

Мірошниченко В.В.

кандидат економічних наук, доцент,
Національний університет «Києво-Могилянська академія»
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2870-7513>

Miroshnychenko Viktoriia

National University “Kyiv-Mohyla Academy”

РУЙНАЦІЯ ГОСПОДАРСЬКОГО ПОТЕНЦІАЛУ ОДЕСЬКОГО РЕГІОНУ ЗА УМОВ ШИРОКОМАСШТАБНОЇ АГРЕСІЇ РФ

У статті досліджено масштаби та галузеві особливості руйнації господарського потенціалу Одеського регіону в умовах повномасштабної збройної агресії російської федерації проти України у 2022–2025 роках. Розглянуто структуру господарства області, де вагому роль в наш час відіграють малі та середні підприємства, що демонструють адаптивність до кризових умов. Проаналізовано роботу портів Великої Одеси в період військової активізації рашистами агресивних дій, в тому числі висвітлено динаміку вантажоперевезень, а також функціонування альтернативного морського коридору для експорту аграрної продукції після припинення дії узгодженої раніше з рф «зернової ініціативи». Також розкрито негативний воєнний вплив на логістику регіону, його енергетику, контейнерний сегмент морських перевезень та вирішення викликів щодо постачання мінеральних добрив.

Ключові слова: повномасштабна агресія, портова інфраструктура, малий і середній бізнес, кластерний розвиток, експорт агропродукції, морський коридор, логістика, зовнішня торгівля України.

Постановка проблеми. Повномасштабна військова агресія рф проти України спричинила глибокі трансформації в економічному житті регіонів, особливо тих, що мають стратегічне значення для національної безпеки та міжнародної торгівлі. Одеса як ключовий морський, логістичний та експортний центр країни зазнала серйозних ударів як у фізичному, так і в економічному вимірах. Руйнування портової інфраструктури, перебої в енергопостачанні, адміністративні обмеження та загроза безпеці поставили під ризик реалізацію зовнішньоекономічних операцій і стабільність місцевого бізнесу. У цьому контексті постає необхідність комплексного аналізу впливу широкомасштабної агресії на господарський потенціал Одеської області, оцінки ефективності дій державних і регіональних інституцій, а також пошуку інструментів адаптації економіки до умов затяжного збройного конфлікту.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблематика соціально-економічного стану Одеської області, функціонування її портово-логістичного комплексу та ролі малого і середнього бізнесу за умов військової агресії рф висвітлено в публікаціях значної кількості авторів. Так, у роботі Заєць М. здійснено аналіз динаміки реєстрації суб'єктів підприємництва в Одеській області у 2025 році, розкрито структуру новоствореного бізнесу та охарактеризовано основні тенденції підприємницької активності в регіоні [5].

Економічну структуру Одеської області та роль окремих галузей у формуванні регіонального розвитку висвітлено у публікації Назарук В. Автор аналізує значення портово-логістичного комплексу, аграрного сектору та сфери послуг [6].

Проблеми регулювання портової діяльності та вплив адміністративних обмежень на логістичний сектор висвітлено у публікації Волиненко Т. [3].

Теоретичні засади формування кластерних моделей розвитку регіональної економіки розкрито у праці Ортіної Г., в якій кластеризація розглядається як інструмент реалізації державної антикризової політики та підвищення ефективності реального сектору економіки [7].

Формулювання цілей статті. Дослідити існуючий стан господарського потенціалу Одеської області, зокрема структуру підприємництва, портово-логістичну інфраструктуру та економічні можливості за існуючих умов; проаналізувати наслідки воєнних дій для функціонування критичної інфраструктури та зовнішньої торгівлі; оцінити роль людського капіталу й освітньої бази як чинників підтримки економіки регіону в кризових умовах; розглянути перспективи впровадження кластерного підходу як інструменту відновлення та зміцнення регіонального розвитку.

