

УДК: 330.322:627.21(477.7)

DOI: <https://doi.org/10.32782/2786-8141/2026-14-25>**Лайко О. І.**

доктор економічних наук, професор,
заступник директора з наукової роботи,
ДУ «Інститут ринку і економіко-екологічних досліджень НАН України»
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7082-0862>

Oleksandr Laiko

SO “Institute of Market and Economic Ecological Research
of the National Academy of Sciences of Ukraine”

Калінін А.В.

аспірант,
ДУ «Інститут ринку і економіко-екологічних досліджень НАН України»
ORCID: <https://orcid.org/0009-0008-2252-8275>

Anatoliy Kalinin

SO “Institute of Market and Economic Ecological Research
of the National Academy of Sciences of Ukraine”

ДИНАМІКА ТА СТРУКТУРНІ ТРАНСФОРМАЦІЇ ІНВЕСТИЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ У ПОРТОВОМУ ГОСПОДАРСТВІ УКРАЇНСЬКОГО ПРИЧОРНОМОР'Я В УМОВАХ ГЕОЕКОНОМІЧНИХ ВИКЛИКІВ¹

DYNAMICS AND STRUCTURAL TRANSFORMATIONS OF INVESTMENT PROCESSES IN THE PORT ECONOMY OF THE UKRAINIAN BLACK SEA REGION IN THE CONDITIONS OF GEO-ECONOMIC CHALLENGES

Анотація. В статті проведено дослідження стану, динаміки та структури інвестування в регіоні Українського Причорномор'я з особливим акцентом на оцінювання інвестиційних процесів в стратегічно важливій для регіону сфері – портовому комплексі. У роботі використано методи системно-структурного аналізу, порівняльного економічного оцінювання та методи аналітичної верифікації наукової гіпотези. Аналіз базується на п'яти ключових індикаторах фінансової звітності (капітальні інвестиції, вартість основних засобів, накопичений знос основних засобів, дебіторська та кредиторська заборгованості). Обґрунтовано необхідність створення сприятливих умов щодо розвитку ендогенного інвестування і відтворення вкладеного капіталу не лише як фактору забезпечення стійкості портово-промислових комплексів (ППК) Українського Причорномор'я в умовах гео економічних викликів але і заохочення зовнішнього інвестування.

Ключові слова: інвестиційна спроможність, портово-промисловий комплекс, ендогенне інвестування, Українське Причорномор'я.

Abstract. The article examines the state, dynamics, and structure of investment processes in the Ukrainian Black Sea region, with a particular focus on assessing investment activity in the strategically important port sector. The study employs methods of systemic-structural analysis, comparative economic assessment, and analytical verification of the scientific hypothesis. The analysis is based on five key financial reporting indicators: capital investments, value of fixed assets, accumulated depreciation of fixed assets, accounts receivable, and accounts payable. The necessity of creating favorable conditions for the development of endogenous investment and the reproduction of invested capital is substantiated not only as a factor in ensuring the resilience of port-industrial complexes (PICs) of the Ukrainian Black Sea region under geoeconomic challenges, but also as a means of encouraging external investment. Based on the analysis of theoretical approaches in the field of investments and the study of empirical solutions concerning the development of territorial economies under conditions of high security risks, it is demonstrated that the investment capacity of economic entities becomes a more relevant factor than their investment attractiveness, since it ensures the implementation of the full range of investment process functions: from attracting and allocating resources to their reproduction, further reinvestment, or withdrawal by owners. The transition to a phase of logistical adaptation through the activation of endogenous (internal) financing sources is substantiated. It has been established that the reinvestment of enterprises' own profits in Odesa Region (approximately 70% of the total investments structure) is a key driver for maintaining economic activity and export potential within the regional economic system, particularly in port-industrial complexes. It is proposed a model for analyzing the investment attractiveness of enterprises within port-industrial complexes based on open-source data and applying five-factor criteria (capital investments, value of fixed assets, accumulated depreciation of fixed assets, accounts receivable, and accounts payable). The practical significance of the study lies in the development of recommendations for transitioning from a “crisis-retention” model to a strategy of “gradual modernization investment” based on the instruments of the Ukraine Facility and integration into TEN-T standards, which envisage the systematic improvement and development of various transport routes through coordinated modernization

¹ Стаття підготовлена за результатами дослідження, що фінансується за рахунок бюджетних коштів МОН України «Комплексне наукове дослідження забезпечення просторового інвестиційно-інноваційного розвитку Українського Причорномор'я» (договір №БФ/С20-2025 з Міністерством освіти і науки України; реєстраційний номер: РК 0125U003488).



of major roads, railways, inland waterways, airports, seaports, inland ports, and related systems. The proposed approach enables an objective assessment of the self-development potential of port-industrial complexes as autonomous industrial clusters capable of generating added value even under logistical constraints.

Keywords: investment capacity, port-industrial complex, endogenous investment, Ukrainian Black Sea region.

Постановка проблеми. На сучасному етапі Україна потребує значних інвестиційних ресурсів для стратегічного переформатування економічного ландшафту, що є детермінантом національної безпеки держави [1]. Згідно з останніми офіційними даними звіту RDNA5 (лютий 2026 року), загальна потреба в обсягах інвестицій на відновлення та реконструкцію національної економіки оцінюється у 588 мільярдів доларів [2]. Вектор відновлення спирається на принципи, закладені в Lugano Declaration [3] та Ukraine Plan 2024–2027 [4], де особлива увага приділяється морській інфраструктурі.

При цьому міжнародна спільнота підкреслює, що відновлення не повинно обмежуватися простим відтворенням зруйнованих об'єктів у їхньому колишньому вигляді. Концепція інвестування базується на принципі «Build Back Better» (відбудувати краще, ніж було). Це передбачає якісну трансформацію української економіки та інфраструктури через адаптацію до міжнародних стандартів, включаючи екологічні норми (Green Deal), енергоефективність та цифровізацію. Інвестиційні вкладення розглядаються як каталізатор для повної гармонізації українського законодавства та технічних регламентів із європейськими вимогами, що є необхідною умовою для подальшої інтеграції країни в єдиний економічний простір ЄС.

Портово-промислові комплекси являють собою одну з ключових сфер спеціалізації України та Українського Причорномор'я і тому є важливими об'єктами для залучення інвестицій. Це обумовлює постановку актуального наукового і прикладного завдання щодо розробки методичного підходу до аналізу регіональних економічних систем та портів Українського Причорномор'я як перспективних реципієнтів капіталовкладень. Важливим науково-прикладним завданням є визначення ключових напрямів оцінювання інвестиційного потенціалу і готовності портів Українського Причорномор'я прийняти інвестиції і забезпечити їхнє ефективне використання для стратегічного розвитку.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання економічного розвитку в сфері морського транспорту ґрунтовно досліджують Котлубай О.М. [1], Шлафман Н.Л., Ільченко С.В. [5], Котенко С.В., Кенс А.В., Буркинський Б.В., Жихарєва В.В., Кібік О.М., Шлафман Н.Л., Горячук В.Ф., Кривцова О.М. [6]. Проблеми інвестиційної спроможності та механізмів відтворення капіталу висвітлено у працях О.І. Лайка. Протягом останніх десяти років значний внесок у розвиток теорії інвестиційної привабливості приморських територій зробили такі автори: Боровик О.В., Ковальова Т.О., Гаман М.В. Проте питання пріоритетності ендегенного інвестування в межах ППК в умовах тривалої воєнної дестабілізації потребує додаткового концептуального обґрунтування.

