

DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2025-79-63>

338.45:656.61(477)

СТРАТЕГІЧНІ НАПРЯМКИ РОЗВИТКУ БІЗНЕС-СЕРЕДОВИЩА МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ

STRATEGIC DIRECTIONS FOR THE DEVELOPMENT OF THE BUSINESS ENVIRONMENT OF MARITIME TRANSPORT IN UKRAINE

Михайленко Владислав Іванович

доктор філософії, науковий співробітник,
Державна установа "Інститут ринку і економіко-екологічних досліджень
Національної академії наук України"
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6667-2457>

Шлафман Наталія Леонідівна

доктор економічних наук, професор, головний науковий співробітник,
Державна установа "Інститут ринку і економіко-екологічних досліджень
Національної академії наук України"
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2847-3267>

Зотеев Ростислав Євгенович

науковий співробітник,
Державна установа "Інститут ринку і економіко-екологічних досліджень
Національної академії наук України"
ORCID: <https://orcid.org/0009-0009-6093-0668>

Mykhailenko Vladyslav, Shlafman Natalya, Zotieiev Rostyslav
State Organization «Institute of Market and Economic&Ecological Researches
of the National Academy of Sciences of Ukraine»

Стаття присвячена визначенню стратегічних напрямків розвитку бізнес-середовища морського транспорту України в умовах воєнного стану, економічної нестабільності та євроінтеграційних процесів. Проаналізовано рівень сприятливості ключових складових – кредитування реальної економіки, податкової політики та правового регулювання торговельного мореплавства. Доведено, що зменшення обсягів довгострокового кредитування, фіскалізація податкової системи та недосконалість правового регулювання є основними стримуючими чинниками морської галузі України. Обґрунтовано доцільність запровадження тоннажного податку та системи морських субсидій для відновлення і підвищення конкурентоспроможності національного флоту. Запропоновано комплекс заходів для переходу від фіскальної до стимулюючої податкової політики, удосконалення монетарних механізмів і гармонізації українського законодавства з європейським морським *acquis*.

Ключові слова: бізнес-середовище, морський транспорт, кредитування, фіскальна політика, тоннажний податок, морські субсидії, національний флот, післявоєнне відновлення, європейська інтеграція.

The article is devoted to identifying the strategic directions for the development of the business environment of Ukraine's maritime transport sector under the conditions of martial law, economic instability, and European integration processes. The research emphasizes the crucial role of maritime transport as a strategic component of Ukraine's external economic relations and post-war recovery. The paper analyzes the level of favorability of the key elements of the maritime business environment – crediting of the real economy, fiscal policy, and the legal framework of merchant shipping. It has been established that the reduction in the volume of long-term lending to industrial and shipbuilding enterprises, the dominance of fiscal approaches in taxation, and the imperfection of legal regulation are among the main factors restraining the sector's development. The study proves that fiscalization of the tax system increases inflationary pressures, discourages investment, and stimulates the relocation of businesses abroad, while the instability of tax legislation complicates strategic planning in the maritime sector. Based on a comparative analysis

of international practices, the expediency of introducing a tonnage tax and a system of maritime subsidies has been substantiated as essential instruments for restoring Ukraine's national fleet, ensuring sustainable competitiveness, and integrating into the global shipping market. The article also outlines practical recommendations aimed at reorienting the monetary policy of the National Bank of Ukraine towards supporting investment in the real economy, transitioning from a fiscal to a stimulating tax model, and improving access to long-term credit resources for the shipbuilding and logistics industries. It emphasizes the importance of harmonizing Ukrainian maritime legislation with the European maritime acquis and creating a transparent mechanism for monitoring state support in line with EU competition principles. Implementation of these measures is expected to enhance Ukraine's transport potential, accelerate the modernization of port infrastructure, and strengthen the country's position within international trade routes and the global maritime economy.

Keywords: business environment, maritime transport, crediting, fiscal policy, tonnage tax, maritime subsidies, national fleet, post-war recovery, European integration.

Постановка проблеми. Визначення стратегічних напрямків розвитку бізнес-середовища морського транспорту України є критично важливим у контексті воєнного стану, економічної нестабільності та потреби повоєнного відновлення. Морський транспорт виступає ключовою складовою національної економіки, забезпечуючи інтеграцію України у світову систему торгівлі, формування експортного потенціалу та логістичну стійкість держави. Водночас, сучасні виклики – зменшення обсягів довгострокового кредитування, фіскальна спрямованість податкової політики, втрати національного флоту та недосконалість правового регулювання – суттєво ускладнюють розвиток морської галузі. В цих умовах важливим завданням є пошук механізмів підвищення ефективності бізнес-середовища морського транспорту шляхом модернізації фінансово-кредитних, податкових та правових інструментів. Практичне значення дослідження визначається необхідністю розроблення рекомендацій для державної політики, спрямованої на формування стимулюючої економічної моделі, запровадження тоннажного податку та системи морських субсидій, що відповідають стандартам ЄС і сприяють відновленню конкурентоспроможності українського морського транспорту на глобальному рівні.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання розвитку бізнес-середовища морського транспорту України в умовах війни та удосконалення механізмів його державного регулювання висвітлювалися у працях таких українських науковців, як Буркинський Б. В., Грищенко В. Ф., Грищенко І. В. [1–3], Ільченко С. В. [1–2], Мірошніченко В. Р., Глущенко Я. І., Корогодова О. О., Моїсеєнко Т. Є., Черненко, Н. О. [4], Шлафман Н. Л., Михайленко В. І., Алексєєвська Г. С. [5–7], Бондаренко О. В. [7], Ніценко В. С. [8], Зотєєв Р. Є. [9], Траченко Л. С. [10], Бельо Л. Ю. [11], Лабунець І. Ю. [12; 13]

