УДК 656.61:005.94(477):355.4
DOI: https://doi.org/10.32782/business-navigator.77-44

Михайленко В.І.
доктор філософії, науковий співробітник
відділу ринку транспортних послуг
Державна установа «Інститут ринку і економіко-екологічних досліджень Національної академії наук України»
Аніскова О.М.
інженер 1-ї категорії,
відділ ринку транспортних послуг
Державна установа «Інститут ринку і економіко-екологічних досліджень Національної академії наук України»

Mykhailenko Vladyslav
Ph.D., Researcher Fellow of Transport Services Market Department
State Organization "Institute of Market and Economic&Ecological Researches of the National Academy of Sciences of Ukraine"
Aniskova Olena
First Category Engineer of Transport Services Market Department
State Organization "Institute of Market and Economic&Ecological Researches of the National Academy of Sciences of Ukraine"

МЕТОДИЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ДЛЯ ОЦІНКИ СТАНУ БІЗНЕС-СЕРЕДОВИЩА МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ З УРАХУВАННЯМ УМОВ ВІЙНИ

METHODOLOGICAL FRAMEWORK FOR ASSESSING THE STATE OF THE BUSINESS ENVIRONMENT IN UKRAINE'S MARITIME TRANSPORT SECTOR CONSIDERING WARTIME CONDITIONS

У статті висвітлено вплив війни на бізнес-середовище морського транспорту України, зокрема стан портів, динаміку перевалки вантажів та зміну їхньої номенклатури. Проведено аналіз ключових показників діяльності відкритих і закритих портів, зокрема Дунайського регіону, який продемонстрував суттєве зростання перевалки в умовах воєнного стану. Розроблено методологічне забезпечення для оцінки бізнес-середовища, яке враховує глобальні, національні та підприємницькі фактори. Визначено основні перепони розвитку галузі, серед яких несистемність законодавства та перевантаження інфраструктури, а також надано рекомендації щодо фінансових стимулів, покращення логістики та стратегічного планування. Результати дослідження можуть бути використані для подальшого вдосконалення державної політики в морській галузі.

Ключові слова: морський транспорт, бізнес-середовище морського транспорту; порти України; вантажопотік; методичне забезпечення.

The article highlights the impact of military aggression on the business environment of Ukraine's maritime transport sector, a critical component of the national economy. It examines the dynamics of changes in the operations of Ukrainian ports, focusing on the loss of infrastructure, shifts in cargo handling volumes, and alterations in the nomenclature of goods transported. Special attention is paid to the unique role of the Danube ports, which have demonstrated significant growth in cargo turnover amidst wartime conditions, becoming a vital alternative to the previously dominant ports of Southern Ukraine. The study proposes a methodological framework for assessing the state of the maritime transport business environment, integrating global, national, and entrepreneurial-level indicators. Key obstacles to the development of the sector are identified, including the lack of a systematic legislative framework, infrastructure overloading, and the absence of cohesive industrial and maritime policies. The analysis emphasizes the necessity of financial incentives, improved logistics, and strategic planning to address these challenges and unlock the sector's full potential. The research also underscores the need for consistent monitoring and analysis of the maritime transport business environment to adapt to the rapidly changing circumstances caused by the war. Particular attention is given to the Grain Corridor initiative and its role in partially restoring agricultural exports, as well as the reallocation of cargo flows to Danube ports, which have expanded their capacity and adapted to new types of goods, including containerized cargo. The findings of this study are relevant for policymakers, industry stakeholders, and researchers aiming to develop effective strategies for sustaining and revitalizing Ukraine's

maritime sector. Recommendations include optimizing the distribution of existing maritime transport resources, addressing legislative gaps to account for wartime conditions, and implementing institutional support mechanisms to enhance the sector's resilience and growth. These measures are critical for the comprehensive recovery and long-term development of the maritime industry as an integral part of Ukraine's post-war economy.

Keywords: maritime transport, business environment of maritime transport, ports of Ukraine, cargo flow, methodological framework.

Постановка проблеми. Морська галузь України, яка історично є стратегічно важливим елементом економіки країни, опинилася під значним впливом внаслідок воєнних дій та тимчасової окупації частини територій України. Втрата портової інфраструктури, зміна логістичних маршрутів, а також нестабільність бізнес-середовища створюють критичні виклики для ефективного функціонування галузі. Незважаючи на стратегічне значення портів для експорту продукції (зокрема зернових), систематизованого підходу до аналізу бізнес-середовища морського транспорту, який би враховував умови війни та доступність внаслідок цього відповідної інформації, досі не вистачає.

Проблематика ефективного управління морською галуззю має ключове значення для відновлення економіки України в умовах війни та післявоєнного періоду. Вирішення цього завдання передбачає розробку методологічного апарату для оцінки стану бізнес-середовища, що дозволить оцінити поточний стан портової інфраструктури, визначити вплив воєнних дій на ключові показники діяльності та сформулювати рекомендації для покращення логістики, інституційного забезпечення та використання потенціалу портів.

Дослідження сприяє інтеграції наукових підходів до вирішення практичних завдань у сфері морського транспорту, забезпечуючи основу для формування ефективної державної політики та відновлення галузі.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Для розробки методичного забезпечення використовувалися наукові напрацювання передових фахівців в дослідженні бізнес-середовища морського транспорту України, а також звіти Державної служби статистики України. Аналіз правового та нормативного середовища морського транспорту представлені у дослідженнях Blanquart C., Burmeister A. [1] та Подцерковного О.П [2].