Концептуальний підхід до розвитку портово-промислових комплексів за кордоном часто описується через термін MIDAs (Maritime Industrial Development Areas) – морські зони промислового розвитку. Згідно

з сучасними дослідженнями, MIDAs визначаються як просторові інструменти, спроектовані для прискорення економічного зростання та подолання регіональних диспропорцій у прибережних районах [7]. Концепція MIDAs пов'язана з оптимізацією «портоцентричного управління інформацією» (port-centric information management) та розвитком індустриальних секторів усередині порту, що дозволяє реалізувати модель Smart Port [8]. В економічній літературі вони розглядаються як «полюси зростання» (growth poles), що поєднують портову інфраструктуру (судноплавство) з потужними виробничими комплексами (переробна промисловість) на великих припортових територіях. За своєю суттю MIDAs є каталізаторами переходу від традиційної портової діяльності до високоенергетичних та технологічних суспільств, стимулюючи розвиток нафтохімії, суднобудування та логістики. Ефективність таких моделей прямо залежить від державної політики та глобальної кон'юнктури ринку.

Незважаючи на значну кількість наукових праць, присвячених інвестиційному забезпеченню транспортної галузі, низка аспектів залишається дискусійною або недостатньо висвітленою, особливо в контексті воєнної економіки 2024–2026 років. Досі залишаються невирішеними такі частини загальної проблеми: Брак методичного інструментарію для оцінки інвестиційної спроможності в умовах інформаційної асиметрії. Чинні підходи здебільшого орієнтовані на комплексний аудит (Due Diligence), що є неможливим при використанні лише відкритих джерел даних. Потребує уточнення перелік критичних фінансових індикаторів (зокрема дебіторської заборгованості та ступеня зносу основних засобів), які б дозволили верифікувати реальну спроможність підприємства до саморозвитку без доступу до внутрішньої звітності.

Відсутність чіткого розмежування між екзогенним та ендегенним векторами інвестування для портових вузлів з точки зору інституціонального забезпечення внутрішнього інвестування та відтворення залученого капіталу. Сутність протиріччя полягає в тому, що у більшості стратегій відновлення основна ставка робиться на зовнішню допомогу (екзогенні інвестиції), проте механізм активізації ендегенного капіталу (внутрішні ресурси самих портово-промислових комплексів) як гарант життєздатності системи в умовах високих безпечових ризиків залишається фрагментарним.

Невизначеність пріоритетів «дозованого інвестування» всередині ППК. Залишається відкритим питання оптимального балансу між покриттям поточних операційних витрат та стратегічними вкладеннями у цифровізацію (IT) і людський капітал. Не сформовано модель, яка б дозволяла розподіляти обмежений внутрішній ресурс так, щоб забезпечити максимальний мультиплікативний ефект для регіональної економіки.

Адаптація концепції портово-промислового комплексу до стандартів TEN-T в умовах блокади. Потребує теоретичного обґрунтування трансформація українських портів не просто як транспортних хабів, а як

автономних промислових кластерів, здатних генерувати додану вартість навіть за умови обмеженої морської логістики.

Мета статті: теоретичне обґрунтування та розробка методичного підходу до оцінки інвестиційної спроможності портово-промислових комплексів Українського Причорномор'я в умовах високих безпекових ризиків, а також підтвердження гіпотези щодо пріоритетності ендogenous інвестування як ключового чинника їхньої стратегічної стійкості та логістичної адаптації.

Виклад основного матеріалу. Обґрунтування стратегічних пріоритетів розвитку транспортної інфраструктури та формування ефективних портово-індустріальних комплексів потребує глибокого аналізу динаміки та структури капітальних інвестицій. У межах даного дослідження проведено комплексний статистико-економічний аналіз інвестиційних процесів на різних рівнях господарювання, що дозволило виявити ключові тенденції та розриви у фінансуванні галузі.

Логіка дослідження основного матеріалу базується на дедуктивному підході: від загальнодержавних показників до специфіки діяльності конкретних об'єктів. Першочергову увагу приділено аналізу капітальних інвестицій у межах Державного бюджету України, що дало змогу оцінити місце транспортного сектору в системі загальнонаціональних пріоритетів. Наступним етапом дослідження став аналіз інвестиційних ресурсів в бюджет Одеської області, як стратегічно важливого морського регіону, де зосереджено основний логістичний потенціал країни.

Центральне місце в роботі посідає аналіз діяльності підприємств портово-промислового комплексу Українського Причорномор'я, які обрані безпосереднім об'єктом дослідження. Вивчення інвестиційної активності цих підприємств дозволило оцінити їхню здатність до саморозвитку та модернізації в умовах трансформації глобальних ланцюгів постачання та необхідності зміцнення економічної стійкості морської галузі.

На сучасному етапі розвиток інвестиційних процесів в Україні визначається глибокими структурними змінами, спричиненими необхідністю адаптації еконо-

міки до воєнних реалій та підготовки до масштабного відновлення. Аналіз динаміки інвестування за період 2020–2025 років (Табл. 1) дозволяє простежити трансформацію ролі держави, приватного сектору та міжнародних партнерів. У той час як до 2022 року ключовим рушієм виступали власні кошти підприємств, сьогодні стратегічна стійкість інфраструктури та виробничих потужностей дедалі більше залежить від бюджетного фінансування та інструментів міжнародної допомоги, що закладають фундамент для якісного оновлення за принципом «Build Back Better». Аналіз структури інвестицій в основний капітал України за період 2020–2025 рр. (рис. 1) демонструє відсутність значної трансформації джерел фінансування, що свідчить, в умовах сучасних викликів, про інертність підходів щодо регулювання інвестиційних процесів в державі та в окремих видах діяльності.

Відсутні проривні якісні зміни, які дозволили б переорієнтувати інвестиційний процес з існуючих підходів покладання переважно на власні кошти самих підприємств і організацій, на більш прогресивні підходи, що орієнтовані на мобілізацію ресурсів фінансового сектору, банківських установ, іноземних інвесторів, на більш активне включення в інвестиційні процеси інструментів публічно-приватного партнерства та міжнародного інвестиційного співробітництва. Це дозволило б суттєво активізувати інвестиційний процес як у кількісному, так і у якісному вимірах, залучивши в економічні системи країни сучасні форми взаємодії сторін інвестиційних відносин, під які вже налаштована іноземна фінансово-інвестиційна інфраструктура.