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Попри наявність численних досліджень, присвячених розвитку морського транспорту України, низка ключових аспектів формування його бізнес-середовища в умовах воєнного стану залишається недостатньо опрацьованою. Зокрема, поза належною увагою залишаються питання впливу війни на кредитно-фінансові механізми підтримки галузі, фіскальне навантаження на судноплавні підприємства, а також правові бар'єри, що стримують реєстрацію суден під українським прапором. Недостатньо вивченим є й потенціал застосування міжнародних інструментів стимулювання морської діяльності, таких як тоннажне оподаткування чи система морських субсидій, у контексті адаптації до стандартів ЄС. Саме тому у даній статті акцент зроблено на визначенні стратегічних напрямків підвищення ефективності бізнес-середовища морського транспорту України в умовах воєнних викликів і повоєнного відновлення.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Метою статті є обґрунтування стратегічних напрямків розвитку бізнес-середовища морського транспорту України в умовах воєнного стану та економічної нестабільності. Для досягнення цієї мети поставлено такі завдання: проаналізувати стан кредитування реального сектору економіки та визначити його вплив на розвиток морської галузі; оцінити фіскальні умови та податкову політику щодо підприємств морського транспорту; виявити основні правові обмеження, що стримують функціонування торговельного мореплавства; здійснити порівняльний аналіз міжнародних практик державної підтримки судноплавства; обґрунтувати доцільність запровадження тоннажного податку й системи морських субсидій; розробити пропозиції щодо удосконалення монетарної та податкової політики, а також

гармонізації українського законодавства з морським *acquis* ЄС.

Виклад основного матеріалу дослідження. В умовах перетворень, що торкнулися всіх боків економічної діяльності нашої країни, особливу увагу слід приділяти вдосконаленню управління складними організаційно-економічними системами, однією з яких є морський транспорт. Наші дослідження довели, що в умовах війни найважливішими умовами розвитку морського транспорту є: можливості його кредитування; стимулююча податкова політика; сприятливі правові норми для функціонування торговельного мореплавства. Це обумовлює вибір стратегічних напрямків розвитку бізнес-середовища морського транспорту.

I. Рівень кредитування реальної економіки. Враховуючи специфіку складових частин морського транспорту, його підприємства, особливо суднобудування та судноремонт, потребують довгострокових кредитів (терміном більше 5 років). Однак, розглядаючи обсяг кредитів, що надані резидентам у національній валюті у розрізі строків погашення за період 2007–2023 років (рис. 1), ми виявили, що обсяг кредитів, наданих терміном більше 5 років, з 2016 р. має тенденцію до зниження, як в абсолютних значеннях, так і його частки в загальному обсязі кредитів (рис. 2): якщо в 2016 р. частка кредитів, наданих терміном більше 5 років, у загальному обсязі складала 23,17%, то в 2023 році – всього 10,79%. Зростає тільки обсяг кредитів короткострокових кредитів.

Крім того, якщо розглядати обсяг кредитування у гривні, то здається, що він збільшу-

ється (рис. 3), але, якщо цей обсяг кредитування розглянути в доларовому еквіваленті, то ясно видна тенденція до зменшення, тобто йде інфляційне зростання (рис. 4).

На наш погляд, пояснити цей процес можливо шляхом порівняння процентних ставок за новими кредитами для корпоративного сектору та середньозваженої доходності ОВДП за результатами аукціонів з їх первинного розміщення (рис. 5). З рисунку видно, що розмір доходності ОВДП перевищує розмір процентних ставок за новими кредитами, тобто вітчизняним комерційним банкам значно більш вигідне придбання ОВДП, ніж кредитування реального сектору економіки. Однак для держави випуск ОВДП також є невигідним, тому що, в кінцевому підсумку, сума залучених коштів з продажу ОВДП менше, ніж сплата доходу за ОВДП (рис. 6). Причому у 2025 р. відновлюється тенденція 2022 року – доходність ОВДП різко зростає.

В цілому, як зазначив Данилишин [14], «Превалювання вартості фінансових активів над доходністю реального сектора дестимулює перетікання заощаджень економіки у інвестиції. Звуження притоку позикових коштів в економіку ускладнює процес нарощування продуктивності в реальному секторі, що генерує базові ризики нестабільності». Тож кредитно-фінансову політику НБУ доцільно спрямувати на розвиток кредитування реального сектору, створення умов для зростання виробництва, підвищення продуктивності економіки, що й буде нівелювати існуючі з боку пропозиції інфляційні ризики, а також може значно знизити дефіцит державного бюджету країни.

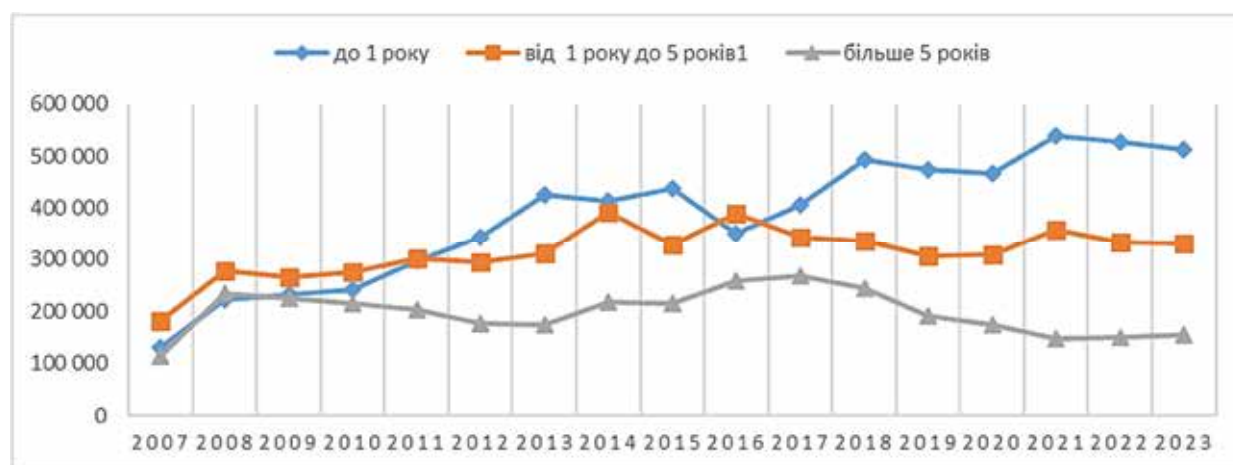


Рис. 1. Загальний обсяг кредитів (млн. грн.), що надані резидентам у розрізі строків погашення за період 2007–2023 років

