

DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2026-83-172>

УДК 330.322:330.341.1:656.61

## ПРОБЛЕМИ ІНВЕСТИЦІЙНО-ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ МОРСЬКОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ В УМОВАХ ВОЄННИХ ВИКЛИКІВ<sup>1</sup>

## PROBLEMS OF INVESTMENT AND INNOVATION DEVELOPMENT OF UKRAINE'S MARITIME INDUSTRY UNDER WARTIME CHALLENGES

**Михайленко Владислав Іванович**

доктор філософії,

старший науковий співробітник відділу ринку транспортних послуг,  
Державна установа «Інститут ринку і економіко-екологічних досліджень  
Національної академії наук України»

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6667-2457>

**Алексєєвська Галина Сергіївна**

доктор філософії,

старший науковий співробітник відділу ринку транспортних послуг,  
Державна установа «Інститут ринку і економіко-екологічних досліджень  
Національної академії наук України»;

доцент кафедри світового господарства і МEB,  
Одеський національний університет імені І. І. Мечникова

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6708-0098>

**Зотєєв Ростислав Євгенович**

науковий співробітник відділу ринку транспортних послуг,  
Державна установа «Інститут ринку і економіко-екологічних досліджень  
Національної академії наук України»

ORCID: <https://orcid.org/0009-0009-6093-0668>

**Mykhailenko Vladyslav, Zotieiev Rostyslav**

State Organization «Institute of Market and Economic&Ecological Researches  
of the National Academy of Sciences of Ukraine

**Alekseievskya Halyna**

State Organization «Institute of Market and Economic&Ecological Researches  
of National Academy of Sciences of Ukraine»  
Odesa I.I. Mechnikov National University

У статті комплексно досліджено проблеми та перспективи інвестиційно-інноваційного розвитку морської галузі України в умовах структурних дисбалансів економіки та воєнних викликів на прикладі морської галузі. Проаналізовано сучасний стан сфери суднобудування, портової інфраструктури, логістичних ланцюгів, кадрового забезпечення та фінансово-кредитних механізмів підтримки галузі. Обґрунтовано, що домінування короткострокового банківського кредитування та фіскально орієнтованої податкової моделі стримує реалізацію капіталомістких проєктів із тривалим виробничим циклом, знижує інвестиційну активність та технологічне оновлення підприємств. Запропоновано концепцію податкового мультиплікатора інновацій як

<sup>1</sup> 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).



системного інструменту стимулювання модернізації морської економіки. Модель передбачає поєднання податкових стимулів, інноваційних преференцій та механізмів залучення приватного капіталу з метою формування замкненого циклу «державна підтримка – інвестиції бізнесу – технологічне оновлення – розширення податкової бази». Визначено напрями інтеграції галузі до європейських програм фінансування та «зеленого» переходу.

**Ключові слова:** морський транспорт, інвестиційно-інноваційний розвиток, суднобудування, податковий мультиплікатор, інновації, декарбонізація, кадрове забезпечення, довгострокове кредитування, євроінтеграція, повоєнне відновлення, капіталомістка галузь.

The article provides a comprehensive analysis of the problems and prospects of investment and innovation-driven development of capital-intensive industries in Ukraine under conditions of structural economic imbalances and wartime challenges, using the maritime sector as a case study. Particular attention is paid to the current state of shipbuilding, port infrastructure, maritime logistics, human capital formation, and financial and credit mechanisms supporting the industry. The study demonstrates that the dominance of short-term bank lending, combined with a fiscally oriented tax policy, significantly constrains the implementation of capital-intensive projects characterized by long production cycles. Such institutional settings increase the cost of capital, reduce investment horizons, and weaken incentives for technological modernization, especially in shipbuilding, port modernization, and related engineering industries. The research substantiates that indirect taxation mechanisms, including VAT on imported equipment and technologies, as well as advance profit tax payments and property taxes, may generate additional liquidity pressures for enterprises with extended production cycles. Although VAT is theoretically neutral and borne by the final consumer, in practice it often functions as a tax on working capital, freezing financial resources for prolonged periods. This effect is particularly detrimental for industries where production, construction, or infrastructure development projects last several years before revenue realization. To address these systemic constraints, the article proposes the concept of a “tax innovation multiplier” as an integrated policy framework aimed at stimulating long-term private investment. The model combines targeted tax incentives, R&D superdeductions, accelerated depreciation mechanisms, and innovation compensation tools to create a self-reinforcing cycle: public stimulus – private investment – technological upgrading – expansion of the tax base. The proposed approach emphasizes strategic alignment with EU integration processes, including participation in European green transition programs and maritime modernization initiatives. Overall, the study argues that a shift from a predominantly fiscal paradigm toward an investment-oriented tax architecture is essential for restoring competitiveness, ensuring structural resilience, and enabling sustainable growth of Ukraine’s maritime economy.

**Keywords:** maritime transport, investment and innovation-driven development, shipbuilding, tax multiplier, innovations, decarbonization, staffing, long-term lending, European integration, post-war recovery, capital-intensive industry.

**Постановка проблеми.** Морська галузь України перебуває в стані системної кризи, яка не є виключно наслідком повномасштабного вторгнення, а сформувалась упродовж трьох десятиліть деградації виробничої бази, скорочення флоту та втрати конкурентних позицій у суднобудуванні. Від позицій одного з провідних суднобудівників Європи у 1990-х роках галузь поступово деградувала: обсяги будівництва скоротилися у десятки разів, торговельний флот зменшився, а середній вік суден досяг критичних значень [1; 2].

Станом на 2020 рік загальна кількість суден в Україні становила 469 одиниць, однак власне торговельний флот був удвічі меншим. Середній вік суден при цьому сягав 29–38 років залежно від типу, що свідчить

про критичний знос основних фондів галузі [3]. Попри певне пожвавлення галузі після 2014 року завдяки приватним інвесторам, зокрема компанії «Нібулон», повномасштабне вторгнення лише загострило вже існуючі структурні дисбаланси.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** У сучасних дослідженнях інвестиційно-інноваційного розвитку морської галузі України простежується комплексний підхід до аналізу фінансових, інфраструктурних та стратегічних викликів. У праці Косової Т. та ін. [4] обґрунтовано значення бюджетного стимулювання транспортного комплексу через програмно-цільові механізми та інституційні інструменти підтримки модернізації. Корнійко Я., Валявська Н. та Ушацький Р.

