама зосереджується на соціальному та економічному впливі, що виходить за рамки простого збільшення обсягу. Як прискорювач сталого розвитку в порту, порт прагне до 2030 року досягти скорочення викидів вуглецю на 49% порівняно з 2019 роком.

Кластеризація та злиття портів

За останнє десятиліття національні портові реформи та злиття призвели до зростання важливості Європейських Органів управління портами, які



розвивають та управляють кількома портами в одній портовій системі.

Розширення співпраці сусідніх портів уже було зростаючою тенденцією між 2010 і 2016 роками, яка відбувалася або знизу вгору, в результаті співпраці між ОУП, або спричинена вимогами та політикою уряду.

З одного боку, багато сучасних викликів, такі як геополітичні зміни чи напруженість, енергетичний перехід, розширення та інтеграція сектору судноплавства чи технологічна складність, можуть бути невідкладні розв'язанням одним Органом управління портом. З іншого боку, дефіцит доступних портових земель збільшує аргументи для співпраці портів. Результати опитування підтверджують, що частка ОУП, які управляють одним портом, зменшилася в порівнянні з 2016 роком. Сьогодні половина Європейських Органів управління портами (49%) управляє двома або більше портами, порівняно з 44% (в 2016 р.). Так, 51% - 1 порт, 21% - 2 порти, 21% - 3-5 портів, 6% - 6-10 портів, 1% - 10+ портів.

Наприклад, ця тенденція проявилася в портовій реформі Італії, яка набула чинності в 2018 році, об'єднавши Органи управління портами в органи портової системи, а також в нещодавніх злиттях, таких як порти Північного моря (Гент, Фліссінген, Тернойзен) у 2018 році, HAROPA PORT (Le Гавр, Руан, Париж) у 2021 році та порт Антверпен-Брюгге у Бельгії (Антверпен, Брюгге) у 2022 році. Подібний розвиток подій можна спостерігати в Португалії (Лісабон і Сетубал). Далі докладніше.

Італійська національна урядова реформа портів набула чинності в 2018 році, попередньо об'єднавши 24 раніше існуючих портових адміністрацій в систему 15 портових адміністрацій (PSA). PSA успадкували обов'язки та повноваження традиційних портових адміністрацій з розширенням географічної зони впливу. Центральний уряд призначив президента кожного PSA.

У 2018 році бельгійський порт Гент і голландська Зеландія. Морські порти об'єднані в транскордонний Північноморський порт, який працює в рамках холдингової компанії (Європейське Товариство з обмеженою відповідальністю) та дві дочірні компанії (Морські порти Зеландії та Портова компанія Гента).



У 2021 році французьке портове угруповання HAROPA (Гавр, Руан і Париж) формально об'єдналися в HAROPA PORT зі штаб-квартирою в Гаврі та територіальними зонами управління, розташованими в Парижі, Руані та Гаврі. Кожен з них має регіональний розвиток, рада представляє місцеві інтереси.

Злиття портів Антверпена та Брюгге відбулося у квітні 2022 року, коли обидва міста підписали акціонерну угоду про створення об'єднаної портової компанії, акціонерами якої є муніципалітети Антверпена (80,2%) та Брюгге (19,8%). Наглядова рада складається з шести членів, які представляють місто Антверпен, трьох членів, які представляють Брюгге, і чотирьох незалежних членів. Проект злиття портів Антверпен-Брюгге є результатом спільного переконання в тому, що об'єднаний порт зміцнить позиції обох портових платформ у глобальному логістичному ланцюгу. Злиття дозволить порту забезпечити стабільні фінансові показники та стійке зростання обох портових територій. Крім того, об'єднаний порт краще підготовлений до викликів майбутнього, особливо в галузі енергетики та переходу до вуглецево-нейтральної економіки. Взаємодоповнюваність двох портових платформ мала вирішальне значення для успіху злиття. Завдяки більш тісній співпраці можна досягти зростання частки об'єднаного ринку. Інвестиції в міжпортове сполучення, трубопроводи для транспортування енергоносіїв та проекти з покращення сполучення між портами за допомогою залізниць та внутрішнього судноплавства є першочерговими завданнями.

Порти не тільки дедалі частіше об'єднуються в кластери або зливаються з іншими Органами управління портами, але й розвивають стратегічні партнерства за певними напрямками з іншими морськими портами на національному чи міжнародному рівнях.

Найпоширенішими формами співпраці є між морськими портами як на міжнародному, так і на національному рівнях, а також із сухими портами на національному рівні. Такі партнерства можуть включати спільні зусилля з просування, розробки спільних ІКТ-проектів, спільних енергетичних проектів або участь у європейських проектах у рамках ЄС Connecting Europe Facility,



HorizonEurope або програми Interreg.

Органи управління портами беруть на себе все більш активну роль у сфері енергетики. Кількість ОУП, які займаються виробництвом відновлюваної енергії та сприяють її використанню, значно зросла на 20% з 2016 року. Сьогодні 65% респондентів-ОУП закріплюють землю для виробництва або підтримки чистої енергії, таким чином виконуючи свою традиційну роль власників землі. Крім того, органи управління порту дедалі частіше беруть на себе більш активні ролі, такі як ініціатори/посередники (51%) або навіть (спів)інвестори (24%) [19].

Наприклад, наприкінці 2017 року адміністрація порту Антверпена придбала Nationale Maatschappij der Pijpleidingen (NMP). Після поглинання порт Антверпен-Брюгге отримав у власність і контроль 720 км трубопроводів, 90% з яких обслуговують хімічні і нафтохімічні компанії на Антверпенській портовій платформі та внутрішніх районах порту [19].

Підтримка ролі портів як важливих партнерів декарбонізації та переоснащенні Європи.

Амбіції Європи – це амбіції портів. Європа прагне стати першим континентом з нульовим рівнем викидів до 2050 року, хоче досягти 55% скорочення викидів парникових газів до 2030 року і поставила собі за мету збільшити частку відновлюваної енергії в загальному споживанні енергії в ЄС до 42,5% до 2030 року. Європа має на меті виробити 10 мільйонів тон чистого водню і імпортувати його до 2030 року, а також збільшити вітроенергетичні потужності до 300 ГВт до 2050 року. Європа прагне стати стійким і стратегічно автономним Союзом, гарантуючи, серед іншого, надійне і стійке постачання критично важливої сировини і забезпечуючи, щоб до 2030 року в ЄС вироблялося 40% від потреби в технологіях з нульовим рівнем викидів.

Енергетичний перехід і посилення енергетичної залежності та безпеки Європи не можуть бути реалізовані без портів. Як енергетичні хаби, порти відіграють важливу роль у програмі декарбонізації та переоснащення Європи.

Роль, яку відіграватимуть порти в забезпеченні європейської економіки та суспільства новими джерелами енергії, є безпрецедентною. Це вимагає повного



переосмислення портової екосистеми як з боку порту, так і з боку різних зацікавлених сторін і законодавців. Енергетичний перехід у багатьох портах призведе до справжнього портового переходу.

Роль портів як енергетичних хабів може варіюватися від виробництва, зберігання, перетворення, імпорту та експорту нових джерел енергії до забезпечення ними промисловості, розташованої в районі порту, або ширшого регіону. Через європейські порти проходитимуть нові енергоносії та нові товари, пов'язані з енергетикою. Вони придуть з особливими транспортними потребами, інфраструктурою і новими сполученнями (як морськими, так і з внутрішніми регіонами), вимогами до зберігання і ланцюгами поставок. Необхідно забезпечити безпечне транспортування цих товарів у внутрішні райони, особливо якщо вони містять небезпечні речовини. Навіть якщо морський шлях залишатиметься важливим, інші види транспорту, такі як трубопроводи, набувають все більшого значення. Трубопроводи слід розглядати як спосіб транспортування.

Крім того, порти активно впроваджують такі технології, як уловлювання та зберігання вуглецю, акумулятори, залишкові відходи і тепло, наземна і морська вітроенергетика, сонячна енергетика, циркулярна економіка, а також відіграють важливу роль у розвитку водневої економіки в Європі.

Будучи сполучною ланкою, де об'єднуються галузі промисловості, і будучи розташованими у великих міських агломераціях або поблизу них, порти можуть відігравати важливу роль як центри циркулярної економіки. Проекти циркулярної економіки в портах сприяють постачанню критично важливих матеріалів, необхідних для декарбонізації енергетичного сектору, і відіграють певну роль у перетворенні відходів та викидів в енергію. Роль портів слід враховувати при подальшій розробці європейської політики циркулярної економіки та циркулярної вуглецевої стратегії.

За твердженням фахівців ESPO європейські порти повністю поділяють амбіції Європи стати країною з нульовими викидами вуглецю і нульовим забрудненням до 2050 року. Порти знаходяться на перехресті ланцюгів поставок,



є вузлами промисловості та енергетичними хабами. У портах поєднується багато видів діяльності. Тому, хоча самі портові органи управління мають обмежений вплив на навколишнє середовище, вони часто є місцем, де збираються основні емітенти шкідливих викидів.

Для портів зелений перехід — це трирівневі зусилля: це означає сприяння екологізації судноплавного сектору, екологізацію всіх портових операцій в межах своєї компетенції, а також сприяння і заохочення екологізації всієї портової екосистеми, економіки і суспільства навколо. Для багатьох портових адміністрацій екологізація порту стала стратегічним рішенням з огляду на забезпечення сталого майбутнього після 2050 року.

На думку спеціалістів ESPO зменшення адміністративного тягара, уникнення надмірної звітності та розробка певної регуляторної гігієни є важливими умовами для підвищення конкурентоспроможності Європи. Підхід «один на вхід, один на вихід» при створенні нового законодавства є першим кроком, але його слід розширювати. Там, де і коли це доречно, слід запровадити перевірку конкурентоспроможності за принципом «не нашкодь» у процесі вироблення політики, щоб гарантувати, що Європа вживає найефективніших заходів для досягнення своїх кліматичних та енергетичних амбіцій, залишаючись при цьому гнучкою та конкурентоспроможною.

Для портів формування європейської транспортної, енергетичної, кліматичної та екологічної політики не повинно більше бути лише вправою, спрямованою всередину себе. Хоча європейські порти розташовані на території Європи, вони працюють у більш широкому геоекономічному та геополітичному контексті. Вони не тільки конкурують між собою, але й дедалі більше зі своїми сусідами, які не є членами ЄС. Європейські та неєвропейські порти, по суті, грають на одному полі, але не за однаковими економічними правилами. Необхідно ретельніше відстежувати та запобігати викривленню конкуренції між європейськими та неєвропейськими портами. Слід уникати фінансування портів і портових інвестицій, які перебувають у прямій конкуренції з портами ЄС. Європейські ініціативи, такі як Глобальний шлюз, повинні підтримувати



партнерів, а не конкурентів.

Також слід забезпечити рівні правила гри на внутрішньому ринку. Для зміцнення економічної бази Європи потрібен європейський підхід. Різні підходи до державної допомоги можуть спотворити конкуренцію між країнами та портами. Рівний доступ до фінансування та умови фінансування залишаються ключовими. Європейські схеми фінансування, доступні для всіх гравців ЄС в однаковий спосіб і з чіткими загальними цілями та вимогами, є найкращою гарантією забезпечення рівних умов для різних гравців на внутрішньому ринку. І останнє, але не менш важливе: слід гарантувати та ретельніше контролювати справедливий розподіл влади та рівні умови гри в морському секторі. На додаток до вже дуже сильних ринкових позицій завдяки минулим і нинішнім концентраціям у секторі, деякі

судноплавні компанії зараз реалізують свої плани експансії у внутрішні райони країни. Вони набувають все більш домінуючих позицій у логістиці, ланцюжку поставок і навіть портових послугах. Така вертикальна інтеграція має бути ретельно оцінена і, за необхідності, врегульована з точки зору необхідного балансу між підвищенням ефективності та ризиком надто домінуючих позицій на ринку.

Як ворота до торговельних і логістичних центрів, енергетичних вузлів і промислових кластерів, порти перебувають у центрі мінливих геоекономічних та геополітичних потрясінь. Під час різних криз європейські порти були на передовій стійких ланцюгів постачання. Вони відіграли вирішальну роль як вузли ланцюгів постачання в надзвичайних ситуаціях під час COVID, як ключові гравці у забезпеченні енергопостачання Європи, та у створенні шляхів солідарності після російського вторгнення в Україну.

Крім того, порти відіграють важливу роль у підвищенні військової готовності Європи. Як організації, що виконують певну місію, європейські порти роблять все можливе, щоб допомогти побудувати сильну і стійку Європу. Як ворота для вільної та чесної торгівлі, порти повинні залишатися відкритими, безпечними та привабливими для інвестицій.



В усій Європі порти все частіше вважаються як критично важлива і стратегічна інфраструктура. Слід уникати іноземного впливу, який може поставити під загрозу безпеку, захищеність і стійкість Європейського Союзу.

Слід уникати іноземних інвестицій у критично важливу портову інфраструктуру, які дозволяють ефективно брати участь в управлінні або контролі над портом. Позитивним в цьому напрямку є реалізація пропозиції та ініціативи щодо подальшої гармонізації стійкості та захисту критично важливої інфраструктури Європи за допомогою переглянутого Регламенту про прямі іноземні інвестиції (ППІ) та ретельного моніторингу Регламенту про іноземні субсидії (FSR).

Більш узгоджений підхід до боротьби з іноземним впливом у різних державах-членах забезпечить рівні умови гри в Європі, надаючи як ОУП, так і потенційним інвесторам більше правової стабільності та ясності. Європейські порти повинні залишатися привабливим місцем інвестування. Невірні сигнали повинні бути зрозумілими для інвесторів.

Для посилення стійкості важливо знайти правильний баланс між торговельними заходами у сферах, пов'язаних з безпекою, і підтримкою вільної та справедливої торгівлі, де це можливо. Безпека повинна не зупиняти торгівлю, а робити її безпечнішою.

Діджиталізація, смарт-технології та штучний інтелект є важливими інструментами для підвищення ефективності, безпеки та сталого розвитку портів. Пріоритетним завданням є імплементація законодавства про кібербезпеку (NIS II).

Діджиталізація та штучний інтелект, ймовірно, найбільше змінюють правила гри для транспортно-логістичної галузі загалом і портів зокрема. Діджиталізація, смарт-технології та штучний інтелект є важливими інструментами для підвищення ефективності, безпеки та стійкості портів. Органи управління портами можуть відігравати ключову роль у посиленні процесів діджиталізації. Однак зростаюча залежність від цифрових рішень і даних у поєднанні з новим геополітичним контекстом збільшує ризик кібератак.



Як оператори основних послуг, порти прагнуть уникнути таких ризиків і мінімізувати їх вплив.

Будучи складними фізичними екосистемами, багато портів у Європі працюють над створенням цифрового двійника, скажімо, цифрової копії порту або, принаймні, його частин. За допомогою датчиків, безпілотників і/або розумних камер порти знають в режимі реального часу, що відбувається в порту. Це призводить до отримання більш якісної і точної інформації, підвищує безпеку і ефективність, а також допомагає виявляти забруднення. Чим більше порти покладаються на процеси діджиталізації, тим більше вони потребують захисту.

Кібератаки можуть проникати в порти через найменш захищену та найслабшу ланку. Органи управління порту разом з усіма зацікавленими сторонами, портовими операторами, включаючи велику кількість малих і середніх підприємств, повинні працювати над підвищенням обізнаності про можливі кібер-ризиків.

Порти повинні співпрацювати з усіма відповідними партнерами та органами влади над впровадженням нової європейської Директиви про кібербезпеку (NISII), Директиви про мережеву та інформаційну безпеку, а також про розробку заходів необхідних для посилення кібербезпеки, подальшої діджиталізації та автоматизації.

Аналіз інвестиційного портфелю Європейських Органів управління портами

Як зазначалося вище, порти в Європі роблять більше, ніж раніше. З простих мультимодальних вузлів у ланцюгу поставок, що з'єднує море з внутрішніми районами, вони перетворюються на центри і посередників у розвитку сталої енергетики, промислових кластерів і циркулярної економіки, а також стають важливими опорами геополітичної та геоекономічної стійкості.

На додаток до своїх традиційних функцій, порти виконують нові функції. У багатьох з цих нових функцій порти є фасилітаторами взаємодії. Інвестиційний



портфель портів відображає цю багатовимірну роль. Окрім інвестицій у розвиток базової портової інфраструктури та підтримання її на сучасному рівні, порти все більше і більше інвестують, щоб взяти на себе стратегічну та суспільну відповідальність і досягти європейських амбіцій. Часто йдеться про проекти з високою суспільною цінністю, але повільною, низькою і ризикованою віддачою від інвестицій. Порти повністю віддані справі, але потребують підтримки з боку ЄС, щоб перетворити всі цілі та амбіції на успіх.

Незважаючи на свої нові ролі та виклики, порти повинні продовжувати інвестувати в модернізацію, підтримку, управління та вдосконалення своєї базової інфраструктури, морського доступу та сполучення з внутрішніми регіонами. Але на додаток до цих "традиційних" інвестицій, порти все частіше здійснюють великі інвестиції для реалізації порядку денного ЄС щодо "зеленого", "розумного" та стійкого розвитку. Вони сприяють екологізації транспорту і промисловості та готують економіку і суспільство до майбутнього з нульовим рівнем викидів і стійкості. Багато портів Європи також відіграють важливу роль у підвищенні геополітичної, гео економічної та кліматичної стійкості Європи. Це вимагає, серед іншого, збільшення інвестицій в енергетичну безпеку, критично важливу інфраструктуру для військової мобільності та ланцюги постачання в надзвичайних ситуаціях.

Напруженість між тим, що порти розглядаються як комерційні та прибуткові підприємства, і в той же час очікується, що вони повинні враховувати державні інтереси і забезпечувати суспільні цінності, стає все більш відчутною і, як очікується, буде тільки посилюватися в найближчому майбутньому.

Під час проведення аналізу інвестиційного портфелю європейських портів розглянуті дослідження Європейської організації морських портів (ESPO) [20] про обсяг запланованих європейськими Органами управління портами інвестиційних проектів, зміни в наданні послуг та інвестиційних стимулах, здійснена оцінка про існуючі інвестиційні бар'єри.



Таблиця 7 - Кількість респондентів ОУП інвестиції за якими досліджувалися [20]

Тип респондента	Кількість респондентів -ОУП
Основний порт TEN-T	35
Кілька портів в одній портовій системі, включаючи основні та/або комплексні порти (ця модель особливо поширена в Італії, де ОУП відповідають за кілька портів в одній портовій системі, а також у Франції та Бельгії)	18
Комплексний порт TEN-T	19
Порт або система з одним портом, яка не включена в мережу TEN-T ЄС як основний або комплексний порт	12
Загальна кількість ОУП, що відповіли на запитання	84

TEN-T – Транс'європейська транспортна мережа

Дані дослідження (охоплюють 54 основні порти ЄС, 46 комплексних портів ЄС і десятки портів, які не були визначені ні як основні, ні як комплексні порти) засвідчили, що інвестиції в сталий розвиток та енергетичний перехід стають другою за важливістю інвестиційною категорією для портових адміністрацій.

Орієнтовний розмір інвестиційного портфелю ОУП, які надали відповіді, становить близько 45 млрд євро до 2034 року (загальний обсяг інвестиційних потреб ОУП в ЄС становитиме близько 80 млрд євро на наступні 10 років до 2034 року). Сума інвестицій у 467 проекти (реалізація планується до 2034р.) становить понад 52 млрд. євро.

У цьому розділі проаналізовано інвестиційний портфель європейських ОУП без включення інвестицій спеціалізованих приватних компаній у порт, які здійснюють свою діяльність у порту, та які продовжують інвестувати значні кошти в нові об'єкти, такі як термінали та термінальне обладнання або переробні заводи, склади та промислові підприємства, наприклад, для виробництва екологічно чистих енергетичних товарів, таких як водень, аміак і біопаливо. Інвестиції ОУП йдуть пліч-о-пліч з інвестиціями приватних компаній у порти.

Таким чином, інвестиційний портфель ОУП, про який йдеться в цьому розділі, не дає повного уявлення про загальний обсяг інвестицій, що здійснюються в європейські порти. Більшість ОУП працюють за бізнес-моделлю "орендодавця". У цій моделі приватні компанії інвестують в такі активи, як термінальне обладнання, склади, заводи та бункерувальні споруди. Обсяг таких



інвестицій приватних компаній є дуже значним.

Наприклад, дані з Нідерландів і Бельгії свідчать про те, що такі приватні інвестиції в порти є значно більшими, ніж інвестиції державних портових операторів. У Нідерландах чотири роки поспіль до 2021 року (останній рік, за який є дані) загальний обсяг приватних інвестицій у портові промислові комплекси перевищував 5 млрд євро на рік (Erasmus UPT, 2024). Більшість цих приватних інвестицій стосувалися інвестицій у промислову діяльність. Для порівняння, ці 5 млрд євро приватних інвестицій на рік значно перевищують загальний обсяг інвестицій голландських ОУП (які становили близько півмільярда євро на рік). Дані по Бельгії (Національний банк Бельгії, 2024) показують схожу картину, що не дивно, враховуючи схожу важливість промислової діяльності в портах обох країн.

Крім того, дослідження зосереджене на інвестиціях (капітальних витратах) і не надає детальної інформації про «операційні витрати», які несуть ОУП. Такі операційні витрати, як правило, є значними, оскільки ОУП підтримують у належному стані вже існуючі інфраструктурні об'єкти, такі як причали та портові акваторії і канали. Такі проекти з технічного обслуговування не включені до подальшого аналізу.

Витрати на утримання об'єктів портової інфраструктури (витрати на технічне обслуговування) не включені в поточний аналіз портових інвестицій, але вони є важливими витратами для ОУП.

Наприклад, Адміністрація портової мережі Східної Адріатики (порти Монфальконе і Трієст) за останні два роки витратила понад 10 млн. євро на рік і очікує продовження значних витрат на утримання протягом наступних трьох років (загалом понад 40 млн. євро). Приклади витрат на технічне обслуговування включають обслуговування електромережі в порту, доріг і будівель у портах, а також причалів. Ця цифра не включає витрати на технічне обслуговування днопоглиблювальних робіт, оскільки вони ще не оцінені.

Цифри для іншого прикладу, порту Північного моря, схожі. За останні два роки середні витрати на утримання порту Північного моря сягнули близько 14



мільйонів євро на рік, що становить трохи більше 10% від загального доходу. Очікується, що витрати на технічне обслуговування - в основному на днопоглиблювальні роботи і утримання причалів - будуть вищими в найближчі роки. Витрати на утримання можуть стати проблемою, оскільки вони «нееластичні» до обсягів, що обробляються в порту. Наприклад, у випадку Клайпедського порту обсяг вантажів скоротився майже на третину через припинення торгівлі з росією та Білоруссю після запровадження санкцій. Це має величезний вплив на доходи порту, тоді як витрати (особливо амортизація та витрати на утримання) є досить фіксованими.

На рис. 12 наведено розподіл інвестицій, включених до бази даних проектів, у розрізі 13 інвестиційних категорій. Порівняння проводиться з розподілом інвестиційних проектів у 2018 році, коли використовувалися аналогічні категорії.

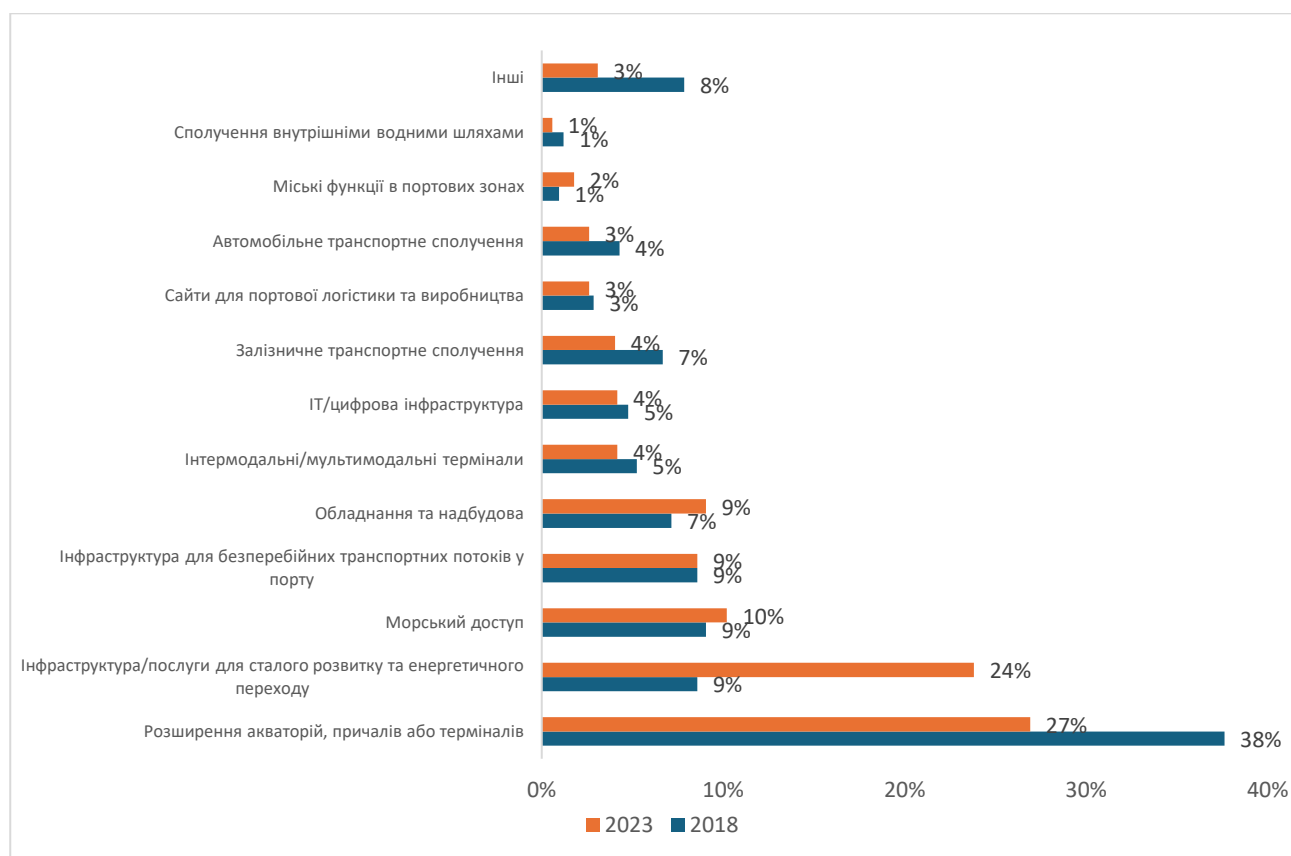


Рисунок 12 - Заплановані інвестиції часткових ОУП за категоріями

Інвестиційна категорія «Розширення портових акваторій, причалів і терміналів» залишається у 2023 році найбільшою категорією, яка налічує 123 проекти [20].