Джерело: сформовано авторами на основі [13]

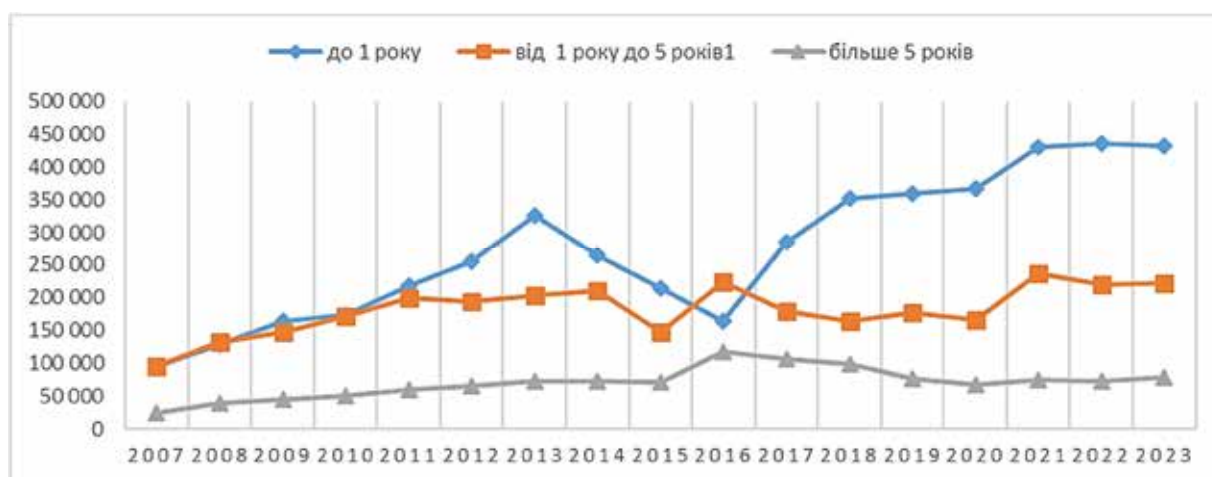


Рис. 2. Обсяг кредитів, що надані резидентам у національній валюті (млн. грн.) у розрізі строків погашення за період 2007–2023 років

Джерело: сформовано авторами на основі [13]

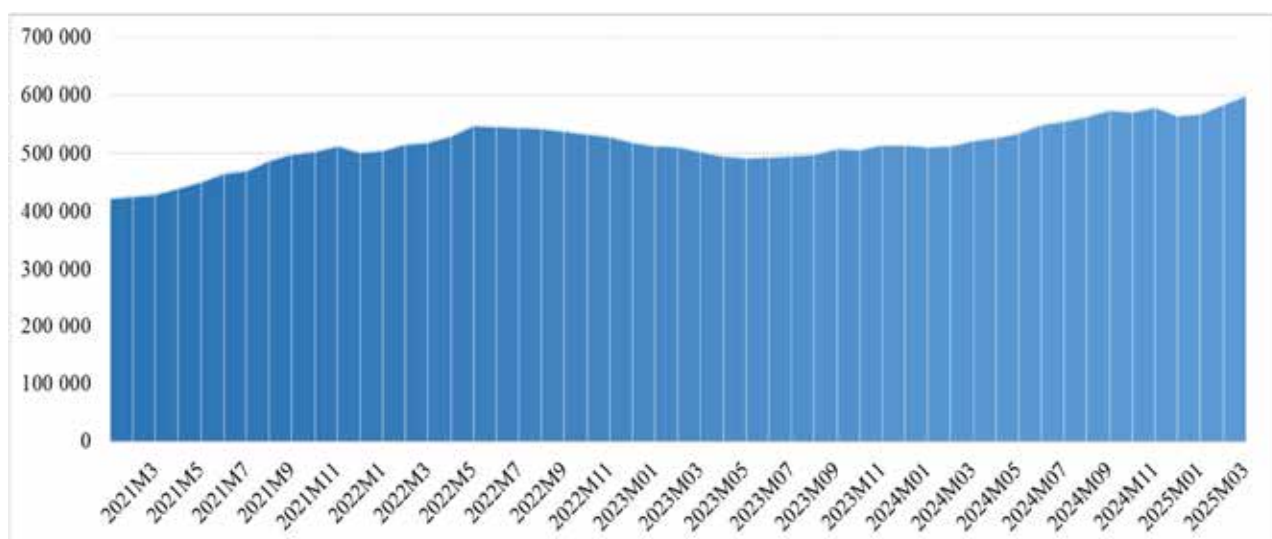


Рис. 3. Місячна динаміка надання кредитів корпоративному сектору у національній валюті без урахування впливу курсу долара за період з січня 2021 року по березень 2025 року

Джерело: сформовано авторами на основі [13]

II. Сприятливість податкової політики. Національна економічна стратегія до 2030 року підкреслює, що податкова система України має надмірно дискреційний характер, що провокує тінізацію господарських процесів та виведення капіталів за кордон. Попри низку реформ, система оподаткування все ще не забезпечує сприятливих умов для інвестицій та розвитку продуктивної діяльності. Вона залишається орієнтованою переважно на фіскальні інтереси, а не на економічне зростання: податкові ставки та механізми не стимулюють накопичення капіталу, інноваційність і підвищення доданої вартості.

В Україні переважає оподаткування факторів виробництва, що створює бар'єри для інвестиційної активності. Податок на майно, імпорт технологій, авансові платежі з податку на прибуток та ПДВ на виробничі ресурси фактично виступають як податки на намір інвестувати, знижуючи конкурентоспроможність національних виробників. Такі податкові інструменти обмежують розвиток виробництва та стримують оновлення основних фондів, особливо у капіталомістких галузях, до яких належить суднобудування.

