



KAPITEL 6 / CHAPTER 6⁶
THE RECOVERY AND DEVELOPMENT TARGET INDICATORS OF
UKRAINE'S MARITIME TRANSPORT INFRASTRUCTURE

DOI: 10.30890/2709-2313.2025-43-01-004

Характеристика морських портів України визначається сприятливим географічним розташуванням України, яка має вихід як до Чорного, так й до Азовського морів, що є одним з головних чинників функціонування та необхідності постійного вдосконалення морської транспортної інфраструктури. Мережа морських портів України відіграє важливе значення в економічній інфраструктурі взагалі, оскільки є ефективною складовою транспортної інфраструктури. Особливе значення мають морські порти у здійсненні зовнішньоекономічної діяльності, особливо у експорті сільськогосподарського продукції, металів та вугілля [1].

Через географічні особливості переважна більшість портів України знаходиться в акваторії Чорного моря, що є чинником необхідності здійснення інфраструктурних перетворень у цих портах, оскільки інші порти північної частини чорноморського узбіччя знаходяться в межах країн Європейської Спільноти, та працюють за стандартами та правилами ЄС. Найкрупніші морські порти чорноморського узбіччя України – це Одеса, Чорноморськ, Південний, Миколаїв, Херсон. На Азовському морі розташовані порти Маріуполь та Бердянськ, які через воєнні дії з 2022 року мають повне блокування діяльності.

Загальна структура морських портів України свідчить про її гнучкість та здатність до швидкого адаптування у разі необхідності з перенаправлення різних вантажів. Морські порти України потенційно мають можливості щодо інтеграції у європейські та міжнародні транспортні коридори, розвитку мультимодальних перевезень та їх різновидів, підвищенні експортного потенціалу України через удосконалення інфраструктури портів Дунаю та Чорного моря [2].

Особливості інфраструктурного наповнення портів пов'язані із специфікою економічної діяльності, яку здійснюють ці порти, яка обумовлена пріоритетами

⁶*Authors: Tabenskyi Sergiy*



економічного розвитку країни, позиціями, які відіграють вітчизняні товаровиробники на світових ринках, особливостями використання транзитного потенціалу як важливого логістичного посередника між країнами Європи, Азії та Близького Сходу.

Взагалі, портова інфраструктура морських портів України має неоднорідний рівень, що створює суттєву різницю у можливостях залучення деяких портів до активної участі у забезпеченні внутрішнього та зовнішнього обігу вантажів. Неоднорідність інфраструктурного забезпечення портів також створює диспропорції у транзитних можливостях України, що призводить до втрати потенційного прибутку та іміджевих втрат у разі невиконання міжнародних угод [3].

6.1 Формування концепції стратегічного розвитку морської транспортної інфраструктури

Для формування концепції стратегічного розвитку морської транспортної інфраструктури потрібно враховувати сформовану систему інвестицій в розвиток портової інфраструктури. Модернізація портової інфраструктури України потребує значних інвестицій та має розглядатись у комплексі з іншими компонентами транспортної інфраструктури. Оскільки в Україні гостро стоїть проблема раціонального розподілу інвестицій, в Україні створено систему управління публічними інвестиціями, до яких також відносяться інвестиції у інфраструктурні та інші стратегічно важливі проекти.

Відповідно до постанов Кабінету Міністрів України від 28.02.2025 №527 «Деякі питання управління публічними інвестиціями» [4] та №294 «Про затвердження Порядку розроблення та моніторингу реалізації середньострокового плану пріоритетних публічних інвестицій держави» [5] було створено Секторальні портфелі публічних інвестиційних проектів та програм, що має сприяти ефективному залученню та розподілу інвестицій в усіх галузях економіки України. Портова інфраструктура входить до сектору «Транспорт»,



безпосередньо до підсектору «Морський та внутрішній водний транспорт», що відображено у екосистемі DREAM [6]. Формування переліку інвестиційних проектів в рамках розвитку морського та внутрішнього водного транспорту здійснюється на підставі Стратегії розвитку та розбудови прикордонної інфраструктури з країнами Європейського Союзу та Республікою Молдова до 2030 року, яка схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 24 грудня 2024 року №1337-р, та Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року, яка схвалена постановою Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2024 року №1550 [7].

Загальна потреба у фінансуванні заходів на період до 2028 року складає 48,8 млрд. грн., розподіл яких за роками наведено у таблиці 1, а за основними напрямками інвестування наведено на рис. 1.

Таблиця 1 - Плановий розподіл інвестицій у розвиток морського і внутрішнього водного транспорту на період з 2025 по 2028 роки, млрд. грн.