[5] характеризують сучасний стан портової галузі, наголошуючи на зношеності інфраструктури, інвестиційних обмеженнях і необхідності адаптації до нових логістичних умов. Ломачинська І. А., Якубовський С. О. [6] підкреслюють вплив трансформацій світової морської торгівлі та стратегічну роль суднобудування, що зумовлює потребу технологічного оновлення галузі. Міжнародні дослідження акцентують екологічний та кадровий виміри інноваційного розвитку. Мюллер Н., Вестербі М. та Ньєвенхайзен М. та Бейнс Дж., Ешфорд О., Гандер С., Лі С., Хан М. та Вуд К. [7; 8] розглядають модернізацію портів як значний резерв для досягнення кліматичних цілей і підвищення економічної ефективності. Цутсос Т., Скаракіс Н. та Турнакі С. [9] наголошують на важливості підготовки кваліфікованих кадрів для «зелених» портів і розвитку цифрових компетенцій.

**Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми.** Попри наявність значної кількості наукових праць, присвячених окремим аспектам розвитку морської галузі – портовій інфраструктурі, кадровому забезпеченню, логістичним трансформаціям – комплексного дослідження, яке б поєднувало фінансово-кредитний, податковий та інноваційний виміри одночасно, досі бракує. Також недостатньо дослідженим є питання формування замкненого взаємодії між державною

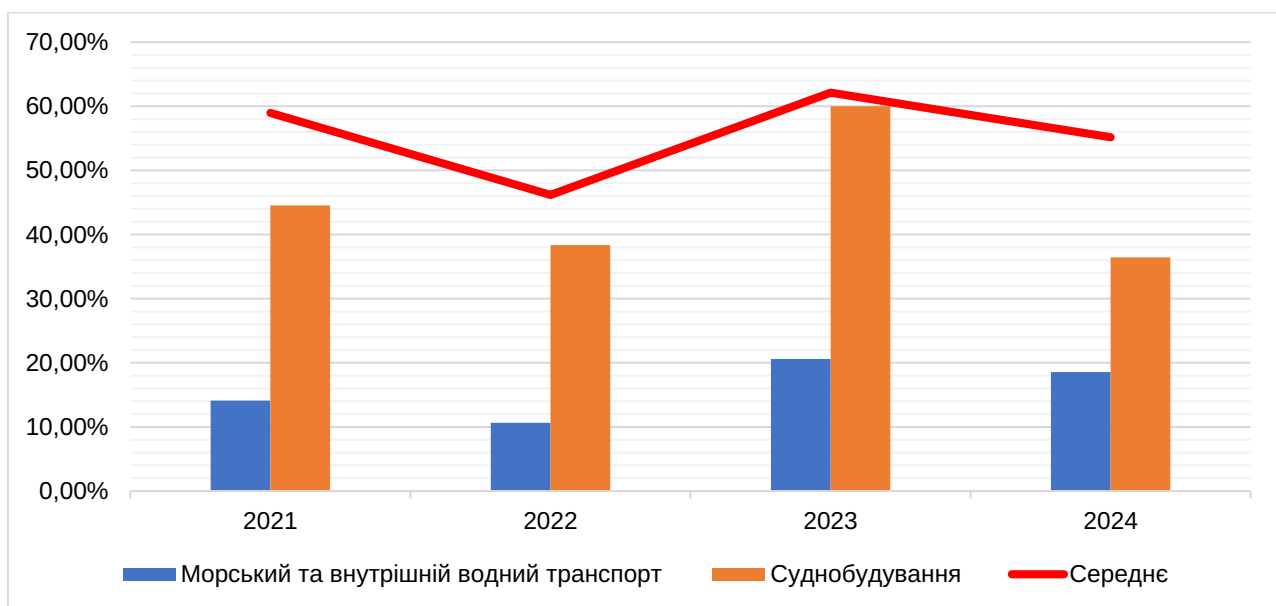
підтримкою, приватними інвестиціями та технологічним оновленням галузі.

**Основною метою статті** є комплексне виявлення та систематизація ключових проблем інвестиційно-інноваційного розвитку морської галузі України.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Деградація морської галузі не є результатом дії одного чинника – вона зумовлена комплексом взаємообумовлених проблем, що послідовно підсилюють одна одну. Ключовими проблемами інноваційно-інвестиційного розвитку морської галузі є: (1) відсутність внутрішнього попиту на фахівців і водночас масовий відтік кадрів за кордон; (2) дефіцит замовлень і недозавантаження виробничих потужностей; (3) неефективність інституційної підтримки галузі.

За даними Міністерства освіти і науки України, відсоток працевлаштованих та умовно працевлаштованих фахівців у сферу суднобудування, морського та водного транспорту залишається рекордно низьким порівняно з іншими спеціальностями (рис. 1).

Дійсно, Україна є однією з провідних країн-експортерів морських кадрів у світі. Українські моряки фактично не працевлаштовуються в Україні, але складають значну частку екіпажів на міжнародних судах: за даними Міжнародної палати судноплавства (ICS), станом на 2021 рік Україна постачала близько



**Рис. 1. Порівняльна динаміка працевлаштування випускників закладів вищої та фахової передвищої освіти за напрями суднобудування, морський та внутрішній транспорт та усередненого показника по Україні**

*Джерело: сформовано авторами на основі [10]*

76400 моряків, що становить близько 4% світового морського персоналу, з яких 47 058 є офіцерами та 29 383 – рядовими моряками [11]. За цим показником українці входять до топ-5 найбільших постачальників кадрових ресурсів галузі (поряд з Філіппінами, Китаєм, Росією, Індією).

Щодо суднобудування, то частка сектору проектування й інжинірингу суден у загальному обсязі інжинірингових послуг країни мізерна – лише близько 0,8-1,3% протягом 2010–2019 років [12]. Кількість фахівців теж невелика: частка працівників, зайнятих у проектуванні суден, сягала лише 1,72% від усіх інженерів України у 2019 році, що накладається і на відносно невисокий відсоток працевлаштування випускників з спеціальністю [12]. Фактично більшість конструкторських бюро і наукових центрів кораблебудування занепали. Нині діє кілька приватних проектно-інженерних фірм (наприклад, «Marine Design Engineering Mykolaiv», «Морське інженерне бюро», «Залів Шип Дизайн» тощо), але дві найбільші з них – це представництва іноземних компаній (нідерландських «С-Job» та «Damen»), які виконують проекти переважно для закордонних замовників.

