

Рік у портах Великої Одеси: які виклики долала галузь у 2025 році

Для портів Одещини 2025 рік став черговим роком випробувань. Обстріли інфраструктури, зміни тарифів, часткова заборона на імпорту добрив, блекаути та майбутня концесія в порту Чорноморська – усе це мало вплив, який і формував роботу галузі протягом року.

USM розпочинає цикл матеріалів про те, яким був 2025 рік для судноплавства світу та України. У першому матеріалі разом з учасниками ринку пригадуємо, якими були ключові результати роботи портів Великої Одеси у 2025 році, а також з якими викликами та проблемами зіштовхувалась галузь.

Результати у цифрах

Наприкінці 2025 року у Міністерстві розвитку громад та територій України повідомили, що морський експорт зрівнявся із сукупним показником за 2023–2024 роки, включно з показниками портів Дунаю.

За даними USM, перевалка у портах Великої Одеси за календарний рік склала понад 62 млн тонн (не враховуючи контейнери), а лідером з вантажообігу став порт Південний. Друге та третє місце поділили порти Чорноморська та Одеси відповідно.

Акцент продовжують робити й на українському морському коридорі, який запрацював після виходу РФ з Чорноморської зернової ініціативи у липні 2023 року. З цього моменту коридором перевезли понад 160 мільйонів тонн вантажів на борту більше ніж 6 тисяч суден, з них понад 96 мільйонів тонн – продукція українських аграріїв.

Торік у підсумковому інтерв'ю USM щодо першого півріччя ексголова Адміністрації морських портів України (АМПУ) Олександр Семирга зазначав, що станом на серпень обсяги перевалки виконувались фактично на 97%.

«У фінансових показниках ми, попри незначне падіння обсягів, показали плюс 7% до запланованого. Водночас існують об'єктивні фактори, які впливають на зниження показників. Це скорочення посівних площ і зменшення врожайності, а також зниження обсягів металургійного виробництва», – наголошував Семирга.

Контейнерні перевезення

Минулий рік також став плідним і у галузі контейнерних перевезень. На початку року (лютий 2025-го) судно контейнерного гіганта CMA CGM здійснило перший рейс до Одеси. Водночас турецька Medkon Lines також відновила регулярні перевезення до Одеського порту

Влітку ситуація дещо погіршилась – деякі контейнерні лінії, які почали з 2024 року відновлювати роботу на нашому ринку, припинили заходи в порти України через російські обстріли. Тоді ексголова АМПУ Олександр Семирга зазначав, що українським портам необхідно робити акцент на відновленні транзитного потенціалу.

Попри це вже у жовтні українським портам вдалось встановити новий рекорд контейнерообігу – за 8 місяців роботи (січень-серпень) 2025 року морські порти обробили 134 191 TEU. Цей показник вже тоді був на 3,3% більше річного показника у 2024 і став найбільшим показником від початку повномасштабної війни.

У листопаді 2025 року стало відомо, що в Україну повертається судноплавна компанія ZIM. На сьогодні це єдиний прямий контейнерний сервіс Україна-Ізраїль на ринку.

Як розповів USM президент Асоціації міжнародних експедиторів України (АМЕУ) Віктор Берестенко, найбільшим викликом для галузі контейнерних перевезень у 2025 році залишалися обстріли, знищення вантажів і пошкодження суден.

«Саме безпековий фактор є ключовою проблемою, адже під час спілкування як з учасниками ринку, так і з компаніями, що займаються зовнішньоекономічною діяльністю, саме цей ризик найчастіше називають визначальним для повернення контейнерних вантажів до портової інфраструктури Великої Одеси», – зазначив експерт.

За словами Берестенко, окрім безпеки, другим важливим чинником

залишаються процедурні питання. Бізнес і логістичні оператори не можуть точно прогнозувати ані вартість, ані строки транспортування вантажів через українську інфраструктуру. Це пов'язано з ризиками під час митного оформлення – можливими затримками, застосуванням додаткових форм митного контролю або навіть неоформленням вантажів.

«Водночас є позитивні зрушення: нещодавно Кабінет Міністрів ухвалив постанову, яка передбачає зміни до процедур оформлення вантажів у морських пунктах пропуску. Є сподівання, що це дозволить знизити частину процедурних ризиків», – зазначив експерт.