Податок на додану вартість, хоча теоретично трансформується у податок на кінцеве споживання, на практиці стає тягарем на

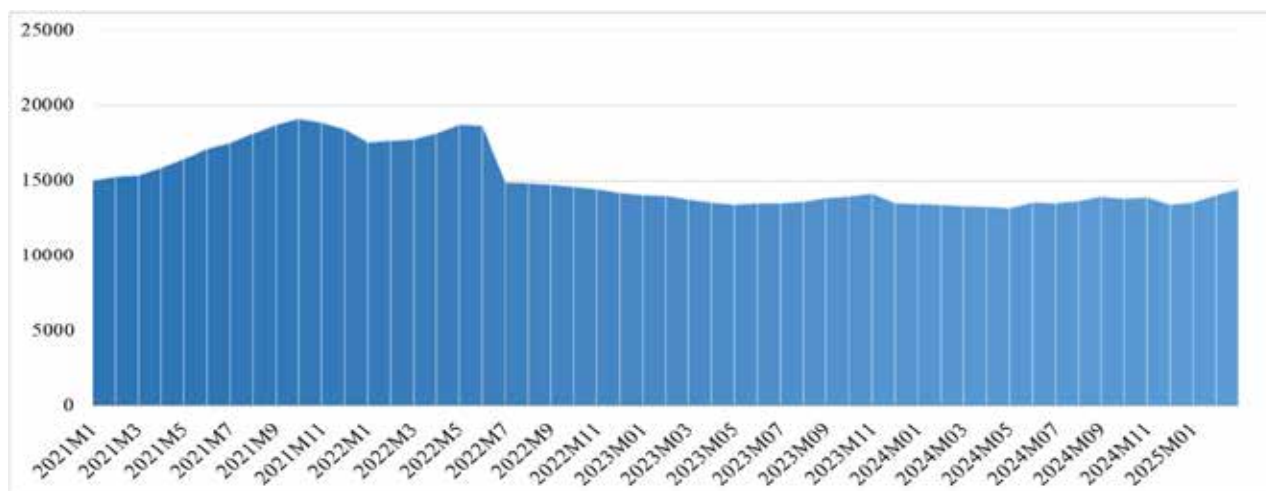


Рис. 4. Місячна динаміка надання кредитів корпоративному сектору у національній валюті з урахуванням доларового еквіваленту за період з січня 2021 року по березень 2025 року

Джерело: сформовано авторами на основі [13]

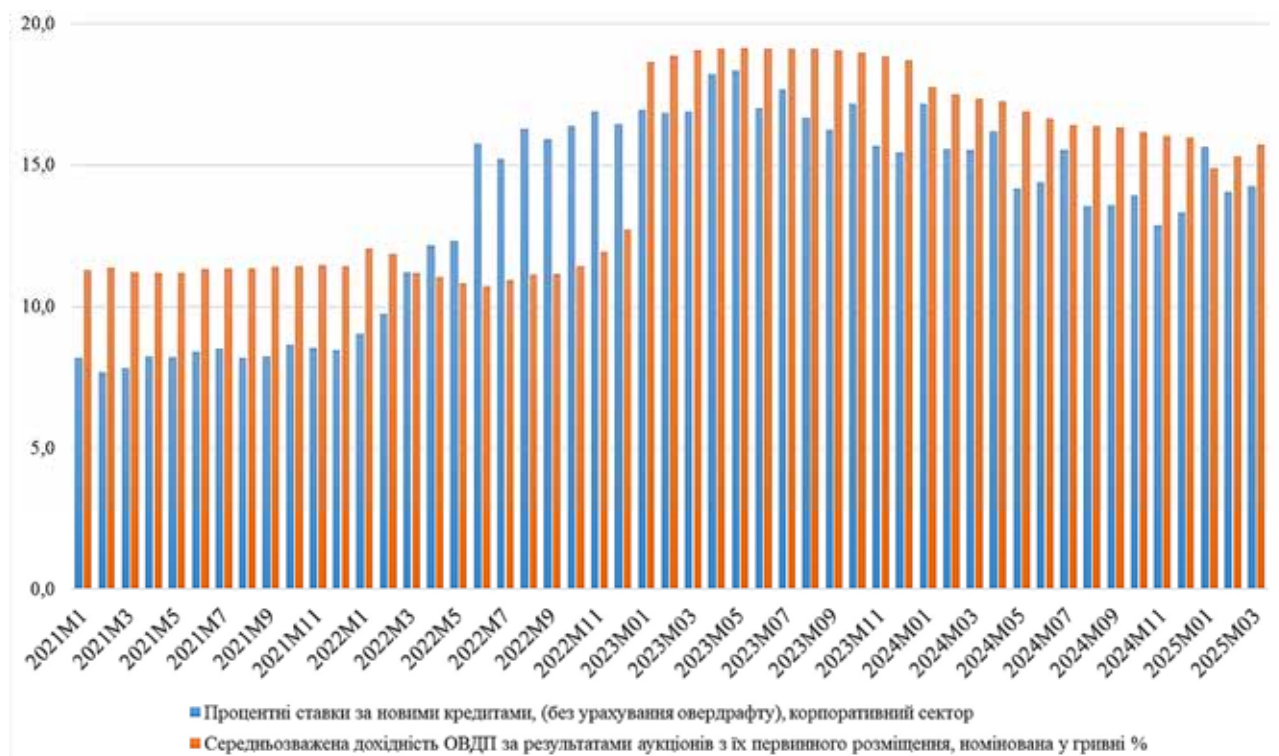


Рис. 5. Порівняння процентних ставок за новими кредитами, (без урахування овердрафту) для корпоративного сектору та середньозваженої дохідності ОВДП за результатами аукціонів з їх первинного розміщення, номінована у гривні (у %)

Джерело: сформовано авторами

оборотний капітал підприємств із тривалим виробничим циклом. Через труднощі з відшкодуванням ПДВ та необхідність кредитування оборотних коштів цей податок перетворюється на фактор, що обмежує інвестиції у галузі з тривалим періодом виробництва,

зокрема у важкій промисловості та транспортному машинобудуванні. Внаслідок цього ПДВ фактично виступає як прямий податок на капітал і знижує інвестиційну привабливість, а також формує стимули до орієнтації на експорт сировини з низькою доданою вартістю.