Тобто через відсутність внутрішнього попиту на інноваційні розробки, українське суднопроекування працює головним чином на аутсорсингу, а не на власний ринок. В свою чергу, потреби українських суднобудівних заводів і судновласників настільки малі, що можливості українських інженерів значно перевищують цей попит. Відповідно, молоді фахівці не бачать перспектив у галузі і переходять в інші сектори або емігрують. Це пояснює, чому в Україні практично немає конкурентоспроможного морського інжинірингу – бракує як державної підтримки, так і приватних інвесторів, готових фінансувати R&D у морській сфері.

Варто відзначити, що у 2022 році, попри всі руйнівні наслідки, Україна продемонструвала прихований інноваційний потенціал у морській сфері. Йдеться передусім про воєнні розробки – зокрема, про успішне створення морських дронів, які вразили Чорноморський флот РФ [13]. Цей приклад демонструє, що за наявності мотивації та фінансування українські інженери здатні на проривні рішення. Вбачають перспективним цей напрямок досліджень, у червні 2025 року урядом Норвегії прийнято рішення щодо фінансової підтримки України у сфері виготовлення морських дронів саме на території України за підтримки компа-

нії Kongsberg Defence & Aerospace. Загалом на 2025 рік уряд Норвегії виділив 6,7 мільярда норвезьких крон (близько 576 мільйонів євро) на підтримку морської коаліції, яку країна очолює спільно зі Сполученим Королівством. Така підтримка є безумовно важливою, проте без формування власних R&D-центрів, інженерних шкіл та конструкторських бюро Україна й надалі імпортуватиме технології або залишатиметься на задвірках світового прогресу в галузі морських технологій [14].

Більш того необхідність термінових рішень щодо збільшення внутрішнього попиту на українських фахівців підсилює зовнішній галузевий контекст. Аналітичні оцінки міжнародних організацій свідчать про значний поточний дефіцит кваліфікованих кадрів у світовій морській індустрії та його стрімке загострення вже найближчі роки. Міжнародна палата судноплавства (ICS) та BIMCO попереджають про дефіцит приблизно 90 тисяч моряків (переважно офіцерів) вже до 2026 року [15].

Загалом портова галузь усвідомлює проблему кадрів та вже вживає заходів. Наприклад, у ЄС реалізуються проекти з підвищення кваліфікації портових працівників для «зелених» та цифрових технологій. Порти все частіше співпрацюють з навчальними закладами, щоб випускники отримували потрібні знання (логістика 4.0, управління альтернативною енергетикою в портах тощо). [9].

За підтримки ІМО і Міжнародної організації праці ведеться робота над приєднанням України до Конвенції про працю в морському судноплавстві (MLC 2006) – це посилить соціальний захист наших моряків і спростить визнання українських дипломів у світі [5].

Щодо 2-гої проблеми слід зауважити, що Станом на 2021 рік тенденція була невтішною – галузь використовувала лише близько 10% своїх виробничих потужностей [2]. Перед самим вторгненням не було жодного великого замовлення на будівництво морських суден для іноземних чи державних потреб України. Практично єдиними проектами були військові катери для ВМС [4]. Після 2022 року ситуація лише погіршилась: воєнні дії в Миколаєві та Херсоні зупинили роботу ключових верфей, іноземні замовники не розглядають українські заводи через ризики. Жодного нового великотоннажного судна в Україні за 2022–2023 роки не закладено. Фактично заводи перейшли на ремонт та дрібні проекти.

До 2000 року на українських заводах сумарно були побудовані сотні суден (за період 1992–2000 – понад 250 одиниць).

Проте в наступні два десятиліття показники впали: за 2010–2020 роки – лише кілька десятків суден. Напередодні війни (2021 р.) українські підприємства збудували лише поодинокі одиниці (переважно завершували закладені раніше баржі та один розвідувальний корабель для ВМС) [1]. Таким чином, можна констатувати, що після 2000 року українські суднобудівні заводи майже не отримують зовнішніх замовлень на нові судна – у кращому разі виконуються власні проекти кількох вітчизняних компаній або поодинокі експортні корпуси.

Впродовж 2014–2021 рр. державна підтримка водного транспорту була обмеженою, поступаючись пріоритетом автошляхам та залізницям. Лише останнім часом ситуація почала змінюватися: у 2021–2023 роках бюджетне фінансування всіх підгалузей транспорту України скоротилося – окрім водного транспорту, який став єдиним виключенням [16]. Це свідчить про більшу увагу до морської галузі, зокрема у зв'язку з необхідністю відновлення експорту через дунайські порти під час війни. Проте варто зауважити, що все ж акцент на розвитку водного транспорту робиться з огляду на розвиток річкового транспорту, а морський все ще не отримує достатнього фокусу уваги.

Важливим кроком стало залучення приватного капіталу через механізм концесій: у 2020–2021 рр. вперше укладено пілотні концесійні договори передачі в приватне управління портів Ольвія та Херсон, що передбачають значні приватні інвестиції у розвиток інфраструктури. Одночасно уряд опрацює механізми компенсації приватним інвесторам, які вкладатимуть кошти у стратегічні об'єкти портового господарства. За рахунок державно-приватних проектів у портах будувалися нові зернові та контейнерні термінали (наприклад, термінал Neptune за участі компанії Cargill в порту Південний, термінал EVT у Ольвії та ін.), проводилося днопоглиблення для прийому великих суден тощо. Втім, масштаби інвестицій все ще недостатні для повномасштабного оновлення галузі. Як відзначає аналітичний центр GМК, без радикальних стимулів Україна ризикує остаточно втратити залишки свого флоту протягом 5–10 років – старі судна доведеться списати, а власна суднобудівна база може занепасти [17].

Однією з визначальних причин стагнації є також фінансова модель функціонування галузі. На жаль, першою причиною неефективності кредитної підтримки галузі, є в