Президент АМЕУ також додав, що третій суттєвий виклик – страхування, зокрема, ризик втрати можливості страхування вантажів від військових ризиків.

«Такі запити вже надходили від головних офісів страхових компаній із вимогами відмовитися від покриття військових ризиків у морських пунктах пропуску. У разі реалізації цього сценарію частка вантажів, що проходять через українські порти, може ще більше скоротитися», – резюмував Берестенко.

Тарифні війни з УЗ

Проблема тарифної політики УЗ тягнеться вже кілька років, але у 2025 році ситуація суттєво загострилась і виглядала наче запекла боротьба між учасниками ринками та великим монополістом.

Варто нагадати, що до початку повномасштабної війни поїзди, які прямували до портів Великої Одеси, йшли за найкоротшими маршрутами. У 2022 році, внаслідок російського обстрілу був пошкоджений міст у Вознесенську, що змусило спрямовувати поїзди до трьох портів довшим маршрутом в об'їзд мосту.

Вже у січні 2025 року, після того, як роботу мосту вдалося відновити, відповідним рішенням АТ «Укрзалізниця» відновило вантажний залізничний рух за «довоєнними», тобто, найкоротшими, маршрутами.

Втім, починаючи з 5 квітня, відповідно до нового рішення УЗ, тарифні відстані тільки для Одеського порту були знову штучно збільшені шляхом направлення всіх поїздів у напрямку вказаного порту довшим маршрутом.

Паралельно починає з'являтися фідбек від учасників ринку, спойлер – зовсім не оптимістичний. Так, «АрселорМіттал Кривий Ріг» назвав зміну маршрутів безпідставною та штучною, а саму Укрзалізницю – державною монополією.

«Тарифна відстань для поїздів з нашою продукцією була збільшена на 257 км, відповідно собівартість продукції теж суттєво зросла. Це має негативний вплив на конкурентоспроможність і ставить наш план вийти на нуль збитків та ефективне функціонування під загрозу», – наголосили у підприємстві.

Того ж місяця Європейська Бізнес Асоціація (ЕБА) закликала УЗ переглянути тарифні відстані до портів Чорноморська та Одеси, а також орієнтуватися на найкоротші маршрути при тарифікації залізничних перевезень.

Своєю чергою у травні УЗ виступає зі зверненням до провідних морських перевізників, зокрема Maersk, CMA CGM, MSC, а також до Американської торгівельної палати в Україні (АСС) і закликає припинити блокування запиту компанії щодо індексації тарифів на вантажні перевезення.

У червні проходить Ukrainian Transport Forum 2025, під час якого представник УЗ Валерій Ткачов зазначив, що «були напрацьовані механізми, щоб покращити конкуренцію між портами» і що є кілька варіантів, як виправити тарифи, зокрема введення різних коефіцієнтів.

«Це робоче напрацювання. Ми чекаємо, коли Мінрозвитку візьме за основу якийсь варіант і він буде оприлюднений», – пояснював Валерій Ткачов.

Об'єктивного рішення не сталося, і вже у липні Асоціація виступила проти запровадження диференційованих коефіцієнтів до залізничних тарифів у напрямку портів.

Ситуація продовжує загострюватись, вже у вересні 2025 року через вартість перевезень портові оператори Одеського морського порту колективно звернулися до Офісу Президента, прем'єр-міністра та віцепрем'єр-міністра.

У зверненні оператори наголосили, що рішення УЗ призвело до зростання вартості перевезень на \$2,5-3 за тону вантажу, що суттєво впливає на кінцеву вартість експортної продукції,

зокрема сільськогосподарської. Своєю чергою це створило додаткові збитки для експортерів та негативно вплинуло на торгівельний баланс, тоді як вартість перевезень до порту Південний залишилася незмінною.

Учасники ринку підкреслили, що така ситуація спотворює конкуренцію на ринку портових послуг і ставить Одеський порт у дискримінаційне становище.

«Створені «Укрзалізницею» умови становлять загрозу розвитку та конкурентоспроможності Одеського порту, який має стратегічне значення для економічної безпеки країни. Крім того, під ризиком опинилася діяльність терміналів, операторами яких є дочірні компанії великих міжнародних холдингів зі США, Німеччини, Франції, Австрії та Швейцарії», – йшлося у колективному зверненні.