Аналітичні висновки на основі даних про структуру джерел інвестування в національну економіку за останні роки ґрунтуються на виявленні таких ключових тенденцій як:

- домінування ендogenous ресурсу, оскільки протягом усього періоду (2020–2025 рр.) основним джерелом інвестицій залишаються кошти підприємств. У 2025 році їхня частка склала 71,2%, що підтверджує гіпотезу про пріоритетність внутрішнього капіталу в умовах обмеженої зовнішньої привабливості;
- наявність динаміки поступового відновлення, зокрема, після спаду 2022 року (279,6 млрд грн)

Таблиця 1 – Структура джерел інвестування в економіку

Джерело інвестування	2020		2021		2022		2023		2024		2025 (попередні дані)	
	млн. грн.	%	млн. грн.	%	млн. грн.	%	млн. грн.	%	млн. грн.	%	млн. грн.	%
Кошти державного бюджету	36512,5	66,53	48545,5	68,59	26374	72,76	38994,6	72,24	58178,3	71,03	46851	71,2
Кошти місцевих бюджетів	43558,3	8,7	44207,8	9,18	12766,5	9,43	28554,2	9,86	30666,2	10,89	42835,2	7
Власні кошти підприємств	279330,4	10,38	362693	8,36	203427,6	4,57	285674,9	7,22	379613,4	5,74	476541,6	6,4
Кредити банків та позики	27894,5	4,9	26654,1	5,4	11822,1	6,41	11649,1	5,51	20473,9	6,11	34134,3	5,5
Кошти населення (житло)	20591	6,64	28576,2	5,04	17913,9	4,23	21788,8	2,95	32666,6	3,83	36800	5,1
Інші джерела фінансування	11950	2,85	18125,4	3,43	7193,7	2,6	8788,4	2,22	12818,7	2,4	32137,9	4,8
Усього	419836,7	100	528802	100	279597,8	100	395450	100	534417,1	100	669300	100

Джерело: розраховано та складено авторами на основі даних Державної служби статистики України [9]

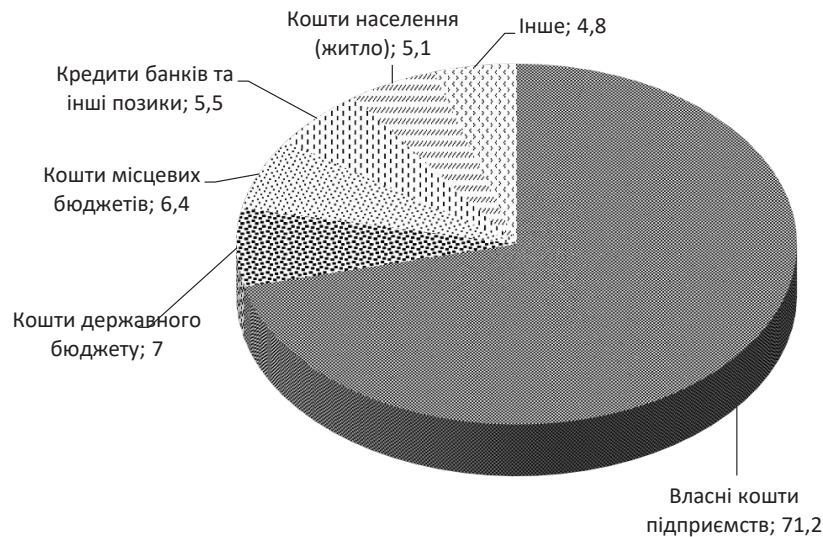


Рисунок 1 – Структура джерел інвестування в економіку України у 2025 р., %

спостерігається стійке зростання. До 2025 року обсяг інвестицій досяг 669,3 млрд грн, що на 25,2% більше за показник 2024 року;

– несуттєве зростання частки банківських кредитів (до 5,1% проти 3,8% у 2024 р.), що вказує на поступове поживлення фінансового сектора, але все ж таки на достатньо низьку присутність фінансових інститутів у ресурсному забезпеченні інвестиційного процесу в реальному секторі економіки. Причиною тому є диспаритет ставок по кредитуванню реального сектору економіки та облігаціях внутрішньої позики (зокрема, військових облігаціях) при тому, що загальне значення облікової ставки НБУ залишається достатньо високим (більше 15%), що не є привабливим для реального сектора економіки.

Ситуація зі станом та динамікою інвестиційного процесу в регіонах України в цілому є подібною до загальнонаціональних тенденцій і майже не має суттєвих якісних відмінностей. Так, аналіз інвестиційної привабливості Одеської області демонструє специфіку регіону як найбільшого логістичного та морського хабу України. Так, динаміка капітальних інвестицій в області значною мірою корелює з роботою «зернового коридору» та станом портової інфраструктури,

але в структурі капітальних інвестицій регіону все одно переважають власні кошти підприємств і організацій регіону.

Також процес оцінювання структури фінансування капітальних інвестицій в країні та регіонах ускладняється наявністю суттєвих методологічних неточностей серед різних джерел аналітичної інформації. Дані про обсяги і структуру джерел фінансування капітальних інвестицій за 2025 рік за даними Держстату [9] та регіональної статистики [10] мають суттєві відмінності.

Беручи за основу звіти Головного управління статистики в Одеській області та Державної служби статистики України, нами визначено стан, динаміку і структуру капітальних інвестицій в Одеській області за джерелами фінансування (Табл. 2, Рис. 2), які, в цілому, майже повністю повторюють загальнодержавні тенденції (Рис. 3).

Отримані дані дозволяють сформулювати наступні висновки стосовно динаміки капітальних інвестицій:

1) Домінування ендогенного ресурсу як гаранта стійкості. Якщо у відносно стабільний 2020 рік частка власних коштів підприємств у загальній структурі інвестицій становила 66,53%, то у період найвищих безпекових викликів (2023–2024 рр.) цей показник

Таблиця 2 – Капітальні інвестиції в Одеську область за джерелами

Джерело інвестування	2020		2021		2022		2023		2024		2025 (попередні дані)	
	млн. грн.	%	млн. грн.	%	млн. грн.	%	млн. грн.	%	млн. грн.	%	млн. грн.	%
Власні кошти підприємств	14292	72	18810	74	9236	65	13120	66	18572	66	24650	68
Державний бюджету	1985	10	2542	10	2131	15	3180	16	4221	15	4712	13
Місцевий бюджет	1588	8	2034	8	1137	8	1590	8	2251	8	2900	8
Кредити банків та інші позики	1092	5,5	1271	5	853	6	1193	6	1688	6	1994	5,5
Кошти населення (житло)	595	3	635	2,5	568	4	497	2,5	844	3	1087	3
Інше	298	1,5	128	0,5	285	2	300	1,5	564	2	907	2,5
Усього	19850	100	25420	100	14210	100	19880	100	28140	100	36250	100

Джерело: розраховано авторами на основі даних Головного управління статистики в Одеській області [10] та авторського прогнозу 2025)