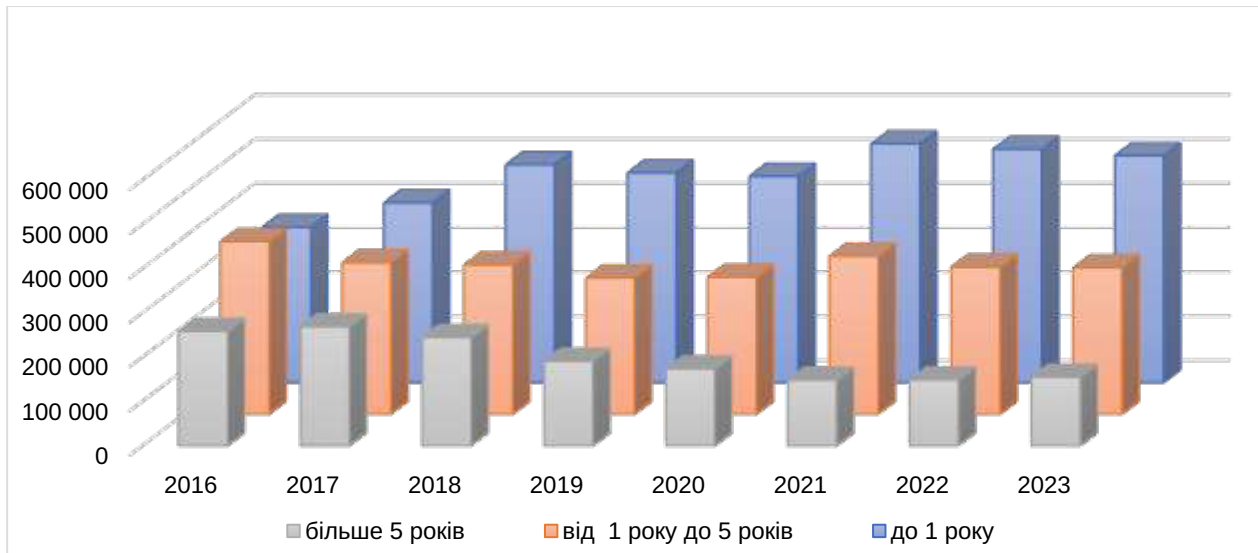
цілому низький рівень кредитування реальної економіки. Розглянувши загальний обсяг кредитів у млн. грн., що надані резидентам у розрізі строків погашення з 2016 по 2023 рік (у іноземній та національній валютах), нами виявлено, що з 2016 року помітним стає переважання короткострокових кредитів. Причому, якщо у 2016 році кредитів строком до 1 року було менше, ніж від 1 до 5 років, то з 2017 року кредити строком до 1 року стають основним видом кредитування економіки. Натомість обсяг кредитування строком від 5 років, який, по суті, є єдиним доцільним видом кредитування інноваційних проектів підприємств морського транспорту, суднобудування та судноремонту, зменшується з року у рік. Так, у в 2016 році частка строком більше 5 років складала 23,17% від загального обсягу, а у 2023 році – всього лише 10,79% (рис. 2).

Крім того, аналіз показує, що розмір процентних ставок за новими кредитами в Україні з 2023 року є меншим, ніж розмір доходності ОВДП, а отже вітчизняним комерційним банкам вигідніше купляти ОВДП, ніж кредитувати реальний сектор економіки (рис. 3).

В свою чергу, в Україні чинна система оподаткування також негативно впливає на розвиток виробництва. Податки, спрямовані на фактори виробництва – працю, інвестиції, активи – фактично знижують мотивацію до інвестування. ПДВ на імпорт технологій, устаткування та сировини, а також податок на майно чи авансові платежі з прибутку створюють додаткові бар'єри для інвесторів, особливо у галузях із тривалим виробничим циклом.

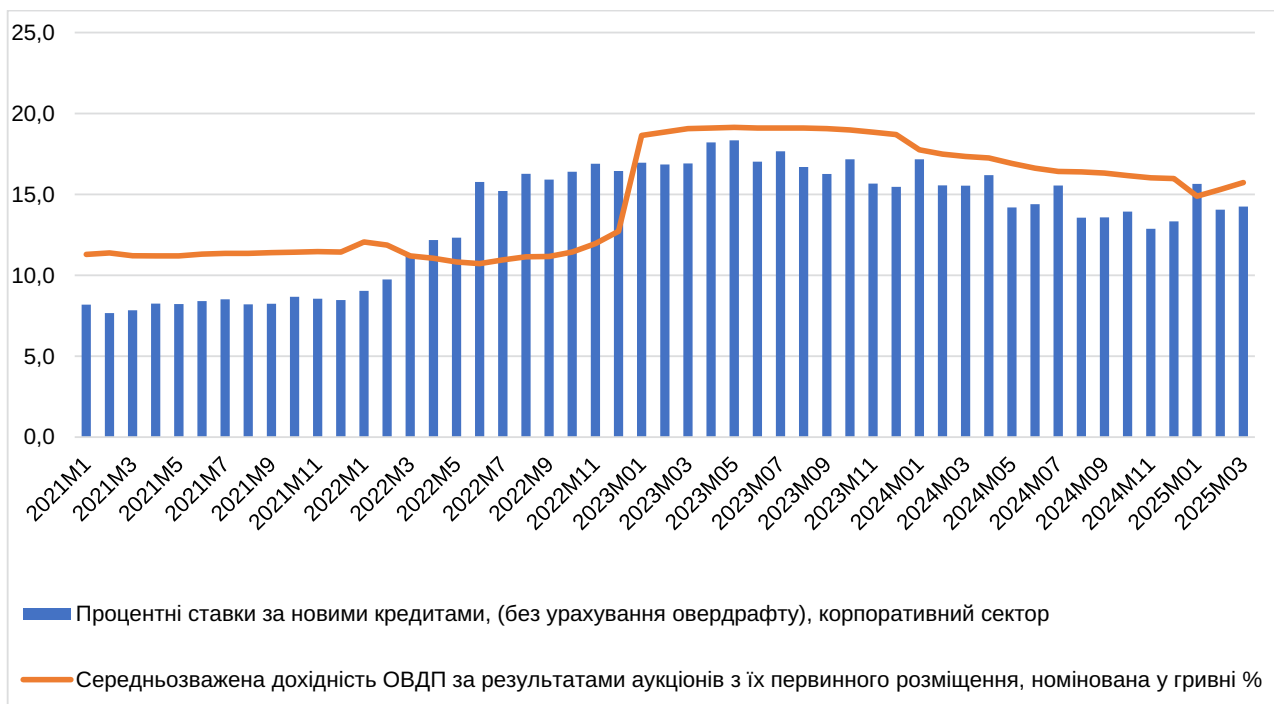
Податок на додану вартість у теорії має сплачуватись кінцевим споживачем, однак на практиці він перетворюється на податок на оборотний капітал. Для підприємств із тривалим циклом виробництва – суднобудування, машинобудування, будівництва чи агро-сфери – це означає заморожування коштів на роки. А брак доступного кредитування лише підсилює фінансове навантаження. Таким чином, ПДВ ускладнює інвестиційну діяльність і стримує інноваційний та технологічний розвиток.

Фіскальна орієнтація податкової політики посилюється, що підтверджує ухвалення у жовтні 2024 р. закону про збалансування бюджетних надходжень у період воєнного стану. Такий підхід забезпечує короткострокові доходи, але водночас послаблює виробничий сектор і базу для майбутнього економічного зростання.