	2025	2026	2027	2028
Відновлення та розвиток інфраструктури внутрішнього водного транспорту	0.375	0.945	1.143	0.834
Відновлення та розвиток портової інфраструктури та забезпечення безпеки судноплавства, в тому числі виконання конвенційних зобов'язань України в сфері судноплавства	1.829	9.818	16.379	10.886
Розвиток критично важливих Дунайських логістичних ланцюгів та вантажних перевезень морським і внутрішнім водним транспортом	1.965	2.833	1.475	0.4

Джерело: узагальнено на основі [6]

Підсектор «Морський та внутрішній водний транспорт» сектора «Транспорт» Секторального портфелю публічних інвестиційних проектів та програм, містить такі основні напрямки діяльності, як:

- відновлення та розвиток інфраструктури водного транспорту;
- відновлення та розвиток портової інфраструктури та забезпечення безпеки



судноплавства, в тому числі виконання конвенційних зобов'язань України в сфері судноплавства;

- розвиток критично важливих Дунайських логістичних ланцюгів та вантажних перевезень морським і внутрішнім водним транспортом.

Стратегічною рамкою відновлення та розвитку інфраструктури внутрішнього водного транспорту є створення умов для здійснення більш якісних перевезень морським та внутрішніми водними шляхами у результаті забезпечення гідротехнічними спорудами безпеки судноплавства та ефективного користування внутрішніми водними шляхами [7].

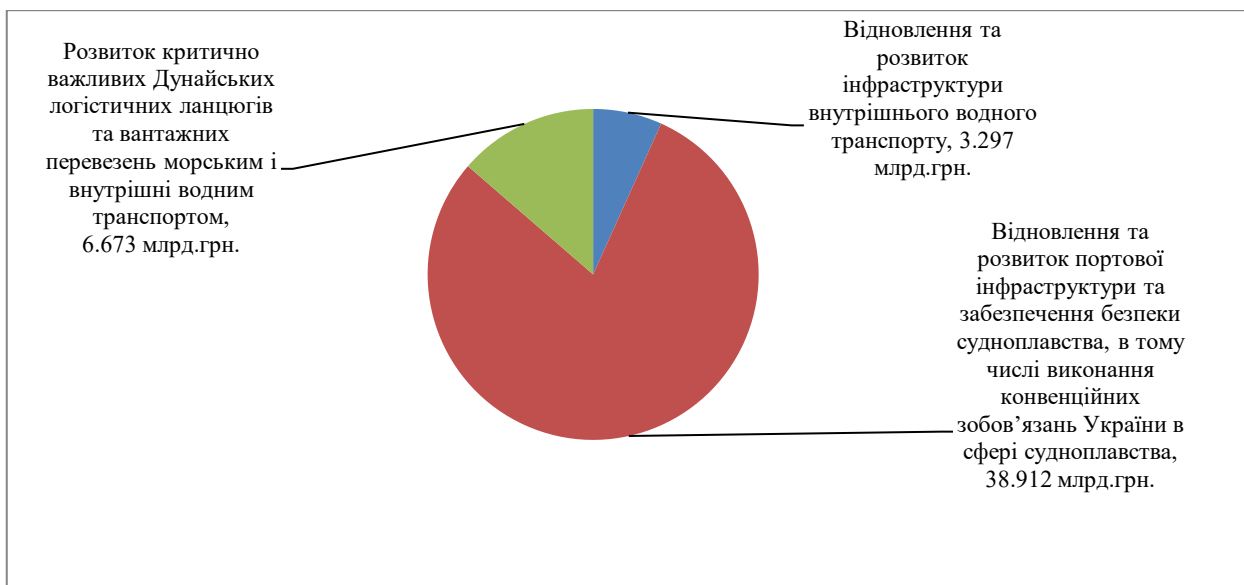


Рисунок 2 - Структура інвестицій у розвиток морського і внутрішнього водного транспорту

Джерело: узагальнено на основі [9]

Сформована мережа морських портів є невід'ємною частиною транспортної інфраструктури, що дозволяє керувати транспортними потоками в умовах, наближених до ефективних, оскільки поки не налагоджені якісні інфраструктурні зв'язки між суб'єктами господарювання, що є структурним підрозділами різних елементів транспортної системи.



6.2 Цільові показники відновлення та розвитку портової інфраструктури

Якщо розглядати цільові показники, спрямовані на розвиток портової інфраструктури, то їх різноманіття свідчить про наявність істотних інфраструктурних проблем в сфері портового господарства, які потребують інвестицій. В таблиці 3. наведено основні цільові показники у сфері портової інфраструктури, які мають бути реалізовані в процесі відновлення та розвитку інфраструктури внутрішнього водного транспорту.

