



З болгарською новиною все досить прозоро. Це сигнал того, що українське зерно, яке зараз є основою існування вітчизняних портів, за окремими позиціями поступається конкурентам з інших частин світу. Водночас до Румунії вже прямують три суховантажі з Аргентини із соняшником. Експерти прогнозують, що черга українського імпортозаміщення в Європі дійде до кукурудзи, ріпаку та сої.

Символічно, що цього ж року Болгарія інвестує близько 7 млн євро у розвиток власних портів — аби наблизитися до європейських стандартів швидкості комбінованих перевезень і нульових викидів. Поки Київ обговорює концесії, сусіди просто будують.

## Панама: коли концесія обертається проти чиновників

Панамський кейс красномовно ілюструє: «лівий» концесійний бізнес на десятиліття вперед — не вічний. Навіть дуже ретельно вибудовану схему виведення держактивів під виглядом концесії можна демонтувати. Головне — наявність політичної волі. Те, що відбулось у Панамі, — це дзеркало для України, де подібні механізми теж не є чимось незнайомим.

## Концесія №3: навіщо продавати те, чого немає

Новина про третю концесію в порту Чорноморськ дивує найбільше. Перші дві концесії в українських портах залишаються глибоко проблемними і збитковими. Ніхто досі не дав відповіді, що саме вантажимуть концесіонери, хто і куди возитиме вантажі, як нова концесія вплине на ті, що вже фактично не працюють.

Ці перші концесії зараз справді простоюють в очікуванні закінчення війни. Але відповіді на базові питання — яка вантажна база, хто оператор, яка логістична модель — так і не прозвучали. Замість цього — нова презентація в новій столиці.

Читайте також: **Концесія як профанація**

## Хронологія марнотратства

Ця концесійна історія почалась півтора року тому — і «збіглась» з приходом до Мінрозвитку дюжини нових заступників міністра. Кілька з них одразу агресивно взялися освоювати тему «порожнього порту Чорноморськ».

Варто нагадати контекст: у 2025 році українські морські порти обробили 82,2 млн тонн вантажів — на понад 15 млн тонн (14,6%) менше, ніж роком раніше. «Азовсталь» знищений, завод Ілліча знищений, металу для експорту практично немає, добрив немає, транзиту немає. Але є невгамовне бажання міністерських клерків доповідати всьому світу про «вільний клаптик портової землі».

**Варшава, 2025.** Перша конференція. Сотня менеджерів з України та Європи приїхала слухати про те, що вони мають найняти майже 1200 працівників з невідомою зарплатою, невідомими вантажами і невідомими процесами, сплачувати невідомі податки й не виходити з проєкту протягом 40 років. Готелі, бізнес-перельоти, конференц-майданчики з європейськими добовими — сотні тисяч доларів з держбюджету. Після заходу урочисто оголосили про 40 претендентів на концесію, не назвавши жодного конкретного імені.

**Вересень 2025.** Перше засідання Конкурсної комісії з визначення інвестора. У складі — 21 державний член. Із 18 присутніх більшість — чоловіки призовного віку, збережені від мобілізації держпосадами. Питання про те, що порти працюють наполовину, до порядку денного не включали.



**До кінця листопада 2025** — п'ять засідань комісії. П'ять разів розглядали «проєкти проєкту»: стратегії конкурсу, інструкцій для претендентів, розміру реєстраційного внеску. Питання: для чого тоді «пудрили мізки» претендентам у Варшаві, якщо через пів року ще тільки починали обговорювати, як цей конкурс взагалі проводити?

**Брюссель, січень 2026.** Нова презентація. Під гаслом: «Реалізація проєкту покликана посилити інтеграцію України у глобальні логістичні ринки та створити додаткові можливості для розвитку торгівлі». Один із заступників міністра виголосив це, не пояснивши, яка «глобальна логістика», коли транзиту через українські порти немає зовсім, а світові ланцюги постачання через Україну не відновляться ще десятиліттями.





**Стамбул, березень 2026.** Нова презентація тієї самої концесії. І мимоволі згадується фраза з одеського анекдоту: «А куди б нам знову з цим тортиком поїхати?»

Читайте також: **Перспективи портів України після закінчення війни (якщо побороти корупцію)**

## Що продають іноземцям і про що мовчать

Іноземцям не демонструють порожніх причалів, відсутності вантажів, нестачі підготовленого персоналу, війни поруч. Натомість — безліч паперової «інвест-балаканини», обіцянки необмеженого доступу до шалених мільярдних заробітків, шепоти про «нові горизонти» й «зміну інвестиційного клімату».

Про що забувають сказати: сталий прибуток на 40 років можливий лише там, де правила для бізнесу і для влади діють послідовно принаймні ці самі 40 років. В Україні ж правила застосовуються вибірково. Суди приймають потрібні рішення.

Регулятори раптово знаходять порушення там, де вчора все було гаразд. Порт чи причал можуть бути заблоковані на місяці папірцями від СБУ, ДБР або прокуратури. А далі — натяк: хочете працювати, платіть; хочете розвинутися, беріть у долю. Це не інвестиційне середовище — це система контрольованого доїння бізнесів.

