

ПОРТИ ЗАБЛОКОВАНІ: ЩО МОЖЕ ВРЯТУВАТИ УКРАЇНСЬКИЙ АГРОЕКСПОРТ?

ГОЛОВНЕ

Посилення російських атак на порти Великої Одеси, дунайський портовий кластер, цивільні судна, енергетичні об'єкти та залізничні підходи свідчить про спробу системно уразити всю південну експортну мережу України. Унаслідок цього фактично зупинився основний маршрут українського аграрного експорту.

Альтернативні шляхи через Дунай, залізницю та автомобільний транспорт можуть частково пом'якшити наслідки, але не здатні замінити морські перевезення. Тривале блокування означатиме нижчі закупівельні ціни для виробників, дефіцит обігових коштів і потужностей для зберігання, ризику невиконання експортних контрактів та втрату Україною частини валютної виручки.

КЛЮЧОВІ ЦИФРИ

~90%

аграрного експорту
України проходило
через порти
Великої Одеси¹

3 млн тонн

можуть щомісяця
перевозити альтернативні
маршрути, що становить
близько половини
спроможності портів
Великої Одеси

\$135–150 млн

можуть сягати додаткові
щомісячні витрати на
перевезення 3 млн тонн
альтернативними
маршрутами за логістичної
надбавки \$45–50 на тонну

ЕКСПОРТ УЖЕ СКОРОЧУЄТЬСЯ

У липні 2026 року Росія різко посилила атаки на портову інфраструктуру та судноплавство: зафіксовано 67 ударів по портових об'єктах, 35 атак на судна в акваторіях портів і 22 — у морі. Для порівняння, протягом усього 2025 року було зафіксовано 14 атак на судна. Наприкінці липня нові суднозаходи до портів Великої Одеси фактично припинилися.¹

У липні Україна експортувала близько 3,7 млн тонн агропродукції, що на 23,4% менше, ніж у червні. Експорт зернових культур скоротився на 25,1%, олійних культур — на 43,7%. Водночас експорт рослинних олій зріс на 5,8%.²

-23%

експорт агропродукції
у липні 2026 року
порівняно з червнем

За оцінкою Мінагрополітики, ціни на зернові й олійні культури в середньому знизилися на 30%. Поточна логістична ситуація в окремих аспектах є складнішою, ніж навесні 2022 року.¹

ЕКОНОМІЧНЕ І СТРАТЕГІЧНЕ ЗНАЧЕННЯ

Аграрний і харчовий сектор є одним із фундаментів української економіки. До повномасштабної війни він формував близько 20% ВВП, забезпечував 34% експорту та близько 17% зайнятості. У Стратегії розвитку економіки України до 2040 року, підготовленій WBU спільно з BCG, потенціал зростання сектору оцінювався приблизно у 60%, але його реалізація безпосередньо залежить від доступної та конкурентної логістики.³

Морські порти є базовою інфраструктурою. Залізниця, Дунай і автомобільні переходи потрібні для резервування і не можуть повністю замінити порти для перевезення масових вантажів.

~75%

українського експорту може забезпечувати море у довгостроковому стратегічному сценарії.³

Тривале блокування означає не лише поточні втрати, а й обмеження довгострокового потенціалу агросектору. Вплив портових обмежень виходить далеко за межі агросектору. За оцінкою НБУ, російські атаки на порти можуть зменшити ВВП України у 2026 році на 0,9%. У другому півріччі Україна може недоотримати близько \$2,5 млрд експортної виручки.⁴

ЧИ МОЖНА ЗАМІНИТИ МОРЕ?

Оцінки спроможності альтернативних маршрутів різняться. За оцінкою Мінагрополітики, після їх розгортання Дунай, залізниця та автомобільний транспорт можуть сукупно перевозити близько 3–3,3 млн тонн на місяць, або 50–55% звичайної спроможності портів Великої Одеси. Вийти на відносно стабільний рівень роботи вони зможуть не раніше кінця серпня.¹

Залізниця є головним резервним маршрутом. Її можливості обмежують пропускна спроможність прикордонних станцій, різна ширина колії, необхідність перевантаження вантажів або перестановки вагонів на європейську колію, а також доступність слотів у європейських портах. Наразі через західні залізничні переходи проходить менше 10% аграрних вантажів.⁹

<10%

аграрних вантажів наразі проходить через західні залізничні переходи

Дунай може прийняти частину вантажів, але через посуху рівень води залишається історично низьким. Це зменшує допустиму осадку суден, обсяг одного рейсу та швидкість обороту флоту. На початку серпня до дунайських портів прямувало понад 1,1 тис. вагонів при середньодобовому вивантаженні близько 50 вагонів.¹²

Дунайський портовий кластер також перебуває під постійною загрозою російських атак. Тому його слід розглядати як другий морський коридор, але не як гарантовано безпечний тиловий маршрут.