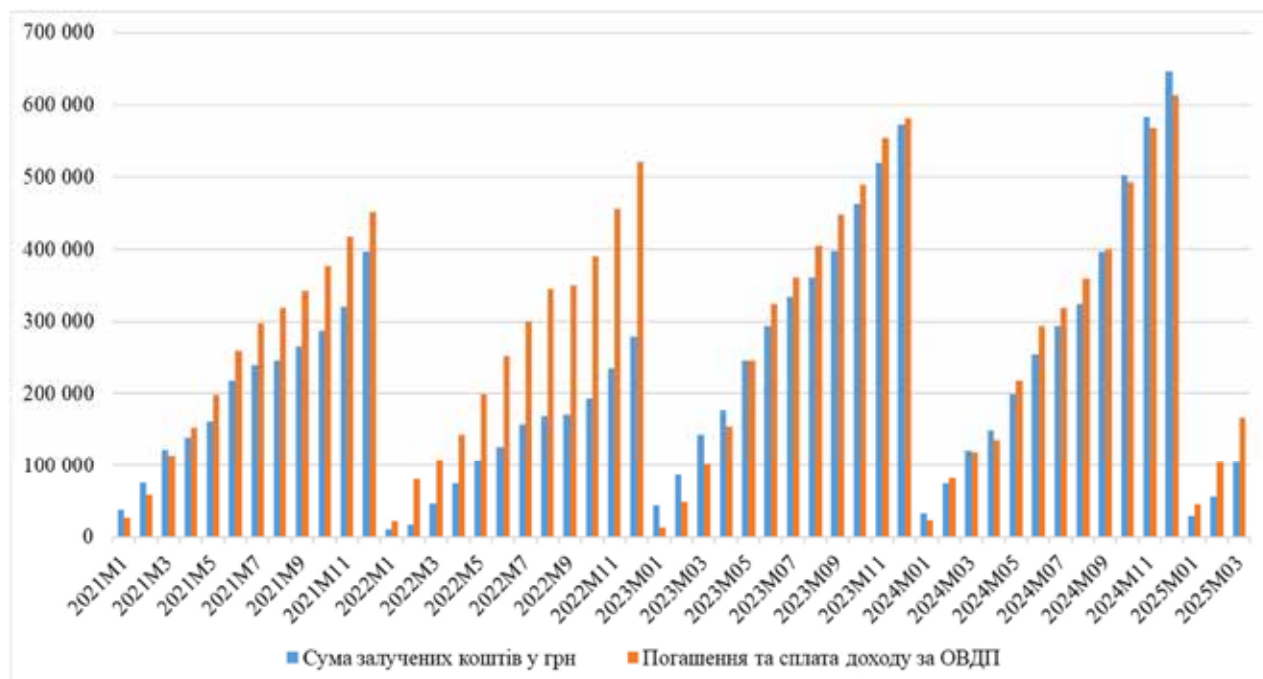


Рис. 6. Порівняльна гістограма сум залучених коштів з продажу ОВДП та погашення і сплата доходу за ОВДП за період з січня 2021 року по березень 2025 року

Джерело: сформовано авторами

Подальша фіскалізація податкової політики, що посилилась (і ще має посилитись в майбутньому) прийняттям Верховною Радою України у жовтні 2024 року Закону «Про внесення змін до Податкового кодексу України та інших законів щодо забезпечення збалансованості бюджетних надходжень у період дії воєнного стану», призвела до погіршення умов провадження підприємницької діяльності. Зростання податкового навантаження спричиняє інфляційний тиск, збільшує витрати підприємств, знижує рентабельність, стимулює згортання інвестицій та переміщення бізнесу за кордон. Це призводить до скорочення робочих місць, відтоку кадрів, звуження споживчого ринку, посилення процесів деіндустріалізації та поглиблення структурних дисбалансів в економіці. Крім фіскалізації податкової політики, значно погіршує бізнес-середовище нестабільність податкової системи (табл. 1).

Розрахунки показали, що за 16 років відбулось 227 змін до Податкового кодексу України, але за останні п'ять років таких змін відбулось значно більше, ніж за 2010–2014 рр. (32,5%) та 2015–2019 рр. (25,4%), а саме – 40,9%. Отже, високий рівень нестабільності податкової системи значно ускладнює планування здійснення підприємницької діяльності. В умовах дії фіскальної податкової сис-

теми, коли розмір сукупного оподаткування судноплавної діяльності у Україні є одним за найбільших у світі, наша країна за період понад 30 років незалежності практично втратила весь національний транспортний флот (табл. 2) і власну вантажну базу.

III. Правові аспекти функціонування торговельного мореплавства. Згідно з Конвенцією ООН про умови реєстрації суден 1986 р. [16], всі торговельні судна повинні бути зареєстровані і підлягають юрисдикції морської адміністрації країни реєстрації та оподаткуванню і фіскальному контролю згідно з її законами, також зобов'язані наймати кваліфіковані та сертифіковані національні команди.

Задля запобігання цього, а також у зв'язку із браком робочої сили, в світовій морській галузі більше половини світового флоту оперує під «відкритими реєстрами» або «зручними прапорами». Це створює для судновласників наступні переваги: не потребується розкривати справжнього власника акцій судноплавної компанії; компанії не треба подавати регулярні фінансові звіти або сплачувати податок на прибуток країні реєстрації; судна можуть бути побудовані будь де в світі за умови нормальних процедур реєстрації; може бути найнята команда будь-якої національності за умови необхідної технічної квалі-

Таблиця 1

Аналіз кількості змін до Податкового кодексу за 2010–2025 рр.*

Показники	Роки																Всього
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025*	
1. Кількість змін до Податкового Кодексу	1	18	22	9	24	26	8	8	8	10	17	12	30	20	13	1	227
2. Кількість змін за 5 р. / % до всіх	74/32,5					60/26,4					93/40,9					1/0,02	227
2. Ранг	13	6	4	11	3	2	12	12	12	10	7	9	1	5	8	x	x

