

Соеві правки, концесія Чорноморська та призначення: найголовніші урядові рішення 2025 року

У 2025 році увагу громадськості до законодавчих ініціатив привернула не лише невдала (на щастя) ліквідація НАБУ і САП. У суспільстві також активно обговорювали «соево-ріпакові» правки, багаторічну концесію терміналів у порту Чорноморськ та ризик виведення яхти «кума Путіна» Медведчука із зони контролю держави.

USM продовжує цикл матеріалів про те, яким був 2025 рік для судноплавства світу та України. У другому матеріалі згадуємо законодавчі та політичні рішення, які прямо або побічно вплинули, у тому числі, на експорт і логістику, зокрема – на морські перевезення.

Соеві правки

Напевно, однією з найгучніших подій у розрізі законодавчих ініціатив у галузі економіки було впровадження правок у законопроекті №13157 щодо 10% мита на експорт ріпаку та сої – їх Верховна Рада проголосувала 16 липня 2025 року.

Перша правка передбачає впровадження експортного мита на олійні культури з 1 числа за місяцем прийняття закону. Експортне мито, передбачене статтею, не сплачуватимуть аграрії та сільськогосподарські кооперативи, які експортують таку продукцію. Друга правка – «компромісна» (її вимагав аграрний комітет в обмін на підтримку правки), і стосується створення фонду підтримки товаровиробників.

Проти впровадження правок виступили, зокрема, Українська зернова асоціація та агрохолдинг «Нібулон».

У жовтні 2025-го уряд визначив механізм для експорту сої та ріпаку. Аби не сплачувати мито, аграрії, які експортують

власно вирощену продукцію, мають отримати окремий експертний висновок на кожен партію сої або ріпаку у Торгово-промисловій палаті України або регіональних торгово-промислових палатах.

На початку грудня Кабмін запровадив моніторинг експорту сої та ріпаку «для захисту добросовісних виробників». Новий Порядок визначає механізм щомісячного моніторингу, який здійснюватиме Мінекономіки, для перевірки відповідності обсягів експортованої продукції даним, що містяться в Державному аграрному реєстрі (ДАР), щодо фактично вирощеної продукції. Якщо буде виявлено невідповідності між заявленими та фактично вирощеними обсягами, Торгово-промислова палата України зобов'язана анулювати експертні висновки.

Запровадження такого механізму гарантує, що пільгою зі звільнення від сплати експортного мита користуватимуться лише ті експортери, які дійсно виростили продукцію самостійно, стверджують у Мінекономіки.

У підсумку, у відомстві вважають, що експортне мито на сою та ріпак дозволило зберегти підтримку аграріїв в умовах війни. Також у Мінекономіки запевнили, що соєво-ріпаківі правки не поширюватимуться на інші сільськогосподарські культури. Натомість трейдери та аграрії залишилися незадоволеними прийнятим законом. Попри те, що ринок був впевнений у підписанні законопроекту, фахівців зазначали, що зміни несуть нові виклики, до яких держава не дала часу адаптуватися.

Концесія у Чорноморську

Торік однією з найпомітніших ініціатив уряду у сфері розвитку портової інфраструктури та інвестицій став концесійний проєкт у порту Чорноморськ.

У першій половині 2025-го Міністерство розвитку громад та територій працювало над підготовкою проєкту концесії для першого та контейнерного терміналів порту Чорноморськ. Вже у квітні представники уряду презентували проєкт концесії на інвестиційній конференції у Варшаві. На цій зустрічі нагадали, що йдеться про довгострокову концесію на 40 років, що охоплює два термінали: контейнерний та універсальний, з потенціалом до 760 тис. TEU та понад 5 млн тонн вантажу щорічно.

Паралельно техніко-економічне обґрунтування (ТЕО) щодо контейнерного терміналу пройшло внутрішні погодження.

У грудні 2025 року Кабінет Міністрів дозволив віддати порт Чорноморськ у концесію на 40 років в обхід системи електронних торгів Prozorro. Раніше Порядок проведення концесійного конкурсу в електронній торговій системі передбачав, що з 1 січня 2025 року усі концесійні конкурси, включно з публікацією документів, мали здійснюватися виключно з використанням електронної торгової системи Prozorro.

Але у Мінрозвитку підкреслили, що поки в Prozorro та Prozorro.Продажі немає необхідного функціоналу для проведення конкурсів за новим Законом. Розробка цього технічного рішення та запуск електронної торгової системи для таких конкурсів має завершитися протягом наступних 12 місяців.

Наприкінці року відомство розпочало конкурс щодо концесії терміналів у порту Чорноморськ. Планується, що визначення концесіонера та підписання угоди відбудуться вже у першому кварталі 2026 року.

Паралельно з офіційним прогресом виникали і критичні оцінки. Частина експертів та медіа звертала увагу на ухвалені урядом рішення, які дозволили проводити конкурс без використання електронної системи Prozorro, що могло обмежити прозорість і конкуренцію в процесі відбору інвесторів.