Аналіз бізнес-середовища морського транспорту України та проблем розвитку транспортної системи України проводився Буркинського Б. В. та ін. [3], Ільченко С.В. та ін. [4], Лайка О.І. та ін. [5], Павлової І. [6], Шевчук О.А., Гайванович, Н.В. [7], Шлафман Н.Л. та ін. [8]. Питання методичного забезпечення аналізу окремих складових морської галузі розглядались у роботах Ільченко С.В., Алексеєвської Г.С. [9; 10], Лайка О.І., Михайленка В.І. [11], Крамського С.О. та ін. [12; 13].

Невирішеними залишаються питання методичного забезпечення для оцінки стану бізнес-середовища морського транспорту з урахуванням умов війни, які б базувалися на доступних даних та відповідних методиках для їх опрацювання.

Формулювання цілей статті. Метою статті є розробка методологічного забезпечення для оцінки стану бізнес-середовища морського транспорту України в умовах війни. Для досягнення цієї мети передбачено вирішення таких завдань: провести аналіз впливу військових дій на функціонування морських портів України та їхню інфраструктуру; дослідити динаміку змін у перевалочних потужностях портів та номенклатурі вантажів; розробити методичний апарат для оцінки бізнес-середовища морського транспорту з урахуванням глобальних, національних та підприємницьких факторів.

Цілі статті спрямовані на забезпечення комплексного підходу до аналізу та розвитку бізнес-середовища морського транспорту України в умовах викликів сучасності.

Виклад основного матеріалу дослідження. Україна має 18 морських торгових портів і 12 морських терміналів на узбережжі Чорного та Азовського морів. Усі морські порти України є державними. 9 основних портів України зараз окуповані росією (включаючи всі порти на Азовському морі та порти в Криму).

Загальний причальний простір, доступний у 18 великих морських портах України, становив понад 38 км, з них близько 11 км для наливних і навалочних вантажів; близько 15 км для всіх видів генеральних вантажів; 4,5 км для пасажирських перевезень; 1,5 км для наливних вантажів; 4 км для допоміжних функцій. Ці 18 портів були оснащені понад 600 портальними кранами, приблизно 1500 автонавантажувачами різних типів і понад 400 іншими одиницями портової техніки. Порти мали понад 500 000 м^2 критих складських приміщень і більше 2,5 млн м^2 відкритих складських/ярдових площ.

Внаслідок воєнних дій, у 2014 році, згідно наказу Міністерства Інфраструктури України № 255 від 16.06.2014 [14], було закрито 5 українських портів, які знаходяться на тимчасово окупованих російською федерацією територіях, а також, згідно наказу Міністерства Інфраструктури України № 256 від 28.04.2022 [15], було закрито ще 4 порти на тимчасово окупованих територіях внаслідок збройної агресії російської федерації. Морські перевалочні потужності українських портів наведено у табл. 1.

Очевидно, що воєнні дії несуть руйнівний вплив для морської галузі України. Зокрема, тимчасова окупація українських портів відображається на потенційній перевалочній потужності портів України. Динаміку зміни перевалочного потенціалу портів України за видами вантажів наведено у табл. 2.

З отриманих розрахунків видно, що загальне зниження потенційної перевалочної потужності українських портів склало внаслідок анексії Криму на 9,79%, а також внаслідок повномасштабного вторгнення російської федерації у 2022 році ще на 9,91%, що у сумі складає 19,7% за весь період війни. Зокрема, найбільші втрати припадають на перевалочний потенціал сухих (22 млн. т.) та рідких (13,8 млн. т.) вантажів. Також варто зазначити, що після анексії Криму Україна втратила 32,94% перевалочного потенціалу ро-ро вантажів.

Такі втрати є суттєвими, і разом з цим важливо відмітити, що потенціал портів України використовується

Таблиця 1

Перевалочні потужності портів України

Морський порт	Вид вантажу, млн т						
	Рідкий	**Сухий**	**Зерно**	**Генеральний**	**Контейнерний**	**Ро-Ро**	**Всього**
Відкриті порти України							
Одеса	26.6	7.0	16.2	7.5	11.5	0	**68.8**
Чорноморськ	6.7	6.2	15.5	6.5	12.0	5.0	**30.5**
Південний	21.0	38.0	13.5	0.1	4.0	0	**76.6**
Білгород-Дністровський	0	0	0	1.1	0	0	**1.1**
Миколаїв	4.4	13.3	19.4	6.0	0	0	**43.1**
Ізмаїл	0.1	5.5	0.3	3.0	0.9	0	**9.8**
Рені	1.8	2.8	0.9	2.0	0.1	0.2	**7.8**
Усть-Дунайськ	0	0	0.1	0.3	0	0	**0.4**
Скадовськ	0	0.9	0	0	0	0.4	**1.3**
Спеціалізований МП Ольвія	0	0	4.0	5.0	0	0.1	**9.1**
Закриті порти України							
Херсонський	0.6	2.5	3.5	2.0	0.3	0	**8.9**
Євраторієвський	0	2.5	0	0.1	0	0.3	2.9
Керчинський	0.8	3.1	0.8	0.3	0	2.5	**7.5**
Севастопольський	2.2	0.7	2.9	3.7	0	0	**9.5**
Феодосієвський	9.5	1.0	0	0.5	0	0	**11.0**
Ялтинський	0	1.5	0	0.5	0	0	**2.0**
Маріупольський	0.1	8.1	1.6	9.8	0.6	0	20.2
Бердянський	0.6	2.6	0.4	0.4	0.2	0	4.2