Виклад основного матеріалу. Одеська область – це найбільший і одночасно є стратегічним морським хабом України, який, починаючи з 2022 року, зіткнувся з важкими військовими проблемами, але при цьому

продемонстрував можливість раціонального використання його господарського потенціалу. Незважаючи на ракетні обстріли, перебої із забезпеченням електроенергії та існуючі адміністративні бар'єри, регіон залишається критично важливим для експорту української аграрної продукції.

Щодо малого та середнього бізнесу в Одеській області на початок 2025 року зареєстровано 8970 нових суб'єктів підприємництва, з яких 7853 є фізичні особи-підприємці (ФОП) та 1117 – юридичні особи [5]. Загальна кількість суб'єктів господарювання, що перебувають на обліку податкових органів області, досягла, включаючи діючі компанії та ФОП, 246,6 тис. При цьому, за даними Держстату, в Одеській області налічується близько 20,5 тис. активних підприємств і 108,3 тис. ФОП [6]. Але на думку експертів, що реальна кількість працюючих ФОП нижча за офіційну, оскільки багато зареєстрованих підприємств фактично не проводять господарської діяльності.

У 2023 році середній бізнес в Одеській області забезпечив роботою 130,3 тис. осіб (близько 52,3% всіх зайнятих на підприємствах) і сформував 45,3% загального обсягу реалізованої продукції. У великих компаніях (у 2023 році було 18 підприємств, що складає 0,1% від їх загальної кількості), зайнято 25,5 тис. працівників (10,2% від всієї чисельності), проте вони забезпечують близько 27% виручки. Малі підприємства становлять переважну більшість (96% від загальної кількості суб'єктів господарювання) та зайнято понад 37% працівників області (93,6 тис. осіб), а їх частка в загальному обсязі реалізації продукції складає близько 28%. З них в мікропідприємствах працює 41,3 тис. одеситів (16,5% загальної чисельності зайнятих) [6].

Структура економіки Одеської області значною мірою визначається її прибережним розташуванням та логістичною функцією. Торгівля є найвагомішим видом діяльності і формує понад 51% виручки підприємств регіону. На промисловість припадає близько 19% сукупного обсягу реалізації, на транспорт і складське господарство – 10,5%. Серед галузей регіону внесок сільського господарства в обсязі реалізованої продукції найменший, хоча в експорті аграрному сектору належить вагоме значення.

В промисловості більше третини (31,4%) належить харчовій галузі в якій провідне місце займає виробництво продуктів харчування, напоїв та тютюнових виробів. На машинобудування припадає 9,5% загальної вартості виробленої продукції, на виробництво гумових і пластмасових виробів та інших неметалевих матеріалів – 8,9%, а на металургію і металовироби – близько 6,5% [6]. Слід зазначити, що переробка сільськогосподарської продукції, особливо виробництво харчової продукції – є важливим напрямом спеціалізації для приморського аграрно-промислового комплексу регіону.

Одеська область має унікальні географічні переваги. Зокрема, вихід до Чорного моря та наявність розвиненого транспортного комплексу роблять її воротами

України у світовій торгівлі. Через регіон проходять п'ять автомобільних та морських міжнародних транспортних коридорів. До повномасштабного вторгнення РФ в області функціонували великі порти Одеської затоки та Дунайського басейну, значна кількість логістичних та митних операторів, що формувало потужний транзитний потенціал. Логістичний сектор традиційно посідає вагоме місце: у 2023 році в сфері транспорту та складування працювало понад 43 тис. осіб (17,4% усіх зайнятих на підприємствах області). За рахунок портово-транспортного комплексу Одещина надавала по країні майже 10% загального обсягу транспортно-складських послуг, а фінансовий оборот підприємств транспорту в 2023 році, зріс на 22,9% порівняно з 2021 роком – незважаючи на війну та пов'язані з нею ризики [6].