Таблиця 3 - Цільові показники відновлення та розвитку транспортної інфраструктури

Цільовий показник	Базове значення	2025	2026	2027	2028
Рівень проведення заходів з реконструкції, капітального ремонту, технічного переоснащення судноплавних шлюзів	0%	10%	35%	57%	80%
Кількість підключених об'єктів критичної інфраструктури до системи альтернативних джерел енергії	0 шт	1 шт	2 шт	4 шт	5 шт
Кількість побудованих сонячних електростанцій	0 шт	1 шт	3 шт	5 шт	6 шт
Кількість побудованих постів системи відеоконтролю	0 шт	8 шт	17 шт	17 шт	17 шт
Частка підключених цілодобових постів до поста оператора	0%	45%	100%	100%	100%
Кількість діючих судноплавних шлюзів	5 шт	5 шт	5 шт	5 шт	6 шт
Кількість об'єктів, на яких проведено реконструкцію, капітальний ремонт, технічне переоснащення	0 шт	5 шт	5 шт	6 шт	6 шт

Джерело: узагальнено на основі [6, 8]

Заплановані заходи щодо модернізації інфраструктурних елементів та компонентів безпеки водного транспорту мають покращити якість виконання послуг із транспортного обслуговування виробників продукції в Україні, що має сприяти розвитку виробничої сфери в середині країни та збільшенню обсягів доданої вартості, яка утворюється у секторі реального виробництва [10].

З метою відновлення та розвитку портової інфраструктури та забезпечення безпеки судноплавства, у тому числі виконання конвенційних зобов'язань



України в сфері судноплавства, під патронатом Міністерства розвитку громад і територій України, планується проведення заходів щодо гармонізованого розвитку всього комплексу припортової інфраструктури задля суттєвого збільшення пропускної спроможності морських портів України. Беручи до уваги розвиток інфраструктури Військово-Морських Сил Збройних Сил та Морської охорони Держприкордонслужби.

Для забезпечення здійснення інфраструктурних проектів планується залучення донорів, що мають бути обрані за допомогою системи DREAM, у кількості одного у 2026 році, двох у 2027 році, та трьох у 2028 році. З метою формування уніфікованого інформаційного простору для забезпечення якісних комунікацій у портах заплановано розробка та впровадження спеціалізованого програмного продукту, готовність якого попередньо оцінюється як 5% у 2025 році, 80% у 2026 році, та 100% у 2027 році. Для забезпечення якісного функціонування адміністрацій портів планується відремонтувати одну будівлю управління морського порту Одеса, дві будівлі Ренійської філії ДП «АМПУ» та відновити пошкоджену будівлю морського вокзалу в морському порту Ізмаїл у 2026 році [6, 11].

У 2025 році планується придбання захисних споруд та бонових загороджень у кількості 457 м. Особливу увагу в системі відновлення та розвитку портової інфраструктури та забезпечення безпеки судноплавства приділяється кваліфікації членів екіпажу суден, для чого планується проводити навчання та процедури присвоєння та підтвердження кваліфікації для 840 загальної кількості осіб у 2025 році, 1000 загальної кількості осіб у 2026 році, 1300 загальної кількості осіб у 2027 році, та 1500 загальної кількості осіб у 2028 році [6].

Для розвитку критично важливих Дунайських логістичних ланцюгів та вантажних перевезень водним транспортом, який передбачений Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року, планується здійснити ряд заходів, спрямованих на поліпшення інфраструктурного забезпечення портів, які розташовані на р. Дунай та виконують обслуговування суден типу «ріка-море». Планується придбати фронтальні портові навантажувачі з боковим



повтором та порталні крани у кількості по два у 2025 та 2026 роках. Для створення умов якісного інформаційного забезпечення планується у 2025 році придбати 50 лоцманських планшетів, а у 2027 році завершити роботи по встановленню автоматизованої системи організації руху та обліку транспортної інформації, що суттєво вплине на якість інформаційного супроводу вантажних перевезень морським та внутрішнім водним транспортом у регіоні [6].