До прикладу, президент АМЕУ поділився думкою щодо концесії терміналу в порту Чорноморськ. Бізнес вважає, що проєкту не вистачає прозорості.

Кадри

Дмитро Москаленко.

2025 рік почався шоком для кадрової політики в сфері транспорту – з посади звільнили гендиректора Українського Дунайського пароплавства Дмитра Москаленка. Контракт з гендиректором УДП розірвали достроково.

«За цей час ми відремонтували флот, повернули активи, розрахувались з величезними боргами, захистили нерухомість в Угорщині та Австрії, провели деофшоризацію, очистили підприємство від корупційних схем, розпочали стратегічну

співпрацю з Групою Світового Банку. Вперше за роки незалежності запустили програму модернізації флоту та отримали найкращий результат! На жаль, вдалось не все заплановане. Багато перспективних інвестиційних проєктів довелося згорнути через кризу на ринку та інші чинники», – зазначив Москаленко, описуючи три роки роботи у підприємстві.

Олег Мудраченко.

Вже за кілька днів в УДП призначили в.о. гендиректора – посаду обійняв Олег Мудраченко. Відомо, що Мудраченко працює в пароплавстві з квітня 2020 року, він обіймав посаду головного інженера в УДП. До цього він працював у керівництві Кілійського суднобудівно-судноремонтного заводу.

Олександр Семирга.

Також у січні 2025-го Мінрозвитку представило нового очільника АМПУ – Олександра Семиргу.

Євгеній Ігнатенко.

У лютому сталася ще одна гучна перестановка кадрів: Кабмін звільнив голову Державної служби морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України (Адміністрації судноплавства) – Євгенія Ігнатенка. Виконання обов'язків голови відомства тимчасово поклали на Миколу Кравчука.

Микола Кравчук (зліва).

Наприкінці липня у відставку подала голова АРМА Олена Дума. Вона зауважила, що попереду – міжнародний аудит АРМА, тож, мовляв, підписала заяву, аби забезпечити проведення його незалежно. Наразі тимчасовою в.о. голови АРМА є Ярослав Максименко.

Олена Дума.

Наприкінці листопаду у Мінрозвитку розпочали кадрове перезавантаження в ключових державних компаніях морської галузі. Першими рішеннями стали звільнення керівництва Українського Дунайського пароплавства (УДП) та підготовка до реформування Адміністрації морських портів України (АМПУ). Паралельно відомство ініціювало створення наглядової ради в АМПУ задля формування прозорості корпоративного управління. Станом на кінець грудня в УДП та АМПУ не представили нових керівників.

Ярослава Максименко.

Інші ініціативи

Компенсація фрахту й підтримка операторів

На початку 2025-го уряд оприлюднив проєкт постанови щодо гарантій компенсації шкоди, завданої операторам та судновласникам внаслідок воєнної агресії РФ. Постанова передбачає механізм компенсації збитків для підтримки стабільності перевезень морем.

Наближення до стандартів ЄС у транспортному законодавстві

У лютому 2025 року Україна розпочала процедуру пре-скринінгу законодавства у сфері морського транспорту, аби зробити його відповідним до вимог ЄС. Це стосувалося розділів 14 «Транспорт» та 21 «Транс'європейські транспортні мережі».

Лібералізація торгівлі з ЄС у межах Угоди про асоціацію

Торік набрали чинності зміни до режиму торгівлі між Україною та ЄС, які передбачали скасування або суттєве зменшення ввізних мит і збільшення тарифних квот для української агропродукції на ринках ЄС.

Об'єднання міністерств

У 2025-му уряд ухвалив рішення щодо реорганізації структури виконавчої влади, утворивши Міністерство економіки, довкілля та сільського господарства – структуру, яка поглинула Мінекономіки, Мінагро та Міндовкілля.

Інвестиції та розвиток портової інфраструктури

18 серпня, Мінрозвитку презентувало проєкт Програми дій Уряду, завдання якої, зокрема, охоплюють розвиток портової інфраструктури. Йдеться про ініціювання державно-приватних проєктів з відновлення та розвитку портів Великої Одеси та Дунаю.

«Укрзалізниця»

У жовтні Кабінет Міністрів підтримав законопроєкт про адаптацію УЗ до стандартів ЄС. Законопроєкт передбачає створення сучасної системи управління безпекою, нову модель техобслуговування рухомого складу, єдині правила для машиністів і взаємну сумісність інфраструктури з країнами ЄС. Втім, його положення набудуть чинності через три роки після

ухвалення, аби забезпечити адаптацію галузі.

Порти й ППО

У листопаді 2025-го, після посилення атак РФ на портову інфраструктуру України, Кабмін дозволив підприємствам критичної інфраструктури долучатися до системи ППО. До проєкту насамперед можуть долучитися оператори критичної інфраструктури – підприємства, що забезпечують роботу енергетики, зв'язку, транспорту, водопостачання та інші стратегічні сфери.