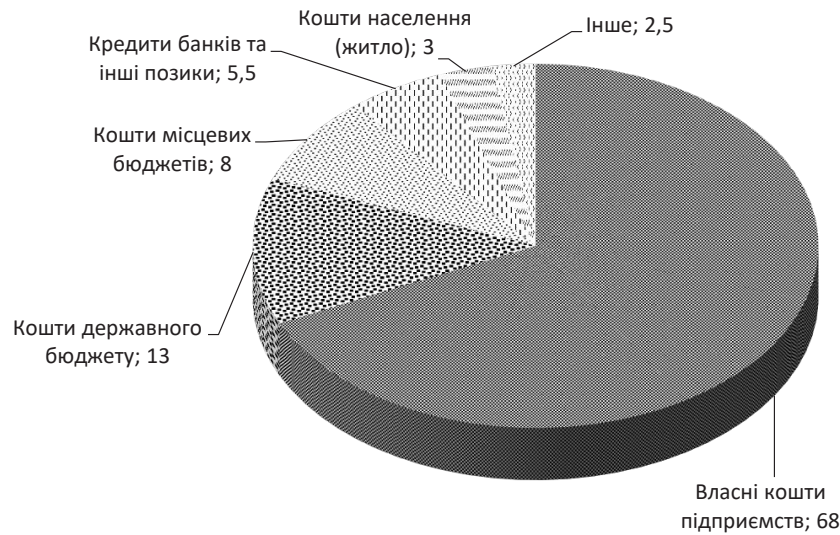


Рисунок 2 – Структура джерел інвестування в економіку Одеської області у 2025 р., %

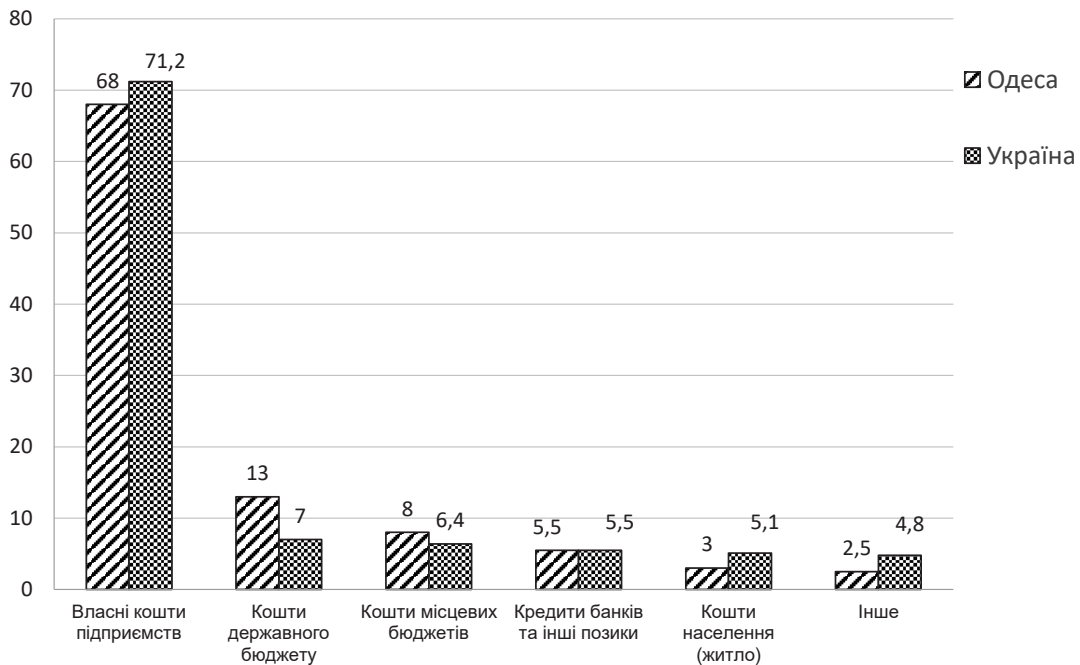


Рисунок 3 – Порівняльна характеристика структури джерел фінансування капітальних інвестицій в Україні та Одеській області у 2025 р.

стабілізувався на рівні 71–72%. Згідно з авторським прогнозом на 2025 рік, питома вага самофінансування сягне 71,2%, що детермінує перехід економічної системи до моделі внутрішньої логістичної адаптації. Це доводить, що за умови обмеженого доступу до зовнішніх запозичень, саме «інвестиційна спроможність» суб'єктів ППК стає базисом для збереження експортного потенціалу.

2) Трансформація ролі бюджетного та приватного капіталу. Спостерігається поступове зниження частки місцевих бюджетів у фінансуванні інвестицій (з 10,38% у 2020 р. до прогнозних 6,4% у 2025 р.), що частково компенсується активністю населення як учасників інвестиційного процесу, але переважно в частині придбання житла. Виокремлення в аналізі коштів населення на будівництво житла (частка яких стабільно

тримається в межах 5,5–6,4%) вказує на збереження певного рівня внутрішнього інвестиційного попиту, що створює опосередкований мультиплікативний ефект для суміжних галузей, включаючи портову логістику будівельних матеріалів.

3) Еволюція кредитного інструментарію. Незважаючи на мінімальні показники участі банківського сектору у 2023 році (2,95%), попередні дані за 2025 рік свідчать про поживлення кредитування до рівня 5,1%. Це свідчить про зростання попиту на кредитні ресурси серед реципієнтів з реального сектору економіки, однак суттєвого зростання частки інвестицій за рахунок фінансово-банківських установ не відбувається. Відсутня стратегічна значущість фінансового сектору для підприємств реального сектору як інституціонального постачальника інвестиційних ресурсів на дов-

гострокових засадах, що є потрібним для повоєнного відродження країни. Невелике поживлення участі фінансових інституцій у інвестиційній діяльності також може свідчити про зростання попиту на інвестиції з боку невеликих інфраструктурних проєктів, що мають високу оборотність капіталу.

В інвестиційному процесі Одеської області важливу роль мають відігравати стратегічно важливі види діяльності і об'єкти, що становлять регіональну спеціалізацію. Так, значними об'єктами, що потребують інвестицій та здатні забезпечити відтворення капіталу на довгострокових засадах, є портово-промислові комплекси (ППК), які, фактично, є економічним ядром регіону. Під цим терміном слід розуміти складну багатоконпонентну систему, що територіально та функціонально об'єднує морські порти, промислові підприємства, транспортно-логістичні мережі та об'єкти сервісної інфраструктури, діяльність яких інтегрована через спільне використання приморського положення та морських комунікацій. ППК є не просто сукупністю об'єктів, а характеризуються наявністю синергетичного механізму взаємодії учасників суспільного виробництва, де порти виступають генераторами вантажопотоків, а промислові зони навколо них забезпечують додану вартість через переробку сировини та експорт готової продукції.

Для оцінки інвестиційної спроможності об'єкта – портово-промислового комплексу, за даними відкритих джерел (зокрема сервісу Opendatobot [11]), пропонується використовувати п'ятифакторну модель, яка містить такі показники як: капітальні інвестиції, основні засоби, ступінь зносу основних засобів, дебіторська та кредиторська заборгованість. ППК – це багатоконпонентна система, що інтегрує порти, промисловість та логістику [1] і світова практика доводить, що розвиток таких структур має потужний мультиплікативний ефект завдяки їхній багатоконпонентності. За даними профільних аналітичних звітів [12], розвиток ППК стимулює прискорення урбанізації та модернізації транспортних мереж відповідно до стандартів TEN-T [13].

Історичний досвід та світова практика господарювання переконливо доводять, що розвиток портових комплексів має потужний позитивний вплив на розвиток усього прилеглої регіону. Ефект «морського фасаду» створює мультиплікативну дію: кожне робоче місце безпосередньо в порту стимулює створення від 3 до 5 додаткових робочих місць у суміжних галузях – від судноремонту та малого виробництва до ІТ-сектору та сфери послуг. Розбудова ППК стимулює приплив іноземного капіталу, прискорює урбанізацію та значно збільшує податкові надходження до місцевих бюджетів, що дозволяє регіону зберігати високу частку самофінансування навіть у періоди турбулентності.