Важливим сегментом для проектів з розширення портів є насипні та генеральні вантажі, особливо це стосується комплексних портів. У деяких випадках це безпосередньо стосується проектів розширення морських вітрових терміналів.

Розширення порту для нових енергетичних товарів : приклад порту Раахе. Зелений перехід енергетичного сектору відкриває величезні можливості для багатьох портів. Одним із прикладів є порт Раахе (Фінляндія). Порт Раахе є третім за завантаженістю портом генеральних вантажів у Фінляндії (6 млн тонн на рік) і одним з найпівнічніших морських портів Європи. Майбутні інвестиції в порт сприяють зеленому переходу, забезпечуючи сучасне операційне середовище в стратегічному місці для офшорної вітроенергетики, зеленої водневої економіки та пов'язаних з ними ланцюжків доданої вартості. Сталеливарний завод SSAB в Раахе наразі є найважливішим користувачем порту. SSAB планує перейти на безвидобувне виробництво приблизно до 2030 року. Цей перехід потребує нових потужностей у порту, таких як новий всепогодний термінал (AWT) для суден водотоннажністю 10000 тон і термінали для сталевих продукції SSAB. Крім того, цей перехід є найважливішою умовою для виробництва "зеленого" водню в Раахе, безвипускної сталі, а також має низку інших застосувань, наприклад, для виробництва суднового палива. Морські райони Фінляндії мають великий потенціал для виробництва вітрової енергії, що є важливим для досягнення національних цілей сталого розвитку енергетики. Морська вітроенергетична потужність в регіоні Раахе становить приблизно 23 ГВт (1500 турбін), і ще 5,8 ГВт (500 турбін) знаходиться в стадії розробки. Активні і своєчасні інвестиції в портову інфраструктуру мають важливе значення для будівництва та експлуатації вітроенергетичних потужностей. Всі ці інвестиції спрямовані на перетворення порту Раахе на центр "зеленого" переходу, де компанії будуть виробляти екологічно чисту продукцію поставляти її на кінцеві ринки.

Більш детальний розгляд різних типів інвестицій у категорії інвестицій, пов'язаних з енергетичним переходом та переходом портів і судноплавства до сталого розвитку, та яка посіла друге місце по кількості інвестиційних проектів,



засвідчив, що значну частину складають інвестиції

- в "інфраструктуру та послуги, пов'язані з енергетичним переходом економіки" (загалом 55 проектів);
- в "інфраструктуру та об'єкти для зменшення впливу судноплавства на навколишнє середовище" (54 проекти)
- в "інвестиції в зменшення впливу портових операцій на навколишнє середовище" (8 проектів)

Збільшення інвестицій у проекти, що сприяють переходу до енергоефективності та сталості, пов'язане зі зміною послуг.

Майже дві третини всіх ОУП планують почати надавати суднам, баржам і буксирам послуги з постачання електроенергії з берега (OPS), тоді як решта ОУП (за деякими винятками) вже надають такі послуги. ОУП також мають намір надавати інші послуги, такі як плата за послуги для вантажівок, (зелена) енергія для компаній, що працюють у порту, екологічно чисте паливо для суден і буксирів, трубопроводів та послуги з (цифрового) енергоменеджменту.

Відсоток кількості інвестиційних проектів безпосередньо спрямованих на просування переходу до енергетики та сталого розвитку у розрізі типів (див. рис. 13).

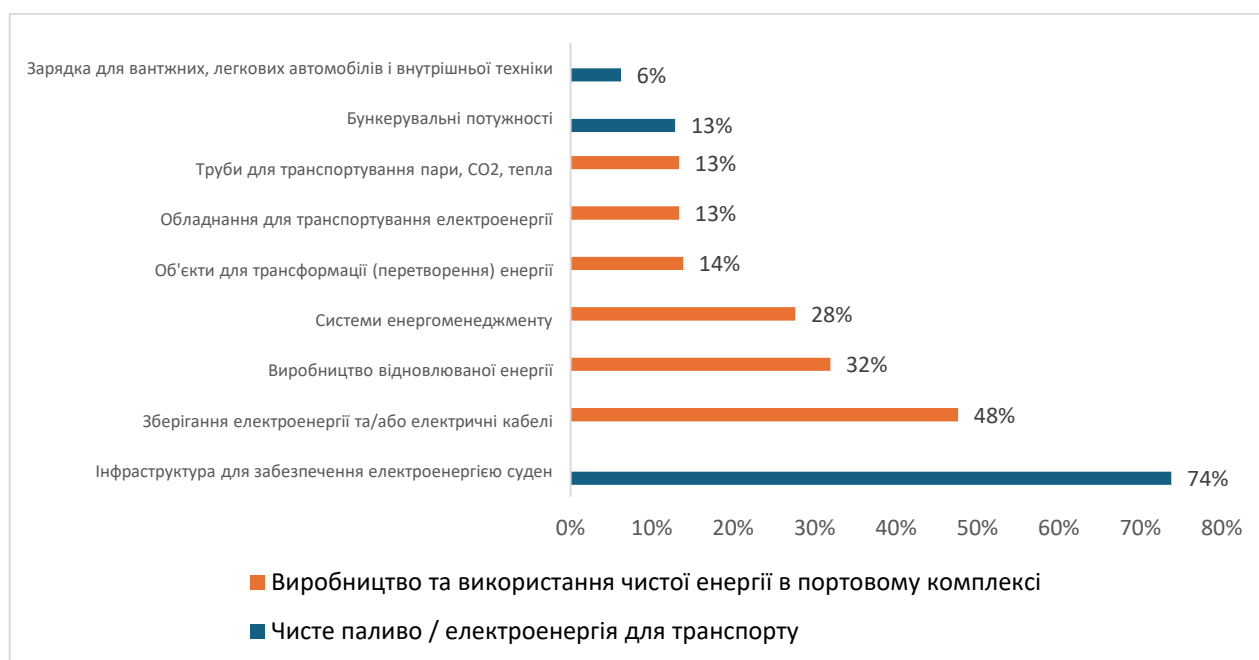


Рисунок 13 - Типи інвестицій у категорії проектів «просування переходу до енергетики та сталого розвитку».



Що стосується інвестицій у чисту енергетику та декарбонізацію, то найпоширенішим інвестиційним проектом є постачання електроенергії на судна (OPS) (понад 70% усіх портів, які надали дані про свої інвестиційні проекти, планують інвестувати в OPS).

Крім того, близько половини опитаних портових операторів регулярно планують будівництво об'єктів для транспортування та/або зберігання електроенергії. Близько третини всіх портових операторів також планують інвестувати у виробництво відновлюваної енергії, а близько 30% з них планують інвестиції в системи енергоменеджменту.

Одним із прикладів порту, що інвестує в енергоменеджмент, є порт Роттердама, який ініціював нове підприємство, яке пройшло шлях від ідеї до «запуску» і наразі перебуває на етапі «розширення». У червні 2023 року була запущена платформа для торгівлі електроенергією Distro Energy. Ця платформа прискорює енергетичний перехід завдяки новій ринковій моделі, яка пропонує більш вигідні ціни на локально вироблену екологічно чисту електроенергію. Це забезпечує більшу локальну концентрацію відновлюваної енергії, знижує витрати для користувачів, зменшує перевантаження в електромережі та забезпечує кращу прибутковість для сторін, які виробляють та/або зберігають відновлювану енергію. Перевага цього ринку полягає в зростанні в найближчі роки з користувачами портового промислового кластера Роттердама. До таких користувачів належать покупці, виробники, а також постачальники енергії та оператори мереж.

Хоча контейнерний сегмент залишається важливим сегментом для розширення порту, він демонструє меншу важливість у 2023 році порівняно з 2018 роком. Загальне зростання торгівлі є менше значущим фактором у 2023 році в порівнянні з енергетичним переходом.

Минулі та майбутні інвестиції: приклад порту Валенсії. Адміністрація порту Валенсії (PAV) управляє трьома портами на іспанському узбережжі Середземного моря: Сагунто, Валенсія та Гандія. Порт Валенсія має статус ключового в європейській мережі TEN-T, в той час як Сагунто є комплексним



портом. Протягом останнього десятиліття портові інвестиції еволюціонували, адаптуючись до мінливого середовища та нової ролі портів. Протягом п'яти років з 2018 по 2023 рік інвестиції були переважно спрямовані на розвиток нової морської інфраструктури та покращення сполучення з портами.. Наприклад, у період з 2018 по 2023 рік близько 90 млн євро було інвестовано в поліпшення залізничного сполучення порту, при тому основна частина інвестицій була спрямована на адаптацію залізничної мережі у Валенсії до стандартів TEN-T, впровадження колії подвійного призначення (стандартної та іберійської) . У майбутній період з 2024 по 2033 рік нові потреби щодо декарбонізації портових операцій і пов'язаної з ними морської діяльності, а також перспективу розвитку відновлюваної енергетики визначатимуть інвестиційну політику порту.

Основні інвестиції будуть спрямовані на розвиток нового сучасного контейнерного терміналу в зоні Північного розширення порту (за схемою державно-приватного партнерства з внеском PAV близько 560 млн. євро). У той же час, нові інвестиції пов'язані з модернізацією портової електромережі та нових об'єктів наземного електропостачання (OPS), складуть близько 180 млн євро, а інвестиції, спрямовані на підтримку виробництва енергії з відновлюваних джерел, як очікується, складуть до 74 млн євро.

Аналіз інвестицій та обсяги перевалки вантажів у базових та комплексних портах наведено у табл. 8.

Таблиця 8 – результати аналізу середнього загального обсягу інвестицій на одну тонну перевантажених вантажів [20]

Показник	Базові порти	Комплексні порти
Середній річний обсяг перевантаження вантажів, млн.тон	37	7
Середній загальний обсяг інвестицій, млн.євро	780	425
Середні інвестиції на тонну, євро/тонна	21	65

Запланований обсяг інвестицій, виражений у євро на тонну вантажу, є вищим для комплексних портів (з середнім відносно невеликим обсягом



вантажів, близько 7 млн. тон на рік), ніж для базових портів, оскільки в основному комплексні порти менше орієнтовані на обробку «великотоннажних вантажів», таких як контейнери, генеральні та наливні вантажі, і, як правило, більше зосереджені на таких видах вантажів, як насипні та навалювальні вантажі.

Довідково: у 2022 році в портах ЄС було завантажено 3,5 мільярда тон морських вантажів (Євростат).

Відповідно до даних, зібраних щодо інвестицій 40 ОУП у 2022 році, на частку яких припадає 1,5 млрд тон вантажів, загальна сума їх інвестицій у 2022 році склала понад 1,5 млрд євро, отже, ця група ОУП інвестувала приблизно 1 євро на тонну у 2022 році. Це значний рівень інвестицій, який демонструє інвестиційну спроможність ОУП. Однак цієї інвестиційної спроможності недостатньо для фінансування всіх проєктів, що перебувають в інвестиційному портфелі.

За результатами дослідження виявлено вузькі місця для запланованих інвестицій з боку ОУП. Релевантність 7 потенційних «вузьких місць» показана на рис.14.



Рисунок 14 - Актуальні 7 потенційно «вузьких місць» [20]



Результати засвідчили, що «фінансові» перешкоди залишаються дуже актуальними. Серйозною проблемою є неможливість отримати фінансування, яка, ймовірно, посилюється другою проблемою: вартість проекту зростає через збільшення витрат на будівництво. Третім вузьким місцем, яке також стосується значної кількості проектів, є відсутність адекватних механізмів для подолання «розриву у фінансуванні».

Наразі в Україні урядовці теж відмічають нестачу фінансів та складність залучення зовнішніх коштів, великий обсяг «паперової роботи» з підготовки, подання, управління та реалізації інвестиційних проектів, тривалі та складні дозвільні процедури, складність узгодження між усіма партнерами проектів, відсутність єдиної бази даних проектів відновлення та розвитку.

Створення цінностей інвестицій Органів управління портів

ОУП зосереджені на створенні цінностей для нинішніх і майбутніх користувачів порту (вантажовідправників, судноплавних ліній і компаній, що здійснюють свою діяльність у порту), і переважна більшість інвестиційних проектів створюють цінність саме в цьому сенсі.

Крім того, відповідно до своєї місії, ОУП створюють "цінність для суспільства", зменшуючи вплив на навколишнє середовище діяльності в порту та ширшого логістичного ланцюга, а також сприяючи енергетичному переходу.

ОУП також створюють цінність для місцевих громад завдяки зменшенню місцевих негативних зовнішніх ефектів і (змішаним) проектам реконструкції прибережних територій. Крім того, ОУП створюють цінність з "європейської перспективи", сприяючи зменшенню енергетичної залежності Європи та підвищенню геополітичної стійкості.

Як вже зазначалося вище, на основі опитування проведеного ESPO у 2022 році (звіт ESPO «Тенденції в управлінні портами ЄС у 2022 році») [19]. розглянуті поточні тенденції в управлінні портами в європейських портах та встановлено, що ОУП є фінансово самоокупними, і, як правило, мають на меті



створювати цінність не тільки для користувачів порту, але й для більш широкого портового співтовариства. Дані наведені на рис.15.

Топ 3 «суспільні» цілі ОУП з опитування ESPO щодо управління портами у 2022 році це:

- соціальне та економічне зростання регіону (90% респондентів);
- сприяння торгівлі та бізнесу (89% респондентів);
- забезпечення сталості портової діяльності в довгостроковій перспективі (87% респондентів).

Це чітко показує, що ОУП працюють над збалансуванням економічного, соціального та екологічного впливу у портовій діяльності

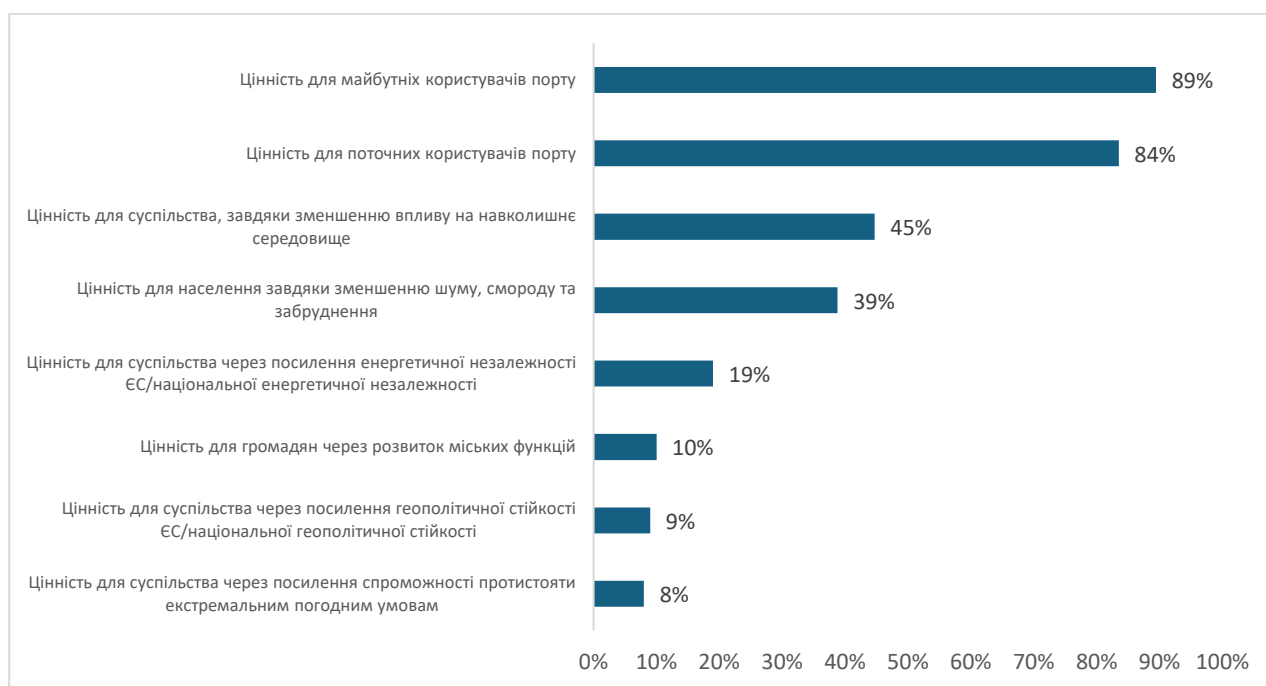


Рисунок 15 – Створення цінностей інвестиційних проектів у портах. [20]

З огляду на необхідність декарбонізації судноплавства та економіки в цілому, було проведено більш детальний аналіз того, чи сприяють інвестиційні проекти ОУП досягненню цієї основної мети, і якщо так, то яким чином. На Рис. 16 показано відповідні результати.

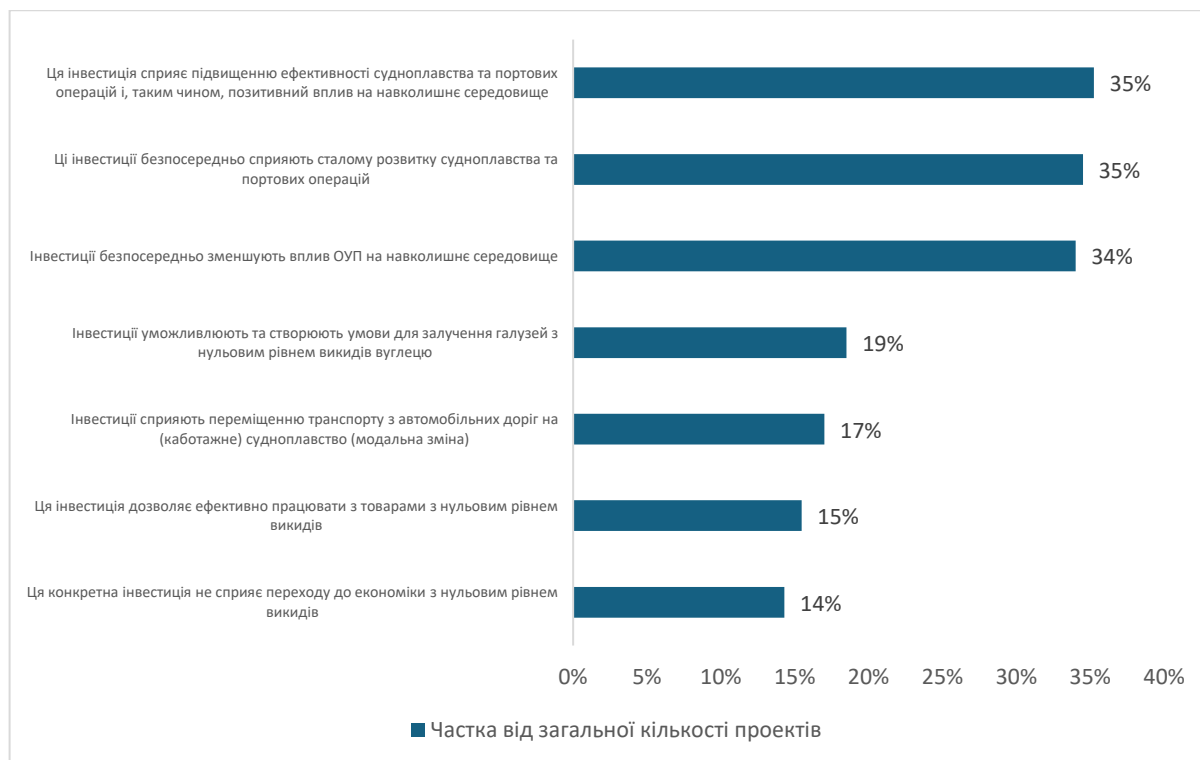


Рисунок 16 – Внесок інвестицій у декарбонізацію судноплавства та економіки в цілому [20]

Понад 85% усіх проектів ОУП мають позитивний вплив на навколишнє середовище. Близько третини інвестиційних проектів сприяють підвищенню ефективності судноплавства та портових операцій і, таким чином, мають позитивний вплив. Майже така ж частка проектів безпосередньо зменшує вплив портових і судноплавних операцій на навколишнє середовище, зокрема, завдяки впровадженню OPS. Ще третина проектів зменшує вплив Органу управління портом на навколишнє середовище. Інші впливи включають підвищення привабливості порту для галузей з низьким вмістом вуглецю, таких як виробництво екологічно чистого палива, і переорієнтацію вантажів на більш екологічні види транспорту, в тому числі внутрішні водні шляхи або залізницю.

Проблеми фінансування інвестицій у розвиток портів

Інвестиції, які, як очікується, принесуть високу цінність (користь як користувачам, так і суспільству в цілому) порівняно з їхніми витратами, є



важливими з точки зору суспільства. Однак не всі з цих проектів генерують необхідну фінансову віддачу, щоб зробити їх комерційно життєздатними, оскільки ОУП не можуть конвертувати створення суспільної цінності (яка часто є значною) у фінансовий дохід. Це інвестиційні проекти "типу 4" на Рис. 17. Існує вагоме обґрунтування для державного фінансування інвестицій "типу 4" у ОУП (Комерційна доцільність відрізняється для різних типів інвестицій. Наприклад, інвестиційні проекти, спрямовані на покращення морського доступу або дорожнього сполучення, часто не є комерційно доцільними. Це інтуїтивно зрозуміло, оскільки часто неможливо розробити потік доходів для отримання додаткового прибутку на основі цих інвестицій. З іншого боку, інвестиції в термінальні комплекси або "енергетичні послуги" частіше є комерційно доцільними), Політика на національному та європейському рівнях також відображає цю реальність, надаючи фінансову підтримку ОУП у вигляді кредитів або грантів.

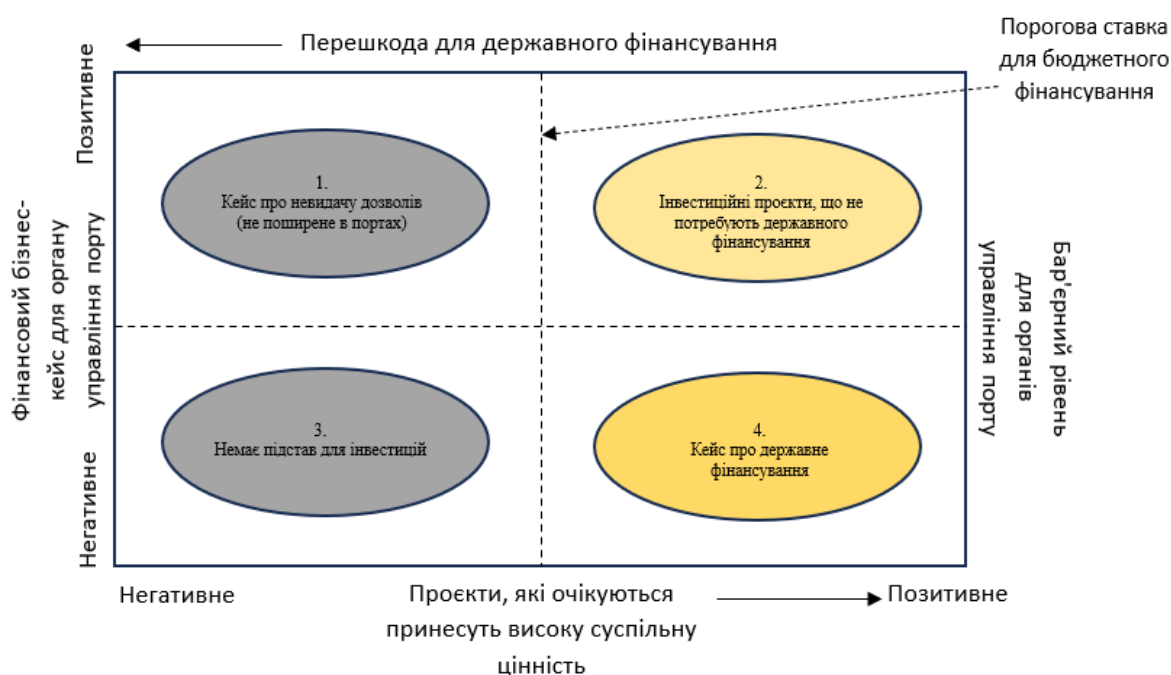


Рисунок 17 – Обґрунтування державного фінансування інвестиційних проектів ОУП [20]

З огляду на збереження фінансових проблем, ОУП здебільшого намагаються



отримати фінансування від державних установ, щоб мати змогу реалізовувати інвестиційні проекти.

На рис. 18 наведена бажана структуру фінансування для проектів, включених до вибірки.

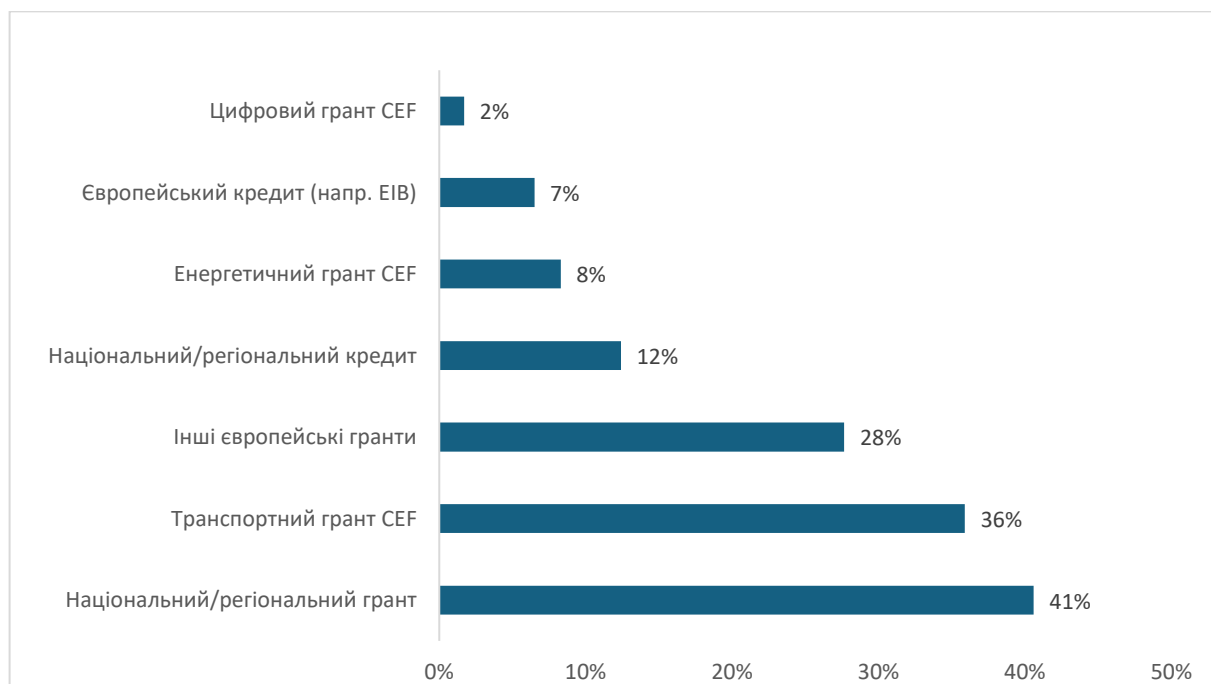


Рисунок 18 - Найбільш привабливі (бажані) джерела фінансування ОУП для запланованих інвестиційних проектів [20]

Для реалізації близько 40% проектів шукають національні та регіональні гранти, тоді як для кожного третього проекту шукають гранти CEF (Програма «Об'єднуємо Європу»).