Джерело: систематизовано та розраховано на основі [16; 17]

Таблиця 2

Зміна потенційної перевалочної потужності портів України у період з 2014 року

Вид вантажу	Потенційна перевалочна потужність, млн.т				
	до 2014 р.	**2014-2022 рр.**	**після 2022 р.**	**Зміна у 2014 р., %**	**Зміна у 2022 р., %**
Рідкі вантажі	74,40	61,90	60,60	↓16,80	↓18,55
Сухі вантажі	95,70	86,90	73,70	↓9,20	↓22,99
Зерно	79,10	75,40	69,90	↓4,68	↓11,63
Генеральні вантажі	48,80	43,70	31,50	↓10,45	↓35,45
Контейнерні вантажі	29,60	29,60	28,50	0,00	↓3,72
Ро-ро	8,50	5,70	5,70	↓32,94	↓32,94
Всього	336,10	303,20	269,90	↓9,79	↓19,70

Джерело: систематизовано та розраховано на основі [16–18]

не повністю. Ступінь використання портів у період з 2016 по 2022 рік наведено у табл. 3.

Також варто зазначити, що основні обсяги перевалки до 2021 року припадали на 5 портів України: Південний, Миколаївський, Чорноморський, Одеський та Маріупольський. Обсяги перевалки по цим портам у табл. 4.

Варто зазначити, що з початком повномасштабного вторгнення ринок водного транспорту дійсно принципово змінився з точки зору пріоритетності маршрутів та вантажів. Зокрема, перевалку сільськогосподарських вантажів лише частково відновлено у серпні 2022 року згідно з BSGI. У 2022 році обсяг перевалки портів Одеської області скоротився на 65%, а порти Дунаю збільшили обсяги перевалки на 182%. Порти Миколаївської та Азовської областей частково працювали в січні-березні і повністю припинили перевалку, починаючи з другого кварталу 2022 року.

У 2023 році відбувся ще більш відчутний перерозподіл реалізації перевалочного потенціалу в портах України. Зокрема, вперше за історію існування України доля перевалки вантажів на портах Дунаю перевищила обсяги перевалки в інших функціонуючих портах України (рис. 1).

Більш того, спостерігається збільшення перевалки в усіх Дунайських портах, у той час як в портах Великої Одеси тільки Одеський МП зберіг порівняно незначну тенденцію зросту, у той час як Південний МП втратив 34% обсягів перевалки. Більш того, саме Ізмаїльський МП вперше за історію існування України вийшов на перше місце в обсягах перевантаженої продукції. Це пояснюється тим, що на 2023 рік цей порт мав найбільш розвинений технологічний та причальний комплекс, берегову базу, що дозволяло йому прийняти додатковий вантажопотік без інвестицій в інфраструктуру. Також, порівняно з МП Рені, Ізмаїльський

Таблиця 3

Ступінь завантаженості портів України за 2017–2023 роки

Морські порти	Рівень завантаженості порту, %							
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Відкриті порти України								
Одеський	50	49,7	44,7	52,2	48,1	46,5	11	12,2
«Чорноморськ»	39	31,3	39,2	47,6	43,4	46,6	23	37,4
«Південний»	74	77,7	79,2	99,8	114	99,1	20	13,2
Білгород-Дністровський	63	20,6	13,8	6,9	4,4	0,4	0	0
Миколаївський	77	75,7	93,9	108,0	96,9	96,1	7	0
Ізмаїльський	57	54,6	50,2	45,9	34,8	43,6	85	206,1
Ренійський	7	14,1	16,6	15,9	9,8	17,1	81	103,1
Усть-Дунайський	8	21,7	20,4	28,3	9,76	25,7	233	425,0
Скадовський	3	1,58	0,64	0,36	0,29	0,2	0	0
«Ольвія»	57	18,0	58,9	61,9	78,2	103,0	15	0
Закриті порти України								
Херсонський	75	42,0	38,7	47,8	35,8	33,0	2	0
Маріупольський	46	35,5	32,1	35,3	38,3	37,4	3	0
Бердянський	102	38,7	29,2	33,5	34,7	26,1	3	0

Джерело: систематизовано та розраховано на основі [17–26]

Таблиця 4

Обсяги перевалки найкрупніших портів України (млн. т та % від загального обсягу)

Рік / Назва порту	2019		2020		2021		2022		2023	
	млн. т	%	млн. т	%	млн. т	%	млн. т	%	млн. т	%
Загальний для п'яти портів	138,5	90,3	145,3	90,8	145,5	91,8	38,1	69,9	29,9	48,2
Південний	53,5	34,9	53,9	26,1	61,7	38,8	15,2	27,8	10,1	16,3
Миколаївський	29,9	19,5	33,4	14,5	30,1	18,9	3,2	5,8	0	0
Чорноморський	25,6	16,7	26,2	21,4	23,3	15,0	11,7	21,5	11,4	18,4
Одеський	22,6	14,7	25,3	16,8	23,4	14,7	7,4	13,6	8,4	13,5
Маріупольський	6,9	4,5	6,5	10,1	7,0	4,4	0,6	1,1	0	0

Джерело: систематизовано та розраховано на основі [17–26]

МП має більш просту логістику, саме тому найбільш рентабельним варіантом було здійснення перевезень саме через МП Ізмаїл, що робить його найбільш перспективним за сучасних умов з точки зору міжнародних перевезень.