У жовтні стає відомо, що АТ «Укрзалізниця» все ж планує провести індексацію вантажних залізничних тарифів – на 27% у 2025 році та ще на 11% із 1 січня 2026 року. Сумарне підвищення складе понад 40%. Відповідне рішення погодили правлінням та наглядова рада компанії, а проекту наказу запланували направити до Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України.

Наприкінці року, а саме у грудні на конференції «Ведення агробізнесу в Україні» заступник міністра економіки Тарас Висоцький заявив, індексація тарифів на залізничні вантажні перевезення для агросектору неминуха.

«На тлі воєнних викликів і значного навантаження на транспортну інфраструктуру індексація тарифів є питанням часу, однак модель її проведення має бути однаковою та зрозумілою всім учасникам ринку», – зазначив Висоцький.

Добрийна лихоманка

У липні перед морськими портами України постав ще один виклик – заборона на обробку та зберігання аміаковмісних вантажів і добрив.

Мова йде про спільний наказ Командування Військово-морських сил Збройних Сил України та Одеської обласної військової адміністрації №113/18 від 18 липня 2025 року. Згідно з наказом, на території області забороняли:

- перевалку, зберігання, транспортування та накопичення вибухонебезпечних вантажів (зокрема технічного аміаку, аміачної селітри, аміачної води та інших аміаковмісних речовин);
- захід суден, що перевозять такі вантажі, у внутрішні води України.

Саме через останній пункт частину суден з селітрою та аміаком перенаправляли до молдавського порту Джурджулешти та румунського Галацу.

Варто зазначити, що потреба у цій забороні виникла не просто так, а на тлі новин про ймовірні атаки РФ по сховищах із селітрою. Загроза серйозна, особливо після досвіду катастрофи у Бейруті, однак і реакція «заборонити все й одразу» викликала незрозуміння з боку учасників ринку.

Однією з перших відреагувала Асоціація міжнародних експедиторів України (АМЕУ), яка звернулась до уряду військового командування з пропозицією переглянути заборону.

«Заборона була ухвалена без урахування класів небезпеки, не враховано способів безпечної денного прямого вивантаження на інший транспорт, порушено ланцюги поставок добрив у пік агросезону, не запропоновано жодної альтернативи», – наголошували в асоціації.

Своєю чергою експедитори стверджували, що вартість логістики зросла на 70\$ за тонну – збитки складають приблизно 1 млрд грн. Порти втрачають понад 2 млн \$ портових зборів. Водночас вантажопотік на терміналах Дунаю впав у 5–6 разів.

Не змусила себе чекати й реакція ринку на зупинку імпорту. Вже наприкінці липня ціна на селітру в українських портах сягнула «стелі» – на аміачну селітру ціна зросла до 27 тис. грн/тонна проти 21 тис. грн/тонна, тоді як вартість карбаміду сягнула 29 тис. грн за тонну проти 27 тис. грн/тонна.

Річ у тім, що імпорт морем дозволяв завозити селітру за цінами на 10–20 євро/тонна дешевше, ніж сухопутними коридорами.

«За» допуск добрив до портів Одещини виступала і Всеукраїнська Аграрна Рада. Так, заступник голови ВАР Денис Марчук акцентував, що імпорт є життєво необхідним, а перспективу втрат урожаю оцінив у 30–50%.

Загалом «добривна лихоманка» тривала два місяці – вже наприкінці серпня 2025 року Командування ВМС ЗСУ та Одеська ОВА ухвалили рішення частково розблокувати імпорту добрив в українські порти.

За новими правилами, затвердженими до портів дозволено ввозити комплексні мінеральні добрива, які відповідають таким параметрам:

- вміст азоту – не більше 21%;
- вміст фосфору (P) – від 5% і вище;
- вміст калію (K) – від 5% і вище;
- наявність міжнародного паспорта безпеки SDS.

Концесія: підготовка, старт, критика

Ще на початку 2025 року починається підготовка до концесії у порту Чорноморськ. Плани у держави щодо цього проекту амбітні: його обговорюють з Європейським банком реконструкції та розвитку (ЄБРР), Міжнародною фінансовою корпорацією (IFC), погоджують ТЕО й обговорюють на міжнародних майданчиках.

Попри те, що деталей щодо проекту було не так багато, у травні українське видання Telegraf в один день випустило дві статті з критикою проекту концесії терміналів у порту Чорноморська.