* за 5 місяців 2025 року

Джерело: сформовано авторами

Таблиця 2

Динаміка втрати національного флоту України

Провізна спроможність за типами суден (тис. тон дедвейту) / Рік	2005	2010	2015	2023
Флот загалом	1132,0	903,9	432,2	346,8
Танкери	50,0	52,5	34,0	30,6
Балкери	160,0	111,4	0,0	0,0
Суховантажні	670,0	526,3	274,8	195,2
Контейнерні	34,0	н/д	0,0	2,5
Інші типи суден	218,0	213,7	123,5	118,6

Джерело: сформовано авторами на основі [15]

фікації; запобігання обмеженню свободи морської торгівлі через політичні обмеження. До переваг також може бути віднесено: швидка та більш фінансово вигідна процедура реєстрації суден; можливість уникнення виконання обтяжливих та часто застарілих національних правил безпеки праці та трудового законодавства; мінімальний контроль діяльності судновласника та екіпажу судна з боку національних морських Адміністрацій; можливість оптимізувати діяльність судновласника для підвищення її прибутковості і конкурентоспроможності.

Переважна більшість приморських і навіть континентальних країн світу створюють пільгові умови для розвитку національного судноплавства, отримуючи від цього вигоди від надходження додаткових податків з інших сфер економічної діяльності та заробітної плати працівників додатково створених робочих місць. Для більшості країн з активною демо-

графічною політикою одним із пріоритетів розвитку флоту та портів є зайнятість населення. При цьому першочерговою метою розвитку національного судноплавства є захист національного товаровиробника. В табл. 3 порівнюються переваги реєстрації у Панамі (один із старіших реєстрів), Мальті (надійний європейський реєстр), Молдові (новітній реєстр країни зі Східної Європи), Гонконгу (провідний азійський реєстр). Слід додати, що прапор, який несе судно, впливає на рівень страхових премій морських страхувальників.

В Україні ж реєстраційні дії здійснюються протягом 15 робочих днів з дати прийняття відповідної заяви. За бажанням заявника зазначені реєстраційні дії можуть бути проведені протягом двох робочих днів з дати прийняття відповідної заяви, але при цьому розмір адміністративного збору подвоюється [21]. Адміністративний збір розраховується у такому порядку: прожитковий мінімум, встановлений

Таблиця 3

Головні переваги реєстрації суден в окремих країнах

Країна	Головні переваги
Панама [17]	1) Попереднє Свідоцтво про реєстрацію судна (дійсне до 6 місяців) та Ліцензія суднової радіостанції може бути отримано протягом 24 годин; 2) Первинна реєстрація коштує від 500\$ до 6500\$ в залежності від типу та розміру судна; 3) Необхідна кількість документів для проведення реєстрації – 5
Мальта [18]	1) Закон про Торгівельне мореплавство дуже схожий на британський, є країною ЄС; 2) Первинна реєстрація коштує від 500 до > 1000 євро в залежності від типу та розміру судна + щорічний податок на тоннаж від 2500 до > 7000 євро; 3) Необхідна кількість документів для проведення реєстрації – 7
Молдова [19]	1) Резидент або нерезидент країни може зареєструвати судно під прапором Республіки Молдова; власники та фрахтувальники суден звільняються від сплати податкових платежів та мит; відсутні обмеження щодо реєстрації річкових та морських суден річка-море будь-якого віку та будь-якого типу; 2) Первинна реєстрація коштує бл. 500\$ в залежності від типу та розміру судна + щорічний податок бл. 500\$; При наявності всіх необхідних документів реєстрація триває 1 день; 3) Необхідна кількість документів для проведення реєстрації – 8
Гонконг [20]	1) За умови, що всі необхідні документи надані та перевірені – реєстрація триває 2 години; 2) Первинна реєстрація коштує від 455 до 1950\$ в залежності від типу та розміру судна + щорічний податок на тоннаж від 195 до 10000\$; 3) Необхідна кількість документів для проведення реєстрації – 8

Джерело: сформовано авторами

для працездатних осіб на 1 січня відповідного календарного року, помножений на коефіцієнт віку судна, помножений на коефіцієнт технічних характеристик судна, помножений на фактичну кількість одиниць виміру типу судна. Розмір прожиткового мінімуму для працездатних осіб станом на 01.01.2025 становить 3028,00 грн. Необхідна кількість документів для проведення реєстрації – 11. Таким чином, Україна не дуже приваблива країна з погляду реєстрації морських суден. Однак, для стимулювання реєстрації суден під флагом України та розвитку суднобудування в нашій країні велику роль можуть мати так звані морські субсидії – це механізми фінансової та податкової підтримки судноплавних компаній, моряків, інфраструктурних об'єктів та інноваційних проєктів, що мають на меті підвищення конкурентоспроможності національного флоту та забезпечення його сталого розвитку [22], класифікуються за механізмом трансферу (прямі субсидії, податкові витрати, втрати доходів, передача фінансових ризиків тощо) та за економічною логікою первинного призначення – витрати на працю, капітал, енергію, інфраструктуру, знання або дохід компанії. Найбільш вигідний вид податкових морських субсидій для країн, що прагнуть

створити або відтворити національний флот, це альтернативний податок на судноплавство (тоннажний податок). Він має перевагу перед прямими субсидіями для судноплавних компаній, оскільки він не сприяє підтримці збиткових компаній, що сприяє «природному вмиранню» неспроможних підприємств. У даний час податок на тоннаж запровадили 22 країни ЄС, а також Японія, Південна Корея, Індія та багато інших країн.

Також дослідження 9 морських економік ЄС за період 1994–2012 років, виконане Oxford Economics [23], показало, що застосування тоннажного податку призвело до збільшення економічного вкладу європейської судноплавної галузі до бюджету ЄС станом на 2012 рік на 50%. Протягом 2018 року судноплавна галузь ЄС забезпечила роботою 685 000 осіб і забезпечила внесок у ВВП 54 мільярди євро, а якщо врахувати мультиплікаційний вплив ланцюга постачання – внесок судноплавної галузі у зайнятість зростає до понад 2,0 мільйонів робочих місць, а загальний внесок галузі до ВВП оцінювався у 149 мільярдів євро.

