

Санжаревський Денис Володимирович

Аспірант кафедри бізнес-економіки та підприємництва
КНЕУ імені Вадима Гетьмана, Київ, Україна
e-mail: denis.sanzharevskiy@gmail.com
ORCID: 0000-0002-2234-2891

ТРАНСФОРМАЦІЯ ЛОГІСТИЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ В УМОВАХ СУЧАСНИХ ГЕОЕКОНОМІЧНИХ ВИКЛИКІВ

Sanzharevskiy Denys

Graduate student
KNEU named after Vadym Hetman
Kyiv, Ukraine
e-mail: denis.sanzharevskiy@gmail.com
ORCID: 0000-0002-2234-2891

TRANSFORMATION OF THE LOGISTICS POTENTIAL OF WATER TRANSPORT OF UKRAINE IN THE CONDITIONS OF MODERN GEO-ECONOMIC CHALLENGES

Анотація. У статті досліджено трансформацію логістичного потенціалу водного транспорту України в умовах сучасних геоекономічних викликів. Розглянуто логістичний потенціал як багатовимірну структуру, що включає матеріальні, технологічні, соціально-економічні, екологічні та культурно-цивілізаційні аспекти. Разом з тим, проведено дослідження сучасних літературних джерел з співставленням довоєнного періоду та після. Зроблено акцент на необхідності балансування між сталим розвитком логістичної системи та динамікою змін, зумовлених зовнішніми факторами, такими як війна, глобальна перебудова логістичних ланцюгів та екологічні імперативи. Автор аналізує нормативно-правові, інфраструктурні та технологічні аспекти розвитку водного транспорту, зокрема стан портової галузі України та її адаптацію до міжнародних стандартів. Представлено інноваційні підходи до управління портовими операціями, впровадження цифровізації та екологічних стандартів, а також стратегічні ініціативи для підвищення конкурентоспроможності галузі. Методологія дослідження включає міждисциплінарний підхід, що поєднує філософсько-методологічний аналіз, економіко-математичне моделювання та системний підхід, що дозволяє розкрити взаємозв'язок між інфраструктурними можливостями, національними пріоритетами та глобальними трендами сталого розвитку. Отримані результати свідчать про значний потенціал водного транспорту України для інтеграції в світові логістичні ланцюги. Практичні рекомендації спрямовані на модернізацію інфраструктури, екологічну адаптацію та цифровізацію процесів, що дозволить зміцнити позиції України у глобальній транспортній системі. Обґрунтовані отримані висновки підкреслюють необхідність впровадження державно-приватного партнерства для розвитку галузі. Успішна реалізація запропонованих заходів сприятиме сталому економічному зростанню України та її інтеграції у світові логістичні мережі.

Ключові слова: логістичний потенціал, водний транспорт, порти України, трансформація, гео економічні виклики, цифровізація, екологічна стійкість, перевезення, інновації, сталий розвиток

Abstract. The article examines the transformation of the logistics potential of water transport in Ukraine in the context of modern geoeconomic challenges. Logistics potential is considered as a multidimensional structure that includes material, technological, socio-economic, environmental and cultural-civilizational aspects. At the same time, a study of modern literary sources was conducted with a comparison of the pre-war period and the post-war period. Emphasis is placed on the need to balance the sustainable development of the logistics system and the dynamics of changes caused by external factors, such as war, global restructuring of logistics chains and environmental imperatives. The author analyzes the regulatory, legal, infrastructural and technological aspects of the development of water transport, in particular the state of the port industry of Ukraine and its adaptation to international standards. Innovative approaches to port operations management, the introduction of digitalization and environmental standards, as well as strategic initiatives to increase the competitiveness of the industry are presented. The research methodology includes an interdisciplinary approach that combines philosophical and methodological analysis, economic and mathematical modeling and a systemic approach that allows revealing the relationship between infrastructure capabilities, national priorities and global trends of sustainable development. The results obtained indicate the significant potential of Ukrainian water transport for integration into global logistics chains. Practical recommendations are aimed at infrastructure modernization, environmental adaptation and digitalization of processes, which will strengthen Ukraine's position in the global transport system. The substantiated conclusions obtained emphasize the need to implement public-private partnerships for the development of the industry. Successful implementation of the proposed measures will contribute to the sustainable economic growth of Ukraine and its integration into global logistics networks.