Після повномасштабного вторгнення значення Одеси як експортного центру значно зросло. Як під час блокування росією українських морських шляхів у 2022 році, так і подальшого їх часткового розблокування в межах «зернової ініціативи» в липні 2022-го, Одеса залишалася основним центром експорту продовольства. Хоча в 2023 році обсяг експорту товарів підприємствами області склав \$1797,9 млн, це не набагато менше, ніж у піковому 2022-му, коли діяла угода про зерновий коридор під егідою ООН і Туреччини [6]. Україна після виходу з липня 2023 року росії з цієї угоди змогла самостійно організувати альтернативний морський коридор. За статистичними даними, новим морським коридором через Одесу за півтора року роботи (до лютого 2025 року) було перевезено 162 млн т вантажів. Експорт продукції надходив до 53 країн світу. До кінця 2025 року сукупні показники ще зрости: перевалювання вантажів через порти Великої Одеси за календарний 2025 рік перевищили 62 млн т (без урахування контейнерів), а після виходу РФ із зернової угоди в рамках українського коридору було транспортовано на 6000 суден понад 160 млн т вантажів, з яких 96 млн т складала продукція українського АПК [14]. Лідером за вантажообігом залишається порт «Південний», на другому і третьому місцях – Чорноморськ та Одеса відповідно.

Проте, незважаючи на вжиті заходи, портово-логістична галузь Одеси в 2025 році пережила низку випробувань, пов'язаних з військовими діями та обумовленими ними економічними чинниками.

Найважчим періодом для портів Одеси став грудень 2025 року, коли Росія здійснила серію масованих атак. В ніч на 6 грудня удари припали на інфраструктуру порту «Південний», спричинивши значні руйнування. Потім з 13 грудня ворог почав майже щоденні обстріли, метою яких стали не тільки портові термінали, а й енергосистема: були уражені підстанції, що призвело до блекауту – частина портового кластера повністю залишилася без електропостачання, а решта обладнання забезпечувалася генераторами. Одночасно удари наносилися по мостах у населених пунктах Затока та Маяки, порушуючи сполучення з дунайськими пор-

тами Ізмаїлом і Рені. Президент рф відкрито погрожував посилити атаки на порти і кораблі, якщо Україна продовжить операції в Чорному морі. В результаті через панічну реакцію ринку відбувся стрибок цін на зерно на Чиказькій біржі.

Обстріли зменшили пропускну здатність портів саме в момент пікового експорту зерна, що викликало затримки, зростання вартості перевалювання і фрахту, а також тиск на валютні ціни агропродукції. Крім прямих влучань, постійні повітряні тривоги гальмували роботу в портах, тому що зупинялися процеси завантаження/розвантаження, а судна відводилися від причалів при загрозі ударів дронів. Особливу проблему становили пожежі та пошкодження на енергооб'єктах – крани, навантажувачі, насоси споживають значну кількість електроенергії і звичайними генераторами повністю замінити централізоване електропостачання неможливо. Проте, навіть за цих умов порти змогли частково виконувати свою зовнішньоекономічну логістичну функцію. До кінця грудня ситуація була складною, але в цілому контрольованою. Експортери працювали у напруженому режимі, хоча окремі компанії почали опрацьовувати резервні варіанти – налагодження логістичних шляхів через дунайські порти на випадок погіршення ситуації.

Також в зазначених умовах постало питання, чи можна вважати атаки на порти «форс-мажором» за контрактами; експерти відзначають, що однозначної відповіді немає, оскільки українське і англійське право, що застосовується у зовнішній торгівлі, трактують такі обставини по-різному. Фактично війна стала миттєвим чинником, а ось «форс-мажорною» кожна конкретна атака на порт визнається не автоматично, а тільки при невиконанні обумовлених умов контракту.

Минулий рік приніс обнадійливі новини у сфері контейнерних вантажів. У лютому 2025 року до Одеси вперше після паузи здійснило рейс судно одного зі світових контейнерних гігантів – СМА CGM. Турецька лінія Medkon Lines також відновила регулярні заходи в Одеський порт. Незважаючи на те, що влітку 2025 року через обстріли деякі судноплавні компанії знову призупинили входження до портів регіону, але за підсумками 8 місяців (січень–серпень) українські порти встановили новий рекорд контейнерообігу – оброблено 134191 TEU, що на 3,3% більше, ніж за весь 2024 рік. Це найкращий показник з початку повномасштабного вторгнення рф. Восени 2025 року на ринок повернулася ізраїльська судноплавна компанія ZIM, відкривши прямий сервіс Україна–Ізраїль. Проте основними проблемами контейнерного сегменту в 2025-му залишалися питання безпеки та логістичної передбачуваності. Російські обстріли створювали ризики знищення вантажів і пошкодження суден, а постійні перевірки і затримки на митниці заважали бізнесу планувати доставку у визначені терміни. За твердженням президента Асоціації міжнародних експедиторів України Віктора Берестенка, саме чинник безпеки був вирішальним для повернення контейнеропотоків. Компанії