USM розібрав маніпулятивні тейки з обох статей: Що не так з критикою концесії порту Чорноморськ. Фейки та маніпуляції.

У вересні Мінрозвитку робить офіційну заяву про старт першого під час повномасштабної війни концесійного проекту. Зокрема стає відомо, що до проекту концесії увійшли Перший та Контейнерний термінали порту Чорноморськ із шістьма глибоководними причалами та всією інфраструктурою.

Тоді ж у міністерстві заявили, що проект передбачає:

- сотні мільйонів доларів інвестицій у модернізацію причалів та обладнання;
- понад 1,1 млрд доларів надходжень до державного та місцевих бюджетів протягом 40 років;
- більше тисячі робочих місць із гарантіями для людей;
- відновлення контейнерних перевезень до 250 тисяч TEU щороку вже за три роки, з перспективою повернення до довоєнного рівня у понад півмільйона.

Водночас почалась і конструктивна критика. Бізнес наголосив,

що проєкту не вистачає прозорості.

Президент Асоціації міжнародних експедиторів України (АМЕУ) Віктор Берестенко тоді зауважив, що заявлені цифри вражають, а сам проєкт більше схожий на маркетингову кампанію.

Зокрема він звернув увагу, що у 2024 році українські порти опрацювали лише 129 тис. TEU. Пропускна здатність – понад 3,5 млн TEU, а експлуатаційне завантаження – менше ніж 4%.

«Звідки взяли +500 тисяч? Контейнер – це лише тара. Його вартість залежить не від кількості металу, а від того, що всередині. А всередині – вантаж, який створюється економікою, а не PR-постами. А скільки людей потрібно для термінала на 500 тис. TEU? Нам кажуть – 1000 робочих місць. А скільки людей працюють на інших терміналах? Це чергова «красива цифра» чи справжній розрахунок?», – підкреслив президент АМЕУ.

Він підсумував, що хоче побачити реальні інвестиції, створені нові робочі місця, здорову конкуренцію та зменшення вартості логістики для української економіки, а також розвиток інфраструктури – «не у слайдах, а в реальності».

У Мінрозвитку зазначили, що проєкт державно-приватного партнерства порту «Чорноморськ» зацікавив понад 40 міжнародних портових операторів та інвесторів з чотирьох континентів. А вже у грудні стало відомо, що термінали у порту Чорноморська віддадуть у концесію без використання системи Prozorro.

В коментарі USM інші учасники ринку також скаржилися, що обіцянка від Мінрозвитку про «сотні мільйонів доларів інвестицій у модернізацію причалів та обладнання» звучить занадто оптимістично.

«Дуже хотілося б зрозуміти, чи є якась орієнтовна калькуляція або проєктний кошторис на ці сотні мільйонів? Що необхідно там такого купити, щоб запустити термінали? Звісно, за бажанням можна і на пару мільярдів намалювати. Проте справа навіть не в мільйонах, а в тому, що будь-хто, хто стикався з орендою державних причалів у наших портах, може розповісти мільйон історій про бюрократію. І чи зміниться це для майбутнього концесіонера – відкрите питання», – зазначив один з учасників ринку.

Кінець року: обстріли, блекаут, реакція ринку та юридичні питання

Грудень виявився для портів Великої Одеси справжнім випробуванням: Росія здійснила безліч масованих атак, внаслідок яких загинули працівники порту, постраждали цивільні судна, а також інфраструктура. І якщо збитки для логістичних об'єктів, це ціна питання, то вартість людського життя не вимірюється грошима і компенсувати його просто не можливо.

Так, 3 грудня президент Росії Володимир Путін заявив, що Росія посилює атаки по українських портах і суднах, якщо в Чорному морі триватимуть атаки на танкери, пов'язані з РФ. Важливо зауважити, що упродовж всього року РФ здійснила безліч атак на портову інфраструктуру, тому така маніпуляція з боку країни-агресора лише служить прикриттям і є черговою спробою «виправдати» ці атаки.

Чутливий до цієї теми ринок відреагував миттєво: у той же день погрози РФ підняли ціни на зерно на Чиказькій біржі.

Через кілька днів у ніч на 6 грудня російські війська завдали удару по інфраструктурі порту Південний. А через ризик нових ударів Росії по українській експортній інфраструктурі судновласники почали готуватися до зростання страхових витрат.