Висновки. Формування конкурентоспроможного бізнес-середовища морського транспорту України потребує переходу до інвестиційно-орієнтованої кредитної та податкової

політики, що включає відмову від жорсткої монетарної моделі, запровадження стимулів для фінансування судноплавства та інфраструктури, впровадження тоннажного оподаткування, спеціальних фіскальних режимів і морських субсидій за європейським зразком. Ключовими умовами відновлення галузі є модернізація флоту та портів із впроваджен-

ням «зелених» технологій, розвиток людського капіталу через державні програми, а також гармонізація національного законодавства з *acquis* ЄС. Це забезпечить повернення України на міжнародний ринок морських перевезень, стимулюватиме високотехнологічні виробництва та сприятиме економічному зростанню та обороноздатності держави.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Burkynskiy B. V., Ilchenko S. V., Gryshchenko V. F., Gryshchenko I. V. The competitive strategy profile of Ukrainian inland water transport: economic justification. *Науковий вісник Національного гірничого університету*. 2023. № 1. С. 169–173. DOI: doi.org/10.33271/nvngu/2023-1/169
2. Burkynskiy B., Ilchenko S., Gryshchenko V., Gryshchenko I. Guiding Principles Of Prioritizing Tasks For Developing Ukraine's Water Transport. *Economic Innovations*. 2022. Т. 24, № 4(85). С. 8–16. DOI: 10.31520/ei.2022.24.4(85).8-16
3. Буркинський Б., Андреева Н., Грищенко В. Коригування обсягів перевезення вантажів морським та внутрішнім водним транспортом України з урахуванням вимог екологізації соціально-відповідального бізнесу. *Економіка та суспільство*. 2022. № 43. DOI: doi.org/10.32782/2524-0072/2022-43-52
4. Мірошніченко В. Р., Глущенко Я. І., Корогодова О. О., Моїсеєнко Т. Є., Черненко Н. О. Оцінка зовнішньоекономічної діяльності морського транспорту у контексті розвитку міжнародних економічних відносин України. *Здобутки економіки: перспективи та інновації*. 2025. № 18. DOI: https://doi.org/10.5281/zenodo.15466563
5. Mykhailenko V., Shlafman N., Alekseevskaya H. Business environment of maritime transport in Ukraine during the war: an economic and statistical analysis. *Economic Innovations*. 2025. Т. 27, № 1(94). С. 113–122. DOI: doi.org/10.31520/ei.2025.27.1(94).113-122
6. Алексеєвська Г., Михайленко В., Бондаренко О. Концептуальні підходи щодо управління кіберризиками у морській інфраструктурі в умовах цифровізації. *Economic Synergy*. 2025. № 3. С. 81–96. DOI: https://doi.org/10.53920/ES-2025-3-7
7. Nitsenko V., Mykhailenko V., Riepina I., Tepluk M., Hanzhurenko I. 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*. 2024. Т. 4, № 15. С. 168–180. DOI: https://doi.org/10.26565/2786-4995-2024-4-13
8. Shlafman N., Zotieiev R., Al-hadrawi B. Best international practices for minimising net risks in port operations using generative artificial intelligence. *Grail of Science*. 2025. May. DOI: https://doi.org/10.36074/grail-of-science.18.04.2025.041
9. Траченко Л. Проблеми та можливості для розвитку бізнесу морської галузі України в повоєнний період. *Економіка та суспільство*. 2025. № 71. DOI: https://doi.org/10.32782/2524-0072/2025-71-31
10. Бельо Л. Ю. Приватно-правові аспекти розвитку правової політики морської безпеки України. *Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції*. 2025. № 2. С. 15–20. DOI: https://doi.org/10.32782/2408-9257-2025-2-3
11. Лабунець І. Інституційне забезпечення як складова концептуальних положень формування вантажопотоків морського транспорту України. *Економічні горизонти*. 2024. № 2–3(28). С. 158–168. DOI: https://doi.org/10.31499/2616-5236.3(28).2024.306272
12. Labunets I. Priority areas for shaping the structure of cargo flows in the post-war period. *Economic Innovations*. 2024. Т. 26, № 2(91). С. 40–49. URL: https://doi.org/10.31520/ei.2024.26.2(91).40-49
13. Держстат України. – офіційний вебсайт. URL: https://www.ukrstat.gov.ua/ (дата звернення: 20.10.2025).
14. Данилишин Б. Оцінка стану кредитування економіки України. *Федерація роботодавців України*. 2025. URL: https://surli.li/sqiuin (дата звернення: 20.10.2025).
15. UNCTAD Data Hub. Maritime profile: Ukraine. URL: https://surli.li/oeciwl (дата звернення: 20.10.2025).
16. United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships. URL: https://surli.lt/jrmpsf (дата звернення: 20.10.2025).
17. Vessel registration — Panama. *International Wealth.Info*. URL: https://surli.li/sbnizt (дата звернення: 20.10.2025).
18. Реєстрація судна під прапором Мальти. *YBCase*. URL: https://surli.cc/qukzel (дата звернення: 20.10.2025).

19. MarketNote. Реєстрація морських суден і яхт під молдавським прапором у Державному морському реєстрі Республіки Молдова. URL: <https://surl.li/sacomb> (дата звернення: 20.10.2025).
20. Hong Kong Shipping Registry. *Ship registration guidelines*. URL: <https://surl.li/jvedcx> (дата звернення: 20.10.2025).
21. Дія. «Реєстрація судна у Державному судновому реєстрі України». URL: <https://surl.li/rainzl> (дата звернення: 20.10.2025).
22. ITF. Maritime Subsidies: Do They Provide Value for Money? *International Transport Forum Policy Papers*, № 70. OECD Publishing, Paris, 2019.
23. Panteia. Evaluatie van de fiscale maatregelen in het zeevaartbeleid (Evaluation of the fiscal measures in shipping policy). *Zoetermeer*, 2014. URL: <https://surl.li/azjxhs> (дата звернення: 20.10.2025).