**Рис. 2. Обсяг кредитів, наданих резидентам у розрізі строків погашення за період 2016-2023 років сумарно у національній та іноземній валютах**

*Джерело: сформовано авторами на основі [18]*



**Рис. 3. Порівняння процентних ставок за новими кредитами та середньозваженої дохідності ОВДП (%)**

*Джерело: сформовано авторами на основі [18]*

В цьому розрізі варто відмітити, що, наприклад, суднобудування – капіталомісткий бізнес із довгим циклом виробництва і низькою рентабельністю, тож у всьому світі його не обходиться без дешевих кредитів та субсидій від держави. В Україні ж вартість кредитних ресурсів була невиправдано високою: для

валютних позик 6-7% річних, тоді як у Європі суднобудівники отримують кредити під 1-1,5% [19]. В результаті вся мізерна маржа українських верфей перекривалась банківськими відсотками. До того ж, не було спеціальних податкових режимів: щоб імпортувати компоненти для будівництва судна, завод мусить

сплатити ПДВ і мито наперед, тоді як у провідних суднобудівних країнах (Японії, Південної Кореї, Китаї, Туреччині) таке оподаткування відсутнє. Відсутність держзамовлень і ефективної кредитно-податкової підтримки, а також ігнорування світової практики стимулювання галузі зрештою призвели українське суднобудування до плачевних результатів: станом на 2021 рік жодне підприємство не мало повноцінного портфеля замовлень. Повномасштабна війна погіршила ситуацію. До 24.02.2022 дві найбільші українські верфі (Миколаївська та Херсонська, що входять до Smart Maritime Group) були завантажені лише на 25% і здебільшого займалися простим ремонтом суден [19]. На відміну від України, у світі створюються ефективні механізми підтримки розвитку мореплавства, приклади наведено у табл. 1

Одними із шляхів вирішення вищезазначених проблем інвестиційно-інноваційного розвитку морської галузі є забезпечення активізації участі української сторони у Рамковій програмі ЄС з досліджень та інновацій «Горизонт Європа» на період 2026-2027 роки у галузі морського транспорту та збереження водних ресурсів, зокрема – на рівні профільних обласних департаментів в регіонах, які є кластерами морської освіти та науки. Більш

того, у Програмі є ряд можливостей, які безпосередньо можуть сприяти залученню фінансування ЄС для вирішення питань якісного кадрового забезпечення та отримання релевантних знань у розрізі морського транспорту, зокрема в межах Напрямку I «Переважа наука» (Excellent Science). Цей напрям охоплює ключові компоненти програми – дії «Марії Склодовської-Кюрі» (MSCA), Європейську дослідницьку раду (ERC) та дослідницькі інфраструктури (Research Infrastructures). Зокрема, участь українських науковців у грантах MSCA Doctoral Networks і Postdoctoral Fellowships може забезпечити підготовку нової генерації дослідників у галузі «зеленого» судноплавства, управління портовими системами та морської логістики. Окремо варто відзначити ініціативу MSCA4Ukraine, запроваджено спеціально для українських науковців з метою їх підтримки внаслідок війни [24].

Також збільшення інвестиційної привабливості галузі для внутрішнього приватного сектору шляхом створення «Моделі податкового мультиплікатора інновацій: від державного стимулу до інноваційного ефекту бізнесу».

В цьому напрямі стимулюючі заходи мають забезпечувати наступні стратегічні цілі: 1) стимулювання повернення інвесторів у морський сектор; 2) мотивація і можли-

Таблиця 1

**Податкові стимули у країнах з розвиненою морською галуззю**

Країна	Податкові стимули	Галузі охоплення
Малайзія	Інвестиційна податкова надбавка (Investment Tax Allowance, ITA) – 60 % від кваліфікованих капітальних витрат протягом 5 років; «Pioneer Status» – до 70 % звільнення від податку на прибуток на 5 років для нових компаній (MIDA, 2021) Для галузі суднобудування/ремонт (Shipbuilding & Ship Repairing, SBSR) подовжено пільги до 31 грудня 2027	Суднобудування/ ремонт, виробництво
Індонезія	Податкова відпустка (Tax Holiday) – 100 % зниження податку на прибуток підприємств (Corporate Income Tax, CIT) на строк від 5 до 20 років залежно від обсягу інвестицій – мінімум IDR 500 млрд. (Rödl & Partner, 2025) Подальша знижка: після періоду звільнення – 50 % податку на прибуток на 2 роки. (Worldwide Tax Summaries, 2025) Інвестиційна надбавка, супер-вирахування: наприклад, витрати на R&D – до 300 % зменшення бази. Наприклад, якщо на дослідження витрачено x коштів, то вивести без оподаткування компанія може 3x) (IIPC London, 2025)	Пріоритетні/ «піонер»-галузі (в т.ч. суднобудування, складної промисловості)
Сінгапур	Інвестиційна податкова надбавка (ITA) – до 100 % кваліфікованих капітальних витрат у пріоритетних проектах; термін 5-8 років Знижені ставки податку на прибуток або податкові пільги для високотехнологічних проектів / «зелених». (Конкретні цифри залежно від проекту)	Високотехнологічне виробництво, ремонт, суднобудування / логістика

Джерело: сформовано авторами на основі [20; 21; 22; 23]

вість інвестувати у дослідження та інновації;  
3) забезпечення партнерства бізнесу й науки для підтримки університетів та закладів профтехосвіти морського профілю;  
4) прискорення модернізації портів до стандартів ЄС і IMO, зокрема у напрямі скорочення викидів CO<sub>2</sub>.

В даному випадку «Модель податкового мультиплікатора інновацій: від державного стимулу до інноваційного ефекту бізнесу» – це циклічна модель стимулювання, у якій держава створює податкові стимули для бізнесу, бізнес – інвестує у дослідження, інновації та

модернізацію, а результати цих інновацій підвищують ефективність галузі й фіскальні надходження, формуючи новий ресурс для державного стимулювання.