Навіть після зниження інтенсивності атак повернення судновласників, відновлення графіків суднозаходів і попередніх обсягів експорту може потребувати щонайменше місяця.¹

Автомобільний транспорт придатний лише для обмежених обсягів і продукції з порівняно високою вартістю на одну тонну. Влітку вантажні потоки додатково конкурують за пропускну спроможність із автобусами та приватними автомобілями. За оцінкою ДПСУ, у туристичний сезон пасажирський потік на західному кордоні може зростати приблизно на 20%.¹⁰

ЩО ЦЕ ОЗНАЧАЄ ДЛЯ УКРАЇНИ І СВІТУ

Тиск на ціни виробників. Зростання вартості логістики спричиняє зниження закупівельних цін на агропродукцію. Станом на 5 серпня 2026 року середньозважена закупівельна ціна кукурудзи на умовах CPT-термінал становила близько 9,1 тис. грн за тонну проти 11 тис. грн на початку серпня 2025 року, або на ~18% менше.⁵ Різниця майже відповідає додатковим логістичним витратам у \$45–50 за тонну. На річну динаміку також впливають не лише портові обмеження, а й надходження нового врожаю, зростання пропозиції на внутрішньому ринку, світові ціни та валютний курс.

Дефіцит ліквідності. Без регулярного експорту аграрії та трейдери повільніше отримують виручку, необхідну для завершення жнив, оплати сушіння і зберігання продукції та фінансування наступної посівної. Скорочення закупівель трейдерами підвищує ризик вимушеного продажу врожаю за ціною, яка не покриває повної собівартості виробництва.

Ризик невиконання контрактів. Через фізичну неможливість відвантаження експортери можуть порушити строки поставки, зіткнутися зі штрафними вимогами та втратити іноземних покупців. Посилання на форс-мажор не діє автоматично: Торгово-промислова палата України підтверджує його щодо конкретного договору, а компанія має довести прямий зв'язок між блокуванням судноплавства та неможливістю виконати відповідну поставку. Сертифікат може звільнити компанію від відповідальності за прострочення, але не скасовує самого зобов'язання.⁶

Ризик перевантаження сховищ. За оцінкою Мінагрополітики, до кінця осені дефіцит потужностей для зберігання врожаю може сягнути близько 11 млн тонн. Пік навантаження очікується восени, одночасно зі збором кукурудзи.⁷

Зміна структури виробництва. Дорога й нестабільна логістика стимулює скорочувати площі під логістично місткими культурами, насамперед кукурудзою, на користь культур, що потребують менших обсягів перевезення на гектар або мають вищу вартість на тонну.

до \$3 млрд

можливі прямі втрати
аграрного сектору у 2026 році

Глобальна продовольча безпека. Україна забезпечує близько 6% світового експорту пшениці та 11% експорту кукурудзи. Тривале обмеження поставок може підвищити світові ціни на зерно, вартість фрахту та витрати гуманітарних організацій. Найбільше це вдарить по країнах Африки, Близького Сходу та Азії, які залежать від імпорту продовольства і мають обмежені фінансові можливості.¹

Втрати для економіки. За негативним сценарієм Всеукраїнської аграрної ради, у разі тривалого припинення роботи морських портів експортні можливості можуть скоротитися до 1,7 млн тонн на місяць, а надлишок агропродукції на внутрішньому ринку — сягнути 27,4–32,4 млн тонн.⁸ За оцінкою Мінагрополітики, прямі втрати аграрного сектору у 2026 році можуть становити \$1,5–3 млрд.¹

ПРІОРИТЕТНІ ДІЇ

01

Захищати не окремі порти, а всю експортну мережу. Необхідно визначити критичні об'єкти, від яких залежить робота експортного ланцюга: енергетичні вузли, портові та припортові станції, під'їзні колії, причали, перевантажувальні комплекси, диспетчерські системи та зв'язок.

Поряд із протиповітряною обороною потрібні резервні трансформатори, генератори, мобільні перевантажувачі, запасні частини та заздалегідь укладені рамкові договори на аварійний ремонт. Частину резервного обладнання доцільно зберігати поза територіями портів, щоб воно не було втрачено внаслідок повторних атак.

02

Повернути судновласників у порти. Фізичний захист портової інфраструктури та судноплавства залишається базовою передумовою відновлення експорту, але його можливості обмежені, особливо у відкритому морі.