Keywords: logistics potential, water transport, ports of Ukraine, transformation, geoeconomic challenges, digitalization, environmental sustainability, transportation, innovation, sustainable development

JEL codes: R40, L91, O18, F15

Постановка проблеми. У сучасному гео економічному дискурсі водний транспорт України постає як складний феномен, що є одночасно носієм історичного потенціалу та об'єктом трансформацій у контексті глобальних викликів. Логістичний потенціал водного транспорту варто розглядати не лише як сукупність матеріальних і технологічних ресурсів, але й як багатовимірну структуру, що включає соціально-економічні, екологічні та культурно-цивілізаційні аспекти. Основною філософською дилемою є пошук балансу між сталим розвитком логістичної системи та динамікою змін, зумовлених зовнішніми факторами, такими як війна, перебудова глобальних логістичних ланцюгів та екологічні імперативи. Водночас у процесі цієї трансформації ключовим є розуміння водного транспорту як суб'єкта національної ідентичності, що втілює в собі метанаратив національного економічного відродження. Проблематика полягає у тому, що сучасна епоха вимагає переходу від технократичного підходу до більш холістичного — такого, що враховує синергію між інфраструктурою, людиною та природою. Український водний транспорт стикається із завданням не просто інтеграції у світову логістичну систему, але й утвердження своєї суб'єктності через інноваційність, екологічну свідомість та відповідальність перед майбут-

німи поколіннями. Таким чином, трансформація логістичного потенціалу водного транспорту є не лише технічним або економічним завданням, але й онтологічним викликом, що потребує переосмислення його ролі у глобальному економічному просторі та в локальному культурно-історичному контексті.

Аналіз досліджень і публікацій. Аналіз літературних джерел з теми трансформації логістичного потенціалу водного транспорту України в умовах сучасних геоекономічних викликів демонструє важливість комплексного підходу до вирішення стратегічних завдань розвитку галузі. Нормативно-правова база, представлена в [1, 2], визначає основні правила та принципи функціонування водного транспорту України. Зокрема, наказ Міністерства інфраструктури України [1] регламентує перевезення небезпечних вантажів, що є важливим для забезпечення безпеки та відповідності міжнародним стандартам, а Закон України «Про морські порти» [2] встановлює правові засади діяльності портів, що формують основу для їхньої інтеграції у світову логістичну систему. Аналіз ефективності функціонування портової галузі, представлений у дослідженнях [3, 5], засвідчує значний потенціал галузі, незважаючи на складні економічні та політичні умови.

Зокрема, вантажообіг українських портів у 2024 році досяг 97 млн тонн, що свідчить про стійкість галузі. Водночас звіти Адміністрації морських портів України [5] надають можливість оцінити динаміку обробки вантажів і визначити ключові тренди розвитку. Інноваційні підходи до управління портовими операторами, описані в роботах [6, 8], акцентують увагу на впровадженні цифрових технологій, автоматизації процесів та інтеграції екологічних стандартів. Зокрема, глобальні тренди до 2030 року, висвітлені в [8], передбачають підвищення екологічної стійкості портової діяльності через використання технологій з мінімальним впливом на довкілля. У цьому контексті дослідження [4, 7] фокусуються на організаційно-правових механізмах вдосконалення управління портовими підприємствами, що є важливим для забезпечення конкурентоспроможності галузі. Особливу увагу слід приділити цифровізації та стратегічному управлінню, які розглянуто в роботах [9, 12, [13]. Автори цих досліджень наголошують на важливості адаптації до сучасних викликів шляхом впровадження інновацій, цифрових рішень і модернізації інфраструктури, що сприятиме підвищенню ефективності логістичних процесів. Водночас роботи [10, 11, [14] акцентують на фінансовій безпеці та впровадженні ESG-стратегій, що включають екологічні, соціальні та управлінські аспекти в діяльність транспортних компаній, сприяючи інтеграції галузі в міжнародну логістичну систему.

Отже, узагальнення наукових підходів до трансформації логістичного потенціалу водного транспорту України демонструє, що вирішення завдань модернізації інфраструктури, цифровізації, екологічної адаптації та вдосконалення нормативно-правової бази є необхідним для підвищення конкурентоспроможності галузі та її ефективної інтеграції у світову логістичну систему.