Є й суто галузеві ризики, про які презентації мовчать. Портовий бізнес України на 100% залежить від Укрзалізниці, яка роками балансує на межі банкрутства та змінює тарифи мало не щомісяця.

Порти потрапляють під ракетні удари, а центральна влада вже натякає, що власники мусять самостійно забезпечити собі засоби протиповітряної оборони.

Очільники портів і голів портових адміністрацій змінюються з калейдоскопічною швидкістю. Чинний голова **АМПУ** прийшов з орбіти впливового олігарха без жодного дня не те що портового, а взагалі транспортного досвіду.

### Що кажуть фахівці:

*Перерозподіл вантажної бази на користь одного концесійного оператора не є нейтральним процесом. Він має прямі наслідки для чинних портових операторів, логістичних компаній та національних інвесторів, які вже вклали кошти в розвиток портової інфраструктури в інших портах України. Умови, за яких одна ділянка порту отримує статус пріоритетного або стратегічного проекту з особливою державною підтримкою, можуть призвести до викривлення конкурентного середовища та асиметричних умов роботи на ринку. Якщо зростання одного об'єкта відбувається за рахунок перерозподілу потоків з інших, це підживляє довіру до довгострокових інвестиційних рішень та стимулює обережність бізнесу щодо нових вкладень у портову інфраструктуру. — Зі звернення галузевих транспортних об'єднань до КМУ, ФГМУ, МЕ, АМПУ, АМКУ*

### Для чого це все?

Логічно, фінансово та корупційно картина виглядає так.

Перший варіант: є прямий запит місцевого олігарха «захопити» непогані й нині порожні державні причали за безцінь — міністерські лише відпрацьовують замовлення, створюючи паперове обґрунтування.

Другий: те саме, але для поки невідомого китайського інвестора, який, як правило, щедро винагороджує чиновників в оборудках з держмайном чужих країн.

Третій: тема концесії використовується для особистого туристичного бізнесу за держкошт — морочити іноземцям голови вигідно, бо жодної відповідальності за витрати на ці подорожі ніхто нікому не пред'являє.

## Замість висновку: справа Омеляна досі в судах

Варто пригадати: судові справи по попередньому китайському «інвестиційному проекту сторіччя» від міністра Омеляна тривають досі. Мільярдні кошти були закопані в пісок порту Південний. Держава не отримала жодної корисної гривні від проекту. Принципової оцінки тому, що витворив тодішній міністр з портовими посадниками, так і не було зроблено.

Читайте також: **Справа міністра інфраструктури Омеляна передана в суд**

Марно сподіватися, що цього разу буде інакше. Чиновники за кошти платників податків звично беруть порожню ідею, роками возять її по світу, а потім спокійно



відходять у тепле, оплачене забуття — до остаточного провалу проєкту або після нього. Залишають країні лише збитки й корупційні скандали на майбутнє.

Портова галузь України досліджує це з болючою наочністю.

—  
**Олександр Захаров** для «Аргумент»

Читайте також:

- **Як корупційні схеми в сфері транспорту отруюють відносини держави з бізнесом**
- **Портова трагікомедія**
- **Як податково-митний терор робить замість сприйнятного бізнес-клімату пустелю**
- **Портова задача: реформ як не було, так і немає**
- **Вгору сходами, що ведуть униз: українська економіка і політика на тлі «кривої Лаффера»**
- **Митна "Коза Ностра" України: як побороти корупційну гідру**

Share 0

Читайте «Аргумент» в **Facebook** и **Twitter**

Если вы заметили ошибку, выделите ее мышкой и нажмите **Ctrl+Enter**.

**Коментарі**



NOVINY PARTNERIV

РЕКЛАМА

ВІДЕО

Про що не можна було жартувати в СРСР



HEAVY SHOT, VAMPIRE, NEMESIS: як «Баба Яга» б'є ок\*пантів



Воюєш? Плати більше! 50к за оренду і космічні комісії: як виглядає ринок житла на фронті?



[Головна](#) [Про сайт](#) [Опитування](#)

© 2011 «АРГУМЕНТ»

**Републікація матеріалів:** для інтернет-видань обов'язковим є пряме гіперпосилання, для друкованих видань - за запитом через електронну пошту. **Посилання або гіперпосилання повинні бути розташовані при використанні тексту - на початку використовуваної інформації, при використанні графічної інформації - безпосередньо під об'єктом запозичення.** При републікації в електронних виданнях у кожному разі використання вставляти гіперпосилання на головну сторінку сайту [argumentua.com](http://argumentua.com) та на сторінку розміщення відповідного матеріалу. За будь-якого використання матеріалів не допускається зміна оригінального тексту. Скорочення або перекомпонування частин матеріалу допускається, але тільки в тій мірі, якою це не призводить до спотворення його сенсу.

Редакція не несе відповідальності за достовірність рекламних оголошень, розміщених на сайті, а також за вміст веб-сайтів, на які дано гіперпосилання.

Контакт: [uargumentum@gmail.com](mailto:uargumentum@gmail.com)