назвали загрозу військових ударів головним стримуючим чинником. Другою проблемою стали процедурні затримки – підприємства не можуть точно спрогнозувати терміни і вартість транзиту через українську інфраструктуру через простоту при митному оформленні (додаткові перевірки, ризики неоформлення вантажу) [10]. Хоча слід зазначити, що прийняті Кабміном наприкінці 2024 року постанова про прискорення процедур оформлення вантажів у портах повинна знизити бюрократичні ризики [15].

Важливо відзначити позитивні регуляторні зміни, спрямовані на покращення умов експорту. У грудні 2024 року Одеська обласна військова адміністрація (ОВА) скасувала власний наказ №19 від 18.08.2023, який вводив адміністративні обмеження на експорт зерна, що усунуло бюрократичні бар'єри для його експортерів [11]. Вказана відміна істотно покращила існуючу ситуацію, оскільки на національному рівні були прийняті нові норми: з 1 липня 2024 року набрав чинності Закон №3706-IX, який дозволив вводити режим експортного забезпечення ПДВ для агропродукції [8], а з 1 грудня 2024 року почала діяти постанова Кабміну №1261 про запровадження відповідного режиму [9]. Скасування наказу ОВА усунуло штучно створені перешкоди і допомогло синхронізувати регіональну політику з загальноукраїнськими заходами щодо підтримки експорту.

Влітку 2025 року порти Одеси зіткнулися з проблемою імпорту мінеральних добрив. 18 липня 2025 року спільним наказом ВМС України та Одеської ОВА №113/18 було заборонено перевалювання та зберігання вантажів, що містять аміак, а також заходження суден з такими вантажами у внутрішні води України [12]. Під заборону потрапили аміачна селітра, аміачна вода та інші вибухонебезпечні добрива. Загроза ударів рф по сховищах селітри спонукали адміністрацію до введення обмежень, особливо приймаючи до уваги наслідки катастрофи вибуху в порту Бейрута. Однак реакція ринку була неоднозначною: об'єднання експедиторів та організації визнали такий підхід надмірним.

Асоціація міжнародних експедиторів (АМЕУ) однією з перших звернулася до військово-цивільних властей з пропозицією переглянути заборону, вказавши, що не враховані класи небезпеки вантажів, відсутні альтернативи і порушені ланцюжки постачань в розпал агросезону. За оцінками галузі, логістичні витрати зросли на \$70 за тонну, порти втрачали \$2 млн портових зборів щомісяця, а вантажопотік через дунайські термінали впав у 5–6 разів. Крім того, зупинка морського імпорту призвела до різкого стрибка цін на добрива на внутрішньому ринку – вже до кінця липня оптова ціна аміачної селітри в портах піднялася з 21 тис. грн до 27 тис. грн за тонну, карбаміду – з 27 тис. до 29 тис. грн/т [3].

Експерти Всеукраїнської аграрної ради попередили, що дефіцит добрив загрожує втратою 30–50% врожаю [2]. Усвідомивши масштаб проблем, влада досить оперативно відреагувала: вже наприкінці серпня

2025 року наказ переглянули, частково розблокувавши імпорт добрив у порти Одеси. Були встановлені нові правила, що дозволяють ввезення тільки певних видів мінеральних добрив – комплексних, з вмістом азоту не вище 21%, фосфору і калію не нижче 5%, і за наявності міжнародного сертифіката безпеки (SDS). Таким чином, приблизно через два місяці «добривної кризи» робота портів з цими вантажами відновилися в дещо обмеженому режимі.