Вже з 13 грудня Росія почала тривалі та інтенсивні обстріли, після яких у портах розпочався блекаут – частина портового кластера повністю залишилася без електроенергії, а інша частина працювала лише на обмеженій потужності генераторів.

Також росіяни атакували міст в Затоці та міст в Маяках з ціллю ускладнити та порушити логістику та сполучення в напрямку українських портів на Дунаї.

Внаслідок цього пропускна здатність портів Великої Одеси почала падати саме у той момент, коли Україна експортує максимум зерна. Своєю чергою затримки в роботі терміналів підвищили вартість перевалки та фрахту і водночас тиснули на валютні ціни.

Звісно, обстріли призвели до нових викликів для підприємств.

«Обстріли, звісно, уповільнюють роботу, знижують норми завантаження-розвантаження – навіть не тільки в разі прильотів безпосередньо, а й просто під час тривоги. Так, в одному з

портів ми відводимо свої судна від причалів під загрозою шахедів, якщо вони летять у бік регіону. Але крім цього великою проблемою є удари по підстанціях, адже всі крани, навантажувачі й насоси – електричні та досить енерговитратні. Простими генераторами ситуацію не врятувати», – ділився тоді з USM один з учасників ринку.

Попри це, наприкінці грудня ситуація у портах виглядала важкою, але доволі контрольованою.

«Паніки серед експортерів наразі немає – принаймні так це виглядає зараз. Водночас кожного разу, коли відбуваються масовані та точкові обстріли портів Великої Одеси, ринок реагує зростанням кількості запитів щодо альтернативних маршрутів, зокрема перевезень з Ізмаїла до Констанци. Поки що йдеться саме про запити, а не про масовий перехід на інші напрямки. Однак можна припустити, що великі компанії, які планують свої вантажопотоки на два-три місяці наперед, уже тримають у фокусі сценарій переорієнтації вантажів на порти Дунайського регіону як резервний варіант», – розповідав нам один з галузевиків.

В той самий час експортери почали частіше звертатися за консультаціями до юристів, зокрема, чи можна вважати атаки на порти «форс-мажором» у контрактах. Як прокоментували USM в Interlegal, повномасштабна війна триває майже чотири роки, агроекспорт працює у зоні постійних ризиків, і їх потенційні наслідки добре відомі всім сторонам.

«Дуалізм права створює унікальну ситуацію в агроекспорті. Український трейдер одночасно працює у двох правових режимах: із нерезидентами – за англійським правом, з терміналами та українськими контрагентами – за українським. І та сама подія в порту може давати протилежні юридичні наслідки залежно від того, який саме контракт аналізується. Наприклад, атака на порт може бути форс-мажором у відносинах термінала з українським клієнтом, але не вважатися форс-мажором у контракті GAFTA, якщо відповідне положення не охоплює потрібний тип перешкоди або якщо сторона могла виконати зобов'язання іншим шляхом чи не вжила всіх розумних заходів для мінімізації наслідків. У результаті ринок отримав

парадокс: війна стала буденністю, а форс-мажор – ні. Кожна атака на порт, кожне блокування судноплавства, кожна зупинка термінала потребують окремого аналізу з урахуванням того, як побудований контракт і яка правова система до нього застосовується», – зазначили в Interlegal.

Загалом від початку повномасштабної агресії, росіяни пошкодили або зруйнували понад 500 об'єктів портової інфраструктури та 116 цивільних суден, постраждали 157 цивільних осіб. На території Одеського морського порту пошкодили 161 об'єкт.

Попри вищезгадані виклики порти Великої Одеси продовжують працювати, забезпечуючи робочі місця та економічну стійкість не лише регіону, а й всієї України. Зокрема нарощують перевалку та оптимізують робочі процеси в складних умовах. Також у портах посилюють безпеку, встановлюють додаткові укриття. Галузь демонструє, що хоч війна і гальмує стрімкий розвиток, це не заважає працювати і адаптуватись до нових умов.

<https://usm.media/rik-u-portah-velikoyi-odesi-yaki-vikliki-dolala-galuz-u-2025-rocz/>

<https://usm.media/rik-u-portah-velikoyi-odesi-yaki-vikliki-dolala-galuz-u-2025-rocz/>