Методика дослідження. У рамках цього дослідження автори представляють спробу трансформації логістичного потенціалу водного транспорту України в умовах сучасних геоекономічних викликів ґрунтується на міждисциплінарному підході, що об'єднує філософсько-методологічний аналіз, економіко-математичне моделювання та системний підхід. У рамках філософсько-методологічного аналізу здійснюється осмислення сутності логістичного поте-

нціалу як соціально-економічного феномену. Особлива увага приділяється категоріям онтології для вивчення транспорту як суб'єкта логістики, гносеології для пізнання його сучасних трансформацій і аксіології для оцінки ціннісних орієнтирів сталого розвитку. Завершальним етапом є синтез отриманих результатів для формулювання практичних рекомендацій, які сприятимуть підвищенню логістичного потенціалу водного транспорту України та його адаптації до сучасних глобальних і регіональних викликів.

Метою статті є аналіз проблем, які існують на українському ринку локалізації ІТ-продуктів як складника індустрії мовних послуг, оцінювання економічного та неекономічного впливу локалізації ІТ-продуктів на добробут країни.

Не вирішені раніше питання частин загальної проблеми. Водний транспорт України є стратегічно важливою складовою національної логістичної системи, яка зазнає суттєвих трансформацій під впливом сучасних геоекономічних викликів, зокрема війни, глобальної перебудови логістичних ланцюгів та екологічних імперативів. Ефективний розвиток галузі потребує комплексного підходу, що передбачає модернізацію інфраструктури, цифровізацію процесів, екологічну адаптацію та впровадження державно-приватного партнерства для зміцнення конкурентоспроможності України у світовій транспортній системі.

Виклад основного матеріалу. Ринкова трансформація економіки України та її інтеграція у глобальний та європейський економічний простір детермінують критичну залежність від ефективного розвитку транспортної інфраструктури, яка виконує системоутворюючу функцію у соціально-економічних перетвореннях держави. З позицій філософії системного розвитку транспорт можна розглядати як комплексний феномен, що синтезує інфраструктурну, економічну та соціокультурну компоненти, утворюючи цілісну мережу, яка забезпечує рух інформації, ресурсів і капіталу в просторі та часі.

Особливого значення в цьому контексті набуває аналіз розвитку логістичного потенціалу підприємств морського та річкового транспорту, які виступають центральними елементами інтегрованої транспортно-логістичної системи України. Відповідно до положень Закону України «Про транспорт», до складу морського та річкового транспорту входить широкий спектр суб'єктів господарювання, що охоплює підприємства, які здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, а також судна, порти, пристані, суднобудівно-судноремонтні заводи, ремонтно-експлуатаційні бази, підприємства шляхового господарства тощо.

З огляду на складність і багатокомпонентність даної системи, об'єктом особливої уваги має стати підприємство водного транспорту як основний суб'єкт реалізації логістичних процесів у морській і річковій галузях. Оцінка логістичного потенціалу водного транспорту України та його трансформація в умовах сучасних викликів глобалізації набувають важливості як з точки зору ефективності функціонування окремих складових транспортної системи, так і через призму їх внеску в досягнення національних економічних цілей. Таким чином, логістичний потенціал водного транспорту слід розглядати як емерджентну характеристику системи, що формується на перетині матеріальних, організаційних та інтелектуальних складових, а також як інтегративну властивість, здатну адаптуватися до динамічних змін зовнішнього середовища. В ході проведеного

системного аналізу та аксіологічного підходів, що дозволяють розкрити взаємозалежність між інфраструктурними можливостями, стратегічними цілями розвитку та ціннісними орієнтирами, які визначають національні пріоритети в умовах сучасних геоелектронічних викликів.

Водний транспорт є важливим суб'єктом господарської діяльності, що виконує вантажні операції, забезпечує приймання, зберігання вантажів, обслуговування транспорту, а також здійснює інші пов'язані з цим види робіт як на території портів, так і поза ними. У міжнародній практиці широко застосовується об'єднання учасників водного транспорту в асоціації, основним завданням яких є захист інтересів їхніх членів перед власниками транспортних суден, профспілковими організаціями та державними структурами. Однією з ключових функцій таких асоціацій є координація тарифної політики та підвищення конкурентоздатності учасників ринку. Українські асоціації приватних операторів водного транспорту, створені за територіальним принципом, активно сприяють адаптації їхніх членів до зовнішніх викликів та зміцнюють їх конкурентні позиції. На території українських морських портів діють як приватні, так і державні оператори водного транспорту. Наприклад, у порту «Південний» разом із приватними компаніями працює державний портовий оператор «Морський торговельний порт (МТП) «Південний».