Запропонована логіка дії моделі податково-інноваційного мультиплікатора передбачає формування замкненого циклу стимулювання, у межах якого держава, створюючи сприятливе податкове середовище (через пільги, супер-вирахування, R&D-кредити та механізми компенсації витрат), активізує інвестиційну діяльність приватного сектору. Отримані бізнесом ресурси реінвестуються у науково-

Таблиця 2

**Інструменти реалізації податкового мультиплікатора інновацій:  
від державного стимулу до інноваційного ефекту бізнесу**

Компонент	Опис механізму	Потенційна вигода	Необхідні зміни до законодавства / нормативних актів
1. Податкові канікули на прибуток (CIT holiday)	Повне звільнення від податку на прибуток на період від 5 до 10 років для підприємств, що реалізують проекти у сферах: суднобудування, морська логістика, портова електрифікація, «зелені» технології. Після зниження CIT на 50 % ще на 5 років.	Дозволить стимулювати повернення інвесторів у морський сектор і пришвидшити окупність проектів після війни.	Податковий кодекс України – внести зміни до розділу III (ст. 133–142) щодо введення спеціального режиму оподаткування CIT для підприємств суднобудування, портової інфраструктури та морської логістики.
2. Супер-вирахування інноваційних витрат (Super Deduction)	Компанія може відняти від оподатковуваної бази до 300 % фактичних витрат на R&D, цифровізацію, декарбонізацію або офшорну енергетику.	Потужний стимул інвестувати у науку, енергозбереження, водневі технології та автоматизацію портів.	Податковий кодекс України – додати нову статтю щодо «податкового коефіцієнта R&D-витрат» (аналог §35 UK Corporation Tax Act). МОН / Мінекономіки – запровадити процедуру акредитації інноваційних проектів.
3. R&D-кредити та компенсація внесків	Держава компенсує до 30 % витрат на співпрацю з українськими університетами або на розробки у сфері «зеленого» судноплавства (через спеціальний фонд).	Стимулює партнерство бізнесу й науки, підтримує університети морського профілю.	Закон «Про інноваційну діяльність» – створити державний фонд компенсацій R&D-витрат. МОН / НФДУ – адмініструвати гранти та кредити через спеціальну програму.
4. «Green Port Incentive»	Для портів, що впроваджують shore power, LNG-бункеринг, водневі системи або автоматизацію, 0 % ввізного мита на обладнання, 0 % ПДВ, а також +150 % вирахування на екопроекти.	Прискорює модернізацію портів до стандартів ЄС і IMO, скорочує викиди CO <sub>2</sub> .	Митний кодекс України – запровадити звільнення від мита на обладнання shore power, LNG-бункеринг і системи автоматизації. Закон «Про морські порти України» – додати статтю про статус «зеленого порту» з пільговим оподаткуванням.

Джерело: сформовано авторами

дослідні роботи, цифровізацію, декарбонізацію та модернізацію освітніх і виробничих процесів, що забезпечує зростання технологічного рівня морської галузі. Унаслідок цього виникає синергетичний ефект у вигляді підвищення конкурентоспроможності, зростання експорту, скорочення викидів CO<sub>2</sub> та збільшення прибутковості підприємств, що, у свою чергу, розширює податкову базу й створює додаткові фіскальні можливості для нового циклу державного стимулювання. Пропозиції щодо відповідних інструментів для реалізації даного підходу наведено у таблиці 2.

Запропоновані інструменти податкового мультиплікатора інновацій передбачають поєднання податкових канікул, супер-вирахувань R&D-витрат, механізмів компенсації інноваційної діяльності та спеціальних стимулів для «зелених» портів з метою активізації інвестицій у морську галузь. Їх реалізація потребує цільових змін до податкового, митного та інноваційного законодавства і спрямована на формування довгострокового інвестиційного циклу модернізації, декарбонізації та підвищення конкурентоспроможності галузі.

**Висновки.** Проведений аналіз засвідчує, що інвестиційно-інноваційний розвиток морської галузі України стримується комплексом системних факторів: деградацією виробничої та інженерної бази, хронічним недозавантаженням потужностей, відтоком кадрів, дефіцитом довгострокового кредитування та фіскально орієнтованою податковою політикою. За наявності високого людського потенціалу

та окремих успішних прикладів технологічних рішень галузь фактично функціонує в умовах обмеженого внутрішнього попиту та слабкої інтеграції науки, бізнесу і держави. Це призводить до втрати конкурентних позицій на світовому ринку суднобудування та морських послуг.

Дослідження підтверджує, що чинна фінансово-кредитна та податкова модель не відповідає природі капіталомістких галузей із тривалим виробничим циклом. Переважання короткострокового кредитування, висока вартість ресурсів, відсутність спеціальних податкових режимів, авансове податкове навантаження на інвестиційній стадії суттєво знижують інвестиційну привабливість сектору. На відміну від провідних морських держав, де застосовуються податкові канікули, інвестиційні надбавки та стимули для R&D, в Україні підтримка має фрагментарний характер і не формує довгострокового мультиплікативного ефекту.

У цьому контексті запропонована модель податкового мультиплікатора інновацій створює концептуальну основу для формування замкненого циклу «державний стимул – інвестиції бізнесу – технологічне оновлення – розширення податкової бази». Її реалізація у поєднанні з активнішою участю у програмах ЄС, розвитком партнерства науки й бізнесу та впровадженням спеціалізованих податкових інструментів може забезпечити структурну модернізацію морської галузі, підвищення її конкурентоспроможності та інтеграцію до європейського економічного простору в умовах післявоєнного відновлення.

#### СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Аналіз стану суднобудування України у 2020 році. Судноплавство. URL: <https://ua.sudohodstvo.org/analiz-stanu-sudnobuduvannya-ukrayiny-u-2020-roczii/> (дата звернення: 09.11.2025).
2. 42 судна збудували в Україні за три роки. Патріоти України. URL: <https://patrioty.org.ua/economic/42-sudna-zbuduvaly-v-ukraini-za-try-roky-331118.html> (дата звернення: 09.11.2025).
3. Лисенко С. За роки незалежності український флот скоротився у 16 разів. GMK Center. URL: <https://gmk.center/ua/opinion/za-roki-nezalezhnosti-ukrainskij-flot-skorotivsya-u-16-raziv> (дата звернення: 09.11.2025).
4. Косова Т., Смерічевський С., Ярошевська О., Михальченко О., Райчева Л. Механізми бюджетного стимулювання розвитку транспортного комплексу національної економіки. *Фінансово-кредитна діяльність: проблеми теорії і практики*. 2023. Т. 5, № 52. С. 391–401. URL: <https://doi.org/10.55643/fcapter.5.52.2023.4160>
5. Корнійко Я., Валявська Н., Ушацький Р. Перспективи розвитку та аналіз сучасного стану портової галузі України. *Економіка та суспільство*. 2025. № 76. URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2025-76-46>.
6. Ломачинська І. А., Якубовський С. О., Алексеєвська Г. С. Трансформація світової морської торгівлі: регіональні зрушення та стратегічна роль суднобудування. *Вісник ОНУ імені І. І. Мечникова*. 2025. Т. 30. Вип. 3(105). С. 10–23 DOI: <https://doi.org/10.32782/2304-0920/3-105-8>.
7. Mueller N., Westerby M., Nieuwenhuijsen M. Health impact assessments of shipping and port-sourced air pollution on a global scale: a scoping literature review. *Environmental Research*. 2022. P. 114460. URL: <https://doi.org/10.1016/j.envres.2022.114460>