Кредити ЕІВ (Європейський інвестиційний банк) шукають лише для відносно невеликого відсотка проектів, і вони не займають такого важливого місця в бажаній структурі фінансування, як кредити на національному та регіональному рівнях. Якщо розглядати проекти на стадії реалізації, тобто ті, що вже отримали фінансування, то варто зазначити, що майже третина з них повторно отримали грант від CEF, тоді як кількість проектів, що отримують державне фінансування, є дуже обмеженою. Це свідчить про те, що перспективи отримання фінансування на державному рівні можуть бути досягнуті лише тоді,



коли держава розробить спеціальні механізми фінансування.

Прикладом виділення гранту Україні за програмою Європейського Союзу «Механізм сполучення Європи» (CEF), є підписання державним підприємством водних шляхів «УКРВОДШЛЯХ» з Європейським виконавчим агентством з клімату, інфраструктури та навколишнього середовища (CINEA – European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency) Грантової угоди з реалізації проекту «Українська річкова інформаційна служба на р. Дунай».

Воєнні фактори впливу на світові економічні умови

Наслідки війни в Україні відчуються в усьому світі: різні економічні показники свідчать про різке економічне падіння.

У записці Ради керуючих Федеральної резервної системи США [21] зроблено висновок, що посилення геополітичних ризиків, спричинених російським вторгненням в Україну, негативно впливатиме на світові економічні умови протягом 2022 року та наступних періодів.

За оцінками, такі наслідки зменшуватимуть валовий внутрішній продукт (далі - ВВП) і значно підвищити інфляцію, загострюючи політичні компроміси, з якими стикаються центральні банки в усьому світі. Більше того, загроза високої інфляції, посилена стрімким зростанням цін на сировинні товари, збільшує ризики стагфляції, відсутності продовольчої безпеки та соціальних заворушень у різних частинах планети, що впливає на відновлення після пандемії.

Очікується, що країни зазнають різних впливів залежно від їхнього доступу до продовольства та енергоносіїв та їхніх економічних зв'язків з Україною, враховуючи її важливу участь в різних глобальних ланцюжках поставок (наприклад, агропродовольча промисловість, металургія, хімічна та деревообробна промисловість).

В економічному звіті «Війна в регіоні» [22], Світовий банк зазначив, що війна в Україні має руйнівний вплив на людське життя й призводить до знищення економіки. Вона також спричинить значні економічні втрати в регіоні Європи та



Центральної Азії (ЄЦА) та решті світу.

Війна погіршила перспективи, і її економічні наслідки відчуються в багатьох секторах, включаючи сировинні та фінансові ринки, торговельні та міграційні зв'язки, а також довіру інвесторів. Сусідні країни ЄЦА, ймовірно, зазнають значних економічних збитків через свої міцні торгові, фінансові та міграційні зв'язки з рф та Україною. Росія є основним експортером енергоносіїв і промислових металів, а рф й Україна разом забезпечували понад 25 відсотків світового експорту пшениці.

Європа особливо залежить від російських енергоносіїв: 47 відсотків природного газу і 25 відсотків нафти імпортувалося з росії. Вірменія, Грузія, Казахстан і Туреччина імпортують більше 75 відсотків своєї пшениці з Росії та України, а багато країн Близького Сходу та Африки залежать від імпорту пшениці та інших товарів з росії та України, що може призвести до нестабільності продовольчої безпеки.

Дефіцит пропозиції і більш високі ціни на енергоносії та продовольство будуть підживлювати інфляцію, впливаючи на країни регіону, а також решту світу. Війна і санкції зруйнували зв'язок, порушивши торгові маршрути і збільшивши транспортні та страхові витрати, що посилює існуюче навантаження на глобальні виробничо-збутові ланцюжки, впливаючи на широкий спектр галузей, включаючи харчову, автомобільну, будівельну, нафтохімічну і транспортну галузі. Поряд з більш високими цінами на сировинні товари, додаткові навантаження на глобальні виробничо-збутові ланцюжки ще більше посилюють інфляційний тиск.

Триваючий конфлікт, ймовірно, призведе до подальшого ослаблення довіри інвесторів, відновлення відтоку інвестиційних портфельів і девальвації валют в регіоні. Країни, які зазнають найбільшого ризику, це країни з високим дефіцитом поточного рахунку або значною часткою боргу, номінованого в іноземній валюті, утримуваного нерезидентами або короткострокового боргу. Їм може бути важко пролонгувати заборгованість або доведеться зіткнутися зі значно вищими зобов'язаннями з обслуговування боргу.



Війна також спричиняє дестабілізуючу хвилю біженців та збільшить рівень бідності у регіоні через рецесію та ріст цін на продовольство. За оцінками, в Україні 6,5 мільйона людей вже є внутрішньо переміщеними особами, і близько третини населення потребує екстреної гуманітарної допомоги.

Вплив війни на економічні перспективи регіону залежить від того, як буде розвиватися триваючий конфлікт.

Більш затяжний конфлікт може призвести до збільшення людських жертв і економічних витрат, посилення політичної невизначеності, фрагментації регіональної інтеграції і руйнування важливих торгових та інвестиційних зв'язків. У ці важкі часи уряди повинні зміцнювати резерви для впровадження макроекономічної політики та інститути для посилення стабільності; сприяти інклюзивному й більш рівноправному відновленню шляхом зміцнення систем соціального захисту для підтримки найбільш вразливих верств населення, включаючи біженців; і продовжувати приділяти особливу увагу підвищенню енергоефективності та переходу до «зелених» технологій для забезпечення сталого майбутнього.

Усунення негативних наслідків зміни клімату є одним з найактуальніших питань нашого часу. Війна і різке зростання цін на традиційні енергоносії ще раз демонструють привабливість відновлюваних джерел енергії і важливість переходу енергетичних систем на більш дешеву, чисту і надійну енергію. Підвищення енергоефективності, скорочення втрат при споживанні енергії та використання технологічних інновацій можуть дозволити економікам регіону пом'якшити вплив війни на економічне зростання.

З початком війни в Україні розрив між рівнями базової інфляції в США та інших країнах членах - Організації економічного співробітництва та розвитку з часом зменшується, оскільки базова інфляція швидко наздоганяє інфляцію в інших країнах, у т.ч. країнах ЄС.

Так, з квітня 2022 року базова інфляція в США була нижчою за середню базову інфляцію в країнах – членах Організації економічного співробітництва та розвитку (далі – ОЕСР), а розрив становив 0,9 відсоткового пункту станом на



серпень 2022 року (США - 6,3, ОЕСР - 7,2). Базова інфляція в США перевищувала базову інфляцію в ОЕСР з квітня 2020 року по квітень 2022 року з піковим розривом у 1,4 відсоткових пункти в червні 2021 року (США 4,5, ОЕСР 3,1). Середній показник по ОЕСР включає Туреччину, яка тривалий час мала дуже високий рівень інфляції [23].

Станом на 22 листопада 2022 року прогнозована інфляція на 4 квартал 2022 року в США становить 5,7%, що нижче, ніж у багатьох країнах ОЕСР, включаючи Італію (5,9%), Німеччину (7,2%), Велику Британію (10,2%) та середній показник для євросони (6,8%) [24].

Глобальна загальна інфляція продовжується поступово зменшується, частково відображаючи падіння цін на сировинні товари та відстрочені наслідки жорсткої монетарної політики (рис. 19). Інфляція зараз близька до цільових показників. У 2025-2026 роках очікується подальше значне зниження цін на нафту, оскільки видобуток зростатиме, а зростання світового попиту на нафту залишається помірним.

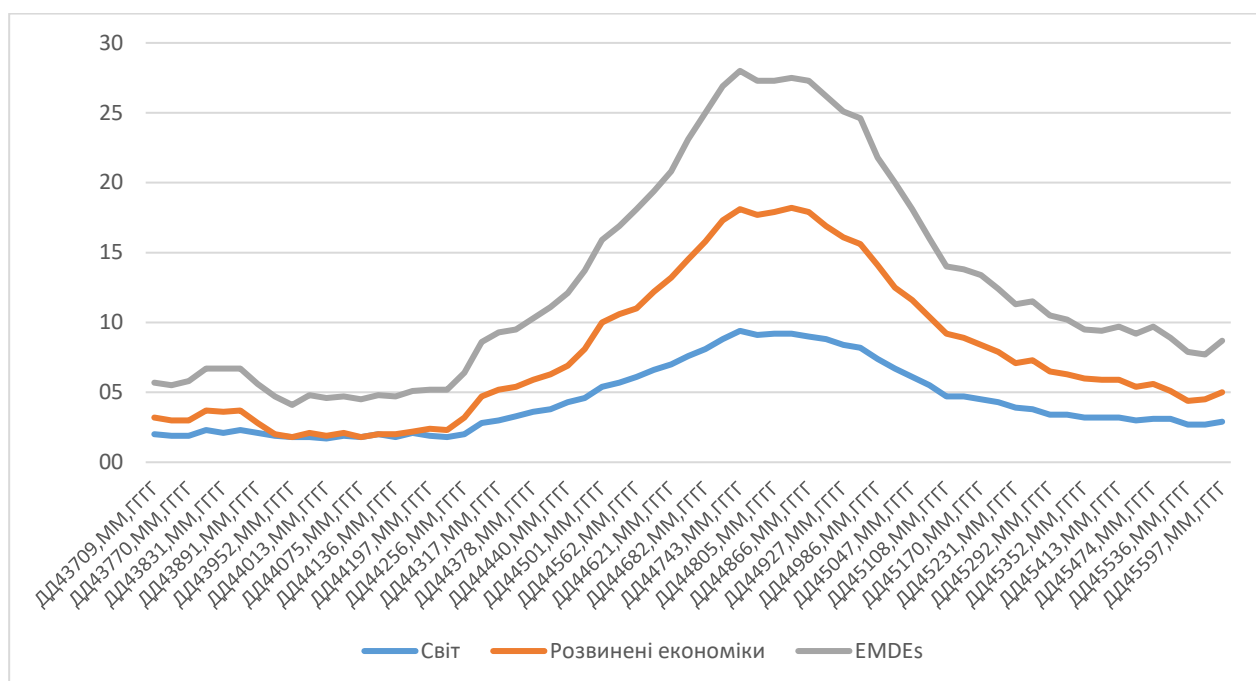


Рисунок 19 – рівень інфляції споживчих цін в середньому в світі, по державам розвиненої економіки та ринкам, що розвиваються, і країнам, що розвиваються (далі - EMDEs) протягом серпня 2019 року по листопад 2024 року (включно) [25]



За прогнозами Світового Банку (табл. 9) зростання ВВП у США за 2025 рік становитиме 2,3 %. ВВП країн Єврозони зросте з 0,7 % у 2024 році до 1 % у 2025 році та 1,2 % в 2026 році. Китайська економіка сповільниться з 4,9 % у 2024 році до 4,5 % у 2025 році та 4 % у 2026 році (табл. 9).

Таблиця 9 – Реальний і прогнозний розмір валового внутрішнього продукту країн світу

Реальний ВВП ¹ (відсоткова зміна порівняно з попереднім роком, якщо не вказано інше)	2022	2023	2024 (оцінка)	2025 (прогноз)	2026 (прогноз)
Світ	3,2	2,7	2,7	2,7	2,7
Розвинені економіки	2,8	1,7	1,7	1,7	1,8
США	2,5	2,9	2,8	2,3	2,0
Країни Європи	3,5	0,4	0,7	1,0	1,2
Японія	0,9	1,5	0,0	1,2	0,9
Ринки, що розвиваються, і країни, що розвиваються (EMDEs)	3,7	4,2	4,1	4,1	4,0
Східна Азія та Тихоокеанський регіон	3,4	5,1	4,9	4,6	4,1
<i>Китай</i>	3,0	5,2	4,9	4,5	4,0
<i>Індонезія</i>	5,3	5,0	5,0	5,1	5,1
<i>Тайланд</i>	2,5	1,9	2,6	2,9	2,7
Європа та Центральна Азія	1,6	3,4	3,2	2,5	2,7
<i>російська федерація</i>	-1,2	3,6	3,4	1,6	1,1
<i>Туреччина</i>	5,5	5,1	3,2	2,6	3,8
<i>Польща</i>	5,3	0,1	3,0	3,4	3,2
Латинська Америка та Карибський регіон	4,0	2,3	2,2	2,5	2,6
<i>Бразилія</i>	3,0	2,9	3,2	2,2	2,3
<i>Мексика</i>	3,7	3,3	1,7	1,5	1,6
<i>Аргентина</i>	5,3	-1,6	-2,8	5,0	4,7
Близький Схід і Північна Африка	5,4	1,7	1,8	3,4	4,1
<i>Саудівська Аравія</i>	7,5	-0,8	1,1	3,4	5,4
<i>Іран, Ісламська Республіка²</i>	3,8	5,0	3,0	2,7	2,2
<i>Єгипет, Арабська Республіка²</i>	6,6	3,8	2,4	3,5	4,2
Південна Азія	5,8	6,6	6,0	6,2	6,2
<i>Індія²</i>	7,0	8,2	6,5	6,7	6,7
<i>Бангладеш²</i>	7,1	5,8	5,0	4,1	5,4
<i>Пакистан²</i>	6,2	-0,2	2,5	2,8	3,2
Африка на південь від Сахари	3,8	2,9	3,2	4,1	4,3
<i>Нігерія</i>	3,3	2,9	3,3	3,5	3,7
<i>Південна Африка</i>	1,9	0,7	0,8	1,8	1,9
<i>Ангола</i>	3,0	1,0	3,2	2,9	2,9
Реальний ВВП¹					
Країни з високим рівнем доходу	2,9	1,7	1,7	1,8	1,9
Країни із середнім рівнем доходу	3,7	4,6	4,3	4,3	4,1
Країни з низьким рівнем доходу	5,1	3,0	3,6	5,7	5,9
EMDEs за винятком Китаю	4,2	3,5	3,5	3,8	3,9
EMDEs, що експортують товари	3,3	2,6	2,8	3,2	3,4
EMDEs, що імпортують товари	3,9	5,0	4,7	4,5	4,2
EMDEs, що імпортують товари, за винятком Китаю	5,3	4,6	4,3	4,4	4,6
ЕМ7	3,3	5,1	4,6	4,2	3,9
Світ (PPP) ³	3,4	3,2	3,2	3,2	3,2
Обсяг світової торгівлі⁴	5,9	0,8	2,7	3,1	3,2



Реальний ВВП ¹ (відсоткова зміна порівняно з попереднім роком, якщо не вказано інше)	2022	2023	2024 (оцінка)	2025 (прогноз)	2026 (прогноз)
Ціни на товари⁵					
Індекс товарних цін WBG	142,5	108,0	104,5	98,5	96,7
Енергетичний індекс	152,6	106,9	100,8	93,6	91,7
Нафта (дол. США за барель)	99,8	82,6	80,0	72,0	71,0
Неенергетичний індекс	122,1	110,2	112,1	108,5	107,0

Примітки: ЕМ7 = Бразилія, Китай, Індія, Індонезія, Мексика, російська федерація та Туреччина. WBG - Група Світового банку. Прогнози Світового банку часто оновлюються на основі нової інформації. Отже, наведені тут прогнози можуть відрізнятися від тих, що містяться в інших документах Світового банку, навіть якщо основні оцінки перспектив країн не відрізняються на будь-яку дату. Світовий банк наразі не публікує дані про обсяг економічного виробництва, доходи чи зростання для Туркменістану та Боліваріанської Республіки Венесуели через відсутність надійних даних належної якості. Туркменістан і Боліваріанська Республіка Венесуели виключені з макроекономічних агрегатів між країнами.

¹ Основні сукупні темпи зростання розраховуються з використанням ваги ВВП у середніх цінах 2010-19 рр. і ринкових обмінних курсів.

² Темпи зростання ВВП наведені на основі фінансового року (ФР). Агреговані показники, які включають ці країни, обчислюються з використанням даних, зібраних на основі календарного року. Для Індії та Ісламської Республіки Іран колонка для 2022 року стосується 2022/23 фінансового року. Для Бангладеш, Арабської Республіки Єгипет і Пакистану колонка для 2022 року стосується 2021/22 фінансового року. Темпи зростання Пакистану базуються на ВВП за факторними витратами.

³ Світові темпи зростання розраховуються з використанням середніх показників паритету купівельної спроможності (ПКС) за 2010-19 рр., які приписують більшу частку світового ВВП країнам з ринком, що формується, і країнам, що розвиваються (EMDEs), ніж ринкові обмінні курси.

⁴ Обсяг світової торгівлі товарами та нефінансовими послугами.

⁵ Індeksi виражені в номінальних доларах США (2010 рік = 100). Нафта відноситься до еталону сирої нафти Brent.

Джерело: [25]

Прогнозні Світовим Банком темпи зростання в регіоні Європи та Центральної Азії сповільняться до 2,5% у 2025 році (табл. 9) переважно через зниження темпів зростання в росії та Туреччині через відкладений ефект посилення кредитно-грошової політики, а у 2026 році збільшаться до 2,7%. У 2026 році очікується, що приватне споживання та інвестиції стимулюватимуть зростання, підтримуване поступовим процесом дезінфляції та пом'якшенням грошово-кредитної політики [24].

За винятком росії, Туреччини та України, регіональне зростання, як очікується, посилиться до 3,3% у 2025–2026 роках на чолі з Польщею, де воно очікується на рівні 3,4% цього року і 3,2% - наступного року порівняно з 3% торік. Геополітична напруженість, як і раніше, являє собою серйозний ризик.

Вторгнення в Україну залишається важливим фактором, що визначає регіональні перспективи. Будь-яка подальша ескалація може призвести до ще більших економічних потрясінь у всьому регіоні. Військові витрати різко зросли в усьому регіоні, збільшившись до 4% ВВП 2023 року, що вдвічі більше, ніж у середньому в 2010—2021 рр. Реальні розміри фактичного та прогнозного



валового внутрішнього продукту країн світу наведені у табл.9.

Воєнні фактори впливу на окремі макропоказники економічного та соціального розвитку України

Під час дослідження було отримано актуальні дані, які описують сучасний стан національної економіки України, у порівнянні з довоєнним періодом. Об'єктом аналізу є стан національної економіки та подальше її відновлення.

З 24 лютого 2022 р. до теперішнього часу в Україні фіксуються значні людські втрати, велика міграція населення за кордон та в межах країни, масштабні пошкодження інфраструктури (житлової, соціальної, виробничої), у т. ч. критичної – аеропортів, морських портів, транспортних систем, трубопроводів, ліній електропередачі тощо. Російське вторгнення завдає потужного удару по економіці України, тому через значну невизначеність спостерігається постійне коригування урядом України та Мінекономрозвитку базових основних прогностичних макропоказників економічного і соціального розвитку України в залежності від зміни сценарію.

Дані наведені у табл.10.

Базовий сценарій у 2021 році до початку війни [26]: За даними бюджетної декларації на 2022-2024 роки, складеної у 1 півріччі 2021 року до початку дії військово стану в Україні, очікувалося продовження політики, спрямованої на усунення перешкод на шляху ефективного розвитку економіки, забезпечення макроекономічної стабільності та зниження фінансових ризиків, створення передумов для змін технологічності виробництва, в тому числі шляхом стимулювання просування товарів на зовнішні конкурентні ринки та покращення інвестиційної привабливості України.

Сценарій 1 у 2022 році [27]: Разом з тим, базовий сценарій економічного прогнозу у 2021 році не враховував реальних ризиків макроекономічного середовища та падіння темпів економічного розвитку України, спричинених російською агресією, тому прогностичні макропоказники опинилися під впливом низки негативних факторів, зокрема, через наслідки воєнних атак з боку РФ на



Таблиця 10 – Зміни основних прогнозних макропоказників економічного і соціального розвитку України в залежності від зміни сценарію (базовий та подальші сценарії)

Роки	2022		2023		2024		2025		2026	
Показники	Базовий сценарій	Сценарій № 1	Базовий сценарій	Сценарій № 2	Базовий сценарій	Сценарій № 3	Базовий сценарій	Сценарій № 1	Базовий сценарій	Сценарій № 1
Валовий внутрішній продукт (%до попереднього року)	103,8	68,0	104,7	103,2	105,0	104,6	106,8	102,7	106,6	107,5
Індекс споживчих цін (% грудень до грудня)	106,2	129,3	105,3	128,0	105,0	109,7	108,1	109,5	106,9	110,4
Індекс цін виробників (% грудень до грудня)	107,8	138,3	106,2	132,2	105,7	111,4	109,7	111,1	108,2	112,4
Експорт (млн дол. США)	70286,0	57187,0	75686,0	61319,0	81668,0	56272,0	67161,0	57229,0	81010,0	67311,0
% до переднього року	106,5	-29,8	107,7	7,2	107,9	109	119,4	107	120,6	117,6
Імпорт (млн дол. США)	78881,0	75852,0	86309,0	76612,0	93764,0	96444,0	94205,0	97904,0	106443,0	94635,0
% до переднього року	109,2	-9,9	109,4	1,0	108,6	105,9	97,7	103,7	113	96,7

об'єкти енергетичної системи України та інші об'єкти критичної інфраструктури України.

Протягом 2022 року через нестабільність внутрішнього та зовнішнього середовища, високу залежність економічної активності від безпекових факторів основні прогнозні макропоказники економічного і соціального розвитку України уточнювались та переглядалися, з урахуванням консультацій, проведених з експертами Міжнародного валютного фонду, Національного банку України, при цьому був використаний більш консервативний підхід до оцінки інфляційних процесів, з огляду на нижчі темпи відновлення економіки, тому ІСЦ на 2023 рік прогнозовано на рівні 128,0% (у розрахунку грудень до грудня попереднього року). Зміна сальдо торговельного балансу наведено у табл.11.

Сценарій 2 у 2023 році [28]: Вже в грудні 2023 року Кабінет Міністрів України знову змінив прогнозні значення макропоказників економічного і



Таблиця 11 – Зміна торговельного балансу при різних сценаріях прогнозування

Роки	Сальдо торговельного балансу, млн. доларів США (прогноз)		Відхилення	
	За базовим сценарієм 2021 рік	Уточнюючий прогноз під час війни у 2022р.	%	млн.\$
2022	-8595	-18 665	217,2	10070
2023	-10623	-15 923	149,9	5300

соціального розвитку України на 2024 – 2025 роки та визначив їх для 2026 року.

Сценарій 3 у 2024 році [29]: В червні 2024 року Кабінет Міністрів України знову змінив прогнозні значення макропоказників економічного і соціального розвитку України на 2025 – 2026 роки та визначив їх для 2027 року.

Відповідно до звіту Світового банку масштаби скорочення валового внутрішнього продукту (далі – ВВП) в Україні «підлягають високому ступеню невизначеності» щодо тривалості та інтенсивності війни. Сценарій зниження у звіті, який відображає подальші шоки цін на сировинні товари та втрату довіри фінансових ринків, викликану ескалацією війни, може призвести до скорочення ВВП України на 75%. Світовий банк заявив, що війна зробила неможливою економічну діяльність у багатьох регіонах і порушує операції з посіву та збору врожаю, а руйнування та пошкодження інфраструктури вплине на майбутній економічний результат разом із відтоком українських біженців до інших країн.

За інформацією Світового Банку [25], прогноз, як і раніше, залежить від припущень щодо термінів і обсягів надходжень зовнішньої допомоги та тривалості російського вторгнення. Згідно з оцінками банку, темпи зростання в Україні 2024 року сповільнилися до 3,2%, що відображає такі проблеми, як скорочення енергетичних потужностей і зимові вимкнення електроенергії, які стримують зростання торгівлі та промислового виробництва.

Згідно з прогнозами Світового Банку, у 2025 році темпи зростання в Україні знизяться до 2% з 6,5% у червневому звіті, за умови, що активні бойові дії триватимуть протягом усього року. У 2026 році, залежно від припинення активних бойових дій, очікується впевнене відновлення на рівні 7%, чому сприятимуть споживання та інвестиції у відновлення.

За оцінками Світового Банку, за останній рік війна безпосередньо



торкнулася 41% населення України, що свідчить про серйозні людські та економічні втрати. Рівень бідності в Україні зріс щонайменше на 1,8 мільйонів людей і сягнув 9 мільйонів з початку 2022 року У довгостроковій перспективі обмеження виробничого потенціалу, зокрема трудових ресурсів, чинитимуть тиск на потенційне зростання [25].

Витрати на оборону в Україні зросли та становили приблизно третину ВВП 2023 року. Очікується, що зростання приватного споживання та інвестицій сповільниться через сповільнення зростання заробітної плати та посилення грошово-кредитної політики.

Очікується, що фіскальні стимули ослабнуть, оскільки збільшення військових витрат, які, як і раніше, значно перевищують рівень, що існував до вторгнення, буде компенсуватися підвищенням податків

Щодо прогнозів розміру скорочення ВВП то деякі наукові експерти вважають, що Україні потрібно відмовитися від спрощеної надаггрегованої моделі прогнозування ВВП на користь детальної моделі, окресленої у RDNA3. Проте, ця ситуація ускладнюється тим, що агрегована модель сьогодні прийнята не тільки Світовим банком, а й більшістю міжнародних і національних систем прогнозування, зокрема й Україною.

Розв'язанням проблеми може бути застосування досить поширеної у світі детальної моделі прогнозування та планування відновлення після природних катастроф і війн, яка є найбільш адекватною для прогнозування відновлення України. Це сучасний динамічний регіональний міжгалузевий баланс, прогнозування за даними якого та продовження й розвиток в цьому напрямку дало б більш об'єктивну оцінку найближчих і віддалених перспектив розвитку України. І якими б ці сценарії не були – вони напевно мали більшу довіру міжнародних партнерів.