Одним з найбільш яскравих прикладів світової практики, де портово-промислові комплекси стали фундаментом економічного прориву цілої держави, є порт Роттердам в Нідерландах – це найбільший ППК Європи, який перетворився на глобальний дистрибуційний хаб, де порти інтегровані з нафтохімічними та машинобудівними кластерами.

Сінгапур – це приклад трансформації міста-держави у світовий фінансовий та логістичний центр саме завдяки випереджальному розвитку високотехнологічного портового комплексу.

Шанхай та Шеньчжень (Китай) – ці комплекси стали «воротами» для світової торгівлі, навколо яких виникли найпотужніші у світі спеціальні економічні зони з виробництва електроніки та обладнання.

Гданськ-Гдиня (Польща) – сучасний приклад успішної модернізації ППК у Балтійському регіоні, що став драйвером зростання всієї польської економіки через залучення європейських інвестиційних фондів та інтеграцію до мережі TEN-T.

Для України, і зокрема для Одеського регіону, адаптація досвіду цих комплексів у поєднанні з переходом на міжнародні стандарти управління та використанням інструментів підтримки, таких як Ukraine Facility, є безальтернативним шляхом до перетворення портового господарства на повноцінний інвестиційний драйвер національного масштабу.

Функціонування портового господарства Українського Причорномор'я традиційно виступає ключовим детермінантом макроекономічної стабільності та національної безпеки держави. Морські торговельні артерії забезпечують понад 60% зовнішньоторговельного обороту України, виконуючи роль критичного сполучення між вітчизняним виробничим сектором та глобальними ринками капіталу. В умовах повномасштабної дестабілізації регіону стратегічне значення портової інфраструктури вийшло за межі суто економічної площини, ставши питанням виживання експортно-орієнтованих галузей – насамперед агропромислового та гірничо-металургійного комплексів.

Особливої актуальності питання життєздатності морських шляхів набуло в контексті реалізації та подальшого розвитку ініціатив щодо розблокування експортних потужностей. Досвід функціонування «зернового коридору» (Чорноморська зернова ініціатива) та наступне запровадження тимчасових морських коридорів під егідою Збройних Сил України наочно продемонстрували, що повноцінна інтеграція українських портів у світову логістику є безальтернативною умовою стабілізації світових цін на продовольство та запобігання глобальним логістичним кризам.

Водночас період вимушеного простоя та наступна інтенсифікація роботи в умовах підвищених ризиків оголили системні проблеми портової галузі: критичний знос основних фондів, дефіцит капітальних інвестицій для модернізації причальних ліній та необхідність реструктуризації фінансових зобов'язань. Трансформація логістичних потоків у бік Дунайського кластеру та поступове відновлення роботи портів «Великої Одеси» вимагають наукового обґрунтування нових моделей інвестування.

Це зумовлює необхідність ґрунтовного фінансово-економічного аналізу діяльності портових операторів за період 2020–2025 рр. для розробки стратегічних рекомендацій щодо залучення інституційних інвестицій, зокрема через механізми Європейського Союзу, з метою забезпечення стійкого відтворення матеріально-технічної бази галузі.

В цьому контексті обґрунтованим вбачається формування такої дослідницької гіпотези: для аналізу фінансового стану об'єкта з метою оцінки його інвестиційної привабливості в умовах обмеженого доступу до внутрішньої управлінської інформації, достатнім та репрезентативним є комплексний розгляд показників капітальних інвестицій, обсягу основних засобів, сту-

пеня їхнього зносу, а також динаміки дебіторської та кредиторської заборгованостей.

З метою верифікації наукової гіпотези застосовано методику п'ятифакторного оцінювання економічних індикаторів функціонування ППК як інвестиційних реципієнтів. Інформаційною базою аналізу слугували дані відкритої фінансової звітності (Форми №1 та №2), що дало змогу побудувати багатовимірну модель об'єкта на основі таких важливих системних взаємозв'язків, які характеризуються порівняннями:

1) потенціалу розвитку проти технологічного ризику. Так, співвідношення капітальних інвестицій та ступеня зносу основних засобів дає змогу визначити, чи спрямовуються кошти на стратегічне розширення, чи лише на підтримання критично застарілої матеріальної бази. Це дозволяє інвестору оцінити обсяг необхідних «вливаних» для досягнення операційної ефективності;

2) визначення масштабованості бізнесу: Показник вартості основних засобів виступає індикатором виробничої потужності та ринкового потенціалу, що є базисом для розрахунку майбутньої прибутковості. Також це індикатор того, чи вкладаються інвестиційні ресурси у довгострокові активи;

3) операційна стійкість та якість менеджменту. Так, аналіз дебіторської та кредиторської заборгованостей у динаміці дозволяє виявити приховані фінансові розриви, рівень залежності від зовнішнього фінансування та ефективність взаємодії з контрагентами.

Таким чином, інтеграція цих показників дозволяє нівелювати «інформаційний вакуум» відкритих джерел, трансформуючи статистичні дані бухгалтерського балансу у динамічну карту інвестиційних ризиків та можливостей.

Застосування пропонованого методичного (п'ятифакторного) підходу для аналізу інвестиційної спроможності об'єктів інвестування, на прикладі ППК Одеської області вбачається методологічно коректним із залученням ще однієї складової – людського капі-

талу. Оскільки інвестиційні ресурси мають відтворюватись в процесі суспільного виробництва, а джерелом відтворення є створюваний суспільний продукт – додана вартість.

Класично обсяги створення суспільного продукту прийнято моделювати за допомогою відомої функції Коба-Дугласа, ключовими аргументами якої є: основний капітал та робоча сила. Тому подальший аналіз інвестиційної спроможності ППК Одеської області нами проводитиметься за двома умовними складовими:

– оцінювання основного і оборотного капіталу (основні засоби, накопичений знос, капітальні інвестиції, дебіторська і кредиторська заборгованість);

– оцінювання людського капіталу ППК.

Здійснюючи порівняльний фінансово-економічний аналіз діяльності портів Одеської області за 2020–2025 рр., як основи оцінювання основного і оборотного капіталу, стає наочною закономірність того, що інвестиційна активність у портах безпосередньо корелює з динамікою первісної вартості основних засобів (ОЗ) та темпами їхньої амортизації. Дані за 2024–2026 рр. вказують на глибоку поляризацію галузі між глибоководними портами та Дунайським кластером.

Після аналізу стану ППК (табл. 3) було виявлено критичний рівень зносу основних фондів у портах Одеського регіону (до 74,5% у Чорноморську). Зростання амортизаційних відрахувань в Ізмаїльському порту на 567% підтверджує гіпотезу про екстенсивне інвестування в Дунайський кластер як у стратегічний логістичний резерв.

У даному розділі представлено розширену динаміку показників ключових суб'єктів портового господарства (Табл. 4–8). Дані за 2025 рік базуються на попередніх звітах про виконання фінансових планів.