Характеристика особливостей функціонування морської галузі в умовах війни є важливим завданням, виконання якого значно ускладнюється відсутністю повноцінної інформації щодо основних критеріїв економічної ефективності діяльності морських портів. З іншого боку, динаміка змін у функціонуванні портів є настільки значною, що вимагає постійного моніторингу, аналізу та розробки ефективних оперативних рішень.

З точки зору повноти інформації, найбільш повною на сьогодні є картина станом на 2022 рік. Зокрема, війна та окупація південних територій призвели до кардинальної зміни номенклатурної та регіональної структури портових перевалок у 2022 році. Порти Миколаєва та Азовського регіону припинили роботу, а вантажопотоки були перенаправлені переважно на дунайські порти, які у 2022 році збільшили обсяги перевалки майже вдвічі. Крім традиційних, дунайські порти почали обробляти нові вантажі, наприклад, контейнерні. Водночас морські шляхи до Одеських портів були перекриті російським військовим флотом, а порти тимчасово припинили роботу.

З таблиці 5 видно, що основним вантажем, який обробляється українськими портами, є зерно, обсяги перевезення якого дещо зменшилися у період ковідних часів, проте стрімко нарощувались до 2021 року. Однак у 2022 році, з початком повномасштабної війни, річний вантажообіг зернових вантажів було зменшено на 47%, що, з одного боку, є катастрофічним значенням, але, з іншого боку, це найменший показник по всім видам вантажів. Причиною тому є, безумовно, робота Зернового коридору, яка дозволила відновити перевезення зерна у портах Великої Одеси, а, з іншого боку, можливість часткового перерозподілу вантажопотоків на Дунайські порти. У свою чергу, відбулося скорочення генеральних вантажів – на 83%, зокрема – повністю зупинене перевезення лісоматеріалів, оскільки вони переважно перевозилися через Білгород-Дністровський порт, який фактично не функціонує з 2022 року, а також скорочено перевезення чорних металів на 85%, оскільки порти Великої Одеси було повністю переорієнтовано на зернові перевезення. Також суттєво зменшилися контейнерні перевезення – на 84%, а також ро-ро перевезення – на 85%, які, що характерно, мали стійку тенденцію до нарощення ван-

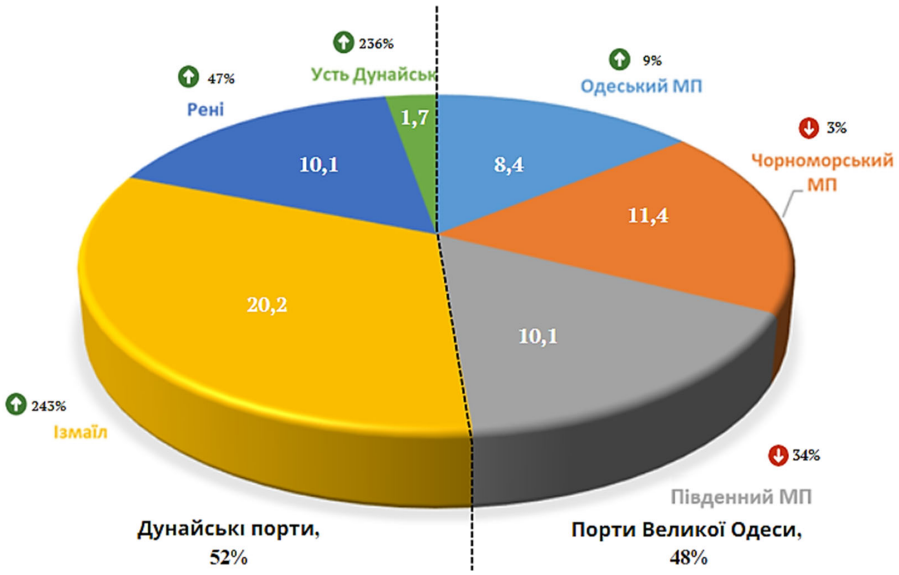

Рис. 1. Показники перевалки по портам України за 2023 рік

Джерело: розраховано та побудовано авторами на основі [25–26]

тажообігу з 2016 року, яка не переривалась у ковідні часи, але, з іншого боку, не набували суттєвого розвитку в Україні. Також суттєве зменшення вантажообігу спостерігається по балкерним (66%) та рідким (63%) вантажам.

Варто зазначити, що завдяки успіхам у міжнародному регулятивному середовищі та певних зрушеннях в інституційному забезпеченні морської галузі, у 2023 році вдалося не просто зберегти обсяги перевезень вантажів морем, а і підвищити обсяги перевалки на 5%. Проте продуктивність портів залишилась на рекордно низьких показниках за останні десятиріччя.