Наприклад, бразильськими вченими побудовано Міжрегіональну систему входу-виходу для України, 2019 рік [30].

На основі дезагрегованого аналізу міжрегіональних і багатогалузових зв'язків здійснено систематичний інтегрований аналіз структурних зв'язків,



який дозволяє моделювати перетікання з одного регіону України в інший та відстежувати внутрішні економічні наслідки війни в Україні.

Міжрегіональна система входу-виходу для України забезпечить чисельну основу для розробки аналітичних основ для підтримки накопичення знань у процесі відновлення постраждалих регіонів у післявоєнний період.

Багатогалузевий і міжрегіональний підхід до моделювання витрат і випуску може бути використаний в процесі ціноутворення портових зборів на етапі моделювання проектів, спрямованих на структурні особливості української економіки та її зв'язків.

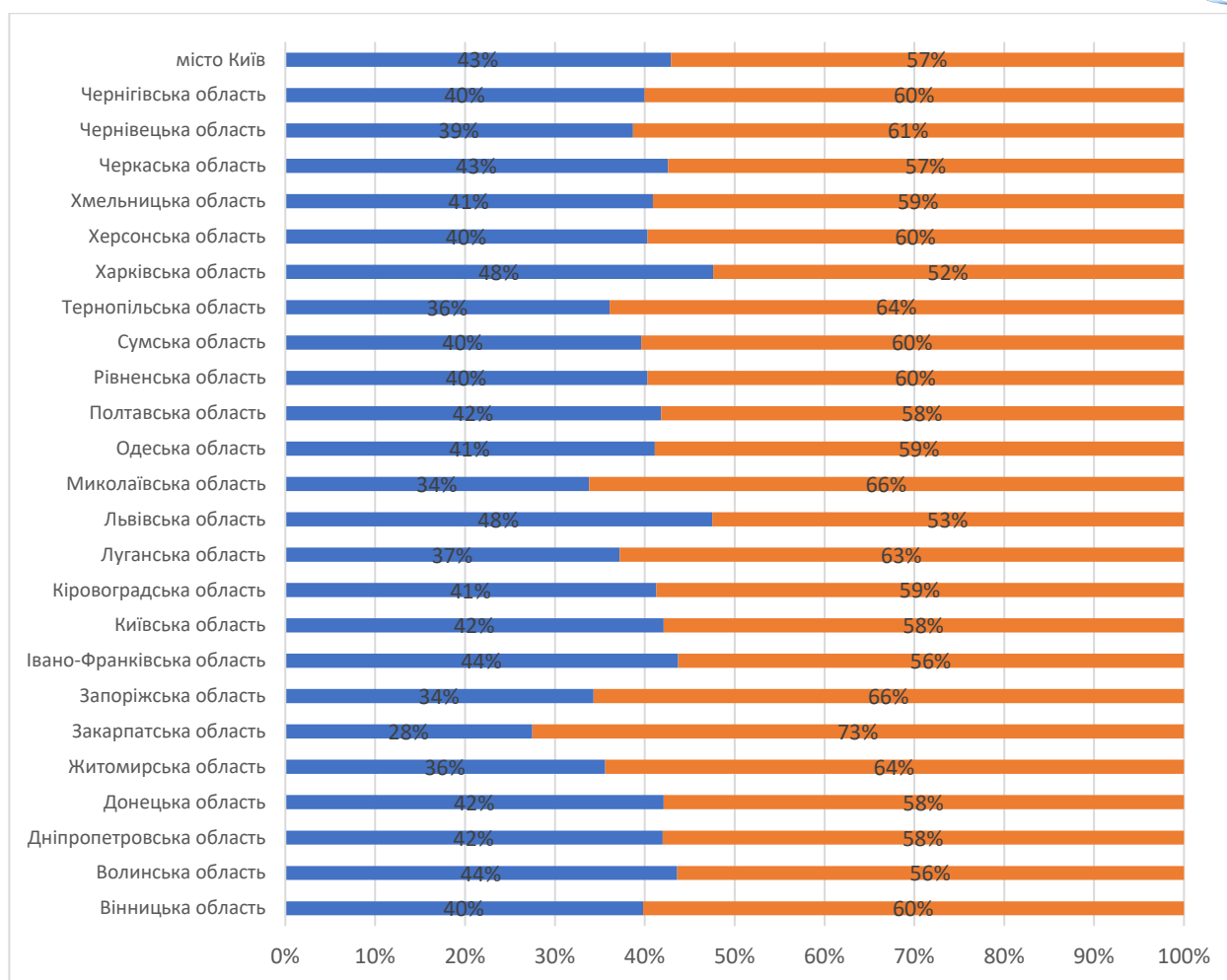
Мультиплікаційний ефект можна розбити на внутрішньорегіональний (внутрішній мультиплікатор) і міжрегіональний (зовнішній мультиплікатор) ефекти, причому перший представляє вплив на обсяги виробництва в секторах у регіоні, де була сформована кінцева зміна попиту, а останній показує вплив на інші регіони системи (ефекти міжрегіонального переливу). На рис. 20 показано внутрішньорегіональні та міжрегіональні частки середніх мультиплікаторів загального випуску 25 регіонів України (ефект мультиплікатора загального випуску без початкової зміни). Записи наведено у відсотках, що дає змогу зрозуміти ступінь залежності кожного регіону від інших регіонів.

Аналіз динаміки інфляції в довоєнний та після воєнний період, а також результати дослідження американських вчених щодо її подолання в нинішніх умовах.

На рис.21 відображені інформація по зміні частки в економіці країни у 2023 порівняно з 2021 роком.

У стратегії монетарної політики Національного банку України на 2021 рік від 10.09.2020 зазначається, що пріоритетом Центрального банку (далі – ЦБ) є досягнення та підтримка цінової стабільності в державі [31].

Згідно зі законодавством України цінова стабільність – збереження купівельної спроможності національної валюти шляхом підтримання в середньо строковій перспективі (від трьох до п'яти років) низьких, стабільних темпів інфляції, що вимірюються індексом споживчих цін (ІСЦ).



Intra, %

Inter, %

Рисунок 20 - Регіональний відсотковий розподіл мультиплікаторів чистого випуску (Джерело: Міжрегіональна система входу-виходу для України, 2019 [30])

За Стратегією монетарної політики НБУ підтримує інфляційну ціль у межах визначеного коридора для досягнення стійких темпів економічного зростання за умови, що це не перешкоджає досягненню цілі щодо цінової стабільності.

На думку НБУ, закореність інфляційних очікувань на рівні цільового показника сприятиме економічному зростанню у середньостроковій перспективі [31].

Ставлячи за ціль монетарної політики досягнення низького рівня інфляції, НБУ намагається встановити потенційний канал впливу інфляційного таргетування (далі – ІТ) на рівень інфляції.



Обвал Сильне скорочення Помірне скорочення Практично без змін
Помірне зростання Сильне зростання Зліт вгору

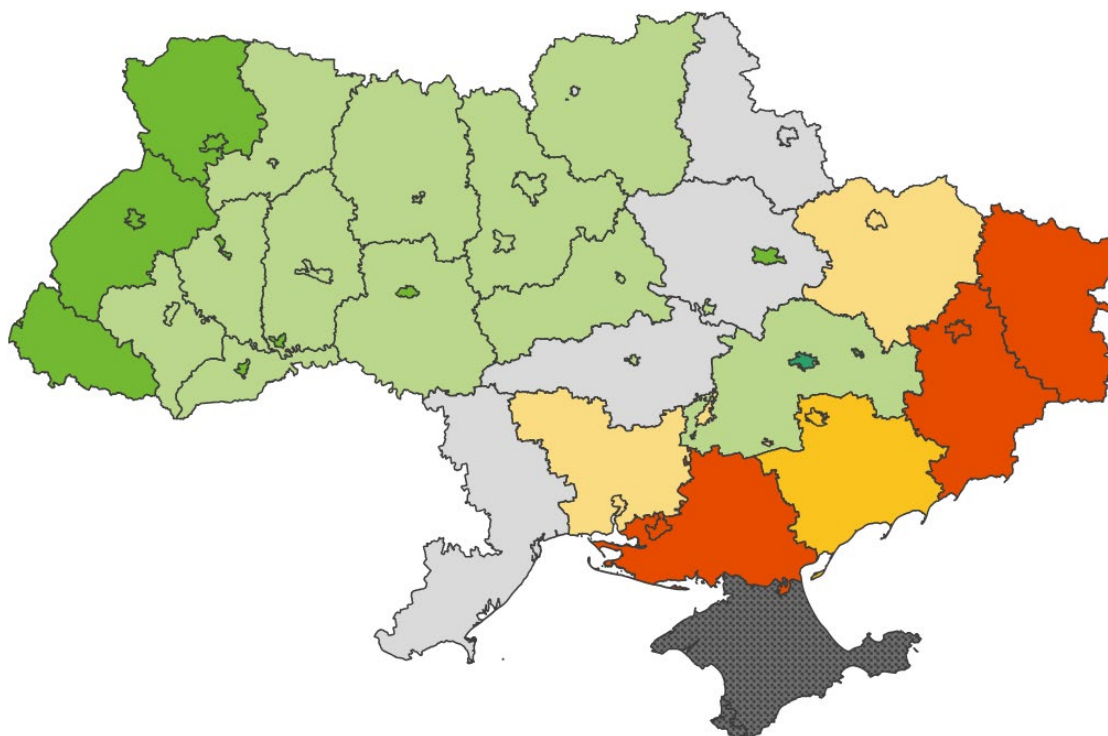


Рисунок 21 – Інфографіка зміни частки в економіці країни у 2023 році у порівнянні з 2021 роком

На думку регулятора, це може бути перехід до жорсткого режиму ІТ, що знижує рівень волатильності цін у середньостроковій перспективі (табл. 12).

Таблиця 12 - Середні значення ІСЦ у країнах світу (за п'ять років до/після запровадження ІТ)

Країна	Середній показник ІСЦ до запровадження ІТ	Середній показник ІСЦ після запровадження ІТ
Філіппіни	6,6	4,4
Ізраїль	11,3	4,4
Чехія	8,7	4,6
Перу	5,0	1,9
Угорщина	12,3	4,8
Південна Корея	5,0	3,5
Бразилія	19,3	8,7
Чилі	7,7	3,2
Таїланд	5,1	1,7
Польща	21,3	5,1
Колумбія	20,3	8,3
Мексика	19,4	4,9
ПАР	7,4	5,5
Україна	16,2	8,5

Джерело: [32]



Дані таблиці свідчать, що перехід до режиму ІТ позитивно відобразився на динаміці середнього значення ІСЦ країн, котрі використовують цей режим. В усіх випадках при оцінюванні впливу ІТ на рівень ІСЦ у країнах, що розвиваються, підтверджується гіпотеза про істотне зниження рівня інфляції та волатильності цін у разі його застосування.

Згідно з прийнятими положеннями режиму ІТ в Україні збереження цільового рівня інфляції на рівні $(5 \pm 1 \%)$ у 2019–2022 рр. мало продемонструвати стабільні темпи економічного зростання 4 % [31]. Проте, цільова інфляція, що є оптимальною з точки зору НБУ, навпаки, забезпечувала не максимальне зростання реального ВВП, а мінімальне, що наближалось до нуля (рис. 22).

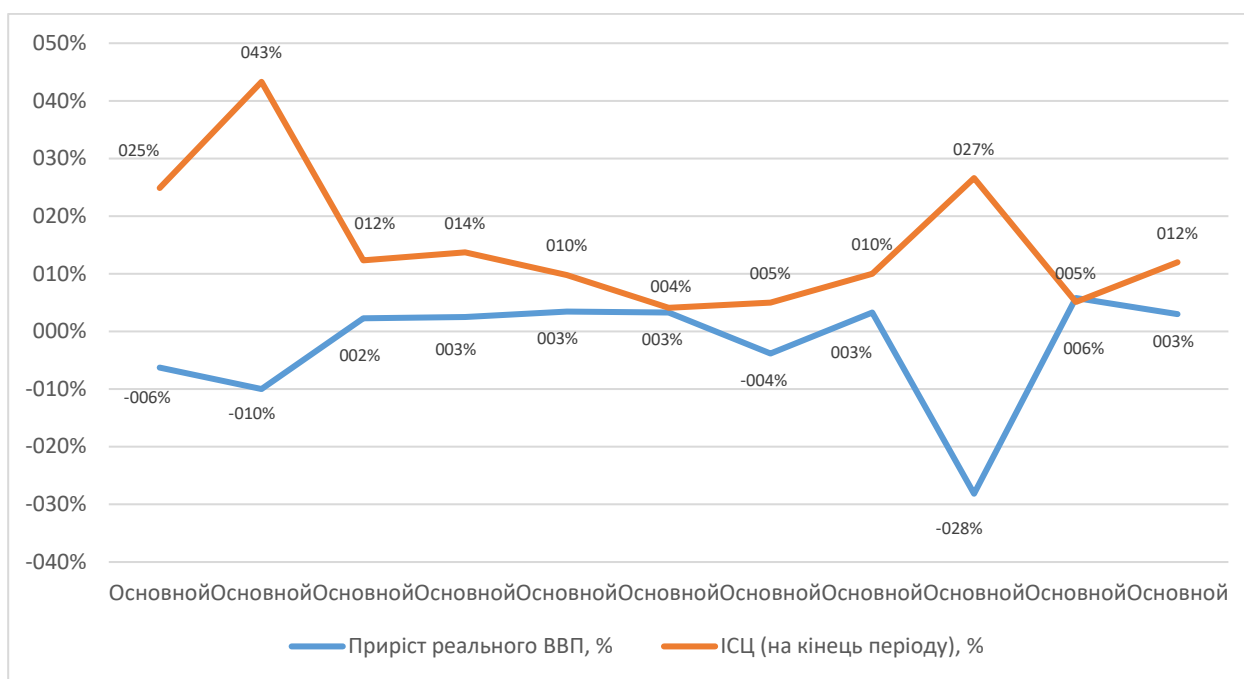


Рисунок 22 - Динаміка індексу споживчих цін (ІСЦ, до грудня попереднього року) та річних приростів реального ВВП в Україні у 2014–2024 рр. Побудовано за даними офіційного сайту Національного банку України [72]

Дані рисунка 22 засвідчили про те, що обернено-пропорційна залежність реального ВВП від ІСЦ починає проявлятися при рівнях, коли останній перевищує 5%. Якщо ІСЦ був меншим за цільовий рівень, напрям взаємозв'язку змінювався на протилежний: чим меншою була інфляція, тим нижчим був



приріст реального ВВП. Отже, утримання інфляції на цільовому рівні ($5 \pm 1 \%$) блокує економічне зростання (у 2020 р. за інфляції 5 % падіння реального ВВП дорівнювало 4 %). Відповідно, гонитва за низькою інфляцією шкодить економічному зростанню в середньостроковій перспективі. Монетарна політика НБУ у 2019–2022 рр. категорично відстоювала жорсткий режим ІТ, що негативно впливало на економічне зростання, створювало дисбаланс в банківській системі у вигляді її структурного профіциту [32].

На рис. 23 наведена динаміка індексу споживчих цін, індексу цін виробників промисловості та обсягу вантажопереробки у морських портах України у відсотках в середньому до попереднього року за 2014-2024 роки.

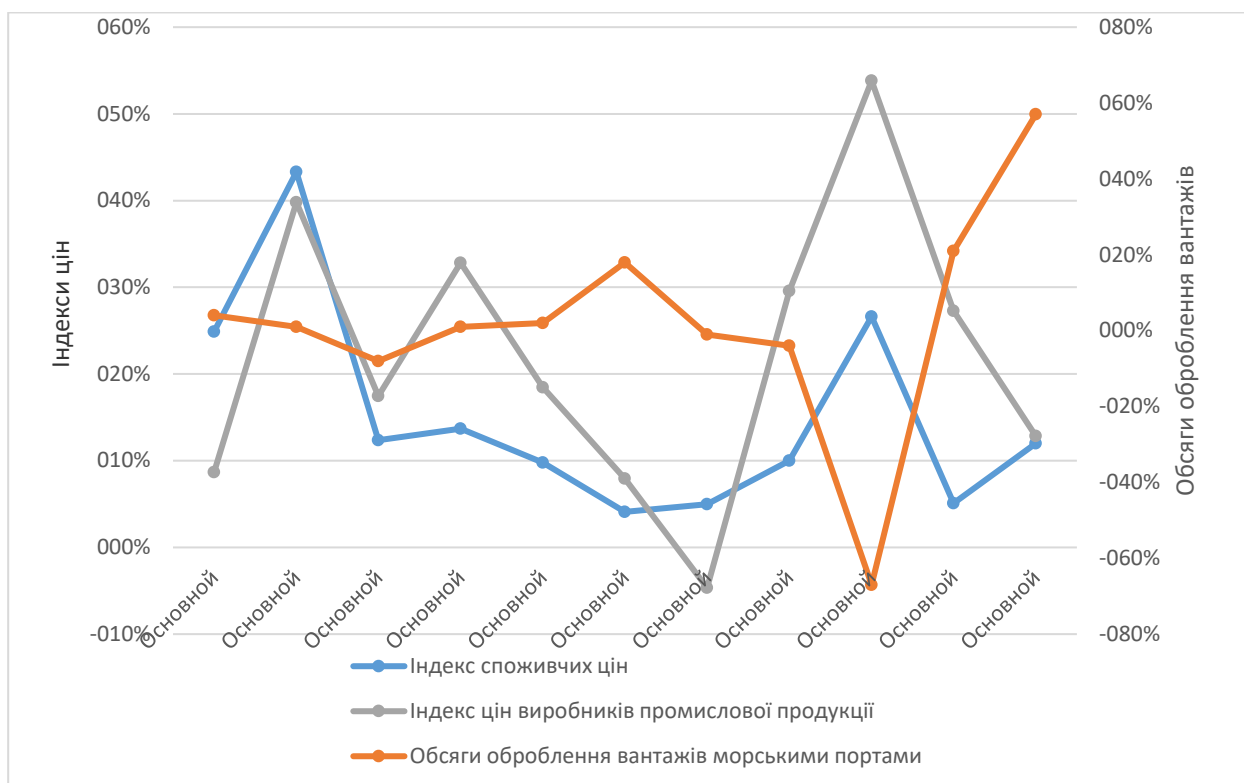


Рисунок 23 - Індекси споживчих цін, індекс цін виробників промислової продукції та вантажопереробка, % до попереднього року [23]

Інфляційна динаміка 2022-2023 років виявилася ідентичною до динаміки на початку війни (2015- 2016 роки).

Україна увійшла у повномасштабну війну зі споживчою інфляцією на рівні 10% рік до року. Наприклад, у лютому 2022 року ціни на споживчі товари та послуги були на 10% вищими, ніж у лютому 2021 рік. Російське вторгнення



спричинило суттєво прискорення інфляції, темпи якої сягнули свого піку у жовтні 2022 року – 26,6%. Причинами тоді стали прямі наслідки війни: руйнування виробництв, порушення ланцюгів постачань, зростання виробничих витрат бізнесу тощо. Додатковий тиск на інфляцію також створював друк гривні Нацбанком для покриття дефіциту бюджету: у 2022 році НБУ надрукував 400 млрд.грн (12,5 млрд.дол.США) [35], на які придбав урядові військові облігації.

Слід зазначити, що у Сполучених Штатах 1,3 відсоткових пункти з 7,7-відсоткової інфляції індексу споживчих цін у жовтні 2022 року в річному обчисленні були зумовлені цінами на енергоносії, а ще 1,6 відсоткових пункти - цінами на продукти харчування [36].

Збільшення пропозиції сільськогосподарської продукції на внутрішньому ринку на фоні вторинних ефектів від значних врожаїв, поліпшення інфляційних очікувань, а також курсова стійкість на фоні стриманого в умовах війни попиту послаблювали тиск на зростання цін упродовж усього 2023 року. У 2023 році ситуація на валютному ринку залишалась керованою і у підсумку середньорічне значення обмінного курсу становило 36,6 грн за долар США, що стало одним із факторів стрімкого уповільнення інфляції у 2023 році. На сповільнення інфляції також вплинули рекордні врожаї 2023 року. Завдяки стабілізації економічної ситуації впродовж усього 2023 року темпи інфляції вдалося опанувати, тому індекс споживчих цін продемонстрував уповільнення зростання до 5,1% у розрахунку грудень до грудня попереднього року проти пікового зростання на 26,6% у грудні 2022 року.

Втім, у 2024 році інфляція стала знову пришвидшуватися та у грудні 2024 року індекс споживчих цін сягнув 12% у розрахунку грудень до грудня попереднього року: серед основних причин НБУ називав вичерпання впливу значних минулорічних урожаїв, дефіцит електроенергії та брак працівників, літню посуху.

Так, у 2024 році Україна втратила 10 ГВт електрогенеруючих потужностей через російські атаки. Тим не менш, величезний імпорт, швидкі ремонти та графіки відключень допомогли енергетичній системі вижити. виробництво



металургійної продукції зросло на 18,9% у 2024 році, але очікується, що у 2025 році впаде виробництво сталі – основними проблемами є зниження світових цін та дефіцит коксівного вугілля. Експорт сільськогосподарської продукції зріс на 19,4% у 2024 році, а морська логістика забезпечила стабільний експорт пшениці та кукурудзи протягом усього року.

На міжнародній арені лідером та новатором з детального дослідження джерел сьогодишньої інфляції є лауреат Нобелівської премії з економіки та професор Колумбійського університету, головний економіст інституту Рузвельта - Джозеф Стігліц (далі - професор, вчений).

У своєму дослідженні «Причини та відповіді на сьогодишню інфляцію» [37] Д. Стігліц стверджував, щоб зрозуміти сьогодишню глобальну інфляцію, потрібно подивитися, звідки відбувається зростання цін. За останні два роки джерела інфляції змінилися, особливо після вторгнення росії в Україну, коли ціни на енергоносії та продукти харчування перемістилися в центр економічних дебатів. Зміна джерел і характеру інфляції ускладнює аналіз і ускладнює наратив.

Можна виділити п'ять (часто змішаних) основних факторів: ціни на енергоносії та продукти харчування; перебої в постачанні; зміни попиту за наявності нееластичності пропозиції; зростання орендної плати (значною мірою внаслідок зміни попиту на місце розташування та тип бажаного житла); та прояви ринкової влади.

На переконання вченого сьогодишня інфляція зумовлена переважно перебоями в галузевій пропозиції, що значною мірою є наслідком пандемії COVID-19 та спричинених нею порушень у ланцюгах постачання, а також перебоями на енергетичних та продовольчих ринках, спричиненими вторгненням росії в Україну. Структура попиту також зазнала значних змін, знову ж таки значною мірою спричинених пандемією. У деяких секторах ці ефекти посилюються внаслідок використання ринкової влади. Але сьогодишня інфляція здебільшого не є результатом значного перевищення сукупного попиту, як це могло б статися через надмірні витрати США на боротьбу з пандемією.

Ключові джерела інфляції, ефекти з боку пропозиції, такі як перебої в



ланцюгах поставок, мають міжнародний характер. Усі країни, незалежно від того, як вони боролися з пандемією та застосовували фінансові стимули, борються з викликами, пов'язаними з відновленням своєї економіки. Звичайно, ці виклики проявляються по-різному. Оскільки Європа більше залежить від російського газу, а система ціноутворення на електроенергію в багатьох європейських країнах надмірно прив'язана до ціни на газ, війна в Україні завдала їй більших втрат. Така країна, як США, з більшою залежністю від автомобілів, матиме більшу інфляцію, коли ціни на них різко зростуть.

Нехтування відповідними ризиками проявляється також у надмірній залежності від викопних видів палива та повільних темпах переходу на відновлювані джерела енергії.

Добре диверсифікована система відновлюваної енергетики, доповнена використанням існуючих електростанцій в якості буферів, забезпечила б надійне і недороге джерело енергії в короткостроковій і середньостроковій перспективі, а також зменшила б вплив зростання цін на нафту і газ в результаті війни в Україні.

Ризики відновлюваної енергетики набагато нижчі, ніж ризики покладання на примхи авторитарних країн, що посідають центральне місце в системі викопного палива. Це було очевидно вже давно (у книзі «Як змусити глобалізацію працювати» Д. Стігліц [38] ще у 2006 році попереджав про ризики надмірної залежності Німеччини від російського газу). Проте ринки виробників не поспішають на швидший перехід на відновлювальні джерела енергії, а уряди не поспішають заохочувати на це (і не через брак фінансів: за останнє десятиліття сектор електроенергетики розподілив понад 86% свого чистого прибутку (тобто понад 250 мільярдів доларів) серед акціонерів) [39] .

Ціни на викопне паливо також повинні помітно знизитися, оскільки скорочення споживання під час пандемії та війни призведе до того, що ціни будуть нижчими за допандемічну тенденцію. Причиною цього є те, що запаси нафти будуть більшими, ніж вони могли б бути в іншому випадку. Ціна на нафту (або будь-який інший вичерпний природний ресурс) є спадною функцією від



запасу і загального попиту.

Запаси нафти (та інших викопних видів палива) після війни будуть вищими, оскільки високі ціни стримували споживання від того, яким воно могло б бути в іншому випадку. Війна в Україні сама по собі надала країнам додатковий імпульс для переходу на відновлювані джерела енергії - понад той, що надається зростаючими свідченнями про витрати, пов'язані зі зміною клімату.

Оскільки світ рухається до відновлюваної енергетики, ціни на енергоносії значною мірою визначатимуться довгостроковою граничною (або середньою) вартістю відновлюваних джерел енергії, яка буде значно нижчою за поточні ціни [40].

З метою впровадження гнучкої системи формування конкурентної тарифно-цінової політики відповідно до вимог *acquis* ЄС та забезпечення привабливості морських портів України для користувачів транспортних послуг держаний регулятор на постійній основі повинен забезпечувати перегляд розмірів ставок портових зборів відповідно до структури та напрямів вантажопотоків, гарантуючи при цьому їх економічну обґрунтованість.

Державному регулятору при прийнятті рішення про зміну розмірів ставок портових зборів необхідно звертати увагу на те, що їх підвищення може мати інфляційний вплив на економіку через перекладання на споживачів зростання витрат на портові та інші послуги, пов'язані з транспортом.