Одеська область має значний освітній та науковий потенціал, що виступає одним із головних ресурсів розвитку регіону. У 2023–2024 навчальному році в області функціонували 28 закладів вищої освіти, близько 40 фахових коледжів та понад 40 закладів професійно-технічної освіти, в яких загалом навчалось понад 113 тис. осіб [4].

Подібна концентрація закладів освіти формує стійкий кадровий резерв не лише для міста Одеси, а й для навколишніх громад і суміжних регіонів. Для бізнесу це означає наявність локальної бази підготовки спеціалістів у галузях логістики, сільського господарства, інженерії, ІТ та сервісу. Згідно із затвердженою Стратегією розвитку Одеської області на 2021–2027 роки, одним із пріоритетів є підтримка людського капіталу шляхом розвитку освіти, науки та інновацій [13].

Ефективною моделлю регіонального розвитку, особливо в умовах обмежених ресурсів, є кластеризація – об'єднання підприємств, освітніх, наукових і владних інституцій за галузевим або територіальним принципом [7]. В Одеській області концепція кластерного роз-

витку закріплена у декількох стратегічних документах і вже реалізовується в межах міжнародних проєктів. Так, у 2025 році Центр розвитку інновацій опублікував аналітичне дослідження потенціалу кластерного зростання в регіоні. Визначено щонайменше п'ять галузей із високим потенціалом кластеризації: логістика, ІТ, агропереробка, туризм та бізнес-послуги [1].

Висновки. Одеська область у 2022–2025 роках продемонструвала здатність, незважаючи на виклики, обумовлені повномасштабною агресією РФ, до економічної адаптації. Регіон, завдяки роботі портів і створенню альтернативного морського коридору, зберіг важливу для країни експортну функцію. Особливо велике значення це має для аграрної продукції. Попри обстріли, логістика й торгівля продовжують функціонувати, разом із провадженням кластерного підходу, сприятимуть відновленню господарського потенціалу регіону. Важлива роль в цьому належить створенню необхідних умов для функціонування та поширення малого і середнього бізнесів. При цьому зменшення адміністративних бар'єрів та підтримка з боку держави створюють передумови для роботи об'єктів навіть у кризових умовах. Важливе значення у вирішенні існуючих проблем відіграє удосконалення правового регулювання, в тому числі на міжнародному рівні, що сприяло б своєчасному їх подоланню, особливо щодо відтворення та розширення логістичних функцій Одеської області. Освітній потенціал може повною мірою забезпечити стабільне кадрове підґрунтя для відновлення та розвитку в майбутньому її економіки та соціальної сфери.

Список літератури:

1. Аналіз потенційних кластерів Вінницької, Одеської, Київської та Харківської областей. Центр розвитку інновацій. 2025. URL: <https://cid.center/analytics/analysis-of-potential-clusters-in-the-vinnitsia-odessa-kyiv-and-kharkiv-regions/> (дата звернення: 05.01.2026)
2. ВАР закликала владу терміново розблокувати імпорт азотних добрив через морські порти. Всеукраїнська аграрна рада. 2025. URL: <https://uacouncil.org/uk/post/var-zaklikala-vladu-terminovo-rozblokuvati-import-azotnih-dobriv-cerez-morski-porti> (дата звернення: 06.01.2026)
3. Волиненко Т. АМЕУ закликає переглянути заборону на перевалку вантажів. Companion.ua. 2025. URL: <https://companion.ua/ameu-zaklykaie-perehlianyty-zaboronu-na-perevalku-vantazhiv/> (дата звернення: 04.01.2026)
4. Економічний потенціал Одеської області: що може бути корисним бізнесу? Центр розвитку інновацій. 2025. URL: <https://cid.center/ekonomichnyj-potenczial-odeskoyi-oblasti-shho-mozhe-buty-korysnym-biznesu/> (дата звернення: 04.01.2026)
5. Заєць М. В. Одеській області з початку року власну справу започаткували 8970 суб'єктів малого та великого бізнесу. Пульс Одещини. 2025. URL: <https://pulsodes.od.ua/v-odeskiy-oblasti-z-pochatku-roku-vlasnu-spravu-zapochatkuvalu-8-970-sub-ktiv-malogo-ta-velukogo-biznesu/> (дата звернення: 07.01.2026)
6. Назарук В. Економічний портрет Одеської області: що варто враховувати бізнесу? informer.od.ua. 2025. URL: <https://informer.od.ua/news/ekonomichnyj-portret-odeskoyi-oblasti-shho-varto-vrahovuvaty-biznesu/> (дата звернення: 07.01.2026)
7. Ортіна Г.В. Кластеризація як напрям реалізації державної антикризової стратегії розвитку реального сектора економіки. Державне управління: удосконалення та розвиток. № 4. 2017. URL: <http://dy.nayka.com.ua/?op=1&z=1103> (дата звернення: 04.01.2026)
8. Про внесення змін до Податкового кодексу України та інших законів України щодо особливостей експорту окремих видів товарів у період дії воєнного стану: Закон України від 09.05.2024 № 3706-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/card/3706-20> (дата звернення: 04.01.2026)
9. Про запровадження режиму експортного забезпечення: Постанова Кабінету Міністрів України від 29.10.2024 № 1261. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1261-2024-%D0%BF#Text> (дата звернення: 03.01.2026)
10. Пік у портах Великої Одеси: які виклики долала галузь у 2025 році. Ukrainian Shipping Magazine. 2026. URL: <https://usm.media/rik-u-portah-velikoyi-odesi-yaki-vikliki-dolala-galuz-u-2025-roczy> (дата звернення: 07.01.2026)

11. Скасовано Наказ №19 Одеської ОВА від 18.08.2023 року про регулювання експорту зернових в умовах воєнного стану. УЗА. URL: <https://uga.ua/news/skasovano-nakaz-19-odeskoyi-ova-vid-18-08-2023-roku-pro-regulyuvannya-eksportu-zernovyh-v-umovah-voennogo-stanu/> (дата звернення: 07.01.2026)

12. Спільний наказ Одеської обласної військової адміністрації та командування військово-морських сил Збройних сил України від 18.07.2025 №113/18 «Про деякі питання безпеки в умовах правового режиму воєнного стану». Тузлівська територіальна громада. URL: <https://tuzlivska-gromada.gov.ua/news/1755523051/> (дата звернення: 05.01.2026)

13. Стратегія розвитку Одеської області на 2021-2027 роки. Одеська обласна державна адміністрація. URL: <https://oda.od.gov.ua/ua/strategiya-rozvytku-odeskoyi-oblasti-na-2021-2027-roky> (дата звернення: 03.01.2026)

14. Українським морським коридором за час його роботи перевезено понад 162 млн. тонн вантажів – Мінрозвитку. Центр транспортних стратегій. 2025. URL: https://cfts.org.ua/news/2025/12/16/ukranskim_morskim_koridorom_za_chas_yogo_roboti_perevezeno_ponad_162 mln_tonn_vantazhiv_minrozvitku_85293 (дата звернення: 07.01.2026)

15. Ухвалено законодавчі зміни для оптимізації митних процедур та посилення безпеки у портах. Державна митна служба України. 2026. URL: <https://customs.gov.ua/news/zagalne-20/post/ukhvaleno-zakonodavchi-zmini-dlia-optimizatsiyi-mitnikh-protsedur-ta-posilennia-bezpeki-u-portakh-2594> (дата звернення: 08.01.2026)

References:

1. Tsentr rozvytku innovatsii (2025) Analiz potentsiinykh klasteriv Vinnytskoi, Odeskoi, Kyivskoi ta Kharkivskoi oblasti [Analysis of potential clusters in Vinnytsia, Odesa, Kyiv and Kharkiv regions]. Available at: <https://cid.center/analytics/analysis-of-potential-clusters-in-the-vinnytsia-odessa-kyiv-and-kharkiv-regions/> (accessed January 5, 2026)