Таблиця 1

ДИНАМІКА ОБСЯГІВ ОБРОБЛЕННЯ ВАНТАЖІВ В МОРСЬКИХ ПОРТАХ СТИВІДОРНИМИ КОМПАНІЯМИ ВСІХ ФОРМ ВЛАСНОСТІ, ТИС. ТОНН

Рік	Державні стивідорні компанії морських торговельних портів	Приватні стивідорні компанії на причалах АМПУ	Приватні стивідорні компанії на власних причалах	Всього за приватними стивідорними компаніями	Всього за стивідорними компаніями всіх форм власності
1	2	3	4	5	6
2012	59 386,64	51 226,83	40 371,87	91 598,70	150 985,34
2013	53 071,94	51 616,80	43 489,29	95 106,09	148 178,03
2014	49 153,36	49 551,71	46 161,03	95 712,74	144 866,10
2015	48 981,03	50 917,43	44 747,70	95 665,13	144 646,16
2016	38 416,43	53 515,24	39 814,24	93 329,48	131 745,91
2017	34 730,22	52 509,87	45 315,25	97 825,12	132 555,34
2018	33 354,84	51 136,92	50 679,31	101 816,23	135 171,07
2019	35 214,68	60 958,15	63 828,39	124 786,54	160 001,22
2020	34 379,66	63 303,65	61 359,44	124 663,09	159 042,75
2021	32 880,50	62 095,06	58 249,87	120 344,93	153 225,43

Джерело: оброблено автором за даними Адміністрації морських портів України [4].

Державні оператори, крім доходів від перевалки вантажів, отримують дотації з державного бюджету, а також мають доступ до портових і вантажних зборів, що, в свою чергу, створює нерівні умови конкуренції між державними та приватними суб'єктами водного транспорту. Робота водного транспорту значною мірою залежить від різноманітних чинників, таких як типи оброблюваних вантажів, дефайт суден, які обслуговуються, і рівень інфраструктурного забезпечення. До складових інфраструктури водного транспорту належать склади, технологічне обладнання, транспортні розв'язки та припортові об'єкти. Однак визначальним елементом є причальні комплекси, без яких діяльність водного транспорту неможлива. Особливе значення має питання власності на причальні комплекси, адже вони можуть перебувати як у володінні Адміністрації морських портів України (АМПУ), так і приватних операторів водного транспорту. Варто підкреслити, що водний транспорт України відіграє не лише економічну, а й стратегічну роль у забезпеченні національної стійкості та інтеграції в глобальну економіку, особливо в умовах динамічних трансформацій світових ланцюгів поставок. Вищезазначене можна розглядати крізь призму функціональної системності, де кожен елемент логістичної інфраструктури взаємодіє з іншими у межах єдиного механізму, що підтримує економічну рівновагу держави. Внутрішні водні шляхи та морські порти України забезпечують транспортування стратегічно важливих вантажів, таких як: *зернові культури, металопродукція, хімічні речовини*, які виступають базисом для експортно-орієнтованої економіки.

Згідно даних до 2022 року можна спостерігати тенденцію до розвитку даної галузі з оптимістичною перспективою, разом з тим, варто зазначити, що згідно зі звітами Адміністрації морських портів України, у 2023 році спостерігалось зростання вантажообігу на тлі активної реконструкції ключових портових об'єктів, що свідчить про адаптивність галузі до зовнішніх викликів і здатність до самоорганізації. За оперативними даними ДП «Адміністрація морських портів України», у 2024 році українські морські порти досягли рекордного показника, обробивши 97,2 млн т вантажів, що на 57% перевищує результати 2023 року. Основну частину даного обсягу, близько 60 млн тонн, становила аграрна продукція, що підтверджує ключову роль портів у забезпеченні експорту товарів агросектору. Загалом морським шляхом було відправлено 88,1 млн т вантажів, що значно перевищує аналогічний показник попереднього року. Досягнення таких результатів демонструє здатність України підтримувати та нарощувати експортний потенціал навіть у складних умовах військової агресії та систематичних атак на критичну інфраструктуру.