Реформа законодавства у сфері судноплавства

Наприкінці року Кабмін ухвалив законопроект, який має розпочати реформи в судноплавній галузі України. Документ є частиною виконання зобов'язань України в межах Угоди про асоціацію з ЄС.

Законопроект охоплює низку системних змін: оновлення Кодексу торговельного мореплавства, включно з регулюванням організації руху суден, імплементацію норм 23 актів законодавства ЄС, впровадження національного єдиного морського вікна та багато іншого.

Перші результати РЕЗ

Також наразі відомі результати першого року роботи режиму експортного забезпечення (РЕЗ) агропродукції – його запровадили ще наприкінці 2024 року.

Так, з моменту запуску РЕЗ послугою скористались 2 008 платників, були зареєстровані 78 390 податкових накладних на загальний обсяг постачання – 754,8 млрд грн (без урахування ПДВ) та ПДВ – 1,86 млрд гривень.

Крім того, за цей період в бюджет надійшло понад 575 млрд грн валютної виручки (у валюті USD – 12,7 млрд, за середнім курсом валюти за місяць по Нацбанку).

У фінансовому комітеті Верховної Ради стверджують, що завдяки запровадженню РЕЗ ринок «чорного зерна» практично зник: масові схеми з використанням «форм 2» втратили сенс, експорт перейшов у прозорий податковий контур, а рівень зловживань звели до мінімуму. Попри це, представники бізнесу протягом року критикували рішення.

АРМА і доля арештованих суден

Судно Emmakris III.

У вересні відомство повідомило про виявлення порушень у діяльності «Марінекс», яке здійснювало управління арештованими морськими суднами. Зокрема, через невиконання договірних зобов'язань державний бюджет недоотримав значні кошти. За інформацією АРМА, компанія не сплатила понад 22 млн грн гарантійних платежів за період з квітня по липень 2025 року. Додатково нараховано понад 2,6 млн грн пені, штрафів та інфляційних втрат.

Наприкінці року АРМА з третьої спроби реалізувало через систему «Prozorro.Продажі» арештоване судно Usko Mfu, яке раніше вивозило зерно з тимчасово окупованих територій.

Судно Usko Mfu.

Також на кінець року був запланований аукціон з продажу судна Анка, який не відбувся через відсутність учасників. Крім того, арештований актив потрапив під російську атаку.

Яхта Royal Romance Віктора Медведчука

92-метрова супер'яхта Royal Romance, яка раніше належала підсанкційному політику Віктору Медведчуку, залишається одним з найбільш резонансних активів у портфелі АРМА.

У 2025 році АРМА оголосило про виставлення яхти на продаж. Для цього вперше був застосований механізм конкурсу для реалізації арештованого активу за кордоном.

Втім, відомство зіткнулося із затягуванням легалізації продажу – зокрема, з боку Вищого антикорупційного суду (ВАКС) та Офісу Генпрокурора.

Через це АРМА подало заяву до Національного антикорупційного бюро України (НАБУ) щодо можливого зловживання службовим становищем у справі про реалізацію яхти Віктора Медведчука.

Також у жовтні 2025 року в АРМА заявили, що запобігли викраденню яхти Медведчука завдяки втручання ГУР.

Моряки та управління флотом

На початку 2025 року Адміністрація судноплавства припинила реєстрацію суден старше 35 років.

Також заборона щодо реєстрації суден в Державному судовому

реєстрі України встановлена щодо:

- нафтових танкерів, які не відповідають вимогам щодо подвійного корпусу чи еквівалентної конструкції, а також нафтових танкерів віком 25 років та більше після дати поставлення судна;

- суден, що були затримані в морських портах інспекторами контролю держави порту під час контролю більш ніж три рази протягом останніх 36 місяців, безпосередньо перед поданням заяви для реєстрації у Державному судновому реєстрі України.

У березні стало відомо, що Адміністрація судноплавства запроваджує відеофіксацію перевірок у портах. У відомстві наголосили, що перевірка суден у портах України є повністю безплатною, і закликали у разі вимагання оплати за перевірку або вплив на її результати звертатися на «гарячу лінію» або до правоохоронних органів.

Також у відомстві оновили перелік схвалених навчально-тренажерних закладів, що здійснюють підготовку судноводіїв малих суден і водних мотоциклів.

Наприкінці року Адміністрація судноплавства видала перший документ для судноводіїв внутрішніх водних шляхів ЄС. Це рішення стало можливим у межах перехідного механізму, який діє до моменту отримання Україною імплементаційного акту Європейської комісії відповідно до Директиви (ЄС) 2017/2397 щодо визнання професійних кваліфікацій у внутрішньому судноплавстві.

<https://usm.media/soyevi-pravki-konczesiya-chornomorska-ta-pri-znachennya-najgolovnishi-uryadovi-rishennya-2025-roku/>