Наступна складова аналізу інвестиційної спроможності ППК передбачає оцінювання людського капіталу та фонду оплати праці (Табл. 9). Трудовий потенціал

Таблиця 3 – Аналіз необоротних активів та амортизаційних відрахувань

Порт (ДП)	Знос ОЗ (% , 2024)	Амортизація (млн грн, 2021)	Амортизація (млн грн, 2024)	Інвестиційний прогноз 2026 (млн грн)
ДП «АМПУ»	48,0%	1 120,5	1 350,8	1 450,0
МТП «Південний»	62,0%	380,4	410,2	220,5
МТП «Чорноморськ»	74,5%	195,2	205,6	315,0
Ізмаїльський МТП	35,2%	12,8	85,4	240,0

Джерело: сформовано авторами на основі фінансової звітності підприємств та аналітичних звітів ДП «АМПУ»[11]

Таблиця 4 – Динаміка активів та інвестицій ДП «АМПУ»

Показник / Рік	2020	2021	2022	2023	2024	2025 (попер.)
Осн. засоби (перв. варт.), млн грн	25 420,5	26 180,4	27 350,8	28 120,4	28 450,2	28 800,5
Знос основних засобів, %	68,4	70,2	75,5	78,3	81,2	83,4
Кап. інвестиції, млн грн	540,8	915,2	210,4	340,5	480,2	550,8

Джерело: побудовано авторами за даними фінансової звітності суб'єкта господарювання

Таблиця 5 – Динаміка показників ДП «МТП «Південний»

Показник / Рік	2020	2021	2022	2023	2024	2025 (попер.)
Осн. засоби (перв. варт.), млн грн	4850	4980	5020	5080	5120	5180
Знос основних засобів, %	55,2	57,5	59,8	60,5	62,0	63,4
Кап. інвестиції, млн грн	410	450	85	120	185	210

Джерело: побудовано авторами за даними фінансової звітності суб'єкта господарювання

Таблиця 6 – Динаміка показників ДП «МТП «Чорноморськ»

Показник / Рік	2020	2021	2022	2023	2024	2025 (попер.)
Знос основних засобів, %	68,5	70,8	72,4	73,8	74,5	75,2
Кредиторська заборг., млн грн	280	320	540	720	850	830

Джерело: побудовано авторами за даними фінансової звітності суб'єкта господарювання

Таблиця 7 – Динаміка показників ДП «Ізмаїльський МТП»

Показник / Рік	2020	2021	2022	2023	2024	2025 (попер.)
Осн. засоби (перв. варт.), млн грн	520	545	680	810	890	950
Знос основних засобів, %	42,5	44,8	40,2	37,5	35,2	34,0
Кап. інвестиції, млн грн	12,4	18,4	125,4	155,8	210,0	245,0

Джерело: побудовано авторами за даними фінансової звітності суб'єкта господарювання

Таблиця 8 – Моніторинг дебіторської та кредиторської заборгованостей

Підприємство / Показник	2020	2021	2022	2023	2024	2025 (попер.)
ДП «АМПУ»						
Дебіторська заборг.	815,4	850,4	1240,5	1380,2	1420,8	1390,5
Кредиторська заборг.	590,2	620,5	780,4	920,8	980,4	915,0
ДП «МТП «Південний»						
Дебіторська заборг.	280,0	310,2	450,0	520,4	580,4	560,2
Кредиторська заборг.	195,4	240,8	380,2	540,5	610,2	590,8
ДП «МТП «Чорноморськ»						
Дебіторська заборг.	165,2	185,6	320,4	395,2	420,5	410,4
Кредиторська заборг.	280,4	320,4	540,8	720,2	850,8	830,6
ДП «Ізмаїльський МТП»						
Дебіторська заборг.	35,4	45,2	85,4	98,2	110,4	105,2
Кредиторська заборг.	28,2	38,6	65,2	82,4	95,2	88,4

Джерело: розраховано авторами на основі даних балансу підприємства

галузі зазнав значних трансформацій. Позитивна динаміка чисельності штату спостерігається виключно в Дунайському регіоні.

Результати аналізу свідчать про те, що наявні певні закономірності в розвитку людського капіталу в об'єктах інвестування – ППК Одеської області. А саме:

1) відчутною є регіональна дивергенція кадрів. Спостерігається чіткий вектор трудової міграції всередині галузі. В той час як глибоководні порти Великої Одеси (Південний, Чорноморськ) з 2021 по 2025 рік скоротили чисельність персоналу в середньому на 15–20%, штат Ізмаїльського порту зріс на 43%. Це зумовлено переходом Дунайського кластеру на цілодобовий інтенсивний режим роботи;

2) наявні зміни у структурі витрат на оплату праці. Зростання фонду оплати праці у морських торговельних

портах «Південний» та «Чорноморськ» у 2024–2025 рр. на фоні скорочення чисельності свідчить не про розширення діяльності, а про вимушену індексацію заробітних плат згідно з галузевими угодами та підвищенням мінімальних державних гарантій;

3) відбуваються зміни у продуктивності працівників ППК в певній пропорції, відповідно до змін робочого навантаження на персонал. В Ізмаїльському МТП зростання фонду оплати праці (майже у 2,8 раза порівняно з 2021 роком) випереджає темпи зростання чисельності працівників, що пояснюється значними виплатами за надурочні години, роботу в нічний час та преміальними виплатами за виконання збільшених норм переробки вантажів;

4) загострюються ризики втрати компетенцій: У портах Одеського вузла фіксується відтік високок-

Таблиця 9 – Аналіз персоналу та фонду оплати праці

Показник / Рік	2020	2021	2022	2023	2024	2025 (попер.)
ДП «АМПУ»						
Сер.-облік. чисельність, осіб	7 350	7 120	6 980	6 900	6 850	6 820
Фонд оплати праці, млн грн	2 245,0	2 315,4	2 280,5	2 410,2	2 450,8	2 580,4
ДП «МТП «Південний»						
Сер.-облік. чисельність, осіб	2 650	2 580	2 450	2 300	2 200	2 100
Фонд оплати праці, млн грн	740,2	780,0	710,5	760,4	820,4	840,2
ДП «МТП «Чорноморськ»						
Сер.-облік. чисельність, осіб	2 480	2 350	2 150	2 050	2 000	1 950
Фонд оплати праці, млн грн	485,6	520,4	490,2	515,8	540,2	575,6
ДП «Ізмаїльський МТП»						
Сер.-облік. чисельність, осіб	1 050	1 080	1 250	1 380	1 450	1 510
Фонд оплати праці, млн грн	185,4	195,2	350,6	420,4	480,6	545,0

Джерело: складено авторами за матеріалами кадрової звітності та аналітичних довідок ДП «АМПУ»

валіфікованих технічних фахівців та докерів-механізаторів. У довгостроковій перспективі це може створити дефіцит кадрів під час відновлення повноцінної роботи терміналів після зняття безпекових обмежень.

5) відбувається зміна питомою вагою фонду оплати праці у собівартості: У період простою глибоководних портів питома вага витрат на оплату праці в структурі операційних витрат зростала (через неможливість швидкого скорочення персоналу в державному секторі), що негативно впливало на показник рентабельності чистого доходу.