Разом з тим, варто зазначити, що стан значної частини внутрішніх водних шляхів залишається незадовільним, що знижує їх пропускну здатність і створює асиметрії у логістичній мережі країни. Відповідна проблема особливо актуальна у контексті інтенсивного використання річкових транспортних артерій, таких як Дніпро та Дунай, які потребують днопоглиблення, оновлення навігаційного обладнання, та інших управлінських аспектів. Окрім технічних аспектів, особливу увагу слід приділити інтеграції екологічної складової у стратегічні плани розвитку водного транспорту, особливо в умовах посилення глобальних вимог до екологічної стійкості та імперативів сталого розвитку, український водний транспорт має впроваджувати принципи екологічного менеджменту. Безпосередня,

на сьогоднішній день пріоритетність сталого розвитку передбачає зниження викидів вуглекислого газу, впровадження енергозберігаючих технологій та гармонізацію діяльності з міжнародними екологічними стандартами. Екологічна складова повинна сприйматися як не просто додатковий елемент логістичної системи, а як її фундаментальна частина, яка визначає перспективи конкурентоспроможності галузі у довгостроковій перспективі.

Конкурентоспроможність портової галузі України перед початком повномасштабної агресії РФ демонструвала недостатній рівень відповідно до світових рейтингів, що відображає складність її адаптації до глобалізованого економічного середовища. Згідно з Global Competitiveness Report, за показником «Ефективність послуг морських портів» Україна посідала 78-ме місце серед 141 країни, що вказує на обмежену реалізацію потенціалу цієї галузі. Крім того, за показником інфраструктури (IMD World Competitiveness Ranking) у період 2016–2020 років Україна знизилася на чотири позиції, що є індикатором структурних проблем у системі управління та розвитку інфраструктурних об'єктів. Попри окреслені виклики, стивідорні компанії демонстрували стратегії інноваційного розвитку, спрямовані на трансформацію галузі через впровадження сучасних технологій і екологічно орієнтованих підходів. Їх дії включали нарощування інвестицій у модернізацію інфраструктури, використання обладнання з мінімальним впливом на довкілля та цифрову інтеграцію з учасниками ринку водних перевезень.

До початку повномасштабної агресії стивідорні компанії портів Великої Одеси демонстрували високі результати. Наприклад, у 2020 році порт «Південний» встановив рекорд з оброблення вантажів, а державне підприємство «МТП «Южний» є найефективнішим серед державних операторів. Водночас стивідорні компанії Миколаївського порту перевершували порти Великої Одеси за обсягами оброблення зернових вантажів, що свідчить про регіональну спеціалізацію та ефективність. Проте виключення Миколаївського порту з зернового коридору у 2022 році та подальше обмеження його діяльності через геополітичні обставини мало катастрофічний вплив на економіку регіону, що не лише призвело до припинення роботи портових операторів, а й суттєво скоротило бюджетні надходження міста Миколаїв, де портова діяльність була головним джерелом доходів.

В ході нашого наукового дослідження, можна стверджувати, що одним із ключових засобів зменшення ризиків комплексного ураження логістичної системи водного транспорту України, системного унеможливлення її функціонування та, відповідно, здорожчання відновлення інфраструктури є впровадження просторової сегментації логістичних процесів (рис. 1), що, в свою чергу, передбачає поділ виробничих зон та операцій за функціональними напрямками, інтеграцію виділених сегментів на основі економічної доцільності та застосування ризик-орієнтованого підходу. Зазначена стратегія потребує адаптації виробничих потужностей і технологічного обладнання до умов просторової диверсифікації, що сприятиме підвищенню стійкості логістичної системи до зовнішніх викликів.

В свою чергою, вимагає запровадження додаткових економічних інструментів, зокрема інвестицій у релокацію технологічного обладнання, організацію внутрішніх логістичних процесів підприємств і покриття додаткових організа-

ційних витрат. Впровадження просторової сегментації логістичних процесів у водному транспорті України також передбачає інтеграцію цифрових рішень для забезпечення координації між сегментами та оптимізації витрат. Такий підхід дозволить мінімізувати втрати від потенційних ризиків, скоротити терміни відновлення пошкодженої інфраструктури та сприятиме підвищенню ефективності логістичного потенціалу водного транспорту України в умовах сучасних геоекономічних викликів. Вказаний підхід кардинально відрізняється від традиційної організації виробничого процесу довоєнного періоду, коли вимагалось максимальне зменшення території розташування виробничих потужностей локації портового оператора для зниження витрат часу і ресурсів при переміщенні персоналу і вантажів в межах підприємства.