8. Baines J., Ashford O., Gander S., Ly S., Khan M., Wood K. Modernizing Ports Is a Major Untapped Opportunity for a Healthier Planet. World Resources Institute. URL: <https://www.wri.org/insights/modernizing-ports-major-untapped-opportunity-healthier-planet>
9. Tsoutsos T., Skarakis N., Tournaki S. Developing a Qualified Workforce for Greener Ports. In: McNally C., Carroll P., Martinez-Pastor B., Ghosh B., Efthymiou M., Valantasis-Kanellos N. (eds). Transport Transitions: Advancing Sustainable and Inclusive Mobility. TRA conference 2024. Lecture Notes in Mobility. Springer, Cham, 2025. URL: [https://doi.org/10.1007/978-3-031-85578-8\\_108](https://doi.org/10.1007/978-3-031-85578-8_108).
10. Моніторинг працевлаштування випускників закладів вищої та фахової передвищої освіти. Міністерство освіти і науки України. URL: <https://mon.gov.ua/osvita-2/vishcha-osvita-ta-osvita-doroslikh/monitorynhu-pratsevlashtuvannia-vypuskniv-zakladiv-vyshchoi-ta-fahvovoi-peredvyshchoi-osvity> (дата звернення: 09.11.2025).
11. Russian and Ukrainian seafarers make up 14.5% of global shipping workforce, according to ICS. International Seafarers' Welfare & Assistance Network. URL: <https://www.iswan.org.uk/news/russian-and-ukrainian-seafarers-make-up-14-5-of-global-shipping-workforce-according-to-ics/> (date of access: 09.11.2025).
12. Огляд морської галузі України. Ukrainian Maritime Cluster. 2021. URL: <https://maritimeukraine.com/wp-content/uploads/2021/03/Огляд-морської-галузі-України-2021р.x33495.pdf> (дата звернення: 09.11.2025).
13. «Україна є найкращим R&D центром для будь-яких інновацій». Репортаж із defense-конференції НАТО – Україна. AIN. 2024. URL: <https://ain.ua/2024/06/27/nato-ukraine-defense-tech/> (дата звернення: 09.11.2025).
14. Норвегія профінансує розробку та виробництво морських дронів в Україні. Militarnyi. URL: <https://militarnyi.com/uk/news/norvegiya-profinansuye-rozrobku-ta-vyrobnystvo-morskyh-droniv-v-ukrayini/> (дата звернення: 09.11.2025).
15. Shipping industry struggling with seafarer shortage challenge. Maritime Gateway. URL: <https://www.maritimegateway.com/shipping-industry-struggling-with-seafarer-shortage-challenge/> (date of access: 09.11.2025).
16. «Ленінська кузня» спустила на воду восьмий МБАК «Гюрза-М» для ВМС України. Defense Express. URL: [https://defence-ua.com/news/leninska\\_kuznja\\_spustila\\_na\\_vodu\\_vosmij\\_mbak\\_gjurza\\_m\\_dlja\\_vms\\_ukrajini-4908.html](https://defence-ua.com/news/leninska_kuznja_spustila_na_vodu_vosmij_mbak_gjurza_m_dlja_vms_ukrajini-4908.html) (дата звернення: 09.11.2025).
17. Портові тренди до 2030 року у світі та Україні. Deloitte. URL: <https://www.deloitte.com/ua/uk/Industries/infrastructure/perspectives/infrastructure-interview-port-trends.html> (дата звернення: 09.11.2025).
18. Національний банк України. 2025. URL: [https://bank.gov.ua/admin\\_uploads/article/MFS\\_2025-12.pdf?v=16](https://bank.gov.ua/admin_uploads/article/MFS_2025-12.pdf?v=16) (дата звернення: 09.11.2025).
19. Smart Maritime Group про проблеми суднобудівної галузі України. Forbes.ua. 2023. URL: <https://forbes.ua/company/osnova-suverenitetu-yaki-problemi-mae-sudnobudivna-galuz-ukraini-ta-chomu-vazhlivovirishuvati-ikh-uzhe-zaraz-28082023-15582> (дата звернення: 09.11.2025).
20. Guideline for Shipbuilding and Ship Repairing (SBSR) Incentive. Malaysian Investment Development Authority (MIDA). 2021. URL: [https://www.mida.gov.my/wp-content/uploads/2021/06/GD\\_SBSR\\_21052021.pdf](https://www.mida.gov.my/wp-content/uploads/2021/06/GD_SBSR_21052021.pdf) (date of access: 09.11.2025).
21. Rödl & Partner expands into Canada – presence in 50 countries worldwide with own offices. Rödl & Partner. URL: <https://www.roedl.com/media/press-releases/roedl-partner-expands-into-canada-presence-50-countries-worldwide-with-own-offices> (date of access: 09.11.2025).
22. Indonesia – Corporate – Tax credits and incentives. Worldwide Tax Summaries Online. PwC. URL: <https://taxsummaries.pwc.com/indonesia/corporate/tax-credits-and-incentives> (date of access: 09.11.2025).
23. Incentives for investment. IIPC London. URL: <https://investinindonesia.uk/step-by-step/incentives-for-investment> (date of access: 09.11.2025).
24. Horizon Europe Coordinator Support. Enterprise Ireland. 2025. URL: <https://horizoneurope.ie/wp-content/uploads/2025/03/Horizon-Europe-Guidelines-Coordinator-Support-24-March-2025.pdf> (date of access: 09.11.2025).

