

Olha Dimoglova
Doctor of Philosophy,
Associate Professor at the Department of Engineering Disciplines
Danube Institute of National University «Odessa Maritime Academy»

Дімоглова О.В.
доктор філософії,
доцент кафедри інженерних дисциплін
Дунайського інституту Національного університету
«Одеська морська академія»

DOI: <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-639-3-15>

TRANSFORMATION OF DANUBE PORT INFRASTRUCTURE UNDER CONDITIONS OF MILITARY CHALLENGES

ТРАНСФОРМАЦІЯ ПОРТОВОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ПОДУНАВ'Я В УМОВАХ ВОЄННИХ ВИКЛИКІВ

Морські торговельні порти України, особливо в умовах воєнного стану, набули статусу основних елементів національної логістичної системи. Унаслідок повномасштабної агресії було частково втрачено можливості функціонування портів Чорноморського узбережжя, що зумовило різке зростання ролі дунайських портів – Ізмаїла, Рені та Усть-Дунайська – як основних каналів експортно-імпортних операцій. Водночас наявна інфраструктура цих портів виявилася технічно зношеною, просторово обмеженою та такою, що потребує першочергової модернізації для забезпечення стабільності та ефективності їх роботи.

Слід зазначити, що модернізація дунайських портів може бути забезпечена також шляхом активного залучення приватного капіталу та проведення прозорих інвестиційних процедур. Такий підхід формує конкурентні умови на ринку, стимулює притік інвестиційних ресурсів і сприяє впровадженню інноваційних технологічних рішень у портову інфраструктуру.

За офіційними даними Міністерства розвитку громад і територій України, понад 150 млн тонн вантажів було перевезено через український морський коридор протягом перших 9 місяців 2024 року [1]. Зернові та стратегічні вантажі доставлялися у 55 країн світу більш ніж шеститисячним флотом суден. Найбільші обсяги вантажопереробки мають порти Великої Одеси:

- Південний – 10,6 млн тонн.
- Чорноморський – 6,6 млн тонн.
- Одеський – 3,5 млн тонн.

Порти Дунайського регіону – Ізмаїл, Рені та Усть-Дунайськ – перевалили понад 2,3 млн тонн вантажів.

- Порти Великої Одеси (найбільші обсяги):
- Порт Південний – 10,6 млн тонн
- Чорноморський порт – 6,6 млн тонн
- Одеський порт – 3,5 млн тонн
- Порти Дунайського регіону (Ізмаїл, Рені, Усть-Дунайськ) – понад 2,3 млн тонн.

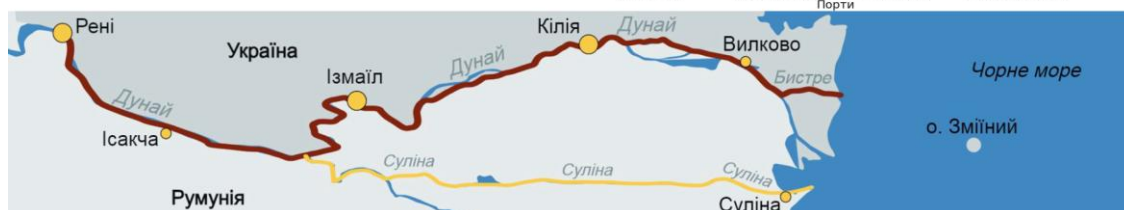
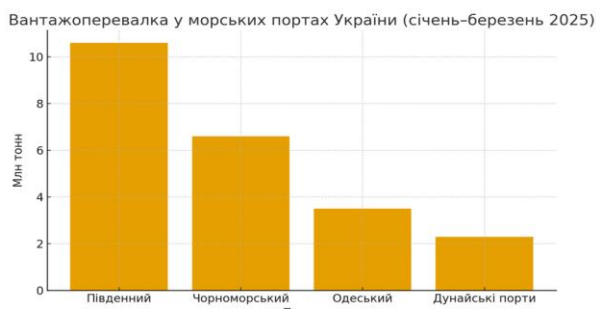


Рис. 1. Основні показники роботи морських портів України (з січня по березень 2025 р.)

Як видно з діаграми (див. рис. 1), порт Південний залишається лідером, однак зростає роль дунайських портів, які забезпечують стабільну логістику через річкові шляхи та вихід до країн ЄС.

За часи повномасштабної збройної агресії модернізація портової інфраструктури має охоплювати не лише технічне переоснащення, а й інтеграцію комплексних заходів цивільного захисту. Порти Одещини вже частково адаптовані до функціонування в умовах воєнних загроз шляхом облаштування укриттів, тоді як на Дунайському напрямку ситуація залишається вкрай проблемною. Зокрема, у міжнародному пункті пропуску «Орлівка – Ісакча», що виконує ключову роль у формуванні транспортного коридору між Україною та державами ЄС, відсутні будь-які захисні споруди для персоналу та водіїв [2]. Такий стан справ створює суттєві ризики для безпеки людей та безперервності логістичних операцій під час ракетних і безпілотних ударів.

На нашу думку, імплементація вимог щодо обов'язкового зведення захисних укриттів має стати невід'ємним елементом інвестиційних тендерів у портовому секторі, оскільки гарантування безпеки є ключовою передумовою функціонування критичної інфраструктури в умовах воєнних загроз. Запровадження такого підходу сприятиме не лише підвищенню стійкості логістичних ланцюгів, але й зміцненню довіри міжнародних партнерів до України як до надійного транзитного вузла в системі європейської безпеки та продовольчої стабільності. Наведений приклад демонструє, що модернізація портової інфраструктури виступає не лише економічною потребою, але й важливим інструментом забезпечення національної та регіональної безпеки.

З нашого погляду, також доцільним є формування концепції «Інноваційного Дунайського логістичного кластера» (ІДЛК), спрямованої на інтеграцію трьох портів – Ізмаїл, Рені та Усть-Дунайськ – у єдину систему стратегічного управління та розвитку. Такий формат дозволив би здійснювати модернізаційні заходи не фрагментарно, а в рамках узгодженої та комплексної політики.

У межах запропонованого кластера передбачається можливість створення: спільного інвестиційного фонду за участю приватних компаній; уніфікованого тендерного майданчика для реалізації проєктів модернізації; цифрової платформи логістичного менеджменту; спеціалізованої інфраструктурної зони, призначеної для розміщення логістичних складів, митних постів, ремонтних комплексів, а також облаштування укриттів і систем оповіщення задля підвищення рівня безпеки працівників транспортно-логістичних підприємств.

Запровадження кластерної моделі сприятиме мінімізації дублювання витрат, підвищенню рівня координації між портовими операторами та формуванню більш безпечного й інвестиційно привабливого середовища в Дунайському регіоні.

Література:

1. Дунайська комісія. Market Observation Report. 2025.
URL: https://www.danubecommission.org/uploads/doc/2025/Market_observation/en_market_2025_Q1.pdf (дата звернення: 07.12.2025).
2. CMS Legal. Ukraine's PPP reforms and port investments. 2025.
URL: <https://cms-lawnow.com/en/ealerts/2025/07/ukraine-overhauls-its-ppp-regime-facilitating-reconstruction-and-investment> (дата звернення: 07.12.2025).