Американський вчений Джозеф Стігліц у своєму дослідженні щодо ключових джерел сьогодишньої інфляції [37] стверджував про те, що через взаємозалежність усіх секторів і всіх факторів один від одного майже неможливо точно визначити роль будь-якого одного елемента чи сукупності елементів у формуванні сьогодишньої інфляції. Це ускладнює довіру до прогнозів щодо перебігу інфляції в рамках тієї чи іншої політики. Наприклад, зростання цін на продукти харчування, енергоносії, комунальні послуги, капітальні товари, а згодом і на транспорт, впливає на ціни на широкий спектр послуг. Інфляція проміжних товарів, які використовує сектор послуг, наприклад, призведе до зростання цін на послуги. Більше того, нестача пропозиції в одному секторі



відображається на збільшенні попиту в інших секторах. Відбувається зсув попиту, який цей сектор сприймає як збільшення попиту. За твердженнями вченого Д. Стігліца проблема полягає не в надлишку сукупного попиту, а в секторальних зрушеннях і проблемах з боку пропозиції. Крім того, сьогоднішня інфляція значною мірою зумовлена зростанням ринкової концентрації, що призвело до посилення ринкової влади, а нинішні обставини надали чудову можливість для більшої реалізації цієї ринкової влади.

На прикладі США, націнки на прибуток корпорацій зросли під час пандемії та прискорюють інфляцію: Економіка США дедалі більше характеризується зростанням ринкової влади [41] [42], а коли є ринкова влада, фірми (компанії) підвищують ціни більше, ніж збільшення витрат. Ціни - це надбавка до (граничних) витрат. Таким чином, якби першоджерелом інфляції були лише ціни на енергоносії, фірми (компанії) з ринковою владою не просто переклали зростання своїх витрат у вигляді вищих цін, але й підвищили б ціни ще більше, отримуючи вищі прибутки для себе. Але справи йдуть ще гірше. Фірми (компанії) збільшили суми, на які вони накручують собівартість. У період між 1960 і 1980 роками націнки в середньому на 26% перевищували граничні витрати, і відтоді вони повільно й послідовно зростали. У 2021 році розмір середньої націнки перевищувала граничні витрати на 72%. Більше того, 81% середнього зростання націнок з 1980 по 2019 рік припадає на зростання всередині галузей, що вказує на загальне посилення ринкової влади.

Пандемія призвела до ще більшого зростання націнок [43], оскільки фірми з найбільшою ринковою владою спричинили різке збільшення сукупних націнок у 2021 році. Це узгоджується з поширеною думкою, що компанії з ринковою владою використовують поточну ситуацію для збільшення своїх прибутків (результати аналізу [43] [44]). Прибутки є найвищими за останні 70 років.

Як видно з рис. 24, хоча прибутки неухильно зростали з 2010 року, а концентрація ринку також неухильно зростала, у 2021 році прибутки корпорацій різко збільшилися, перевищивши допандемічний рівень. Крім того, корпоративні прибутки продовжували зростати до третього кварталу 2022 року,



навіть незважаючи на зростання інфляції. За результатами аналізу звітів про прибутки, проведеного Groundwork Collaborative [44], переважна кількість корпорацій стверджувала, що інфляція (тобто зростання цін *на тфет*) - це добре для бізнесу і що вони не мають наміру знижувати ціни, навіть коли виробничі витрати різко знизилися [45] [46].

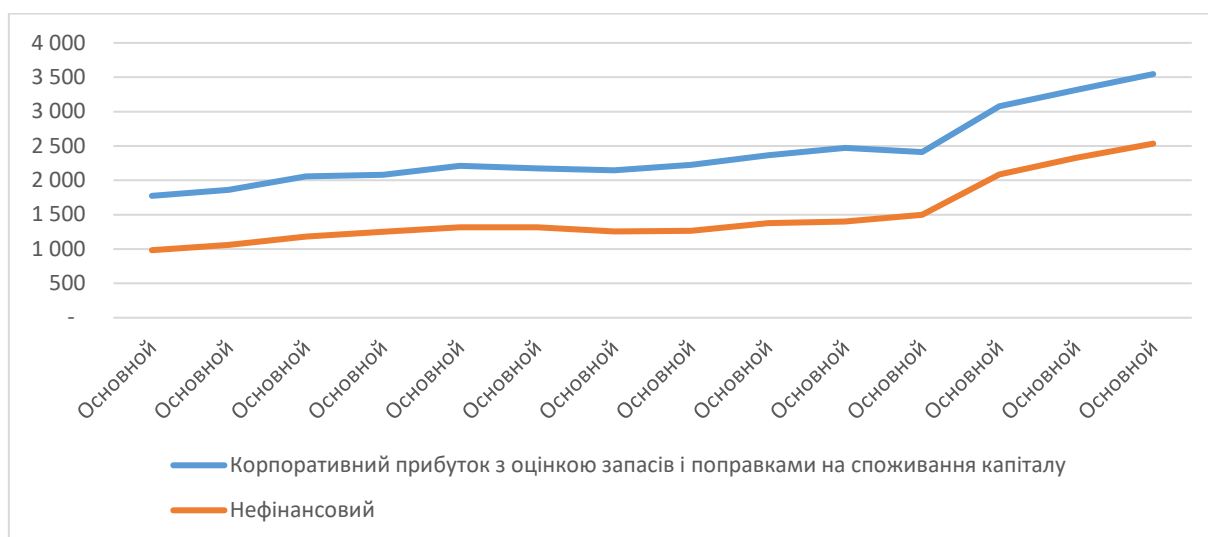


Рисунок 24 – Динаміка корпоративного прибутку з оцінкою запасів та поправками на споживання капіталу та нефінансового, млрд.дол.США [73]

Ринкова влада особливо помітна в певних секторах, які є ключовими для споживчої інфляції. Деякі економісти [47] [48] [49] припускають, що висока концентрація ринкової влади, наприклад, на ринку пшениці, створює широкі можливості та стимули для маніпулювання ринком. Чотири компанії контролюють від 70 до 90 відсотків світової торгівлі пшеницею [50].

Причина більшого використання ринкової влади та характер негативних наслідків ринкової концентрації є другорядними. Ключовим для підтвердження теорії Д. Стігліця є те, що (а) зростання націнок, пов'язане з посиленням ринкової влади, дає пояснення, відмінне від «теорії надлишкового сукупного попиту», і більше відповідає фактам; (б) підвищення відсоткових ставок не зупинить зростання цін, а може навіть погіршити ситуацію; і (в) існують альтернативні заходи, які безпосередньо впливають на реалізацію ринкової влади, і які самі по



собі матимуть переваги, незалежно від їх впливу на інфляцію.

Таким чином, вища концентрація ринку в США порівняно з Європою [51], ймовірно, також призвела до більшого зростання цін (фірми та сектори з вищою концентрацією (ринковою владою) більше підвищували націнки), і це є однією з причин більшого зростання інфляції в США, ніж в інших розвинених країнах.

Брак стійкості та значні галузеві зміни попиту, частково спричинені дефіцитом пропозиції, можуть привести до інфляції.

Збереження інфляції частково стало наслідком неочікуваних шоків, пов'язаних у т.ч. з російським вторгненням в Україну, але була й інша проблема: несподіваний брак стійкості американської та світової економік. Брак стійкості означав, що в міру того, як економіка США реагувала на пандемію та відновлювалася після неї, з'явилася ціла низка дефіцитів пропозиції, які важко виправити, що призвело до інфляції, яку ми спостерігали.

Існує багато факторів, що впливають на недостатню стійкість. Система інвентаризації «точно вчасно» (утримання запасів на мінімальному рівні) має явні переваги у звичайні часи. Але з перебоями в ланцюжку поставок дефіцит запасів став частим явищем, що призвело до перебоїв у виробництві. Більше того, перезапуск виробництва, коли запаси вичерпуються, може бути проблематичним у світі, де виробництво кожного товару потребує багатьох ресурсів: Товар А потребує більше товару Б для відновлення виробництва; але товар Б потребує С; але С потребує більше А. Взаємозалежність може призвести до виробничих пасток, на подолання яких може знадобитися багато часу (знову ж таки, те, про що попереджав Д. Стігліц [52], але що було повністю проігноровано тими, хто зосередився (помилково) лише на макроекономіці).

У багатьох сферах економіки також спостерігався дефіцит інвестицій, у тому числі у забезпечення стійкості. Частиною стійкості є наявність потужностей, здатних задовольнити зміни та сплески попиту. Прагнучі скоротити витрати, компанії робили все можливе, щоб не мати надлишкових потужностей.

Відсутність диверсифікації ланцюжка поставок, оскільки фірми шукали



найдешевші джерела постачання, означала, що економіка була більш вразливою до перебоїв у постачанні, наприклад, у разі блокування такого джерела постачання. Більше того, зростаюча концентрація ринку, про яку попереджали вчені Gutiérrez and Philippon, Stiglitz [41] [51], не лише дала фірмам можливість скористатися цими перебоями, підвищуючи ціни та націнки; вона також зробила економіку менш стійкою просто через брак належної диверсифікації.

Простий приклад, ілюструє те, що сталося. Ми виробляли автомобілі без запасних шин - все було добре, доки вони не були потрібні водієві. У короткостроковій перспективі це заощаджувало копійки, але ця економія перекривалася витратами, коли у водія спускало колесо за багато миль від найближчої заправки. Д. Стігліц [53] з цього приводу також зазначив, що брак вільних потужностей - додаткових ліжок у лікарнях - катастрофічно проявилось під час пандемії.

Є ще одна причина дисфункцій, що спостерігаються на ринку. Наприклад, компанії в автомобільному секторі та секторі смартфонів не врахували повною мірою суспільні наслідки своїх рішень. Дефіцит товарів в одному секторі має наслідки для інших. Це називається макроекономічними зовнішніми ефектами, вони є повсюдними і можуть мати серйозні наслідки [54] [55].

Існує фундаментальна різниця між ефектами галузевого попиту та ефектами, пов'язаними з надлишком сукупного попиту. Дефіцит пропозиції (або зростання цін в одному секторі) спричиняє зміщення попиту на інші товари та послуги або зменшення пропозиції робочої сили [55] [56]. Раптове збільшення попиту на певний товар може бути інфляційним за наявності галузевих обмежень пропозиції в цьому секторі.

Якби існувала повна симетрія цінових реакцій - збільшення попиту в одному секторі призводило б до зростання цін на таку ж величину, як і зниження цін внаслідок зменшення попиту в іншому секторі, - такі зміни попиту не були б інфляційними. Але це не так. З різних причин дефіцит, як правило, призводить до набагато більшого зростання цін, ніж зниження, пов'язане з надлишком. Загальновизнана спадна номінальна жорсткість означає, що фірми не знижують



ціни, коли є надлишок, і не підвищують їх, коли є дефіцит.

Більше того, в умовах обмежених потужностей невелика зміна попиту може призвести до значного дефіциту, граничні витрати на збільшення обсягів виробництва є великими, тому ціни навіть на конкурентному ринку значно зростають. Але якщо крива граничних витрат нижче поточного рівня виробництва є відносно плоскою (як її традиційно зображують), зниження ціни при зменшенні попиту є обмеженим. Ці реакції посилюються на недосконалих конкурентних ринках, де ціна встановлюється як надбавка до граничних витрат. Таким чином, значні зміни попиту, як правило, пов'язані зі зростанням інфляції.

Наприклад, нові та вживані автомобілі, а також автозапчастини відіграли значну роль у загальній інфляції ІСЦ у 2021 році у США. Справа не в тому, що під час пандемії забули, як робити автомобілі, або що виробничі потужності раптово зникли. Ключовим фактором дефіциту автомобілів була нестача мікročіпів, яка в свою чергу була наслідком простого провалу ринку: за великим рахунком, виробники автомобілів (за винятком Tesla) скасували замовлення на мікросхеми на початку пандемії, тож виробництво змістилося в інше місце (наприклад, на виготовлення мікросхем для смартфонів) [57].

Була й інша причина дефіциту мікросхем. Замість того, щоб інвестувати у власні заводи з виробництва, які б підвищили стійкість, напівпровідникові компанії вважали за краще передавати виробництво в Азію [58]. Звичайно, це мало короткострокові вигоди: вищі короткострокові прибутки. П'ять найбільших компаній у напівпровідниковій галузі (Intel, IBM, Qualcomm, Texas Instruments і Broadcom [59]) також вирішили витратити 247 мільярдів доларів на викуп акцій у період з 2011 по 2021 рік замість того, щоб інвестувати в потужності та інновації. Іронія долі полягає в тому, що тепер уряд США планує влити в галузь близько 50 мільярдів доларів, оскільки стверджує, що йому бракує фінансових ресурсів для здійснення необхідних інвестицій [60].

Подібний брак уваги до відповідних ризиків ми спостерігаємо і в транспортній галузі [61]. Порти в усьому світі, в тому числі в США, намагалися встигнути за стрімким зростанням темпів розробки і використання мега-суден



контейнерними судноплавними компаніями. Хоча розгортання мега-суден допомогло контейнерним компаніям покрити витрати на робочу силу і паливо за рахунок ефекту масштабу, витрати на обробку для решти суб'єктів господарювання транспортного ланцюга, включаючи портові адміністрації і залізниці, зросли разом з розміром суден (Міжнародний транспортний форум 2015 року [62]). Оскільки контейнерні компанії приймали ці рішення у швидкому темпі і без належних консультацій з портовими адміністраціями, ефективність знизилася, оскільки портові адміністрації, більшість з яких є державними і квазідержавними, намагалися модернізувати портову інфраструктуру для технічної спроможності приймати ці мега-судна [63]. Крім того, поява мега-суден призвела до зростання концентрації ринку, обмеженого вибору та низької стійкості ланцюгів поставок; три альянси океанських вантажовідправників перевозять 80% світових вантажів [64] [65].

Відповідна реакція економічної політики на *зміну* галузевого *попиту* суттєво відрізняється від інфляції, спричиненої надлишковим сукупним попитом [66]. Вона не передбачає скорочення *сукупного попиту*, а радше спрямована на усунення обмежень пропозиції. У міру того, як фірми визначатимуть, які зміни є постійними, з'являтимуться відповідні реакції з боку пропозиції. Незалежно від того, чи зміни попиту є тимчасовими, чи постійними, розпочнуться дезінфляційні процеси.

Станом на вересень 2022 року понад півдесятка центральних банків, зокрема у Великій Британії, Норвегії та Індонезії, вже наслідували приклад Федеральної резервної системи США і підвищили свої процентні ставки [67].

Пригнічення сукупного попиту, що виражається у зниженні економічної активності та зростанні безробіття, є основним механізмом, на який спирається підвищення процентних ставок для зниження інфляції. Оскільки інвестиції та споживання є чутливими до відсоткових ставок, підвищення відсоткових ставок зменшує інвестиції (а отже, і зростання) та споживання. Жорсткіша монетарна політика також може відобразитися на меншій доступності кредитів, що також зменшує споживання та інвестиції.



За твердженнями професора Джозефа Стігліца [37] підвищення відсоткових ставок Федеральною резервною системою США є іншою формою політики «розори сусіда» (політика, яку проводить одна країна, що призводить до збитків для іншої), ніж та, що мала місце під час Великої депресії, тому що цього разу вона пов'язана з інфляцією. Вищі відсоткові ставки призводять до підвищення курсу валюти, що знижує ціни на імпорт і зменшує інфляцію в США, але водночас підвищує ціни та інфляцію за кордоном. Навіть гірше, оскільки інші країни, ймовірно, піднімуть ставки на рівні США, щоб пом'якшити ці курсові ефекти, відбудеться глобальне сповільнення, що призведе до зниження внутрішнього експорту та подальшого послаблення сукупного попиту.

А з огляду на те, що так багато компаній (у тому числі в США) і країн у всьому світі мають надмірну заборгованість - що не дивно, враховуючи тривалий період дуже низьких відсоткових ставок - наслідки можуть бути руйнівними. Різкі зміни цін на продукти харчування та енергоносії, а також валютних курсів (через асинхронне встановлення відсоткових ставок) лише погіршать ситуацію. Це може призвести до глибокого і, можливо, тривалого спаду в деяких країнах. Ризики, зокрема, посилюється через зростання непрозорих деривативів та інших прихованих невідповідностей між строками погашення та валютними курсами, про що яскраво свідчить майже повний крах пенсійної системи Великої Британії, яку вдалося врятувати лише завдяки потужному втручання Банку Англії.

Наприклад, під час кризи 1997 року в Східній Азії, коли МВФ відреагував на неї традиційною мудрістю - підвищенням відсоткових ставок, Д. Стігліц попередив, що це може призвести до масових банкрутств і глибокого спаду, а також до втечі капіталу з регіону. Це підірвало б одну з головних цілей підвищення процентних ставок - підтримку обмінного курсу. МВФ вважав, що якщо це станеться, ситуацію можна буде легко виправити простим розворотом курсу. Однак, не можна "вивести з банкрутства" фірми, просто знизивши відсоткові ставки. Сталося те, що й передбачалося: регіон пережив глибокий спад, поглиблений невиправдано високими відсотковими ставками, яких вимагав МВФ. Виникли значні ефекти гістерезису з довготривалими наслідками



помилкової політики. Те саме стосується і нинішньої ситуації у США. Головною причиною того, що все може бути не так погано, за твердженням Д. Стігліця є те, що інфляція в США буде приборкана сама по собі, так само, як і ефекти з боку пропозиції, що спричиняють інфляцію, будуть приборкані та зворотні [37].

Для того щоб впливати на інфляцію Національний банк України використовує основний монетарний інструмент – облікову ставку. 23 січня 2025 року НБУ підвищив облікову ставку з 13,5% до 14,5%, а з 7 березня 2025 року – до 15,5% щоб розвернути інфляційний тренд та домогтися її уповільнення у 2025 році. За оцінками НБУ, прискорення інфляції тривало й у січні. Нацбанк повідомляє, що для повернення інфляції до таргету 5% ймовірно потребуватиме подальших підвищень облікової ставки, які підтримають реальну дохідність гривневих інструментів та допоможуть зменшити тиск на обмінний курс і ціни. Доходність гривневих інструментів – як облігації внутрішньої державної позики (далі – ОВДП), так і депозитів – залишається вищою в реальному вимірі, ніж прогнозована інфляція. Проте, інфляція у січні-лютому 2025 року відповідно 12,9% та 13,4% перевищила депозитні ставки відповідно 12,5% та 12,6%. Дані наведені на рис. 25 та рис.26.

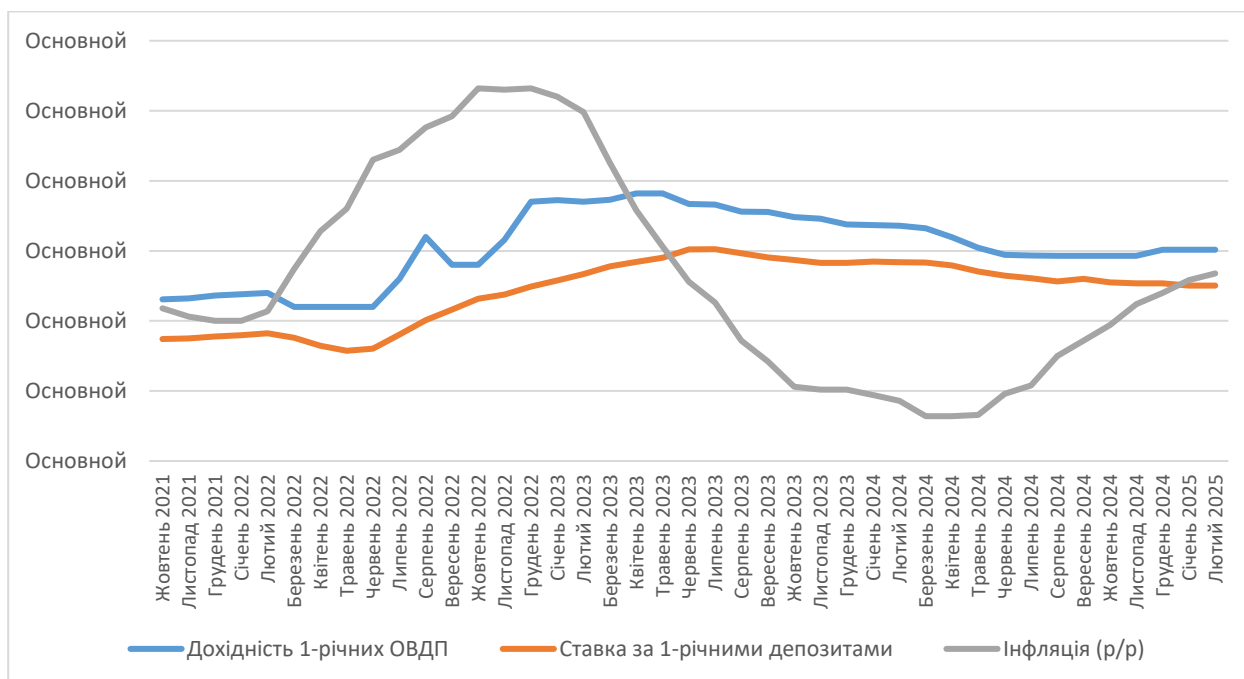


Рисунок 25 – Динаміка інфляції (р/р), ставки за однорічними депозитами та доходності однорічних ОВДП, % [33]

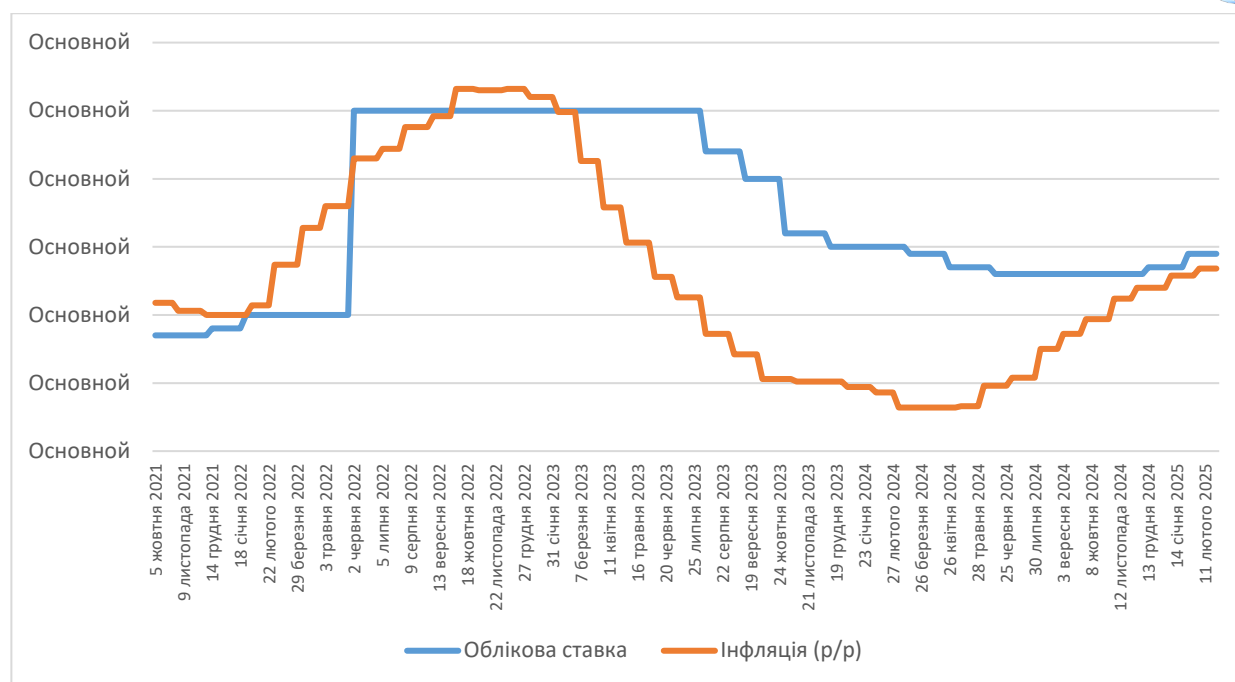


Рисунок 26 - Динаміка облікової ставки та інфляції (р/р), % [33]

Підвищення цієї ставки в розвинених економіках має подвійний суперечливий ефект: з одного боку, це сприяє подоланню інфляції, а з іншого – підвищує дорожнечу кредитів, що своєю чергою пригнічує економіку, тому підвищення процентних ставок може бути контрпродуктивним.

Традиційно фінансова влада намагається відшукати золоту середину у монетарній політиці, проте останнім часом з'явилися серйозні дослідження на користь надання явної переваги завданню зростання виробництва і мінімізації охолодження економіки ставкою.

На міжнародній арені лідером цієї ідеї також є професор Джозеф Стігліц, котрий всупереч «офіційній» меті підвищення ставки для подолання інфляції довів, що насправді висока ставка не послаблює, а посилює інфляцію, оскільки охолодження гальмує наповнення грошової маси товарною. Крім того, вчений вважає, якщо інфляція має більш мікроекономічне походження - поєднання певного дефіциту пропозиції, зміни попиту та фірм з ринковою владою, які використовують ринкову турбулентність для подальшого підвищення цін, - то підвищення процентних ставок може не лише не вирішити проблему інфляції, але й поглибити її, навіть викликавши економічний спад [37].



Як вже зазначалося вище, за результатами свого дослідження Джозеф Стігліц стверджував, що існує багато джерел економічних потрясінь, які, ймовірно, спричинили сьогоднішню інфляцію, зокрема, закриття та відновлення роботи підприємств через пандемію та вторгнення росії в Україну. Сьогоднішня інфляція значною мірою зумовлена шоками пропозиції та галузевими змінами попиту, а не надлишковим сукупним попитом. Розподіл інфляції за секторами, засвідчив, що вона пов'язана з очевидними шоками та перебоями в ланцюгах поставок, яких зазнала економіка - від високих цін на продукти харчування та енергоносії до дефіциту мікрочипів для автомобілів. Іншим важливим фактором є зростання ринкової концентрації, що призвело до посилення ринкової влади; нинішні обставини надали чудову можливість для більшої реалізації цієї ринкової влади.

З огляду на те, що сьогоднішня інфляція в переважній більшості пов'язана з галузевими проблемами, на думку вченого, такий грубий інструмент, як підвищення відсоткових ставок, зможе приборкати інфляцію, якщо тільки він не спричинить помітного уповільнення економіки. Надмірне і надто швидке підвищення процентних ставок може призвести до болісного сповільнення економіки з мінімальними вигодами для інфляції, якщо тільки не відбудеться значного спаду. Набагато краще усунути вузькі місця в галузевій пропозиції напяму, ніж допустити всеохоплююче послаблення економіки з одночасним зростанням безробіття. Отже, монетарна політика є занадто тупим інструментом, оскільки вона може значно знизити інфляцію лише ціною невинувато високого безробіття, що матиме серйозні негативні наслідки для розподілу доходів.