Для здійснення аналізу бізнес-середовища морського транспорту, важливим є питання методичного забезпечення аналізу стану БС МТ. Відповідний підхід представлено автором на рис. 2.

Висновки. У статті проведено аналіз бізнес-середовища морського транспорту України з урахуванням умов війни. Воєнна агресія суттєво вплинула на функціонування морського транспорту, зокрема на перевалочні потужності портів, логістичні маршрути та обсяги вантажопотоків. Тимчасова окупація низки портів значно обмежила можливості галузі, водночас порти Дунайського регіону стали основними пунктами перевалки, демонструючи значне зростання обсягів роботи. Інші порти, зокрема південні, зазнали суттєвих втрат через блокування та руйнування інфраструктури. Запропоновано новий методичний апарат для оцінки

Таблиця 5

Динаміка зміни вантажопотоків в період 2016–2022 рр.

Вид вантажу	Річний вантажообіг за номенклатурою, тис. т							$\Delta_{2021\text{-}2022}$, %
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	
Рідкі вантажі	10789	11016	10224	11138	12515	12805	4800	63
Нафта та нафтопродукти	2819	2863	1961	2285	3214	4332	1504	65
Рослинна олія	4710	5545	5544	5815	6208	5170	2788	46
Інші категорії	3260	2608	2719	3040	3095	3303	509	85
Балкерні	73194	73486	72320	58784	65363	57781	19854	66
Руда	32720	27464	28061	37326	44335	37866	7260	81
Вугілля	6075	10815	8103	6709	4910	3158	1474	53
Інші категорії	31973	33853	34681	13061	13715	14398	10822	25
Добрива	2081	1022	970	1594	2301	2183	235	89
Кокс	345	332	505	94	102	175	62	65
Генеральні	18577	16745	17911	17575	19109	18315	3172	83
Чорні метали	16678	14816	16082	15322	16671	16164	2485	85
Лісоматеріали	593	419	362	162	133	101	0	100
Інші категорії	1306	1510	1467	2091	2305	2051	687	67
Зерно	39448	39156	40322	53858	47279	49481	26400	47
Контейнери	7888	7863	10935	12706	12779	12041	1908	84
Ро-ро	1079	1209	1831	1831	2080	2890	442	85

Джерело: систематизовано та розраховано на основі [16-26]

Мета: розробка теоретичного базису для аналізу бізнес-середовища морського транспорту з урахуванням динамічних зовнішніх та внутрішніх змін у галузі

1. Структуризація складових бізнес-середовища морського транспорту та специфіки взаємодії між ними;
2. Систематизація інформаційних потоків у ключових сферах морського транспорту;
3. Оцінка стану та динаміки основних показників галузі;
4. Визначення факторів, що впливають на ефективність і продуктивність морського транспорту;
5. Узагальнена оцінка результатів аналізу для прийняття стратегічних рішень.
6. Прогнозування динаміки розвитку галузі з урахуванням глобальних тенденцій та технологічних змін.
7. Формування пропозицій щодо підвищення конкурентоспроможності морського транспорту України.

Завдання

Принципи

1. Системності
2. Наочності
3. Об'єктивності
4. Науковості і гнучкості
5. Розвитку
6. Комплексності

Структура БС МТ

Зовнішнє бізнес-середовище	Підприємницьке середовище	Внутрішнє бізнес-середовище

Методичне забезпечення

Формування БС	Оцінка стану та розвиток БС
Компаративний аналіз	Стохастичні, ентропійні моделі
PESTEL аналіз	Сценарне планування
SWOT аналіз	Регресійний аналіз
Метод п'яти сил Портера	Аналіз статистичної інформації

Індикатори БС морського транспорту (рівні)

Глобальний	**Національний**	**Суб'єктів підприємн-ї діял-ті**
Обсяги виробництва прод-ї	Ефективність логістики	Обсяги перевезень продукції
Ціни на продукцію (світові)	Курс долара в Україні	Рівень фрахтових ставок
Політична стабільність	Рівень корупції у країні	*Політика в сфері МТ*
	Ефективність уряду	
	Правове регулювання	

Процедура побудови та оцінки БС МТ

1	Формування структурної схеми БС	4	Здійснення оцінки стану БС на основі запропонованих методичних підходів
2	Аналіз глобальних компаративних систем		
3	Аналіз внутрішніх індикаторів БС	5	Узагальнена діагностика впливу індикаторів

Рис. 2. Методичне забезпечення аналізу стану БС МТ

Джерело: авторська розробка

стану бізнес-середовища морського транспорту, який враховує глобальні, національні та підприємницькі фактори. Цей підхід дозволяє ефективніше аналізувати стан портів та їхню здатність до адаптації.

Серед основних викликів виділено перевантаження окремих портів, відсутність системного законодавчого регулювання, недостатній рівень фінансової підтримки та нестачу інвестицій у модернізацію інфраструктури. Для стабілізації галузі запропоновано формування єдиної морської політики з урахуванням воєнних реалій, оптимізацію логістичних маршрутів і розподілу вантажопотоків, інвестування в розвиток інфраструктури відкритих портів, особливо Дунайського регіону, а також запровадження фінансових стимулів для залучення інвестицій у модернізацію суден і портових потужностей. Довгостроковий розвиток морської галузі України потребує створення чітких механізмів координації міждержавної політики, що включатимуть кадрове забезпечення, податкові стимули та інтеграцію з іншими галузями економіки. Отримані результати можуть бути використані для подальших наукових досліджень, формування державної політики та впровадження ефективних управлінських рішень у морській галузі України.