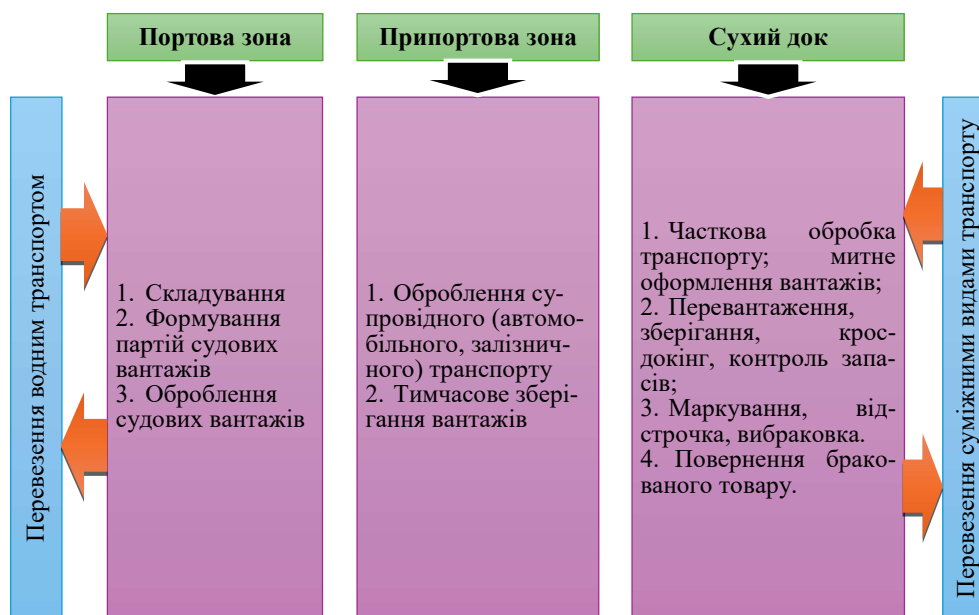


Рис. 1. Просторова сегментація виробничих процесів у логістичній системі перевезень

Джерело: розроблено автором

Таким чином, аналіз портової галузі України до початку повномасштабної агресії демонструє наявність структурних проблем, але водночас і значний потенціал для її трансформації через інноваційні підходи, екологічну модернізацію та адаптацію до глобальних викликів. Сучасний стан водного транспорту України можна охарактеризувати як систему, що перебуває у стані перманентної трансформації, балансуючи між економічними можливостями, геоекономічними ризиками та екологічними викликами. Тобто, його ефективне функціонування вимагає не лише технічного переоснащення, але й концептуальної переоцінки ролі транспорту в системі економічної безпеки держави, а також гармонізації його стратегічного розвитку з глобальними трендами сталого розвитку.

Дискусія. Для підвищення ефективності логістичного потенціалу необхідно реалізувати комплекс заходів, однак доцільність деяких із них викликає дискусію. По-перше, модернізація портового обладнання та днопоглиблення внутрішніх водних шляхів може вимагати значних інвестицій, тому важливо оцінити економічну доцільність таких проєктів у порівнянні з іншими видами транспорту. По-друге, інтеграція екологічних стандартів у діяльність транспортних компаній та портів є важливим кроком, проте постає питання, чи готові українські компанії до впровадження таких стандартів з огляду на фінансові обмеження та конкуренцію. По-третє, вдосконалення нормативно-правової бази відповідно до європейських стандартів може викликати труднощі через необхідність адаптації національного законодавства до міжнародних вимог, що потребує часу та ресурсів. Нарешті, впровадження інноваційних рішень, таких як автоматизація та цифровізація, сприяє підвищенню прозорості та зниженню витрат, але водночас вимагає значних інвестицій та відповідного рівня підготовки кадрів. З огляду на глобальні тенденції до 2030 року, Україна має значні перспективи інтеграції у світову логістичну систему, проте виникає питання, чи зможе країна ефективно використати свої внутрішні водні шляхи, такі як Дніпро та Дунай, для розвитку мультимодальних перевезень та партнерських відносин із європейськими транспортними коридорами. Виконання програм адаптації до європейських стандартів і розвитку державно-приватного партнерства є важливим завданням, однак слід врахувати ризики, пов'язані з політичною нестабільністю, економічними обмеженнями та конкурентним середовищем..