Підвищення відсоткових ставок не тільки не стримає інфляцію, але й може погіршити ситуацію, так як дефіцит пропозиції є джерелом значної частини інфляції. Жорсткіша монетарна політика ускладнює для фірм (компаній) здійснення інвестицій, які могли б зменшити цей дефіцит.

Існує ще одна причина, чому підвищення процентних ставок може мати інфляційний характер, яка пов'язана з давньою теорією споживчих ринків



Фелпса та Вінтера (1970) про недосконалу конкуренцію. Навіть з урахуванням обмеженої ринкової влади, яку надають витрати на пошук, збільшення відсоткових ставок спонукає фірми (компанії) підвищувати ціни, оскільки при зростанні відчуття невизначеності, у т.ч. пов'язаного з війною в Україні, вони надають перевагу поточним прибуткам над втратою майбутніх прибутків, що трапляється, коли клієнти шукають і знаходять іншого постачальника з дешевими цінами або товарами, які їм більше до вподоби [68].

Низка проблем з боку пропозиції (в тому числі ті, що виникають внаслідок розриву ланцюгів поставок та секторальних змін попиту) є основним чинником інфляції, і найкращою політикою для подолання сьогоденної інфляції є та, що безпосередньо спрямована на вирішення цих проблем з боку пропозиції за допомогою дій, які швидко спрацьовують.

Фіскальна політика та інші заходи державного втручання, спрямовані безпосередньо на зменшення рушійних сил сьогоденної інфляції, можуть бути більш ефективними і менш витратними, ніж підвищення процентних ставок.

Вченим Джозеф Стігліцем запропоновані низку фіскальних та інших заходів, які можуть мати більш суттєвий вплив на інфляцію. Зокрема, ці заходи можуть зменшити вплив інфляції на найбільш вразливі верстви населення та забезпечити довгострокові вигоди для економіки без ймовірних високих витрат, пов'язаних з надмірно швидким і значним підвищенням процентних ставок [37].

Наведемо кілька прикладів, які включають розширення постачання енергоносіїв (наприклад, заходи, включені до Закону про зниження інфляції (IRA)), обмеження ринкової влади (знову ж таки, як це було зроблено у випадку з фармацевтичною галуззю, а також інші заходи, що вживаються Федеральною торговою комісією), а також збільшення виробництва товарів, які наразі є дефіцитними (як це передбачено нещодавно ухваленим Законом про науку і розвиток дітей та дітей з особливими потребами). Якщо існує реальний дефіцит робочої сили, надання послуг з догляду за дітьми та інші заходи, збільшать участь робочої сили та пропозицію праці.

Існує багато інших способів, за допомогою яких фіскальна та інші політики



можуть допомогти у боротьбі з сьогоднішньою інфляцією. Можна припустити, що значне збільшення пропозиції відновлюваної енергії або наприклад, добрив, можна було б досягти за відносно короткий проміжок часу, якби було застосовано Закон про оборонне виробництво (DPA) (Аргументація на користь цього схожа на аргументацію щодо державного втручання з метою збільшення виробництва вакцин та інших продуктів для боротьби з COVID-19 у перші дні пандемії, коли на ринку спостерігався дефіцит критично важливих продуктів і було застосовано DPA). А тим більше, якщо такі заходи супроводжувалися іншими складовими успішної промислової політики, такими як кредитування під низькі відсотки та цінові гарантії.

Коли зростання цін пов'язане зі зловживанням ринковою владою, податкова політика може бути важливим інструментом стримування інфляції, оскільки вона є більш цілеспрямованою, ніж тупі інструменти монетарної політики. Як закликала Незалежна комісія з реформи міжнародного корпоративного оподаткування [69], добре продумані структури корпоративного оподаткування, які карають за зловживання ринковою владою, можуть забезпечити ринкові стимули для обмеження зростання цін [69]. Наразі тимчасовий податок на надприбутки, отримані енергетичними компаніями за рахунок пересічних громадян, міг би зібрати значні кошти для подолання нерівності та викривлень, що виникають внаслідок сьогоднішньої інфляції, та уможливив би інвестиції, які б пом'якшили певний дефіцит постачання. Він може бути розроблений навіть для заохочення інвестицій, які швидко розширюють пропозицію енергії, особливо в зелену енергетику, не обкладаючи приріст таких витрат податком на непередбачуваний прибуток.

Крім того, існують прості, реалістичні податкові політики, які перешкоджають надмірному зростанню цін. Фірми повинні звітувати про витрати та доходи, таким чином, можна розрахувати націнку на середні витрати, і податкові органи мають такі дані за минулі роки. Підвищення ставки податку на непередбачувані прибутки для фірм з великими непередбачуваними прибутками (наприклад, на період війни в Україні) дестимулює зростання цін і



заохочує інвестиції.

Деякі з цих кроків дають негайний ефект, але на інші знадобиться більше часу. Вивільнення нафти з нафтових резервів або продовольства із запасів (якщо вони існують) має негайний ефект; зміна сільськогосподарської політики від обмеження виробництва - як це робиться в Європі та США вже понад півстоліття - до розширення виробництва дасть певний ефект протягом одного посівного сезону, а більш значний - через кілька посівних сезонів.

Підсумовуючи викладене, серед значних негативних ризиків перелічених вище, які пов'язані з надто швидким і надто значним підвищенням процентних ставок, неспівмірним з обмеженими досягненнями у зниженні інфляції, особливе занепокоєння викликає невизначеність щодо тривалості лагів у монетарній політиці, що посилюється безпрецедентною ситуацією в сучасній світовій економіці. Дійсно, давня критика монетарної політики полягає в тому, що вона діє з тривалими і змінними лагами - до півтора року, що викликає занепокоєння, що посилення монетарної політики дає повний ефект лише тоді, коли в ньому немає потреби, тоді монетарна політика стає контрпродуктивною, навіть за більш нормальної інфляції, зумовленої попитом, спричиняючи рецесію або сповільнення зростання саме тоді, коли економіка потребує стимуляції.

Як стверджує Д. Стігліць будь-яка політика, у тому числі монетарна, проводиться в умовах високого рівня невизначеності. Це справедливо навіть у звичайні часи, але нинішній період далекий від звичайного. Будь-яка політика ґрунтується або має ґрунтуватися на збалансованій оцінці ризиків різних дій та множинності витрат і вигоди, які несуть різні верстви суспільства. І політика не повинна визначатися традиційною мудрістю або моделями, пристосованими до минулих даних за значно інших обставин. Тобто невизначеність має спонукати до більш експансивної монетарної політики, ніж це було б в іншому випадку. Ми повинні бути обережними в інтерпретації успіхів і невдач як у прогнозуванні, так і в політиці. Правильність прогнозу з неправильної причини не заслуговує на похвалу. Розуміння того, чому прогноз виявився хибним, має важливе значення для розробки відповідної ефективної політики.



За результатами дослідження з питань трансмісійного механізму монетарної політики України в контексте забезпечення макроекономічної стабільності українські вчені економісти Д.Г. Хохич, О.О. Любич, Г.П. Бортніков [32] стверджують, що досягнення цілі за інфляцією за допомогою режиму інфляційного таргетування є важливою умовою забезпечення макроекономічної стабільності. Перехід НБУ до ІТ був виправданим, що підтверджується перевіреною гіпотезою різкого зниження рівня інфляції та волатильності цін у середньостроковій перспективі. Стабілізація цін відбувалася через канал очікувань. Вчасне реагування на виклики пандемії мало супроводжуватися пом'якшенням монетарної політики в напрямі здешевлення вартості фінансових ресурсів та відновлення довгострокового кредитування економіки. Набутий досвід НБУ дав змогу банківській системі вистояти в умовах наступного шоку – повномасштабної російської агресії проти України, використовуючи відпрацьовані підходи. Як показали дослідження, інфляційна ціль $5\% \pm 1$ в. п., що є оптимальною з точки зору НБУ, не впливає на економічне зростання. Застосування інструменту ключової ставки демонструє запізнілу реакцію ринкових суб'єктів з лагом 9–18 місяців. Основна увага регулятора зосереджується навколо інфляційної цілі, а після її досягнення – на заходах із утримання інфляції в межах запланованого таргету. Розв'язання дилеми між запланованим показником інфляції та підтримкою економічного зростання потребує внесення нормативних змін до законодавчих актів, що регулюють діяльність центрального банку.

Облікова ставка опосередковано впливає на те, під який відсоток банки надають бізнесу та населенню кредити та під який відсоток залучають депозити. Коли Міністерство фінансів планує продавати військові облігації, воно спирається на ставку за депозитами – ОВДП мають бути привабливими та більш дохідними. Динаміка облікової ставки та ставок за новими кредитами резидентів в національній та в іноземній валютах наведено на рис.27.

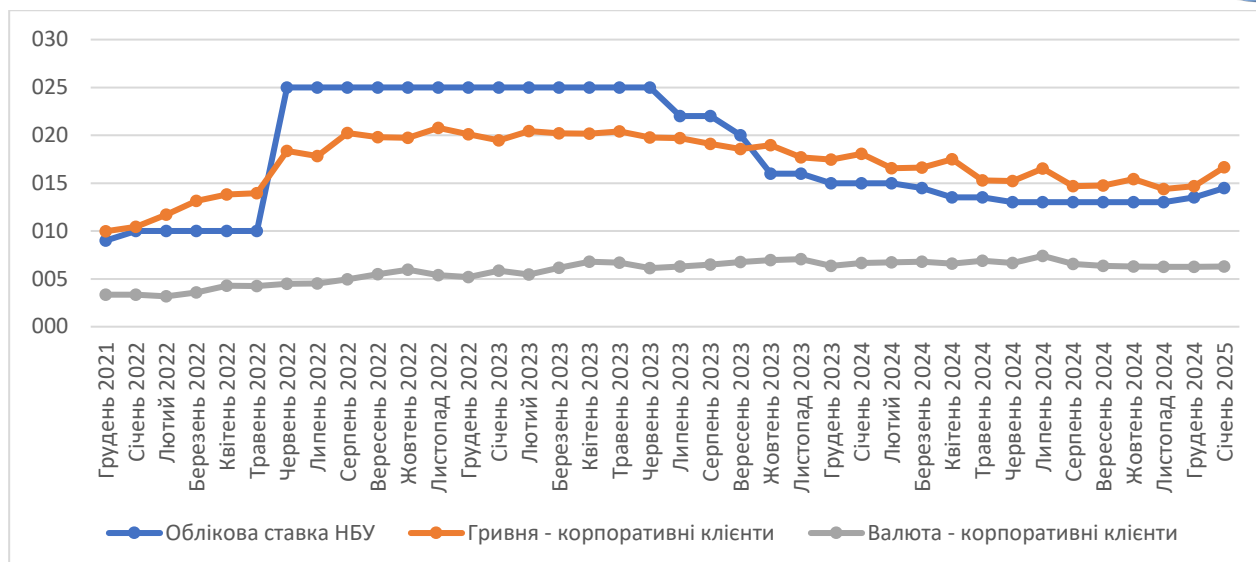


Рисунок 27 - Облікова ставка, середньомісячні процентні ставки за новими кредитами резидентів (без врахування овердрафту) корпоративного сектору, %.

Дані рис. 28 засвідчили, що починаючи з початку війни у 2022 році спостерігається значне відхилення між розміром облікової ставки та розміром ставки за новими депозитами резидентів корпоративного сектору в національній валюті. Так в травні при рівні облікової ставки у 10% розмір депозитної ставки знизився на 5,54 пункти та склав 4,46%. Вже з червня 2022 року НБУ підвищено облікову ставку до 25% розмір якої діяв до червня 2023 року, а вже з липня 2023 регулятор знизив її розмір до 22%. Разом з тим, середній розмір процентної ставки за новими депозитами резидентів (без урахування овердрафту) корпоративного сектору за період червень 2022 року по червень 2023 року склав 10,72%, що в 2,3 рази нижче розміру облікової ставки.

Промисловість, за даними Держстату України, за підсумком 2023 року продемонструвала ріст на 5,9% порівняно з 2022 роком. Водночас підприємства, виробничі потужності яких географічно наближені до зон підвищених безпекових ризиків, продовжили зазнавати втрат у 2023 році, зокрема виробництво коксу, продуктів нафтоперероблення скоротилось на 31,4%. Також знижувалось виробництво продукції добувної промисловості – на 2,2%, постачання електроенергії, газу, пари та кондиційованого повітря – на 2,3%.

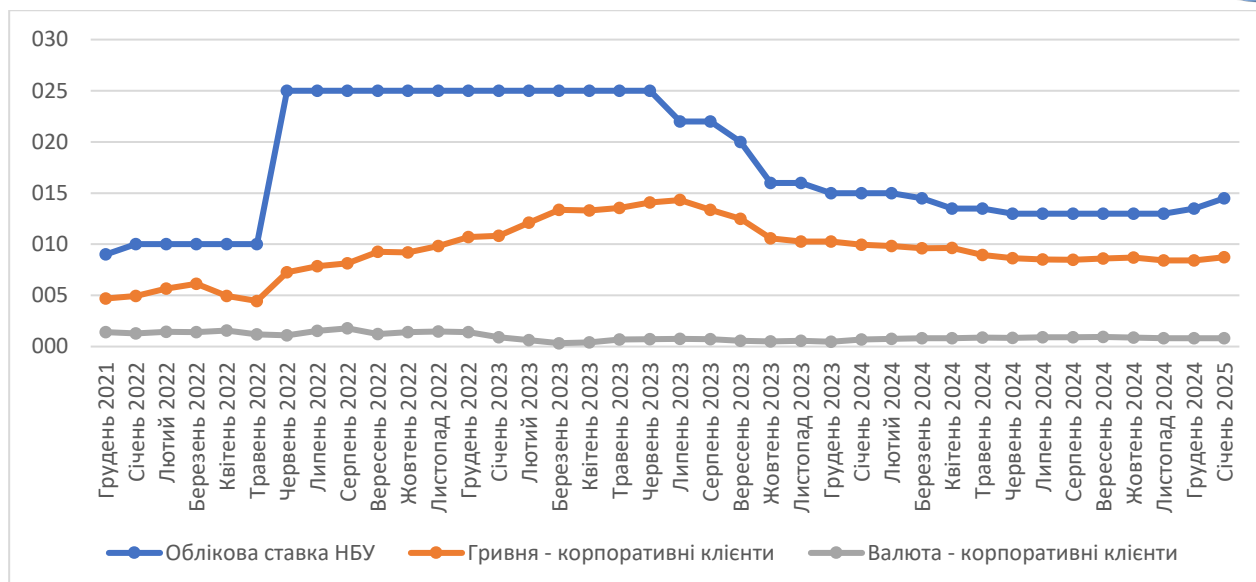


Рисунок 28 - Облікова ставка, середньомісячні процентні ставки за новими депозитами резидентів (без урахування овердрафту) корпоративного сектору,%.

За рік війни індекс реального промислового виробництва та обсяг вантажопереробки морськими портами України мали тенденцію значного зниження у порівнянні з довоєнним періодом відповідно на 26,7% та 67% (рис.29).

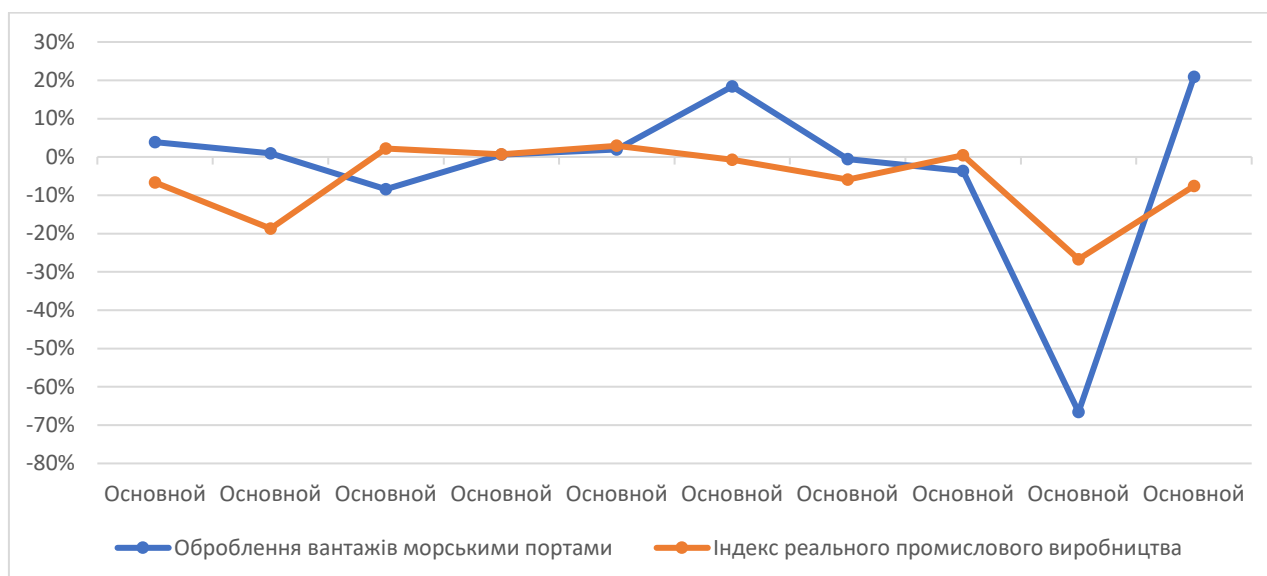


Рисунок 29 - Індекс реального промислового виробництва та обсяг вантажопереробки морськими портами України за 2014-2023, у відсотках до попереднього року [33].



Прямо-пропорційна залежність обсягу вантажопереробки морськими портами України від індексу реального промислового виробництва спостерігається практично протягом усього дослідженого періоду. Напрямок взаємозв'язку незначно змінився у 2019 році на протилежний через приріст у 2019 році в порівнянні з 2018 роком обсягу вантажопереробки вантажів, не пов'язаних з промисловістю, а саме хлібних вантажів майже на 14 млн.тон. або на 34,4 %. Залежність вантажопереробки в морських портах України від добувної промисловості та сільського господарства також підтверджено динамікою, яка відображено у вигляді графіків на рис.30. Наприклад, у 2021 році обсяг вантажопереробки досяг значних значень та склав 153,3 млн тон, з них частка перевантаження зернових склала 32,6%, що в абсолютному вираженні складає 50 млн.тн. Разом з тим, обсяг сільського господарства, мисливства, лісового господарства за цей же період досяг рекордних значень за десятирічне дослідження та склав 602 367 млн.грн. Випуск продукції в добувній промисловості за 2021 рік у вартісному обсязі склав 351 148 млн грн. та теж досяг рекордних значень за десятирічний період дослідження, а частка цієї продукції (вугілля, руда всяка, будівельні тощо) у структурі вантажопереробки українських морських портів є значною, наприклад, у 2021 році – 30% або в абсолютному виразі біля 45 млн.тон на експорт.

Динаміка переробної промисловості також має вплив на обсяги перевантаження морськими портами України, зокрема, олії та хімічних вантажів на експорт. Наприклад, найбільші темпи зростання у 2023 році в порівнянні з 2022 роком продемонстрували підприємства, орієнтовані на задоволення споживчого попиту та перероблення значних урожаїв, що підтримало зростання в харчовій промисловості, зокрема виробництво харчових продуктів – на 15,0 % (перероблення фруктів та овочів, а також виробництво олії та тваринних жирів), виробництво хімічних речовин і хімічної продукції – на 15,5%, машинобудування – на 16,7% та металургійного виробництва – на 8%.

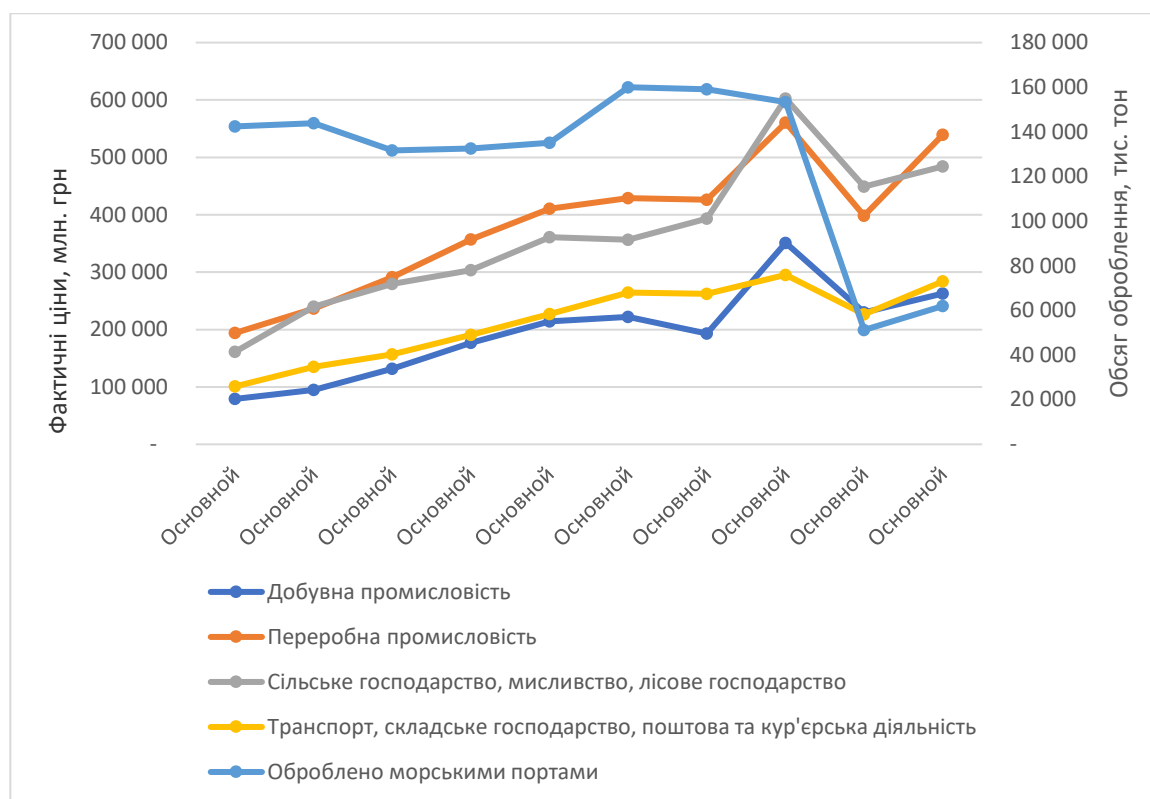


Рисунок 30 – Порівняльна динаміка за 2014-2023 роки [33]

Темп зростання обсягу перевантаження олії наливом у 2023 році в порівнянні з 2022 роком склав 160,1 % або перевалка збільшилася на 1,5 млн.тон та склала 3,9 млн.тон., при цьому обсяг перевантаження олії у 2024 році досяг 4,2 млн.тн. Значний вплив на зростання вантажопереробки в морських портах України має зростання випуску продукції металургійного виробництва, про що свідчить динаміка, наведена на графіках (рис. 31).

Металургійні підприємства України поступово, повільно, але відновлювались та в кінці 2023 року металургійні комбінати працювали не на повну потужність з обсягом виробництва 17,6 млн.тон. за 2023 рік за категоріями: чавун- 6 млн.тн, сталь – 6,2 млн.тн, прокат 5,4 млн.тн, що практично відповідає обсягу виробництва за 2022 рік – 18 млн.тон за категоріями: чавун – 6,4 млн.тн, сталь – 6,3 млн.тн, прокат 5,3 млн.тн. Проте, значно нижче за обсяг металургійного виробництва за 2021 рік, який сягнув 61,4 млн.тон за категоріями: чавун – 21,1 млн.тн, сталь – 21,3 млн.тн, прокат 19 млн.тн.

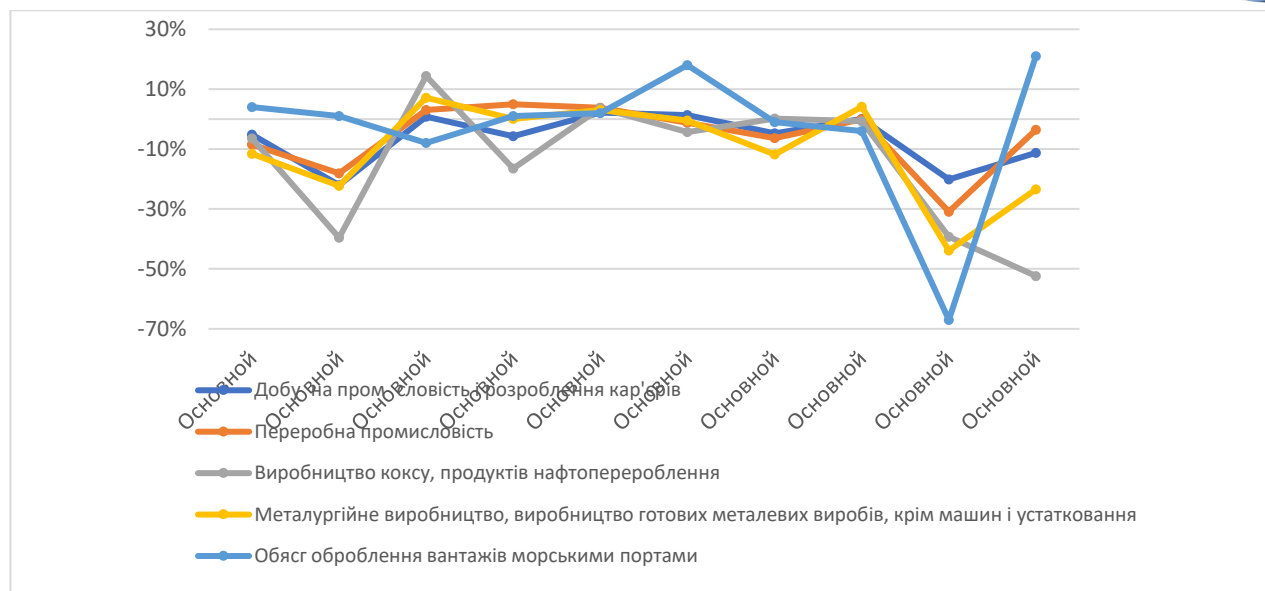


Рисунок 31 - Промислове виробництво у розрізі виробництв та обсяг вантажопереробки морськими портами України за 2014-2023 роки, у відсотках в середньому до попереднього року (темпи приросту) [33]

Як приклад, обсяг металургійного виробництва довоєнного часу у жовтні 2021 року склав 4,62 млн.тон (чавуну – 1,57 млн.тон, сталі – 1,6 млн.тон., сталевого прокату – 1,45 млн.тон), що в 2,8 рази більше ніж у жовтні 2024 року – 1,66 млн.тон.(чавуну – 0,62 млн.тон, сталі – 0,6 млн.тон., сталевого прокату – 0,44 млн.тон).