Список використаних джерел:

1. Blanquart C., Burmeister A. Evaluating the performance of freight transport: a service approach. Eur. Transp. Res. Rev. 2009. Vol. 1. P. 135–145. DOI: https://doi.org/10.1007/s12544-009-0014-5

2. Подцерковний О.П. Проблеми правого забезпечення портової галузі в умовах війни. *Право та державне управління*. 2023. № 3. URL: http://pdu-journal.kpu.zp.ua/archive/3_2023/32.pdf (дата звернення: 29.11.2024).

3. Burkinsky B.V., Simonenko V.K., Ilchenko S.V., Kens A.V. Theoretical foundations and conceptual apparatus of the study of water transport development problems. *Economic innovations*. 2021. Vol. 24. 2(79). P. 8–24. DOI: https://doi.org/10.31520/ei.2021.23.2(79).8-24

4. Ilchenko S., Gryshchenko V., Gryshchenko I. Definition of the concept of "competitiveness" and "competitive advantages" of water transport in the conditions of digital transformation of Ukraine. Intellectual systems and information technologies: International Conference. September 13-19, Odesa, 2021. P. 133–138. URL: http://isit.odeku.edu.ua/files/ISIT_2021_PROCEEDINGS_RO.pdf (дата звернення: 29.11.2024).

5. Laiko O.I., Khumarova N.I., Ilchenko S.V., Gryshchenko V.F., Gryshchenko I.V. Conceptual Model of Utilizing the Competitive Ability of Maritime Transport in the Economic Security System. Research and Engineering Innovation Projects of The National Academy of Sciences of Ukraine. 2023. Vol. 19. № 2. P. 31–43. DOI: https://doi.org/10.15407/scine19.02.031 (дата звернення: 29.11.2024).

6. Шевчук О.А., Гайванович Н.В. Сучасний стан, проблеми та перспективи розвитку морських вантажних перевезень в Україні та світі. *Вісник Національного технічного університету України «КПІ». Серія: Транспортна інфраструктура*. 2023. № 4. С. 67–73. URL: https://ela.kpi.ua/server/api/core/bitstreams/69ca3074-6902-4577-a19a-f7bb81caf21a/content (дата звернення: 29.11.2024).

7. Шлафман Н.Л., Михайленко В.І., Зотєєв Р.Є. Вирішення основних проблем бізнес-середовища морського транспорту України з урахуванням воєнного періоду. *Grail of Science*: міжнародний науковий журнал. Вінниця : ГО «Європейська наукова платформа», 2024. № 44. С. 196–205. DOI: https://doi.org/10.36074/grail-of-science.04.10.2024.025 (дата звернення: 29.11.2024).

8. Ilchenko S., Khumarova N., Maslii N., Demianchuk M., Skribans V. Instruments for ensuring the balanced development of inland waterway and maritime transport in Ukraine. E3S Web of Conferences: Sustainable, Circular Management and Environmental Engineering: International Conference, Odesa, April 16, 2021. Vol. 255. DOI: https://doi.org/10.1051/e3sconf/202125501021 (дата звернення: 29.11.2024).

9. Alekseievska H., Ilchenko S. Methodological Foundations of Assessing the Performance of Maritime Transportation in Meeting the Needs of the National Economy. *Three Seas Economic Journal*. 2023. Vol. 4. С. 1–10. DOI: https://doi.org/10.30525/2661-5150/2023-4-1 (дата звернення: 29.11.2024).

10. Лайко О., Алексеєвська Г., Михайленко В. Методика оцінки потужностей портової інфраструктури водного транспорту України у сучасному бізнес-середовищі. *Науковий вісник Міжнародної асоціації науковців. Серія: економіка, управління, безпека, технології.* 2024. Т. 3. № 2. DOI: https://doi.org/10.56197/2786-5827/2024-3-2-2 (дата звернення: 29.11.2024).

11. Kramskyi S.O., Yevdokymova O.M., Darushyn O.V., Zakharchenko O.V. Influence of the Features of the Maritime Industry on Development of the Corporate Strategy of Enterprises. *Maritime Economy and Infrastructure.* 2023. № 3. С. 45–53. URL: https://www.researchgate.net/publication/373961930_INFLUENCE_OF_THE_FEATURES_OF_THE_MARITIME_INDUSTRY_ON_DEVELOPMENT_OF_THE_CORPORATE_STRATEGY_OF_ENTERPRISES (дата звернення: 29.11.2024).

12. Analysis of organizational and economic approaches to management and chartering parameters in conditions of uncertainty of vessel work / S. Kramskyi, O. Zakharchenko, O. Darushin, O. Manita. *Грааль науки*. 2024. № 44 : за матеріалами 8 Міжнар. наук.-практ. конф. «Наукові дослідження та методика їх проведення: світовий досвід та вітчизняні реалії» (Вінниця–Відень, 04 жовт. 2024 р.). С. 181–191.

13. Про затвердження Положення про порядок проведення перевірки знань з питань охорони праці посадових осіб і працівників : Наказ Міністерства інфраструктури України від 16 червня 2014 р. № 255, зареєстрований у Міністерстві юстиції України 3 липня 2014 р. за № 690/25567. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0690-14#Text (дата звернення: 29.11.2024).