Висновки. Трансформація логістичного потенціалу водного транспорту України є стратегічно важливим напрямом для забезпечення стійкості економіки в умовах сучасних геоекономічних викликів. Науково обґрунтовано, що розвиток інфраструктури водного транспорту, зокрема модернізація портового обладнання, днопоглиблення внутрішніх водних шляхів і створення мультимодальних транспортних вузлів, сприяє підвищенню пропускної спроможності та інтеграції України в глобальні транспортні мережі. Впровадження інноваційних підходів до управління, таких як цифровізація логістичних процесів, автоматизація портових операцій і використання інтелектуальних транспортних систем, дозволяє знизити витрати, підвищити ефективність і забезпечити прозорість у транспортних операціях. Інтеграція екологічних стандартів у діяльність транспортних компаній та портів відповідає вимогам сталого розвитку та міжнародним зобов'язанням України, що сприяє зміцненню її репутації на світовому ринку. Крім того, адаптація нормативно-правової бази до європейських стандартів дозволяє створити сприятливі умови для залучення інвестицій і розвитку державно-приватного партнерства. У результаті таких заходів водний транспорт України може стати конкурентоспроможним елементом національної транспортної системи, що забезпечить стабільний економічний розвиток і інтеграцію в міжнародні логістичні ланцюги.

Література

1. Міністерство інфраструктури України. Наказ "Про затвердження Правил перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами України" від 04.04.2017 №

126. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0556-17#Text>. (дата звернення: 10.01.2025).
2. Закон України “Про морські порти України” № 4709-VI. Редакція від 1.01.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17#Text> (дата звернення: 10.01.2025).
3. Стійкість українських портів: вантажообіг у 2024 році сягнув 97 млн тонн <https://mtu.gov.ua/news/36333.html> (дата звернення: 10.01.2025).
4. Балобанов О.О., Пальченко А.А. Організаційно-правові пропозиції щодо удосконалення діяльності портових операторів. *Development of management and entrepreneurship methods on transport*. 2021. № 4(77). С. 68-80.
5. Адміністрація морських портів України. Звіти. Веб сайт. URL: <https://www.uspa.gov.ua/reports> (дата звернення: 16.06.2024).
6. Голубкова І. А., Бабченко М. В., Яворська А. Ф., Левинська Т. І., Бурмака Л. О. Тенденції розвитку підприємництва в морській галузі. *Вісник ХНАУ ім. В.В. Докучаєва. Серія „Економічні науки”*. 2021. № 1. С. 19-34.
7. Формування механізму забезпечення фінансово-економічної безпеки в системі управління портовими підприємствами; за ред. Л. В. Ширяєвої. Київ: Видавничий дім «Інтернаук». 2021. 172 с.
8. Портові тренди до 2030 року у світі та Україні. Делойт: веб сайт. URL: <https://www2.deloitte.com/ua/uk/pages/press-room/expert/infrastructure-interview-port-trends.html> (дата звернення: 16.06.2024).
9. Nitsenko, V., Mykhailenko, V., Riepina, I., Tepliuk M., & Hanzhurenko, I. (2024). Entropy management of logistics processes in Ukraine’s agribusiness: the role of stevedoring companies under sustainable development conditions. *Financial and Credit Systems: Prospects for Development*, 4(15), 168-180. <https://doi.org/10.26565/2786-4995-2024-4-13>
10. Kotov, B. (2020). Compliance in the company’s risk minimization system. *Economy and Entrepreneurship*, 45, 148-158. <http://doi.org/10.33111/EE.2020.45.KotovB>
11. Kuzomko, V., & Polova, A. (2023). Economic essence and problems of the financial security of Ukrainian enterprises. *Economy and Entrepreneurship*, 51, 5-15. http://doi.org/10.33111/EE.2023.51.KuzomkoV_PolovaA
12. Tepliuk, M., Sergienko, M., & Kyryliuk, O. (2024). Strategic development of enterprises in the new normal: digital transformations and innovative approaches to adaptation to changes and entropy resilience. *Collection of Scientific Papers "Scientific Notes"*, 37 (4), 8-17. http://doi.org/10.33111/vz_kneu.37.24.04.01.005.011
13. Tepliuk, M., & Kozeniuk, I. (2021). Commercialization of innovative activity of the enterprise. *Economy and Entrepreneurship*, 47, 64-76. http://doi.org/10.33111/EE.2021.47.TepliukM_KozeniukI
14. Yastrebnii, V. (2024). Principles of ESG strategy in the management of shipping companies. *Collection of Scientific Papers "Scientific Notes"*, 37 (4), 187-195. http://doi.org/10.33111/vz_kneu.37.24.04.17.117.123