За 2024 рік Україна виробила металургійної продукції загальною кількістю 20,92 млн.тон, у т.ч. 7,13 млн тонн чавуну, 7,59 млн тон сталі та 6,2 млн тон прокату. Це на 18,9% більше, ніж за 2023 рік. (рис.26).

На рис. 32 наведена динаміка обсягів металургійного виробництва, які стагнують.

Протягом 2024 року через морські порти було експортовано 4,22 млн.тн чорних металів, у т.ч. 1,06 млн.тн чавуну, 1,16 млн.тн металопродукату, 2 млн.тн – інших вантажів чорних металів. В порівнянні з довоєнним періодом (2021 рік) експорт чорних металів зменшився на 11,94 млн.тон або на 73,9% (за 2021 рік обсяг перевантаження чорних металів склав 16,16 млн тон).

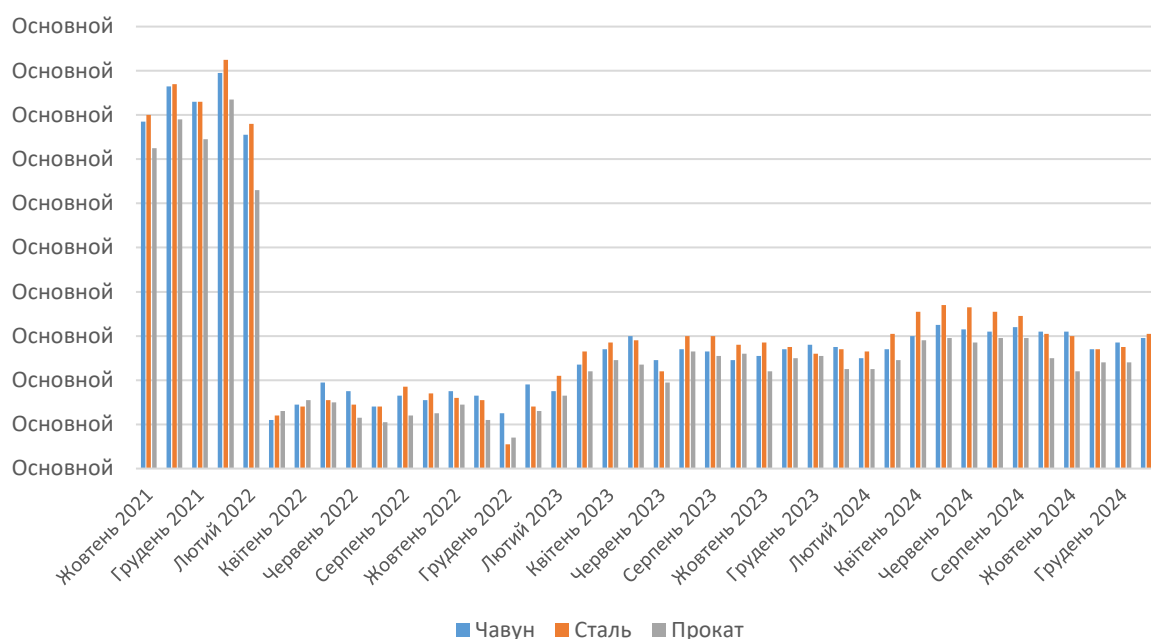


Рисунок 32 – Металургійне виробництво України за основними категоріями, млн тон [35]

У січні 2025 року Україна збільшила виробництво сталі до п'ятимісячного максимуму – 0,611 млн тн (+12% до попереднього місяця). Виробництво чавуну в січні зросло на 5% до 0,595 млн тн, тоді як випуск прокату майже не змінився – 0,480 млн.тн. У 2024 році залізо та сталь становили 58% від загального експорту України до США на загальну суму 503 млн.дол.США. Основними статтями експорту були чавун (363 млн.дол.США) та сталеві труби (113 млн.дол.США). Разом з цим, Президент США Дональд Трамп 10.02.2025 підписав 25% імпорتنі мита на сталь та алюміній з усіх країн світу. Очікується, що нові ставки набудуть чинності з 23 березня [35].

Зовнішня торгівля. При формування розмірові ставок портових зборів потрібно звернути особливу увагу на динаміку зовнішньої торгівлі: на зміни валового внутрішнього продукту, обсягу експорту та імпорту товарів і послуг (зміни сальдо торговельного балансу, визначеного за методологією платіжного балансу) і співвідношення росту ВВП до зростання вантажопотоку і загальної валової місткості (умовного об'єму) суден, оброблених в морських портах України.



Валовий внутрішній продукт за 2023 рік зріз на 5,8%, після падіння на 28,2% у 2022 році, а в 2024 році розмір зростання склав 3,4%, але у порівнянні з 2021 роком ВВП України залишається нижчим майже на 22%, а його темпи зростання уповільнилися (рис.33).

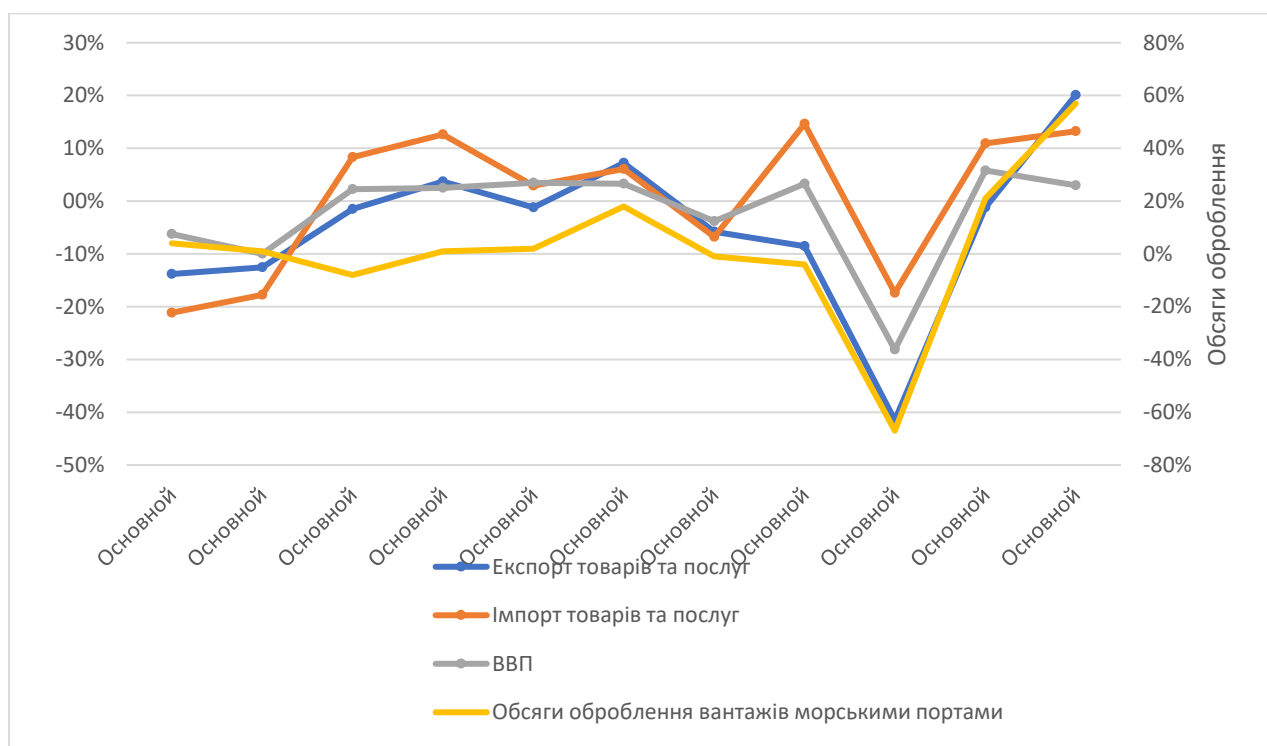


Рисунок 33 – Внутрішній валовий продукт, експорт, імпорт товарів та послуг у розрізі кінцевого споживача та обсяг оброблення вантажів морськими портами України, у відсотках до попереднього року в середньому (за 2024 рік очікувані дані) [71] [33].

Відновленню продовжують перешкоджати безпекові ризики, нестача кваліфікованих працівників і наслідки російських обстрілів енергетичної інфраструктури. До того ж, у 2023 кращим показникам відновлення ВВП сприяли низька база порівняння після падіння 2022 року та стрімке збільшення державних видатків, які у 2024 році вже скоріше є нормою воєнного часу

Попереду в Україні довга дорога відновлення економіки, яка займе не один рік. Якщо ті темпи зростання ВВП, які НБУ прогнозує на наступні три роки, зберігатимуться і надалі, то економіка повернеться до рівня 2021 не раніше 2030



року.

Пришвидшення зростання має залишатися у фокусі державної політики, особливо для того, щоб наблизити Україну до вступу в ЄС. Україна потребує термінових інвестицій для невідкладного ремонту енергетичної інфраструктури, доріг, мостів, житла, шкіл і лікарень, щоб забезпечити надання послуг

Прямо-пропорційна залежність обсягу вантажопереробки морськими портами України від експорту товарів спостерігається практично протягом усього дослідженого періоду 2014-2024 роки, де значне падіння відбулося з початком війни та протягом 2022 року, при цьому напрямок взаємозв'язку не змінювався.

Із закриттям через збройну агресію РФ проти України чорноморського шляху в Україні до початку літа 2022 року (до нового урожаю) потрапили в «пастку» близько 20 млн. тонн зерна. У травні 2022 року Європейська Комісія започаткувала план дій «Шляхи солідарності» для створення альтернативних логістичних маршрутів залізничними, автомобільними та внутрішніми водними шляхами.

За інформацією Європейської Комісії, з травня 2022 року по жовтень 2024 року, шляхи солідарності дозволили Україні експортувати близько 162 млн. тонн товарів, у тому числі близько 79 млн. тонн зерна, олійних культур і супутніх товарів.

З використанням таких шляхів експортовано близько 48 відсотків українського зерна з початку збройної агресії РФ проти України.

Шляхи солідарності також дозволили Україні імпортувати близько 58 млн. тонн необхідних товарів: від військової та гуманітарної допомоги до пального та інших продуктів. Загальна вартість торгівлі шляхами солідарності оцінюється в суму близько 192 млрд. євро, у тому числі близько 58 млрд. євро для українського експорту [10].

Експорт товарів за 2023 рік в порівнянні з 2022 роком зменшився на 18,6 відсотка і становив 36 млрд дол. США (у 2021 році експорт товарів з України сягнув \$68,2 млрд, у 2022 — \$44,2 млрд).



Скорочення відбулось внаслідок, зокрема, зниження експорту чорних та кольорових металів на 34,2 %, мінеральних продуктів – на 45,3 %. Також зменшився експорт за іншими товарними групами: продукція хімічної промисловості – на 21,5 %, продукція машинобудування – на 7,5 %.

Загалом у номінальному вимірі у 2023 році найбільше знизився експорт до країн ЄС (на 3,0 млрд дол. США, або на 12,2 відсотка), до країн Азії скоротився (на 1,6 млрд дол. США, або на 16,3 відсотка), США (на 0,5 млрд дол. США, або на 39,1 відсотка) та Африки (на 0,4 млрд дол. США, або на 20,8 відсотка) [35].

Незважаючи на втрати у зв'язку з порушенням експортних логістичних зав'язків, скороченням посівних площ, руйнуванням допоміжної інфраструктури та попри втрати і збитки, пов'язані з руйнуванням Каховської ГЕС, підприємства агропромислового комплексу, за даними Мінагрополітики, у 2023 році зібрали 83,8 млн. тн. зернових та олійних культур (за 2022р – 69 млн.тн, за 2021 р. – 108,8 млн.тн).

Ключовими категоріями товарного експорту України залишається продовольство (здебільшого зерно) та метали, які вкрай залежать від легкості логістики.

На рис. 34 відображена зміна обсягів експорту за 2023 рік у порівнянні з 2021 роком.

Наприкінці 2023 року нарешті вдалося відновити морський експорт продукції через власний Український морський коридор до чорноморських портів Одеської області, який Україна створила після того, як росія перестала виконувати свої домовленості в рамках Зернової угоди.

Це дозволило поступово нарощувати не тільки морський експорт зернових та олійних, але і відновити морський експорт інших товарів, а також поновити морський імпорт.

Дані наведено у таблиці 13.

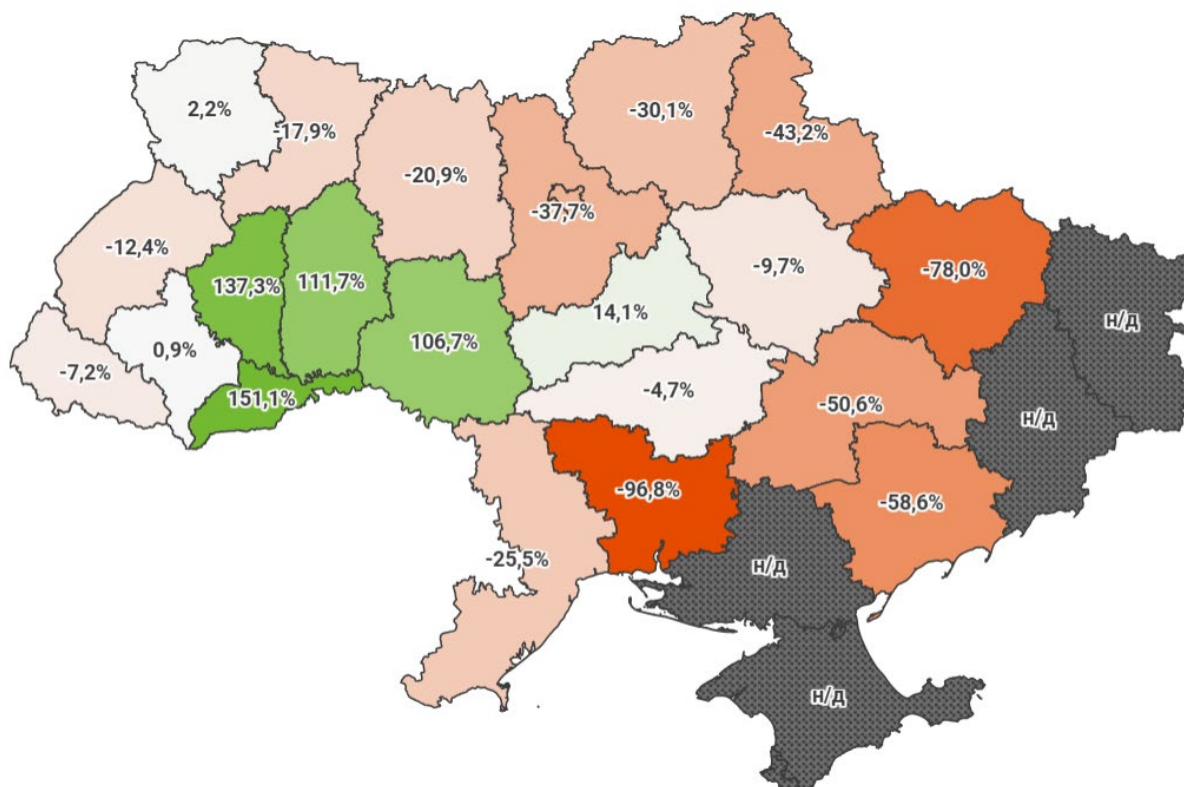


Рисунок 34 - Зміна обсягів експорту України за 2023 рік порівняно з 2021 роком.

Таблиця 13 – Дані вантажопереробки за 2019-2023 за видами вантажу та напрямками перевезень, тис.тн.

Показник	Всього по морським портам								
	2019	2020	%	2021	%	2022	%	2023	%
ВСЬОГО ВАНТАЖІВ	160001,22	159125,13	99,5	153311,71	96,4	51237,81	33,4	61 935,31	120,9
по видам вантажу:									
НАЛИВНІ	11 138,38	12 515,13	112,4	12 804,59	102,3	4 509,16	35,2	6 315,69	140,1
СУХОВАНТАЖНІ СИПУЧІ	116775,37	112642,32	96,5	107262,08	95,2	42106,27	39,3	51 377,07	122,0
ТАРНО-ШТУЧНІ ВАНТАЖІ	32 087,47	33 967,68	105,9	33 245,04	97,9	4 622,38	13,9	4 242,55	91,8
з них:									
ЕКСПОРТ	120988,54	122999,76	101,7	118200,05	96,1	43868,88	37,1	56 267,88	128,3
ІМПОРТ	25 849,88	23 669,84	91,6	24 071,80	101,7	5 391,68	22,4	5 284,87	98,0
ТРАНЗИТ	11 024,54	10 056,84	91,2	8 683,74	86,4	1 809,09	20,8	100,20	5,5
КАБОТАЖ	2 138,26	2 398,69	112,2	2 356,12	98,2	168,16	7,1	282,36	167,9
у тому числі по:									
державним стивідорним компаніям морських торговельних портів на причалах АМПУ	35 214,68	34 945,31	99,2	32 880,50	95,6	12392,24	37,7	16 203,92	130,8
приватним стивідорним компаніям на причалах АМПУ	60 958,15	62 738,00	102,9	62 095,06	98,1	25182,48	40,6	27 541,68	109,4
по стивідорним компаніям на власних причалах	63 828,39	61 359,44	96,1	58 249,87	94,9	13663,09	23,5	18 186,97	133,1



У 2024 році експорт товарів України зріс на 15% і досяг майже \$42 млрд. Основу експорту складала аграрна продукція, яка забезпечила 43% загального обсягу (\$18,1 млрд). Найбільше експортували кукурудзу та соняшникову олію (по \$5,1 млрд), пшеницю (\$3,7 млрд) і рапс (\$1,9 млрд). Металургія принесла 15,2% експортних доходів (\$6,4 млрд), де ключовими товарами залишалися залізна руда (\$2,8 млрд) і сталь (\$2,4 млрд) [35].

Морський експорт за 2024 рік в натуральному вираженні в порівнянні з 2023 роком збільшився на 31,9 млн.тон або на 56,7% та склав 88,15 млн.тон, у т.ч. хлібні - на 12,61 млн.тон або на 33,6% та склав 50,18 млн.тон (таб. 14).

Таблиця 14 - Дані вантажопереробки за 2013-2024 за номенклатурою вантажів та за напрямками перевезень, тис.тн.

Показник	Всього по морським портам			
	2023	% до 2022 р.	2024	% до 2023 р.
ВСЬОГО ВАНТАЖІВ, з них	61 935,31	120,9	97 297,00	157,1
За номенклатурою вантажів				
НАЛИВНІ, з них	6 315,69	140,1	7 548,93	119,5
Олія	3920,46	160,1	4195,92	107,0
СУХОВАНТАЖНІ СИПУЧІ, з них	51 377,07	122,0	82 252,33	160,1
Хлібні	37744,13	142,2	50281,19	133,2
Руда всяка	4629,55	69,2	18516,47	400,0
ТАРНО-ШТУЧНІ ВАНТАЖІ, з них	4 242,55	91,8	7 496,50	176,7
Чорні метали	2209,43	136,8	4223,03	191,1
За напрямками перевезень				
ЕКСПОРТ	56 267,88	128,3	88 154,11	156,7
ІМПОРТ	5 284,87	98,0	8 843,75	167,3
ТРАНЗИТ	100,20	5,5	148,1	147,8
КАБОТАЖ	282,36	167,9	151,8	53,8

Попри регулярні російські обстріли та логістичні ризики, Україні вдалося не лише зберегти, а й наростити постачання зернових за кордон (рис.35). Так, експорт зернових та олійних культур у 2024 році зріс на 19,4% в порівнянні з 2023 роком (51,5 млн.тн) і досяг 61,5 млн тон, а в порівнянні з 2022 роком (43,9 млн.тн) його зростання склало 40,1%. У 2024 році основний обсяг постачали через чорноморські порти, які працювали стабільно та забезпечили 78,7% експорту, а порти Дунайського кластеру – 11,3%, а в 2023 році - 44,7% - порти великої Одеси та 35,2% - порти Дунайського кластеру (рис.30).



Спостерігається зменшення частки експорту зернових та олійних культур наземним транспортом (автомобільним та залізничним) від загального обсягу експорту цієї продукції протягом всього воєнного періоду з 2022 року по 2024 рік (включно) відповідно перевезення автомобільним знизилось: з 8,2% (2022р.), 4,5% (2023р.) до 2,1% (2024р.), та залізничним: з 17,3% (2022р.), 15,6% (2023р.) до 7,8% (2024р.).

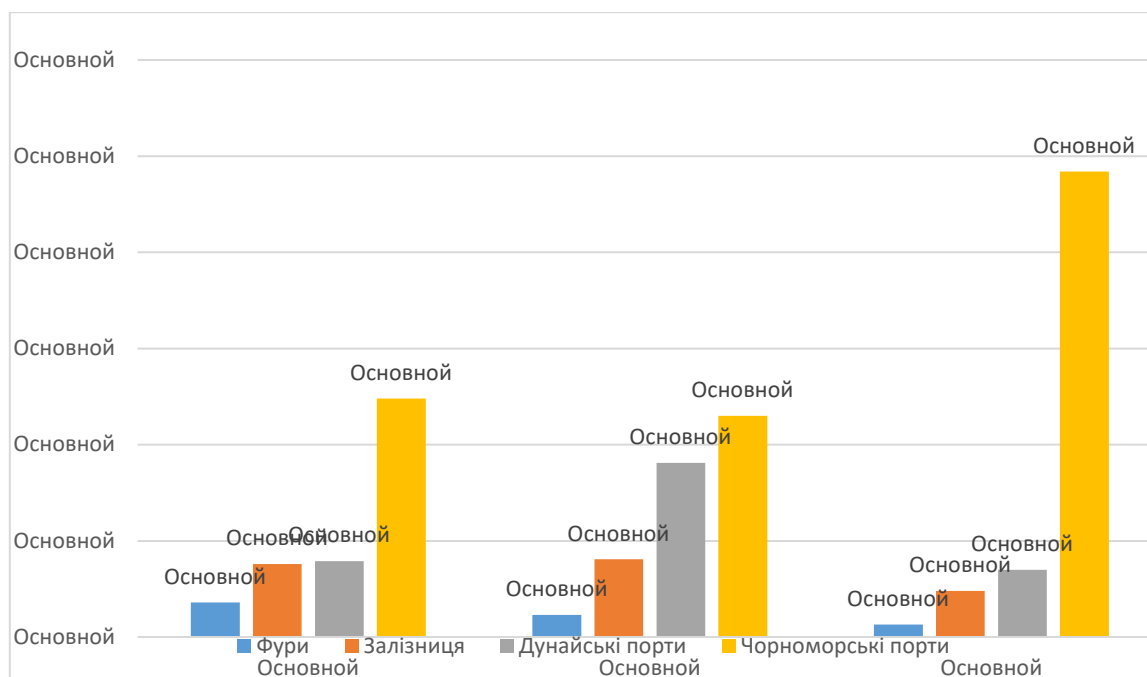


Рисунок 35 – Динаміка експорту зернових та олійних культур, млн.тн. [35]

У січні 2025 року експорт зернових та олійних впав на 8% до 3,8 млн.тонн, досягнувши 15-місячного мінімуму, за попередніми оцінками. Основними експортними товарами січні були кукурудза (521 млн.дол.США або 2,5 млн.т) та соняшникова олія (426 млн.дол.США або 378 тис.тон).

Позитивною тенденцією є зростання експорту послуг у 2024 році на 3,8% а його обсяг досяг \$17,2 млрд, при цьому транспортні послуги зросли на 7,7% до \$4,1 млрд, а комп'ютерні послуги скоротилися на 4,2% до \$6,4 млрд. Сегмент професійних послуг та управлінських консультацій зріс майже на 15%, а технічні й торгові послуги – 11% [35].

Загальна структура торговельних партнерів залишилася без суттєвих змін:



найбільшим імпортером українських товарів залишається Польща обсяг експорту товарів до якої за 2024 рік склав на \$4,7 млрд, до Іспанії - \$2,9 млрд, Німеччини - \$2,8 млрд, Китаю - \$2,4 млрд, Туреччини - \$2,2 млрд.

Найбільше скорочення експорту відбулося у торгівлі з Румунією — у 2024 році продаж товарів і послуг до цієї країни зменшився на \$2 млрд. Водночас суттєво зріс експорт до Нідерландів, Бельгії та Італії (+\$1,4 млрд). Помітне зростання експорту зафіксоване й у напрямку Єгипту, Індії, Індонезії та США (+\$1,7 млрд). Завдяки цим змінам вперше з початку повномасштабної війни частка експорту до Європи зменшилася, натомість зросла частка поставок до інших регіонів світу.

Імпорт. Імпорт товарів за 2023 рік зріс на 13,9%, і його обсяги становили 63,5 млрд дол. США. Хоча енергетичний імпорт і зменшився на 18,4%, проте неенергетичний імпорт збільшився на 23,5%, зокрема продукції машинобудування – на 31,4%, продукції хімічної промисловості – на 19,0%, продовольчих товарів – на 15,1%. За 2023 рік у номінальному вимірі найбільше зріс імпорт з країн ЄС (на 5,4 млрд дол. США, або на 22,0%) та Азії (на 4,8 млрд дол. США, або на 30,0%).

Зростання імпорту товарів порівняно зі зменшенням обсягів експорту зумовило розширення від'ємного сальдо торгівлі товарами у 2023 році до 27,5 млрд дол. США та погіршення дефіциту рахунку поточних операцій (РПО) до 9,8 млрд дол. США (у 2022 році від'ємне сальдо торгівлі товарами становило 14,7 млрд дол. США та профіцит РПО – 8,0 млрд дол. США відповідно).

У 2024 році обсяг імпорту в Україну становив майже \$71 млрд, що на 11% більше, ніж у попередньому році. Більшість поставок складали електроніка, автомобільне обладнання та технічне приладдя (приблизно третина імпорту), а також хімічні товари та фармацевтика (17%). Імпорт нафти, газу й електроенергії склав майже \$8,2 млрд, або 11,5% від загального обсягу [35].