6) дається взнаки криза неплатежів у морських портах. Найбільш загрозлива тенденція спостерігається в ДП «МТП Чорноморськ», де кредиторська заборгованість систематично перевищує дебіторську (у 2024 році - вдвічі). Це свідчить про глибоку нестачу власних оборотних коштів для покриття поточних зобов'язань, зокрема перед енергопостачальниками та підрядниками, які також зазнають впливу воєнної агресії і змушені підвищувати тарифи на власні послуги;

7) відбувається «заморожування» коштів у дебіторській заборгованості. Зростання дебіторської заборгованості в ДП «АМПУ» та ДП «МТП Південний» у 2022–2024 рр. пояснюється ускладненням логістики та збільшенням термінів розрахунків з боку великих трейдерів;

8) відносна стабільність і розвиток Дунайського портового вузла. В Ізмайльському порту зберігається відносно здоровий баланс (дебіторська заборгованість покриває кредиторську), що дозволяє підприємству підтримувати високий рівень ліквідності та самостійно фінансувати частину капітальних інвестицій.

Попередні дані за 2025 рік вказують на незначне скорочення обсягів заборгованостей, що пов'язано з адаптацією ринку до роботи «тимчасового морського коридору» та стабілізацією графіків валютних надходжень.

Інформаційною основою методичного підходу до аналізу активів та зобов'язань підприємств портової сфери є дані форм фінансової звітності:

1) Форма №1 «Баланс (Звіт про фінансовий стан)». Дані з цієї форми використовуються для оцінки основних засобів: Первісна вартість – рядок 1011 (Основні засоби: первісна вартість); Знос основних засобів – рядок 1012 (Основні засоби: знос). Коефіцієнт зносу розраховувався як відношення рядка 1012 до рядка 1011.

Дебіторська заборгованість – сума рядків 1125 (Дебіторська заборгованість за товари, роботи, послуги) та 1155 (Інша поточна дебіторська заборгованість).

Кредиторська заборгованість – сума рядків 1615 (Поточна кредиторська заборгованість за товари, роботи, послуги), 1620 (Поточна заборгованість із розрахунків з бюджетом) та 1625 (Поточна заборгованість зі страхування та оплати праці).

2) Форма №2 «Звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід)». Ця форма дозволяє оцінити операційну ефективність та витрати.

Параметри: Амортизація – рядок 2515 (Амортизація). Це фактична сума нарахованого зносу за звітний період.

Витрати на оплату праці (ФОП) – рядок 2505 (Витрати на оплату праці)

3) Форма №3 «Звіт про рух грошових коштів». Використовується для ідентифікації реальних інвести-

ційних потоків. Ключовим параметром є: Капітальні інвестиції – рядок 3205 (Виплати для придбання необоротних активів). Цей показник демонструє реальні грошові витрати на закупівлю обладнання, будівництво та модернізацію.

Оскільки державні порти України є стратегічними об'єктами, вони публікують звіти про виконання фінансових планів на порталі Opendatabot, звідки було взято специфічні дані [11]. Зокрема, проведено аналіз чисельності персоналу – показник у звітності «Середньооблікова чисельність штатних працівників (у еквіваленті повної зайнятості)»; оцінка середньої заробітної плати – відношення фонду оплати праці до середньооблікової чисельності.

Прогнозні показники на 2025–2026 рр. будуть отримані з проєктів фінансових планів та стратегічних планів розвитку ДП «АМПУ» в наступних дослідженнях.

Висновки. Проведене дослідження дозволяє зробити висновок, що об'єкти портово-промислового комплексу (ППК) Українського Причорномор'я виявляють значний внутрішній потенціал, що закладає об'єктивну необхідність у системних структуроутворюючих інвестиціях. У межах наукового дискурсу щодо розвитку цих структур ключового значення набуває розмежування категорій «інвестиційна привабливість» та «інвестиційна спроможність».

Згідно з результатами досліджень економічних теоретиків та практиків «інвестиційна привабливість» – це «це досягнення мінімального ризику при вкладенні фінансових ресурсів у цінні папери стабільно функціонуючого підприємства, яке спроможне забезпечити отримання прибутку у майбутньому періоді» [14]. Натомість «інвестиційна спроможність» визначається як об'єктивна здатність економічної системи ефективно акумулювати інвестиційні ресурси та трансформувати їх у реальний капітал для забезпечення сталого відтворення.

У дослідженні виокремлено два види інвестиційних потоків: екзогенні інвестиції – зовнішні ресурси (іноземний капітал, прями державні трансферти, міжнародні гранти); ендогенні інвестиції – внутрішні ресурси, що формуються за рахунок реінвестування прибутку та внутрішніх резервів економічної системи.

Оскільки зовнішня привабливість наразі обмежена безпековими ризиками, стратегічна ставка має бути зроблена на ендогенні інвестиції. Реінвестування власного прибутку стає гарантією економічної безпеки регіону. Практичні рекомендації включають:

1. Комплексність: перехід від «кризового фінансування» до інвестицій у модернізацію та ІТ.

2. Дозованість: використання моделей збалансованого інвестування на основі інтенсивності відтворення капіталу.

3. Використання європейських інструментів: активна адаптація інструментів підтримки, таких як Ukraine Facility та програми CEF [15].

Це корелює з висновками сучасних економістів щодо необхідності стимулювання трансформації внутрішніх ресурсів у капітальні вкладення для зміцнення регіонального потенціалу.

Для досягнення максимального ефекту підхід до інвестування повинен мати комплексний характер. Ресурси мають спрямовуватися не лише на закриття

нагальних операційних потреб, а й на випереджальний розвиток через модернізацію основних засобів: оновлення технічної бази з метою зниження ступеня зносу та підвищення продуктивності, інвестування в людський капітал, підвищення кваліфікації персоналу для роботи з інноваційними логістичними системами. Важливим є IT-розвиток, зокрема впровадження інтегрованих цифрових платформ управління вантажопотоками.

Використання моделей дозованого та збалансованого інвестування, заснованих на аналізі фактичного фінансового стану (зокрема показників зносу та дебіторської заборгованості), дозволить забезпечити синергетичний ефект, де кожна одиниця інвестованого ендogenous капіталу сприяє підвищенню загальної інвестиційної спроможності та поступовому відновленню інвестиційної привабливості об'єктів у довгостроковій перспективі.

Подальший науковий інтерес у межах обраної проблематики зосереджений на поглибленні теоретико-методологічних засад та практичній апробації запро-

понованих моделей. Основними векторами майбутніх наукових пошуків є:

1. Математичне моделювання інтегрального індикатора інвестиційної спроможності ППК, зокрема з використанням сучасних інтерпретацій виробничої функції Коба-Дугласа. Доцільним вбачається розробка формалізованого апарату, який на основі запропонованої п'ятифакторної моделі дозволить розраховувати єдиний числовий індекс. Це забезпечить можливість проведення об'єктивного компаративного аналізу об'єктів інфраструктури для пріоритетизації розподілу ресурсів у межах державних та міжнародних програм відновлення.

2. Прогнозування сценаріїв трансформації ресурсних баз у змішані моделі фінансування. Оскільки в роботі доведено пріоритетність ендogenous джерел у період високої волатильності, актуалізується потреба у вивченні механізмів поступової адаптації внутрішнього капіталу як фундаменту для залучення зовнішніх запозичень через інструменти державно-приватного партнерства в міру стабілізації геоeкономічного середовища.