14. Центр транспортних стратегій (ЦТС). Офіційний сайт. URL: https://cfts.org.ua (дата звернення: 24.08.2024).

15. Ports.ua. Офіційний сайт. URL: https://ports.ua/ (дата звернення: 24.08.2024).

16. Порти України. URL: https://ports.ua/morskij-transport-zabezpechiv-54-eksportu-u-2022-roczi/ (дата звернення: 24.08.2024).

17. Transport Book 2016. Центр транспортних стратегій (ЦТС). Офіційний сайт. URL: https://cfts.org.ua/news/2016/10/21/tsts_predstavlyaet_pervyy_kompleksnyy_obzor_transportnoy_otrasli__transport_book_2016_37123 (дата звернення: 24.08.2024).

18. Transport Book 2017. Центр транспортних стратегій (ЦТС). Офіційний сайт. URL: https://cfts.org.ua/news (дата звернення: 24.08.2024).

19. Transport Book 2018. Центр транспортних стратегій (ЦТС). Офіційний сайт. URL: https://cfts.org.ua/news/2018/12/11/tsts_vypustil_novuyu_redaktsiyu_kompleksnogo_spravochnika_o_transporte_v_ukraine_transport_book_2018_50828 (дата звернення: 24.08.2024).

20. Transport Book 2019. Центр транспортних стратегій (ЦТС). Офіційний сайт. URL: https://cfts.org.ua/news/2019/12/28/tsts_vypustil_transport_book_2019_chetvertuyu_redaktsiyu_kompleksnogo_spravochnika_o_transporte_v_ukraine_56779 (дата звернення: 24.08.2024).

21. Transport Book. Центр транспортних стратегій (ЦТС). Офіційний сайт. URL: https://cfts.org.ua/transport-book (дата звернення: 24.08.2024).

22. Transport Book 2021. Центр транспортних стратегій (ЦТС). Офіційний сайт. URL: https://cfts.org.ua/transport-book-2021 (дата звернення: 24.08.2024).

23. Transport Book 2023. Центр транспортних стратегій (ЦТС). Офіційний сайт. URL: https://cfts.org.ua/news/2024/01/04/transport_book_2023__tsts_vipustiv_7_me_vidannya_kompleksnogo_dovidnika_pro_transport_ukrani_77733 (дата звернення: 24.08.2024).

24. Порти України 2017. Ports.ua. Офіційний сайт. URL: https://ports.ua/product/82376357/ (дата звернення: 24.08.2024).

25. Порти України Плюс. Журнал. 2021. 68 с.

26. World Bank Group to Discontinue Doing Business Report. The World Bank: веб-сайт. URL: https://www.worldbank.org/en/news/statement/2021/09/16/world-bank-group-to-discontinue-doing-business-report (дата звернення: 07.11.2024).

References:

1. Blanquart C., Burmeister A. (2009) Evaluating the performance of freight transport: a service approach. *Eur. Transp. Res. Rev.* Vol. 1. P. 135–145. DOI: https://doi.org/10.1007/s12544-009-0014-5

2. Podtserkovnyi O. P. Problems of legal support for the port industry during the war. Law and State Administration. 2023. No. 3. P. [specify pages]. Available at: http://pdu-journal.kpu.zp.ua/archive/3_2023/32.pdf (accessed November 29, 2024).

3. Burkinsky B. V., Simonenko V. K., Ilchenko S. V., Kens A. V. (2021) Theoretical foundations and conceptual apparatus of the study of water transport development problems. *Economic Innovations*. vol. 24. 2(79). pp. 8–24. DOI: https://doi.org/10.31520/ei.2021.23.2(79).8-24 (accessed November 29, 2024).

4. Ilchenko S., Gryshchenko V., Gryshchenko I. (September 13-19, 2021) Definition of the concept of "competitiveness" and "competitive advantages" of water transport in the conditions of digital transformation of Ukraine. Intellectual Systems and Information Technologies: International Conference, Odesa. P. 133–138. Available at: http://isit.odeku.edu.ua/files/ISIT_2021_PROCEEDINGS_RO.pdf (accessed November 29, 2024).

5. Laiko O. I., Khumarova N. I., Ilchenko S. V., Gryshchenko V. F., Gryshchenko I. V. (2023) Conceptual Model of Utilizing the Competitive Ability of Maritime Transport in the Economic Security System. *Research and Engineering Innovation Projects of The National Academy of Sciences of Ukraine*. vol. 19. no. 2. pp. 31–43. DOI: https://doi.org/10.15407/scine19.02.031 (accessed November 29, 2024).

6. Shevchuk O. A., Haivanovych N. V. (2023) Current state, problems, and prospects for the development of maritime freight transport in Ukraine and the world. *Bulletin of the National Technical University of Ukraine "KPI". Series: Transport Infrastructure*. no. 4. pp. 67–73. Available at: https://ela.kpi.ua/server/api/core/bitstreams/69ca3074-6902-4577-a19a-f7bb81caf21a/content (accessed November 29, 2024).