2. Vseukrainska ahrarna rada (2025) VAR zaklykala vladu terminovo rozblokovaty import azotnykh dobryv cherez morskii porty [VAR urged authorities to urgently unblock nitrogen fertilizer imports through seaports]. Available at: <https://uacouncil.org/uk/post/var-zaklykala-vladu-terminovo-rozblokovaty-import-azotnih-dobryv-cherez-morskii-porti> (accessed January 6, 2026)

3. Volynenko T. (2025) AMEU zaklykaie perehlianyty zaboronu na perevalku vantazhiv [AMEU calls for revising the ban on cargo transshipment]. Companion.ua. Available at: <https://companion.ua/ameu-zaklykaie-perehlianyty-zaboronu-na-perevalku-vantazhiv/> (accessed January 4, 2026)

4. Tsentr rozvytku innovatsii (2025) Ekonomichniy potentsial Odeskoi oblasti: shcho mozhe buty korysnym biznesu? [Economic potential of Odesa region: what can be useful for business?]. Available at: <https://cid.center/ekonomichnyi-potencial-odeskoyi-oblasti-shho-mozhe-but-y-korysnym-biznesu/> (accessed January 4, 2026)

5. Zaiets M. (2025) V Odeskii oblasti z pochatku roku vlasnu spravu zapochatkuvaly 8 970 subiektiv maloho ta velykoho biznesu [In Odesa region 8,970 business entities started their own business since the beginning of the year]. Puls Odeschyny. Available at: <https://pulsodes.od.ua/v-odeskiy-oblasti-z-pochatku-roku-vlasnu-spravu-zapochatkuvaly-8-970-sub-ktiv-malogo-ta-velukogo-biznesu/> (accessed January 7, 2026)

6. Nazaruk V. (2025) Ekonomichniy portret Odeskoi oblasti: shcho varto vrakhovuvaty biznesu? [Economic portrait of Odesa region: what business should consider]. Informer.od.ua. Available at: <https://informer.od.ua/news/ekonomichnyi-portret-odeskoyi-oblasti-shho-varto-vrakhovuvaty-biznesu/> (accessed January 7, 2026)

7. Ortina H. V. (2017) Klasterizatsiia yak napriam realizatsii derzhavnoi antykrizovoi stratehii rozvytku realnoho sektora ekonomiky [Clusterisation as a direction of implementation of state anti-crisis strategy for real sector development]. Derzhavne upravlinnia: udoskonalennia ta rozvytok, no. 4. Available at: <http://dy.nayka.com.ua/?op=1&z=1103> (accessed January 4, 2026)

8. Verkhovna Rada Ukrainy (2024) Pro vnesennia zmin do Podatkovoho kodeksu Ukrainy ta inshykh zakoniv Ukrainy shchodo osoblyvosti eksportu okremykh vydiv tovariv u period dii voiennoho stanu: Zakon Ukrainy No. 3706-IX [On amendments to the Tax Code of Ukraine and other laws on export specifics during martial law]. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/card/3706-20> (accessed January 4, 2026).

9. Kabinet Ministriv Ukrainy (2024) Pro zaprovadzhennia rezhymu eksportnoho zabezpechennia: Postanova No. 1261 [On implementation of export security regime]. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1261-2024-%D0%BF#Text> (accessed January 3, 2026)

10. Ukrainian Shipping Magazine (2026) Rik u portakh Velykoi Odesy: yaki vyklyky dolala haluz u 2025 rotsi [A year in the ports of Greater Odesa: challenges of 2025]. Available at: <https://usm.media/rik-u-portah-velikoyi-odesi-yaki-vikliki-dolala-galuz-u-2025-rotsi> (accessed January 7, 2026)

11. Ukrainska zernova asotsiatsiia (2026) Skasovano Nakaz No. 19 Odeskoi OVA vid 18.08.2023 roku [Order No.19 of Odesa Regional Military Administration cancelled]. Available at: <https://uga.ua/news/skasovano-nakaz-19-odeskoyi-ova-vid-18-08-2023-roku-pro-regulyuvannya-eksportu-zernovyh-v-umovah-voennogo-stanu/> (accessed January 7, 2026)