## REFERENCES:

1. Analiz stanu sudnobuduvannia Ukrainy u 2020 rotsi [Analysis of the state of shipbuilding in Ukraine in 2020]. *Sudnoplavstvo – Shipping*. Available at: <https://ua.sudohodstvo.org/analiz-stanu-sudnobuduvannya-ukrayiny-u-2020-roczil/> (accessed: 09.11.2025). (in Ukrainian)
2. 42 sudna zbuduvaly v Ukraini za try roky [42 ships were built in Ukraine in three years]. *Patrioty Ukrainy – Patriots of Ukraine*. Available at: <https://patrioty.org.ua/ecomomic/42-sudna-zbuduvaly-v-ukraini-za-try-roky-331118.html> (accessed: 09.11.2025). (in Ukrainian)
3. Lysenko S. Za roky nezalezhnosti ukrainskyi flot skorotyvsia u 16 raziv [During the years of independence, the Ukrainian fleet decreased 16 times]. GMK Center. Available at: <https://gmk.center.ua/opinion/za-roki-nezalezhnosti-ukrainskij-flot-skorotivsya-u-16-raziv/> (accessed: 09.11.2025). (in Ukrainian)

4. Kosova T., Smerichevskiy S., Yaroshevska O., Mykhalchenko O., Raicheva L. Mechanisms of Budgetary Stimulation of the Development of the Transport Complex of the National Economy. *Financial and Credit Activity Problems of Theory and Practice*. 2023. Vol. 5, No. 52. P. 391–401. URL: <https://doi.org/10.55643/fcapt.5.52.2023.4160>
5. Korniiiko Ya., Valiavska N., Ushatskyi R. (2025) Perspektyvy rozvytku ta analiz suchasnoho stanu portovoi haluzi Ukrainy [Prospects for development and analysis of the current state of the port industry of Ukraine]. *Ekonomika ta suspilstvo – Economy and Society*, no. 76. Available at: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2025-76-46> (in Ukrainian)
6. Lomachynska I. A., Yakubovskyi S. O., Alekseievskya H. S. (2025) Transformatsiia svitovoi morskoi torhivli: rehionalni zrushennia ta stratehichna rol sudnobuduvannia [Transformation of global maritime trade: regional shifts and the strategic role of shipbuilding]. *Odesa National University Herald*, vol. 30, issue 3(105), pp. 10–23. Available at: <https://doi.org/10.32782/2304-0920/3-105-8> (in Ukrainian)
7. Mueller N., Westerby M., Nieuwenhuijsen M. (2022) Health impact assessments of shipping and port-sourced air pollution on a global scale: a scoping literature review. *Environmental Research*, p. 114460. Available at: <https://doi.org/10.1016/j.envres.2022.114460>
8. Baines J., Ashford O., Gander S., Ly S., Khan M., Wood K. Modernizing Ports Is a Major Untapped Opportunity for a Healthier Planet. *World Resources Institute*. Available at: <https://www.wri.org/insights/modernizing-ports-major-untapped-opportunity-healthier-planet> (accessed: 09.11.2025).
9. Tsoutsos T., Skarakis N., Tournaki S. (2025) Developing a Qualified Workforce for Greener Ports. In: McNally C. et al. (eds). *Transport Transitions: Advancing Sustainable and Inclusive Mobility*. Lecture Notes in Mobility. Springer, Cham. Available at: [https://doi.org/10.1007/978-3-031-85578-8\\_108](https://doi.org/10.1007/978-3-031-85578-8_108)
10. Monitorynh pratsevlashtuvannia vypusknnykiv zakladiv vyshchoi ta fakhovoi peredvyshchoi osvity [Monitoring of employment of graduates of higher and professional pre-higher education institutions]. Ministerstvo osvity i nauky Ukrainy – Ministry of Education and Science of Ukraine. Available at: <https://mon.gov.ua> (accessed: 09.11.2025). (in Ukrainian)
11. Russian and Ukrainian seafarers make up 14.5% of global shipping workforce, according to ICS. International Seafarers' Welfare & Assistance Network. Available at: <https://www.iswan.org.uk> (accessed: 09.11.2025).
12. Ohliad morskoi haluzi Ukrainy [Review of the maritime industry of Ukraine]. Ukrainian Maritime Cluster, 2021. Available at: <https://maritimeukraine.com> (accessed: 09.11.2025). (in Ukrainian)
13. «Ukraina ye naikrashchym R&D tsentrom dlia bud-yakyykh innovatsii» [Ukraine is the best R&D center for any innovations]. AIN.ua, 2024. Available at: <https://ain.ua> (accessed: 09.11.2025). (in Ukrainian)
14. Norvehiia profinansuie rozrobku ta vyrobnytstvo morskyykh droniv v Ukraini [Norway will finance the development and production of maritime drones in Ukraine]. *Militaryni*. Available at: <https://militaryni.com> (accessed: 09.11.2025). (in Ukrainian)
15. Shipping industry struggling with seafarer shortage challenge. *Maritime Gateway*. Available at: <https://www.maritimegateway.com> (accessed: 09.11.2025).
16. «Leninska kuznya» spustyla na vodu vosmyi MBAK «Hirza-M» dlia VMS Ukrainy [Leninska Kuznya launched the eighth Gyurza-M armored boat for the Navy of Ukraine]. *Defense Express*. Available at: <https://defence-ua.com> (accessed: 09.11.2025). (in Ukrainian)
17. Portovi trendy do 2030 roku u sviti ta Ukraini [Port trends until 2030 in the world and Ukraine]. *Deloitte Ukraine*. Available at: <https://www.deloitte.com> (accessed: 09.11.2025). (in Ukrainian)
18. *Natsionalnyi bank Ukrainy*, 2025. Available at: <https://bank.gov.ua> (accessed: 09.11.2025). (in Ukrainian)
19. Smart Maritime Group pro problemy sudnobudivnoi haluzi Ukrainy [Smart Maritime Group on the problems of the shipbuilding industry of Ukraine]. *Forbes.ua*, 2023. Available at: <https://forbes.ua> (accessed: 09.11.2025). (in Ukrainian)
20. Guideline for Shipbuilding and Ship Repairing (SBSR) Incentive. Malaysian Investment Development Authority, 2021. Available at: <https://www.mida.gov.my> (accessed: 09.11.2025).
21. Rödl & Partner expands into Canada – presence in 50 countries worldwide with own offices. Rödl & Partner. Available at: <https://www.roedl.com> (accessed: 09.11.2025).
22. Indonesia – Corporate – Tax credits and incentives. PwC Worldwide Tax Summaries. Available at: <https://taxsummaries.pwc.com> (accessed: 09.11.2025).
23. Incentives for investment. IIPC London. Available at: <https://investinindonesia.uk> (accessed: 09.11.2025).
24. Horizon Europe Coordinator Support. Enterprise Ireland, 2025. Available at: <https://horizoneurope.ie> (accessed: 09.11.2025).

Дата надходження статті: 27.02.2026

Дата прийняття статті: 19.03.2026

Дата публікації статті: 26.03.2026