Тому паралельно потрібні економічні інструменти: страхування воєнних ризиків, часткова компенсація страхової премії та відновлення механізму державних гарантій компенсації шкоди судновласникам, який діяв у 2023 році відповідно до постанови КМУ № 548. Він передбачав компенсацію шкоди фрахтувальникам, операторам і власникам суден у разі воєнних ризиків, зокрема за умов відмови страховика у виплаті. Це не усуває безпекову загрозу, але знижує фінансову невизначеність і робить заходи суден до українських портів більш прогнозованими.

03

Формувати наскрізні маршрути до європейських портів. Потрібні регулярні графікові поїзди від українських елеваторів до Констанци, польських і балтійських портів, гарантовані портові слоти, цілодобовий митний, фітосанітарний і ветеринарний контроль та цифрове управління чергами на ключових напрямках.

На Дунаї — координація руху барж і суден, використання рейдової перевалки та резервні перевантажувальні потужності на румунській стороні. На найбільш завантажених автопереходах — окремі часові вікна для аграрних вантажів, що у літній туристичний сезон дозволить зменшити конкуренцію між вантажним і пасажирським транспортом.

04

Розподіляти дефіцитну спроможність відповідно до економіки вантажів.

Морські маршрути потрібно максимально використовувати для зерна, шроту, рослинної олії та інших великих партій масових вантажів.

Залізничні й автомобільні маршрути доцільно пріоритезувати для продуктів переробки, фасованої продукції, харчових товарів і контейнерних вантажів із більшою вартістю на одну тонну.

05

Не допустити вимушеного продажу врожаю. Аграрії, які не можуть відвантажити зерно, все одно мають фінансувати сушіння та зберігання, виплату заробітної плати, обслуговування кредитів і закупівлю добрив. За дефіциту обігових коштів вони змушені продавати врожай за будь-якою доступною ціною та скорочувати витрати на наступний сезон, зокрема внесення добрив, що створює ризик зниження майбутньої врожайності.

Потрібні два основні інструменти: банківське кредитування під заставу зерна на складі із компенсацією частини процентної ставки та компенсація частини витрат на тимчасове зберігання та дорожчу альтернативну логістику.

Паралельно доцільно офіційно фіксувати періоди неможливості судноплавства, що посилить доказову позицію експортерів під час підтвердження форс-мажору за конкретними договорами та знизить ризик штрафних санкцій

ВИСНОВОК

Український агроекспорт врятує не один альтернативний маршрут, а захищена мережа експортних коридорів.

Порти Великої Одеси мають залишатися основою морського експорту. Дунайський коридор повинен працювати як резервний напрям, але він також потребує захисту, резервного енергопостачання та швидкого відновлення. Залізниця й західний кордон мають забезпечувати додаткову стійкість і обслуговувати насамперед продукцію з більшою вартістю на одну тонну.

5,5-6 МЛН ТОНН

реалістична короткострокова мета
місячної спроможності агроекспорту

За оцінкою WBU, реалістичним короткостроковим орієнтиром є відновлення сукупної спроможності аграрного експорту до 5,5–6 млн тонн на місяць. Це важливо не лише для українських виробників і валютної виручки, а й для стабільності світових продовольчих ринків.

Водночас нинішня криза — не разовий епізод, а сценарій, який може повторюватися. Ризик блокування портів слід заздалегідь враховувати в інфраструктурному плануванні. Це стосується не лише агросектору, а й металургії, хімічної промисловості та імпорту палива. Цей принцип має бути закладений і в підготовку нових транспортних проєктів.

Показовий приклад — автомобільна дорога М-15 Одеса — Рені, підготовку якої здійснюють у межах програми Ukraine Government PPF та проєкту PREPARE Ukraine. Це ключовий автомобільний коридор між Великою Одесою, півднем Одеської області та дунайськими портами. Частина транспортного коридору проходить територією Молдови в районі Паланки. Підготовка інфраструктурних проєктів має враховувати автономність і стійкість критичних логістичних коридорів та мінімізувати ризики, пов'язані з проходженням маршруту через територію іншої країни.

ДЖЕРЕЛА

¹ Reuters; ² Український клуб аграрного бізнесу; ³ Стратегія розвитку економіки України до 2040 року, підготовлена WBU спільно з BCG; ⁴ Національний банк України; ⁵ GrainTrade; ⁶ Торгово-промислова палата України; ⁷ Міністерство аграрної політики та продовольства України; ⁸ Всеукраїнська аграрна рада; ⁹ АТ «Укрзалізниця»; ¹⁰ Державна прикордонна служба України; ¹¹ Міністерство розвитку громад та територій України, Ukraine Government PPF та проєкт PREPARE Ukraine; ¹² Open4Business.