Бібліографічний список:

1. Котлубай О. М. Теорія та методологія розвитку морського транспорту України : монографія. Одеса : ІПРЕЕД НАНУ, 2021. 254 с.
2. Ukraine Recovery and Reconstruction Needs Assessment (RDNA5) February 2026 / World Bank ; Government of Ukraine. Washington, DC : World Bank, 2026. 210 p.
3. Outcome Document of the Ukraine Recovery Conference URC2022: 'Lugano Declaration' (Lugano, 4–5 July, 2022). ReliefWeb. URL: <https://reliefweb.int/report/ukraine/outcome-document-ukraine-recovery-conference-urc2022-lugano-declaration-lugano-4-5-july-2022>
4. Ukraine Plan 2024–2027 : policy document / Government of Ukraine. Kyiv, 2024. 380 p. URL: <https://www.ukrainefacility.me.gov.ua/wp-content/uploads/2024/03/ukraine-facility-plan.pdf>
5. Ільченко С.В., Жихарєва В.В., Костюк Ю.Д. Економічні засади сталого розвитку міських транспортно-логістичних систем : монографія / за наук. ред. С.В. Ільченко. Одеса : ОНМУ, 2026. 342 с. DOI: <https://doi.org/10.47049/ONMU-2026-MN1>
6. Шлафман Н.Л., Горячук В.Ф., Кривцова О.М. Гармонізація портових політик України та ЄС в умовах глобальної фрагментації та потенційних ризиків. *Економіка та суспільство*. 2025. № 79. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2025-79-161>
7. Olukoju A. Maritime Policy and Economic Development: A Comparison of Nigerian and Japanese Experiences since the Second World War. *Afrika Zamani*. 2004. No. 11. URL: <https://www.journals.codesria.org/index.php/az/article/view/1870>.
8. Kuipers B. The Industrial Seaport // Ports and Networks: Strategies, Operations and Perspectives / eds. H. Meersman, T. Van de Voorde, T. Vanelander. – London: Taylor & Francis, 2017. P. 17. DOI: <https://doi.org/10.4324/9781315601540-17>
9. Капітальні інвестиції : статистична інформація / Державна служба статистики України : офіційний вебсайт. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>
10. Капітальні інвестиції в Одеській області / Головне управління статистики в Одеській області : офіційний вебсайт. URL: <http://www.od.ukrstat.gov.ua>
11. Фінансова звітність суб'єктів портового господарства України / Opendatabot. URL: <https://opendatabot.ua>
12. Аналітичний звіт за результатами діяльності портової галузі за 2023–2025 рр. / ДП «Адміністрація морських портів України». URL: <http://www.uspa.gov.ua>
13. Connecting Europe Facility (CEF) for transport / European Climate Agency. URL: https://cinea.ec.europa.eu/index_en
14. Жихор О. Б., Більська О. В., Юхно І. Є. Оцінка інвестиційної привабливості підприємства. *Формування ринкових відносин в Україні*. 2017. № 7–8. С. 34–40. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/frvu_2017_7-8_7
15. Ukraine Facility: a new instrument to support Ukraine's recovery / European Commission. URL: https://neighbourhood-enlargement.ec.europa.eu/enlargement-policy/ukraine-facility_en

References:

1. Kotlubai, O. M. (2021). *Teoriia ta metodolohiia rozvytku morskoho transportu Ukrainy* [Theory and methodology of maritime transport development in Ukraine]. Odessa: IPREED NANU.
2. World Bank, & Government of Ukraine. (2026). *Ukraine Recovery and Reconstruction Needs Assessment (RDNA5)*, February 2026. Washington, DC: World Bank.
3. ReliefWeb. (2022, July 4–5). Outcome document of the Ukraine Recovery Conference URC2022: "Lugano Declaration". Retrieved from: <https://reliefweb.int/report/ukraine/outcome-document-ukraine-recovery-conference-urc2022-lugano-declaration-lugano-4-5-july-2022>
4. Government of Ukraine. (2024). *Ukraine Plan 2024–2027*. Kyiv, Ukraine. Retrieved from: <https://www.ukrainefacility.me.gov.ua/wp-content/uploads/2024/03/ukraine-facility-plan.pdf>
5. Ichenko, S. V., Zhykharieva, V. V., & Kostiuks, Yu. D. (2026). *Ekonomichni zasady staloho rozvytku miskykh transportno-lohistychnykh system* [Economic foundations of sustainable development of urban transport and logistics systems] (S. V. Ichenko, Ed.). Odessa: ONMU. DOI: <https://doi.org/10.47049/ONMU-2026-MN1>

6. Shlafman, N. L., Horiachuk, V. F., & Kryvtsova, O. M. (2025). Harmonization of Ukrainian and EU port policies under conditions of global fragmentation and potential risks. *Ekonomika ta suspilstvo*, (79). DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2025-79-161>
7. Olukoju, A. (2004). Maritime policy and economic development: A comparison of Nigerian and Japanese experiences since the Second World War. *Afrika Zamani*, (11). Retrieved from: <https://www.journals.codesria.org/index.php/az/article/view/1870>.
8. Kuipers, B. (2017). The industrial seaport. In H. Meersman, T. Van de Voorde, & T. Vanelslender (Eds.), *Ports and networks: Strategies, operations and perspectives* (p. 17). London: Taylor & Francis. DOI: <https://doi.org/10.4324/9781315601540-17>
9. State Statistics Service of Ukraine. (2026). Kapitalni investytsii: Statystychna informatsiia [Capital investments: Statistical information]. Retrieved from: <http://www.ukrstat.gov.ua>
10. Main Department of Statistics in Odesa Oblast. (2026). Kapitalni investytsii v Odeskii oblasti [Capital investments in Odesa Oblast]. Retrieved from: <http://www.od.ukrstat.gov.ua>
11. Opendatabot. (2026). Finansova zvitnist subiektiv portovoho hospodarstva Ukrainy [Financial statements of Ukrainian port industry entities]. Retrieved from: <https://opendatabot.ua>
12. State Enterprise “Administration of Seaports of Ukraine”. (2026). Analitichnyi zvit za rezultaty diialnosti portovoi haluzi za 2023–2025 rr. [Analytical report on the results of the port industry activities for 2023–2025]. Retrieved from: <http://www.uspa.gov.ua>
13. European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency. (2026). Connecting Europe Facility (CEF) for transport. Retrieved from: https://cinea.ec.europa.eu/index_en
14. Zhykhor, O. B., Bil'ska, O. V., & Yukhno, I. Ye. (2017). Assessment of enterprise investment attractiveness. *Formuvannia rynkovykh vidnosyn v Ukraini*, (7–8), 34–40. Retrieved from: http://nbuv.gov.ua/UJRN/frvu_2017_7-8_7
15. European Commission. (2026). Ukraine Facility: A new instrument to support Ukraine's recovery. Retrieved from: https://neighbourhood-enlargement.ec.europa.eu/enlargement-policy/ukraine-facility_en

Стаття отримана: 15.02.2026

Стаття прийнята: 12.03.2026

Стаття опублікована: 09.04.2026