REFERENCES

1. Ministerstvo infrastruktury Ukrainy. Nakaz "Pro zatverdzhennia Pravyl perevezennia nebezpechnykh vantazhiv vnutrishnimy vodnymy shliakhamy Ukrainy" vid 04.04.2017 № 126. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0556-17#Text>. (data zvernennia: 10.01.2025).
2. Zakon Ukrainy “Pro morskii porty Ukrainy” № 4709-VI. Redaktsiia vid 1.01.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17#Text> (data zvernennia: 10.01.2025).

3. Stiikist ukrainskykh portiv: vantazhoobih u 2024 rotsi siahnuv 97 mln tonn <https://mtu.gov.ua/news/36333.html> (data zvernennia 10.01.2025).
4. Balobanov O.O., Palchenko A.A. Orhanizatsiino-pravovi propozyzii shchodo udoskonalennia diialnosti portovykh operatoriv. Development of management and entrepreneurship methods on transport. 2021. № 4(77). S. 68-80.
5. Administratsiia morskyykh portiv Ukrainy. Zvity. Veb sait. URL: <https://www.uspa.gov.ua/reports> (data zvernennia: 16.06.2024).
6. Holubkova I. A., Babchenko M. V., Yavorska A. F., Levynska T. I., Burmaka L. O. Tendentsii rozvytku pidpriemnytstva v morskii haluzi. Visnyk KhNAU im. V.V. Dokuchaieva. Seriya „Ekonomichni nauky”. 2021. № 1. S. 19-34.
7. Formuvannia mekhanizmu zabezpechennia finansovo-ekonomichnoi bezpeky v systemi upravlinnia portovymy pidpriemstvamy; za red. L. V. Shyriaievoi. Kyiv: Vydavnychiy dim «Internauka». 2021. 172 s.
8. Portovi trendy do 2030 roku u sviti ta Ukraini. Deloit: veb sait. URL: <https://www2.deloitte.com/ua/uk/pages/press-room/expert/infrastructure-interview-port-trends.html> (data zvernennia: 16.06.2024).
9. Nitsenko, V., Mykhailenko, V., Riepina, I., Tepliuk M., & Hanzhurenko, I. (2024). Entropy management of logistics processes in Ukraine's agribusiness: the role of stevedoring companies under sustainable development conditions. Financial and Credit Systems: Prospects for Development, 4(15), 168-180. <https://doi.org/10.26565/2786-4995-2024-4-13>
10. Kotov, B. (2020). Compliance in the companys risk minimization system. Economy and Entrepreneurship, 45, 148-158. <http://doi.org/10.33111/EE.2020.45.KotovB>
11. Kuzomko, V., & Polova, A. (2023). Economic essence and problems of the financial security of Ukrainian enterprises. Economy and Entrepreneurship, 51, 5-15. http://doi.org/10.33111/EE.2023.51.KuzomkoV_PolovaA
12. Tepliuk, M., Sergienko, M., & Kyryliuk, O. (2024). Strategic development of enterprises in the new normal: digital transformations and innovative approaches to adaptation to changes and entropy resilience. Collection of Scientific Papers "Scientific Notes", 37 (4), 8-17. http://doi.org/10.33111/vz_kneu.37.24.04.01.005.011
13. Tepliuk, M., & Kozeniuk, I. (2021). Commercialization of innovative activity of the enterprise. Economy and Entrepreneurship, 47, 64-76. http://doi.org/10.33111/EE.2021.47.TepliukM_KozeniukI
14. Yastrebnii, V. (2024). Principles of ESG strategy in the management of shipping companies. Collection of Scientific Papers "Scientific Notes", 37 (4), 187-195. http://doi.org/10.33111/vz_kneu.37.24.04.17.117.123