7. Shlafman N. L., Mykhailenko V. I., Zotiyev R. Ye. (2024) Solving key issues of the business environment of Ukraine's maritime transport during the wartime period. *Grail of Science*: international scientific journal. Vinnytsia: NGO "European Scientific Platform", no. 44. pp. 196–205. DOI: https://doi.org/10.36074/grail-of-science.04.10.2024.025 (accessed N ovember 29, 2024).

8. Ilchenko S., Khumarova N., Maslii N., Demianchuk M., Skribans V. (April 16, 2021) Instruments for ensuring the balanced development of inland waterway and maritime transport in Ukraine. E3S Web of Conferences: Sustainable, Circular Management and Environmental Engineering: International Conference, Odesa. Vol. 255. DOI: https://doi.org/10.1051/e3sconf/202125501021 (accessed November 29, 2024).

9. Alekseievska H., Ilchenko S. (2023) Methodological Foundations of Assessing the Performance of Maritime Transportation in Meeting the Needs of the National Economy. *Three Seas Economic Journal*. vol. 4. pp. 1–10. DOI: https://doi.org/10.30525/2661-5150/2023-4-1 (accessed November 29, 2024).

10. Laiko O., Alekseievska H., Mykhailenko V. (2024) Methodology for assessing the capacities of Ukraine's port infrastructure in the current business environment. *Scientific Bulletin of the International Association of Scientists. Series: Economics, Management, Security, Technologies.* vol. 3. no. 2. DOI: https://doi.org/10.56197/2786-5827/2024-3-2-2 (accessed November 29, 2024).

11. Kramskyi S. O., Yevdokymova O. M., Darushyn O. V., Zakharchenko O. V. (2023) Influence of the Features of the Maritime Industry on the Development of the Corporate Strategy of Enterprises. *Maritime Economy and Infrastructure*. no. 3. pp. 45–53. Available at: https://www.researchgate.net/publication/373961930_INFLUENCE_OF_THE_FEATURES_OF_THE_MARITIME_INDUSTRY_ON_DEVELOPMENT_OF_THE_CORPORATE_STRATEGY_OF_ENTERPRISES (accessed November 29, 2024).

12. Analysis of organizational and economic approaches to management and chartering parameters in conditions of uncertainty of vessel work / S. Kramskyi, O. Zakharchenko, O. Darushin, O. Manita. (2024) Grail of Science, no. 44: based on the materials of the 8th International Scientific and Practical Conference "Scientific Research and Their Methodology: World Experience and National Realities" (Vinnytsia–Vienna, October 4, 2024). P. 181–191.

13. On the approval of the Regulation on the procedure for testing knowledge of occupational safety issues for officials and employees: Order of the Ministry of Infrastructure of Ukraine dated June 16, 2014, No. 255, registered in the Ministry of Justice of Ukraine on July 3, 2014, under No. 690/25567. Available at: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0690-14#Text (accessed November 29, 2024).

14. Center for Transport Strategies (CTS). Official website. Available at: https://cfts.org.ua (accessed August 24, 2024).

15. Ports.ua. Official website. Available at: https://ports.ua/ (accessed August 24, 2024).

16. Ports of Ukraine. Available at: https://ports.ua/morskij-transport-zabezpechiv-54-eksportu-u-2022-roczi/ (accessed August 24, 2024).

17. Transport Book 2016. Center for Transport Strategies (CTS). Official website. Available at: https://cfts.org.ua/news/2016/10/21/tsts_predstavlyaet_pervyy_kompleksnyy_obzor_transportnoy_otrasli__transport_book_2016_37123 (accessed August 24, 2024).

18. Transport Book 2017. Center for Transport Strategies (CTS). Official website. Available at: https://cfts.org.ua/news (accessed August 24, 2024).

19. Transport Book 2018. Center for Transport Strategies (CTS). Official website. Available at: https://cfts.org.ua/news/2018/12/11/tsts_vypustil_novuyu_redaktsiyu_kompleksnogo_spravochnika_o_transporte_v_ukraine_transport_book_2018_50828 (accessed August 24, 2024).

20. Transport Book 2019. Center for Transport Strategies (CTS). Official website. Available at: https://cfts.org.ua/news/2019/12/28/tsts_vypustil_transport_book_2019_chetvertuyu_redaktsiyu_kompleksnogo_spravochnika_o_transporte_v_ukraine_56779 (accessed August 24, 2024).

21. Transport Book. Center for Transport Strategies (CTS). Official website. Available at: https://cfts.org.ua/transport-book (accessed August 24, 2024).
22. Transport Book 2021. Center for Transport Strategies (CTS). Official website. Available at: https://cfts.org.ua/transport-book-2021 (accessed August 24, 2024).
23. Transport Book 2023. Center for Transport Strategies (CTS). Official website. Available at: https://cfts.org.ua/news/2024/01/04/transport_book_2023__tsts_vipustiv_7_me_vidannya_kompleksnogo_dovidnika_pro_transport_ukrani_77733 (accessed August 24, 2024).
24. Ports of Ukraine 2017. Ports.ua. Official website. Available at: https://ports.ua/product/82376357 (accessed August 24, 2024).
25. Ports of Ukraine Plus. Journal. (2021). 68 p.
26. World Bank Group to Discontinue Doing Business Report. The World Bank: website. Available at: https://www.worldbank.org/en/news/statement/2021/09/16/world-bank-group-to-discontinue-doing-business-report (accessed October 7, 2024).