У 2024 році Україна імпортувала сільськогосподарської та харчової продукції на суму \$7,8 млрд., що на 10% більше, ніж у попередньому році. Імпорт цієї продукції з ЄС зріс на 9% до \$4 млрд. З 2017 року Польща залишається



провідним постачальником сільськогосподарської продукції в Україну, імпорт з якої у 2024 році сягнув 925 млн.дол.США. За нею йде Німеччина - 623 млн.дол.США, а імпорт з Туреччини склав 603 млн.дол.США. Риба та морепродукти становили найбільшу частку аграрного імпорту – 929 млн.дол.США.

Імпорт металопродукції (довгий/плоский прокат, труби) в Україну за підсумками 2024 року зріс на 6,4% у порівнянні з 2023 роком – до 1,26 млн т. При цьому, Туреччина покриває понад 50% поставок відповідної продукції на український ринок, тоді як у 2023 році цей показник був на рівні 41%.

Основна частина імпорту — високотехнологічна продукція, тоді як експорт переважно складається з товарів з меншим рівнем обробки та доданої вартості.

Імпорт послуг скорочується другий рік поспіль: у 2023 році він зменшився на 8,5%, а у 2024-му – ще на 10% та склав до \$22,8 млрд. Понад 60% імпорту послуг — \$14,2 млрд — традиційно припадає на подорожі. У цій категорії враховуються витрати українців, зокрема біженців, за кордоном, здійснені через українські платіжні картки.

У 2024 році цей сегмент зменшився на 17,2%. Натомість імпорт транспортних послуг зріс на 12,9% [35].

Найбільше зростання зафіксовано у професійних послугах та управлінських консультаціях – їхній обсяг збільшився більш ніж удвічі (+104,2%). Високі темпи зростання також показали технічні й торгові послуги (+63,2%) та комп'ютерні послуги (+24,7%).

Європейський Союз за 2024 рік залишається головним торговельним партнером України за обсягами імпорту товарів, а саме: Польща - \$7,0 млрд (2024р.) та \$6,6 млрд (2023р.); Німеччина – \$5,4 млрд (2024р.) та \$5,1 млрд (2023р.); інші країни ЄС, Британія, Норвегія та Швейцарія – \$25,3 млрд (2024р.) та \$23,0 млрд (2023р.) [35].

Крім того, Україна протягом 2022 – 2024 роки імпортувала товарів із США на відповідні суми \$2,2 млрд (2022р.), \$2,9 млрд (2023р.) та \$3,5 млрд (2024р.); а також з Туреччини – на \$3,4 млрд (2022р.), \$4,7 млрд (2023р.) та \$4,2 млрд



(2024p.) [35].

Однак, якщо розглядати окремі країни, найбільше товарів надходить із Китаю (кожен п'ятий товар імпортували з Китаю). Так, Україна протягом 2022 – 2024 роки імпортувала товарів із Китаю на відповідні суми \$8,7 млрд (2022р.), \$10,4 млрд (2023р.) та \$14,4 млрд (2024р.). У 2024-му річне зростання імпорту з Китаю в порівнянні з 2023 роком вперше перевищило приріст імпорту з усіх європейських країн разом узятих – \$3,92 млрд проти \$2,96 млрд [35].

Очікування бізнесу та громадян

У жовтні індекс очікувань ділової активності НБУ покращився до 49,4 порівняно з 48,7 у вересні, але все ще залишився нижче “нейтрального” рівня у 50 пунктів. Настрої помітно покращилися у секторі послуг (втім, залишившись негативними), але погіршилися в усіх інших опитаних секторах (промисловість, будівництво, торгівля). Стримуючими чинниками залишалися посилення обстрілів портів, ризик подальших атак на енергоінфраструктуру, дефіцит працівників, зростання витрат бізнесу на енергію та пальне, оплату праці та логістику. У січні 2025 року індекс очікувань ділової активності знизився до 41 з 45,9 у грудні та залишився нижче нейтрального рівня 50 пунктів. Це означає, що негативні настрої переважали серед опитаних підприємств. Настрої були негативними в усіх опитаних секторах та зберігалася негативна їх динаміка. Найбільший негативний вплив продовжують мати погіршення безпекової ситуації, потреби в енергоресурсах та нестача робочої сили. Зміна очікувань бізнесу є важливим суб'єктивним показником стану економіки, що свідчить про поступове відновлення активності чи, навпаки, погіршення ситуації.

На рис. 36 наведено індекс очікувань ділової активності.

Індекс споживчих настроїв Info Sapiens (0 - min, 200 - max, 100 - нейтральні оцінки) у січні 2025 року становив 75,6 пунктів — подальше покращення порівняно з попередніми місяцями.

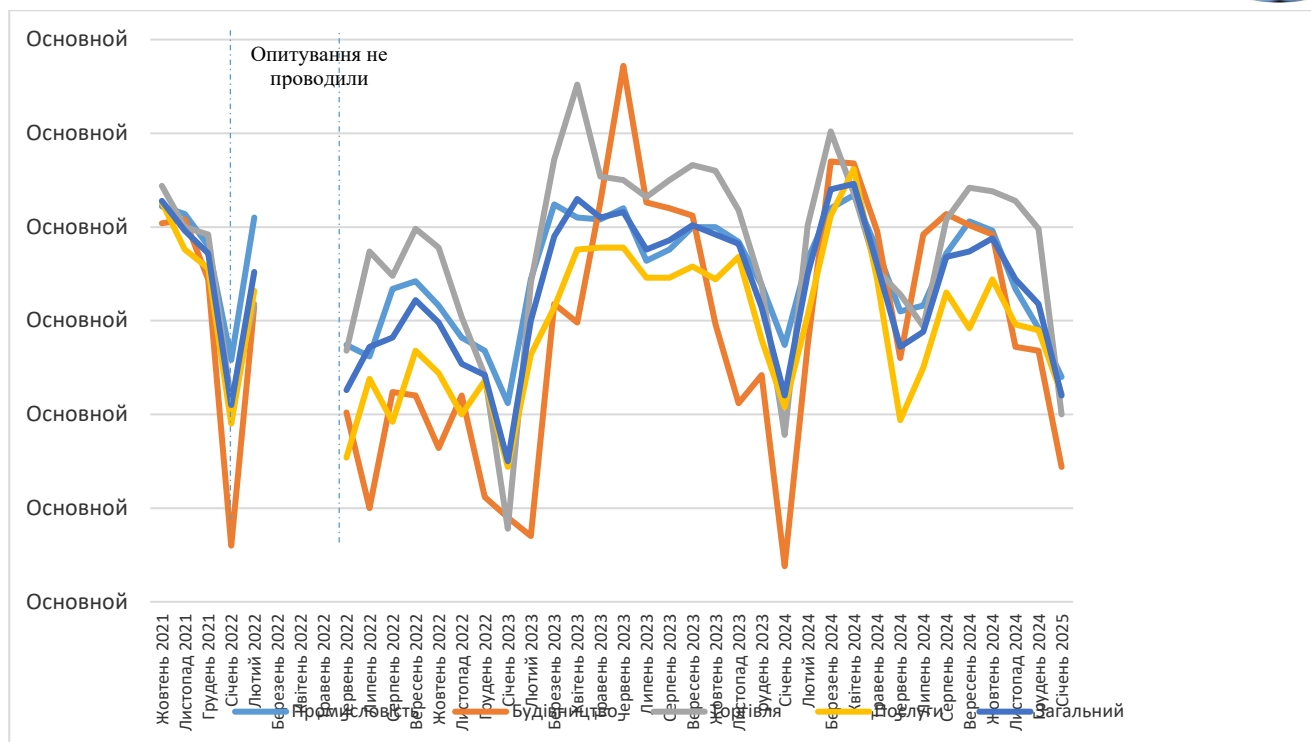


Рисунок 36 - Індекс очікувань ділової активності

Індекс менше 100 означає, що серед громадян переважають негативні споживчі настрої. Складниками Індексу споживчих настроїв є Індекс економічних очікувань (87,4 у січні 2025) та Індекс поточного становища (57,9 у січні 2025). У січні самооцінка поточного становища зросла вперше з кінця літа.

. На початку повномасштабної війни споживчі настрої злетіли вгору, незважаючи на погіршення реального економічного становища споживачів: українці мали дуже оптимістичні очікування щодо майбутнього. Потом, цей «коридор» оптимізму поступово звужується і ситуація повільно повертається до довоєнної.

Втім, у листопаді 2024 року динаміка змінилася: самооцінка поточного становища українців ще кілька місяців погіршувалася, а от очікування на майбутнє стали покращуватися.

Це може бути пов'язано з перемогою Дональда Трампа на президентських виборах у США та надією на швидке закінчення війни



Verweise / References

1. Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року, затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 року № 548-р, URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-%D1%80#Text>
2. Accounting implications of the war in Ukraine / KPMG. 2022. URL: <https://kpmg.com/kpmg-us/content/dam/kpmg/frv/pdf/2022/hot-topic-russia-ukraine-war.pdf>
3. Самойлюк М. Трекер економіки України під час війни. Офіційний сайт Центру економічної стратегії. URL: <https://ces.org.ua/tracker-economy-during-the-war/>
4. Шварц Д. Вирватись з мороку – як виживала та змінювалась економіка України за рік війни. Офіційний сайт Української незалежної агенції новин. URL: <https://www.unian.ua/economics/finance/virvatis-z-moroku-yak-vizhivala-ta-zminyuvalas-ekonomika-ukrajini-za-rik-viyni-12157020.html>.
5. Жихарева В.В. Теорія і практика формування портових тарифів і зборів: монографія. Одеса: ОНМУ, 2024. 136 с
6. Researchers of Ukrainian universities in wartime conditions: Needs, challenges and opportunities 2024, Regional Science Policy and Practice.
7. Як війна вплинула на економіку України? Офіційний сайт інтернет видання Deutsche Welle. URL: <https://www.dw.com/uk/ak-vijna-vplinula-na-ekonomiku-ukraini/a-63093916>.
8. Богдан Т. Фінансово-економічні наслідки війни. Офіційний сайт інтернет видання LB.ua. URL: https://lb.ua/blog/tetiana_bohdan/550614_finansovoeconomichni_naslidki.html.
9. Морська доктрина України на період до 2035 року, затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 07.10.2009 № 1307 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-%D0%BF#Text>
10. Національна транспортна стратегії України на період до 2030 року, схвалена



постановою Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2024 р. № 1550.

11. Указ Президента України від 17 липня 2024 року № 468/2024 «Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 17 липня 2024 року «Про Стратегію морської безпеки України».
12. The Third Ukraine Rapid Damage and Needs Assessment, RDNA3. URL: <https://ukraine.un.org/sites/default/files/2024-02/UA%20RDNA3%20report%20EN.pdf>
13. Ukraine - Fourth Rapid Damage and Needs Assessment (RDNA4), February 2022 - December 2024 (English) URL: <https://documents.worldbank.org/en/publication/documents-reports/documentdetail/099022025114040022>.
14. Никифоров В.П., Хотєєва Н.В. Роль прогнозування в процесі ціноутворення при державному регулюванні цін на послуги, які оплачуються у складі портових зборів. Національні інтереси України. 2024. №5 (5). С. 370-394.
15. Никифоров В.П., Хотєєва Н.В. Напрями удосконалення державної тарифної та фіскальної політики при формуванні та встановленні портових зборів в Україні. Наукові перспективи. 2024. №11 (53). С. 703-728.
16. Закон України №4709-VI від 17.05.2012 «Про морські порти України» URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17#Text>
17. Дорожня карта реформування управління публічними інвестиціями на 2024—2028 роки, затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 18 червня 2024 р. № 588 (Офіційний вісник України, 2024 р., № 63, ст. 3773).
18. За даними сайту ДП «Адміністрація морських портів України» URL: <https://www.uspa.gov.ua/>
19. ESPO (2022) Trends in EU ports governance 2022, available at <https://www.espobe/media/ESPO%20Trends%20in%20EU%20ports%20governance%202022.pdf>.
20. ESPO'S, Port Investments Study 2024, «The investment pipeline and challenges of European ports» URL:



<https://www.espo.be/media/ESPOPortInvestmentsStudy2024.pdf>.

21. The Effect of the War in Ukraine on Global Activity and Inflation, May 27, 2022
URL: <https://www.federalreserve.gov/econres/notes/feds-notes/the-effect-of-the-war-in-ukraine-on-global-activity-and-inflation-20220527.html>
22. «Регіон Європи та Центральної Азії (ЄЦА) Економічний огляді “Війна в регіоні”, Квітень 2022. URL: <https://openknowledge.worldbank.org/server/api/core/bitstreams/4586d925-ac48-5fdd-bc84-705fc023ea1e/content>.
23. Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD). 2022a. “Inflation (CPI).” OECD. Accessed November 22, 2022 URL: <http://data.oecd.org/price/inflation-cpi.htm>.
24. Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD). 2022b. “Inflation Forecast.” OECD. Accessed November 30, 2022 URL: <http://data.oecd.org/price/inflation-forecast.htm>.
25. Global Economic Prospects, January 2025, URL: <https://openknowledge.worldbank.org/server/api/core/bitstreams/f983c12d-d43c-4e41-997e-252ec6b87dbd/content>
26. Прогноз економічного і соціального розвитку України на 2022 - 2024 роки. Постанова КМУ від 31.05.2021 № 586 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/586-2021-%D0%BF#Text>
27. Лист Мінекономрозвитку від 29.10.2022 № 3011-05/72231-03 «Щодо надання основних прогнозних макропоказників економічного і соціального розвитку України на 2022 - 2023 роки»
28. Про схвалення основних прогнозних макропоказників економічного і соціального розвитку України на 2024—2026 роки. Постанова КМУ від 15.12.2023 №1315 URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-skhvalennia-osnovnykh-prohnoznykh-makropokaznykiv-ekonomichnoho-i-s1315-151223>
29. Про схвалення основних прогнозних макропоказників економічного і соціального розвитку України на 2025-2027 роки. Постанова КМУ від 28.06.2024 №780 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/780-2024->



%D0%BF#Text

30. Національний банк України. Офіційний сайт. URL: <https://www.bank.gov.ua>
31. Основні засади грошово-кредитної політики на 2021 рік та середньострокову перспективу : схв. рішенням Ради Національного банку України від 10.09.2020. URL: <https://bank.gov.ua/ua/files/dzrtnZTXIlkICSQ>.
32. Хохич Д. Г., Любіч О. О., Бортніков Г. П. «Трансмісійний механізм монетарної політики в контексте забезпечення макроекономічної стабільності “Фінанси України”, 8’2023 URL: file:///C:/Users/Aspire7/Downloads/FU_23_08_038.pdf
33. За даними сайту Незалежної асоціації банків України URL: <https://nabu.ua/>
34. За даними сайту Державної служби статистики України URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/>
35. За даними сайту Центру економічних стратегій URL: <https://ces.org.ua>.
36. Бюро статистики праці (BLS). 2022b. "Архівні додаткові файли індексу споживчих цін". Бюро праці США. Статистика. URL: <https://www.bls.gov/cpi/tables/supplementalfiles/home.htm>.
37. Причини та відповіді на сьогоднішню інфляцію. Джозеф Е. Стігліц та Айра Регмі, грудень 2022. URL: https://rooseveltinstitute.org/wp-content/uploads/2022/12/RI_CausesofandResponsestoTodaysInflation_Report_202212.pdf
38. Стігліц, Джозеф Е. 2006. Як змусити глобалізацію працювати. Нью-Йорк: W. W. Norton & Company.
39. Лузіані, Ніко. 2022. "Боротьба за владу: Як примат акціонерів у секторі комунальних послуг стримує доступний і справедливий енергетичний перехід". Інститут Рузвельта, 24 травня 2022 року. URL: <https://rooseveltinstitute.org/publications/electric-utilities-shareholder-primacy/>.
40. Сімс, Джонатан, Катаріна Хілленбранд фон дер Нейєн, Дюран Д'юза, Лілі Чау, Ніколас Гонсалес-Хіменес та Лоренцо Сані. 2021. Приготуйте газ. Лондон: Carbon Tracker Initiative. URL: <https://carbontracker.org/reports/put-gas-on-standby/>.



41. Стігліц, Джозеф Е. 2019. "Роздуми про глобальну фінансову кризу десяти років потому". Після краху: Фінансові кризи та регуляторні відповіді, за редакцією Шарін О'Халлоран і Томаса Гролла, 167-82. Нью-Йорк: Columbia University Press. URL: <http://www.jstor.org/stable/10.7312/ohal19284.14>.
42. Гут'єррес, Герман, і Томас Філіппон. 2019. "Як ринки ЄС стали більш конкурентоспроможними, ніж ринки США: Дослідження інституційного дрейфу". Університет Пенсильванії, Уортонський фінансовий факультет. URL: http://germangutierrezg.com/GutierrezPhilippon_Europe_2019.pdf.
43. Кончал, Майк і Ніко Лузіані. 2022. Ціни, прибутки та влада: Аналіз націнок на рівні фірм у 2021 році. Нью-Йорк: Інститут Рузвельта. URL: https://rooseveltinstitute.org/wp-content/uploads/2022/06/RI_PricesProfitsPower_202206.pdf.
44. Groundwork Collaborative. 2022. Висновки щодо корпоративних прибутків у другому кварталі 2022 року. Вашингтон, округ Колумбія: Groundwork Collaborative. URL: <https://groundworkcollaborative.org/resource/q2-2022-oil-gascorporate-profiteering-findings/>.
45. "Motley Fool Transcribing". Транскрипція. 2022. "Кімберлі Кларк (КМВ), другий квартал 2022 року, розшифровка дзвінка щодо прибутку". Останнє оновлення 26 липня 2022 року. URL: <https://www.fool.com/earnings/calltranscripts/2022/07/26/kimberly-clark-kmb-q2-2022-arnings-call-transcrip/>.
46. У пошуках Альфи. 2022. "Генеральний директор компанії Colgate-Palmolive (CL) Ноель Уоллес про результати другого кварталу 2022 року - стенограма телефонного дзвінка". SA Transcripts. Доступно 26 липня 2022 р. URL: <https://seekingalpha.com/article/4527474-colgate-palmolive-companys-cl-ceo-noel-wallace-on-q2-2022-results-earnings-call-transcript>.
47. Рассел, Руперт. 2022. Цінові війни: як сировинні ринки створили наш хаотичний світ. Нью-Йорк: Knopf Doubleday Publishing Group.
48. Сахай, Тім. 2022. "Як високі ціни на енергоносії підбавдили Путіна". The American Prospect, 22 березня 2022 року, с. Books. URL:



<https://prospect.org/api/content/9a2e58f4-a957-11ec-9c46-12274efc5439/>.

49. YCharts. 2022. "Індекс поставок виробничих постачальників ISM США". Інститут управління поставками. Доступно в грудні 3, 2022. URL: https://ycharts.com/indicators/us_ism_manufacturing_supplier_deliveries_index.
50. IPES-Food. 2022. Ще один ідеальний шторм? Брюссель: IPES-Food. URL: <https://ipesfood.org/pages/foodpricecrisis>.
51. Гут'єррес, Герман, і Томас Філіппон. 2019. "Як ринки ЄС стали більш конкурентоспроможними, ніж ринки США: Дослідження інституційного дрейфу". Університет Пенсильванії, Уортонський фінансовий факультет. http://germangutierrezg.com/GutierrezPhilippon_Europe_2019.pdf.
52. Стігліц, Джозеф Е. 2020. "Чотири пріоритети для зусиль з ліквідації наслідків пандемії". Робочі документи Інституту Рузвельта. Нью-Йорк: Інститут Рузвельта. URL: https://rooseveltinstitute.org/wpcontent/uploads/2020/07/RI_Four-Priorities-for-Pandemic-Relief-Effort-WP-202004-1.pdf.
53. Стігліц, Джозеф Е. та Дін Бейкер. 2022а. "Інфляція: що можна і що не можна". Project Syndicate, 8 липня 2022 року. URL: <https://www.project-syndicate.org/onpoint/us-inflation-supply-side-causes-and-solutions-by-joseph-e-stiglitz-anddean-baker-2022-07>.
54. Корінек, Антон та Джозеф Е. Стігліц. 2022. "Макроекономічна стабілізація у постпандемічному світі: Перегляд комплексу заходів фінансово-монетарної політики та корекція макроекономічних екстерналій". Робочий документ №. 78. Серія робочих документів Центру Хатчинса. Вашингтон, округ Колумбія: Інститут Брукінгса. URL: <https://www.brookings.edu/research/macroeconomic-stabilization-for-a-post-pandemic-world/>.
55. Стігліц, Джозеф Е., та Мартін М. Гусман. 2021. "Пандемічна економічна криза, обережна поведінка та обмеження мобільності: Застосування моделі динамічної нерівноваги з випадковістю". Промислові та корпоративні зміни 30, № 2 (березень): 467–97. URL: <https://doi.org/10.1093/icc/dtab012>.



56. Solow, Robert M., and Joseph E. Stiglitz. 1968. "Output, Employment and Wages in the Short Run." *Quarterly Journal of Economics* 82, no. 4 (November): 537–60. URL: <https://doi.org/10.2307/1879599>.
57. Фітч, Аса. 2022. "Для виробників мікросхем перехід від дефіциту до надлишку посилюється". *The Wall Street Journal*, 4 листопада 2022 року. URL: <https://www.wsj.com/articles/chip-makers-cut-costs-as-demand-slump-supplantspandemics-chip-shortage-11667560050>.
58. Вільямс, Алекс. 2022. Погляд на інфляцію з точки зору дефіциту фізичної потужності. Вашингтон, округ Колумбія: "Працевлаштуй Америку". URL: <https://www.employamerica.org/content/files/2022/06/The-Physical-Capacity-Shortage-View-of-Inflation.pdf>.
59. Лазонік, Вільям та Метт Гопкінс. 2021. "Чому CHIPS впали: викуп акцій та субсидії в напівпровідниковій промисловості США". Серія робочих документів Інституту нового економічного мислення № 165. URL: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3952144.
60. Свонсон, Анна. 2022. "Адміністрація Байдена оприлюднила план інвестицій у чіпи на 50 мільярдів доларів". *New York Times*, 6 вересня 2022 року, розділ. Бізнес. URL: <https://www.nytimes.com/2022/09/06/business/economy/biden-tech-chips.html>.
61. Палладіно, Ленор та Ізабель Естевес. 2022. "Потреба в корпоративних запобіжниках у промисловій політиці США". Інститут Рузвельта, 18 серпня 2022 року. URL: <https://rooseveltinstitute.org/publications/the-need-for-corporateguardrails-in-us-industrial-policy/>.
62. Міжнародний транспортний форум. 2015. Вплив мега-кораблів. Париж: Міжнародний транспортний форум, ОЕСР. URL: <https://www.itf-oecd.org/impact-mega-ships>.
63. Чуа, Шармейн, Мартін Данилюк, Дебора Коуен та Лалех Халілі. 2018. "Вступ: Турбулентна циркуляція: Побудова критичної взаємодії з логістикою". *Навколишнє середовище та планування D: Суспільство і простір* 36, no. 4 (серпень): 617–29. URL:



<https://doi.org/10.1177/0263775818783101>.

64. Міжнародний транспортний форум. 2018. Вплив альянсів на контейнерні перевезення. Париж: Міжнародний транспортний форум, ОЕСР. URL: <https://www.itf-oecd.org/impact-alliances-container-shipping>
65. Дейєн, Девід і Ракін Мабуд. 2022. "Як ми зруйнували ланцюжок поставок". The American Prospect, 31 січня 2022 року, розділ. Economic Policy. URL: <https://prospect.org/api/content/c278c3a0-8065-11ec-aadd-12f1225286c6/>.
66. Блош, Джастін. 2022а. "Нова система таргетування інфляції: Націленість на діапазон від 2 до 3,5 відсотків". Інститут Рузвельта, 17 листопада 2022 року. URL: <https://rooseveltinstitute.org/publications/a-new-framework-for-targeting-inflation-aiming-for-a-range-of-2-to-3-5-percent/>.
67. Канепа, Франческо та Говард Шнайдер. 2022. "Центральні банки знову підвищують ставки, оскільки ФРС веде глобальну боротьбу з інфляцією". Reuters, 22 вересня 2022 року, сек. Європейські ринки. URL: <https://www.reuters.com/markets/europe/central-banks-raise-rates-again-fed-drives-global-inflation-fight-2022-09-22/>.
68. Грінвальд, Брюс К. та Джозеф Е. Стігліц. 2003. "6 Макроекономічні коливання в економіці Фелпса-Вінтермаркета" в "Знання, інформація та очікування в сучасній макроекономіці: на пошану Едмунда С. Фелпса", за редакцією Філіпа Агіона, Романа Фрідмана, Джозефа Стігліца та Майкла Вудфорда, 123-136. Принстон, штат Нью-Джерсі: Видавництво Принстонського університету.
69. Independent Commission for the Reform of International Corporate Taxation (ICRICT). 2022. An Emergency Tax Plan to Confront the Inflation Crisis. ICRICT. URL: <https://www.icrict.com/press-release/2022/9/16/icrict-declaration-an-emergency-tax-plan-to-confront-the-inflation-crisis-m87sa>.
71. Валовий внутрішній продукт. Офіційний сайт Міністерства фінансів України. URL: <https://index.minfin.com.ua/ua/economy/index/gdp>
72. DBnomics: free platform to aggregate publicly-available economic data. URL: <https://db.nomics.world/BEA/NIPA-T61600D?tab=table>



SCIENTIFIC EDITION

MONOGRAPH
PROSPEKTIVE GLOBALE WISSENSCHAFTLICHE TRENDS
EINFLUSS MILITÄRISCHER FAKTOREN AUF DIE STAATLICHE REGULIERUNG IM
BEREICH DER HAFENGEBÜHREN: AKTUELLE UND PROGNOTIZIERTE FOLGEN
PROSPECTIVE GLOBAL SCIENTIFIC TRENDS
MILITARY FACTORS INFLUENCE ON STATE REGULATION IN THE FIELD OF PORT DUE
PRICING: CURRENT AND FORECASTED CONSEQUENCES
MONOGRAPHIC SERIES «EUROPEAN SCIENCE»
BOOK 39. PART 1

Authors:

Nikiforov V., Khotyeyeva N.

The scientific achievements of the authors of the monograph were also reviewed and recommended for publication at the international scientific symposium
«**Prospektive globale wissenschaftliche Trends /**
Prospective global scientific trends '2025»
(April 30, 2025)

Monograph published in the author's edition

The monograph is included in
International scientometric databases

500 copies
April, 2025

Published:
ScientificWorld-Net AG
Lußstr 13,
Karlsruhe, Germany



e-mail: editor@promonograph.org
<https://desymp.promonograph.org>

ISBN 978-3-989240-87-2





WINEXTAGE