REFERENCES:

1. Burkynskiy B. V., Ilchenko S. V., Gryshchenko V. F., Gryshchenko I. V. (2023) The competitive strategy profile of Ukrainian inland water transport: economic justification. *Naukovyi visnyk Natsionalnoho hirnychoho universytetu – Scientific Bulletin of the National Mining University*, no. 1, pp. 169–173. <https://doi.org/10.33271/nvngu/2023-1/169>
2. Burkynskiy B., Ilchenko S., Gryshchenko V., Gryshchenko I. (2022) Guiding Principles of Prioritizing Tasks for Developing Ukraine's Water Transport. *Economic Innovations*, vol. 24, no. 4(85), pp. 8–16. [doi.org/10.31520/ei.2022.24.4\(85\).8-16](https://doi.org/10.31520/ei.2022.24.4(85).8-16)
3. Burkynskiy B., Andrieieva N., Hryshchenko V. (2022) Koryhuvannia obsiahiv perevezennia vantazhiv mors'kym ta vnutrishnim vodnym transportom Ukrainy z urakhuvanniam vymoh ekolohizatsii sotsial'no-vidpovidal'noho biznesu [Adjustment of freight transportation volumes by maritime and inland water transport of Ukraine considering the greening requirements of socially responsible business]. *Ekonomika ta suspilstvo – Economy and Society*, №. 43. (in Ukrainian)
4. Miroshnychenko V. R., Hlushchenko Ya. I., Korohodova O. O., Moiseienko T. Ye., Chernenko N. O. (2025) Otsinka zovnishnoekonomichnoi diialnosti mors'koho transportu u konteksti rozvytku mizhnarodnykh ekonomichnykh vidnosyn Ukrainy [Assessment of foreign economic activity of maritime transport in the context of development of international economic relations of Ukraine]. *Zdobutky ekonomiky: perspektyvy ta innovatsii – Achievements of the Economy: Prospects and Innovations*, №18. <https://doi.org/10.5281/zenodo.15466563> (in Ukrainian)
5. Mykhailenko, V., Shlafman, N., & Alekseevskaya, H. (2025). Business environment of maritime transport in Ukraine during the war: An economic and statistical analysis. *Economic Innovations*, 27(1(94)), 113–122. [https://doi.org/10.31520/ei.2025.27.1\(94\).113-122](https://doi.org/10.31520/ei.2025.27.1(94).113-122)
6. Alekseevskaya, H., Mykhailenko, V., & Bondarenko, O. (2025). Conceptual approaches to managing cyber risks in maritime infrastructure under digitalization. *Economic Synergy*, (3), 81–96. <https://doi.org/10.53920/ES-2025-3-7>
7. Nitsenko, V., Mykhailenko, V., Riepina, I., Tepluk, 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>
8. Shlafman, N., Zotieiev, R., & Al-hadrawi, B. (2025). Best international practices for minimising net risks in port operations using generative artificial intelligence. *Grail of Science*. doi.org/10.36074/grail-of-science.18.04.2025.041
9. Trachenko, L. (2025). Problems and opportunities for the development of Ukraine's maritime business sector in the post-war period. *Economics and Society*, (71). <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2025-71-31>
10. Belyo, L. Yu. (2025). Private-law aspects of the development of Ukraine's maritime security policy. *Topical Issues of Domestic Jurisprudence*, (2), 15–20. <https://doi.org/10.32782/2408-9257-2025-2-3>
11. Labunets, I. (2024). Institutional support as a component of the conceptual provisions for forming cargo flows of Ukraine's maritime transport. *Economic Horizons*, (2–3(28)), 158–168. [https://doi.org/10.31499/2616-5236.3\(28\).2024.306272](https://doi.org/10.31499/2616-5236.3(28).2024.306272)
12. Labunets, I. (2024). Priority areas for shaping the structure of cargo flows in the post-war period. *Economic Innovations*, 26(2(91)), 40–49. [https://doi.org/10.31520/ei.2024.26.2\(91\).40-49](https://doi.org/10.31520/ei.2024.26.2(91).40-49)
13. State Statistics Service of Ukraine. Official website. Available at: <https://www.ukrstat.gov.ua/> (accessed: 20.10.2025)
14. Danylyshyn B. (2025) Otsinka stanu kredytuvannia ekonomiky Ukrainy [Assessment of the state of lending to the economy of Ukraine]. *Federatsiia robotodavtsiv Ukrainy [Federation of Employers of Ukraine]*. Available at: <https://surl.li/squiin> (accessed October 20, 2025). (in Ukrainian)
15. UNCTAD Data Hub (2025) Maritime profile: Ukraine. Available at: <https://surl.li/oeciwl> (accessed October 20, 2025).

16. United Nations. (1986). *United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships*. Available at: <https://surl.lt/jrmpsf> (accessed October 20, 2025).
17. International Wealth Info. (2019). *Vessel registration in Panama*. Available at: <https://surl.li/sbnizt> (accessed October 20, 2025).
18. YBCase. (2024). *Ship registration under the flag of Malta*. Available at: <https://surli.cc/qukzel> ((accessed October 20, 2025).
19. MarketNote. (2024). *Registration of sea vessels and yachts under the Moldovan flag in the State Maritime Register of the Republic of Moldova*. Available at: <https://surl.li/sacomb> (accessed October 20, 2025).
20. Hong Kong Shipping Registry. (2024). *Ship registration guidelines*. Available at: <https://surl.li/jvedcx> (accessed October 20, 2025).
21. Diia. Registration of a vessel in the State Ship Register of Ukraine. Available at: <https://surl.li/raihzl> (accessed October 20, 2025).
22. International Transport Forum (ITF). *Maritime Subsidies: Do They Provide Value for Money?* International Transport Forum Policy Papers, No. 70. OECD Publishing, Paris, 2019.
23. Panteia. *Evaluatie van de fiscale maatregelen in het zeevaartbeleid (Evaluation of the fiscal measures in shipping policy)*. Zoetermeer, 2014. Available at: <https://surl.li/azjxhs> (accessed October 20, 2025).