12. Odeska oblasna viiskova administratsiia, Viiskovo-morski syly Zbroinykh syl Ukrainy (2025) Spilnyi nakaz No. 113/18 vid 18.07.2025 “Pro deiaki pytannia bezpeky v umovakh pravovoho rezhymu voiennoho stanu” [Joint Order No. 113/18 of 18 July 2025 “On certain security issues under martial law”]. Available at: <https://tuzlivska-gromada.gov.ua/news/1755523051/> (accessed January 5, 2026)

13. Odeska oblasna derzhavna administratsiia (2021) Stratehiia rozvytku Odeskoi oblasti na 2021–2027 roky [Development strategy of Odesa region 2021–2027]. Available at: <https://oda.od.gov.ua/ua/strategiya-rozvytku-odeskoyi-oblasti-na-2021-2027-roky> (accessed January 3, 2026)

14. Tsentr transportnykh stratehii (2025) Ukrainyskym morskym korydorom perevezeno ponad 162 mln tonn vantazhiv [Over 162 million tons transported via Ukrainian sea corridor]. Available at: https://cfts.org.ua/news/2025/12/16/ukranskim_morskim_koridorom_za_chas_yogo_roboti_perevezeno_ponad_162 mln_tonn_vantazhiv_minrozvitku_85293 (accessed January 7, 2026)

15. Derzhavna mytna sluzhba Ukrainy (2026) Ukhvaleno zakonodavchi zminy dlia optymizatsii mytnykh protsedur [Legislative changes for customs optimisation]. Available at: <https://customs.gov.ua/news/zagalne-20/post/ukhvaleno-zakonodavchi-zmini-dlia-optimizatsiyi-mitnikh-protsedur-ta-posilennia-bezpeki-u-portakh-2594> (accessed January 8, 2026)

DESTRUCTION OF THE ECONOMIC POTENTIAL OF THE ODESSA REGION AMID LARGE-SCALE AGGRESSION BY THE RUSSIAN FEDERATION

The ongoing full-scale military aggression by the Russian Federation against Ukraine since 2022 has drastically reshaped the economic landscape of multiple Ukrainian regions, with the Odesa region standing out due to its geopolitical, logistical, and export-oriented significance. As one of Ukraine's main maritime gateways, Odesa remains a vital link in global trade chains and agricultural exports despite enduring repeated missile attacks, infrastructural damage, energy shortages, and administrative turbulence. This situation highlights the pressing relevance of studying the region's economic capacity, especially in light of Ukraine's broader recovery agenda and the global interest in preserving food security. The article addresses a wide range of interrelated issues affecting the economic functioning of the Odesa region during wartime. It focuses on the resilience of small and medium-sized enterprises, the shifting role of port infrastructure, the adaptation of transport and logistics corridors, and the pressures imposed by security risks and bureaucratic constraints. The analysis includes a close examination of changes in cargo throughput, container flows, and international trade routes via the Black Sea and Danube ports. Additionally, the discussion explores the response of regional authorities to crises related to port access, customs bottlenecks, and critical import bans such as those affecting fertilisers in the agricultural sector. A separate thematic block is dedicated to human capital, covering the role of Odesa's higher education institutions and vocational training centres in maintaining a functional labour market. The potential of the region's scientific and educational institutions to support business continuity and innovation in a constrained environment is underscored. Moreover, the article discusses the adoption of a cluster-based development approach as a promising strategy for enhancing regional coordination, stimulating private investment, and leveraging international support in reconstruction efforts. Within this framework, key sectors such as logistics, IT, agro-processing, tourism, and business services are considered in terms of their clustering potential.

Keywords: *full-scale aggression, port infrastructure, small and medium-sized businesses, cluster development, agricultural exports, maritime corridor, logistics, Ukraine's foreign trade.*

Дата надходження статті: 10.01.2026

Дата прийняття статті: 08.02.2026

Дата публікації статті: 02.03.2026