Окрім проектів з покращення портової інфраструктури, здійснення яких планується на рівні держави, існує низка проектів місцевого значення. До таких проектів відноситься проект концесії першого та контейнерного терміналів, які зараз функціонують у морському порті Чорноморськ, в рамках якого планується в межах першого та другого причалів обробляти контейнери, насипні вантажі та метали у загальній кількості 4,8 млн. т на рік, у тому числі 300 тис. TEU, а причали 3-6 повністю перевести на обслуговування контейнерних перевезень та довести їх сумарну потужність до 650 тис. TEU на рік [11]. Також заплановано розвиток залізнично-поромного комплексу в тилу причалів 26-28 морського порту Чорноморськ, із інфраструктурними перетвореннями для здійснення діяльності залізничного порому, до якого будуть мати доступ причали 26 та 27, та автомобільного порому, до якого будуть мати доступ причали 26-28. За підсумком здійснення цих інфраструктурних перетворень очікується потужність вантажоперевезень у кількості 4,5 млн. т вантажів у вагонах, 250 тис. одиниць колісної техніки, 150 тис. од. великовантажних автомобілів [6].

Серед проектів, які мають особливе значення для функціонування ефективного поєднання морського та внутрішнього водного транзитного потенціалу України є будівництво морського терміналу «V.PORT» у м. Вилкове, в якому планується будівництво двох стаціонарних причалів з проектною глибиною 7 метрів, повне облаштування технологічних майданчиків порту, включаючи будівництво складських приміщень в тильній частині майданчика [12].

В Україні багато уваги приділяється розвитку інфраструктури портів, що відображається у діяльності центральних органів влади, оскільки Кабінетом



Міністрів України 20 грудня 2024 року була прийнята постанова №1475 «Деякі питання ремонту та покращення портової інфраструктури» [9], виконання якої розглядалось на засіданні Комітету Верховної Ради питань транспорту та інфраструктури 10 березня 2025 року. Особливу важливість інвестицій у портову інфраструктуру демонструє й те, що п. 3 постанови Кабінету Міністрів України від 23 червня 2025 р. №737 «Деякі питання використання у 2025 році коштів за не виконаними у 2023 та 2024 роках бюджетними програмами» спрямовано додатково 2,2 млн. грн. на покращення портової інфраструктури [13].

Окрім державних інвестицій вдосконалення портової інфраструктури відкрито до залучення інвестицій з боку вітчизняних та іноземних приватних та корпоративних інвесторів, фондів міжнародного співробітництва, інших форм співробітництва у сфері проєктів розвитку. Великий спектр та різноплановість проєктів, спрямованих на розвиток портової інфраструктури утворюють попит на якісне управління процесами впровадження проєктів, що сприяє розвитку компонентів та методів вивчення та алгоритмізації системи стратегічного управління інфраструктурними проєктами [14]. Враховуючи особливості інфраструктурних проєктів, географічні особливості умов впровадження проєктів, необхідність тісної співпраці із колегами з країн близького зарубіжжя, у тому числі з країн, що входять до Європейського Союзу, потрібні особливі підходи, формалізація яких доки не здійснювалась в рамках вивчення типології управління інфраструктурними проєктами [15].

Підсумки та висновки

Морська транспортна інфраструктура України перебуває у стані розбудови, що потребує удосконалення підходів до стратегічного управління окремими процесами та проєктами та розвитком інфраструктури взагалі. За підсумками проведеного аналізу поточного стану стратегічного управління розвитком морської транспортної інфраструктури України з'ясовано, що цей процес регламентується транспортною стратегією України на період до 2030 року, а



безпосередньо фінансування проектів розбудови інфраструктури є компонентами публічних інвестицій, впровадження яких формується в рамках цілої низки документів, що врегульовують як внутрішні так й міжнародні проекти із розвитку морської транспортної інфраструктури.

Проведені дослідження розвитку морської транспортної інфраструктури свідчить про наявність в Україні можливостей до виконання великого обсягу перевезень в системі міжнародного обігу вантажів. Враховуючи географічне положення та наявну інфраструктуру, слід зазначити, що порти України конкурентоздатні та мають значний потенціал для підвищення рівня обслуговування вантажів та збільшення номенклатури та обсягів вантажів, які потенційно можуть бути транспортовані крізь порти України. Окрім виконання перевезень для великих замовників, портова інфраструктура розвивається також в напрямку транспортного обслуговування малого та середнього бізнесу, для чого ефективно розвивається система мультимодальних перевезень та обробки контейнерних вантажів. Морський транспорт є стратегічно важливим серед видів транспорту, які створюють транспортну інфраструктуру України, про що свідчить збільшення на 67% вантажообігу у морських портах України у 2024 році у порівнянні з вантажообігом у 2023 році. Розбудова морської транспортної інфраструктури сприятиме збільшенню обсягу товарообігу вантажів, які доставляються суходільними шляхами до морських портів, але й технологічного поєднання морських та внутрішніх водних транспортних потоків.