

DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2026-85-173>

УДК 330.8:656.61.012.12

# ЕВОЛЮЦІЯ НАУКОВИХ ПІДХОДІВ ДО РОЗУМІННЯ ПОНЯТТЯ «БІЗНЕС-СЕРЕДОВИЩЕ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ» В УМОВАХ ОБМЕЖЕНЬ

## EVOLUTION OF SCIENTIFIC APPROACHES TO UNDERSTANDING THE CONCEPT OF MARITIME TRANSPORT BUSINESS ENVIRONMENT UNDER CONSTRAINTS

Лабунець Ірина Юріївна

аспірантка,

Державна установа «Інститут ринку і економіко-екологічних досліджень

Національної академії наук України»

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6296-3177>

**Labunets Iryna**

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

Стаття присвячена еволюційному аналізу наукових підходів до визначення поняття «бізнес-середовище» з метою обґрунтування необхідності виділення галузевого підходу стосовно морського транспорту. Ретроспективний огляд економічної думки від меркантилізму до сучасних концепцій дав можливість простежити процес формування теоретичних передумов виникнення поняття «бізнес-середовище». Проведено систематизацію наукових підходів, після чого було ідентифіковано їх загальне упущення – відсутність врахування галузевої специфіки морського транспорту. На основі аналізу внеску зарубіжних та вітчизняних вчених в дослідження окремих складових бізнес-середовища морського транспорту обґрунтовано галузевий підхід як самостійний напрям наукового дослідження. Встановлено, що загальне визначення «бізнес-середовище морського транспорту» було запропоновано Шлафман Н.Л. та Михайленком В.І. лише у 2025 р.

**Ключові слова:** бізнес-середовище, морський транспорт, науковий підхід, умови обмежень, дефіцит ресурсів, організаційно-економічний механізм.

This article is devoted to the evolutionary analysis of scientific approaches to defining the concept of «business environment» in order to substantiate the necessity of distinguishing a sector-specific approach regarding maritime transport. The relevance of this study is driven by the need to establish a theoretical foundation for developing the organizational and economic mechanism for the recovery and development of Ukraine's maritime sector under constraints and post-war reconstruction. The author conducted a retrospective review of the evolution of economic thought over a four-century period from Mercantilism (16th century) to modern concepts of strategic management and sustainable development (21st century), which allowed for tracing and analyzing the formation of theoretical prerequisites for the emergence of the «business environment» concept; its definitive scientific formalization as a distinct concept occurred in 1965 in the work of F. Emery and E. Trist. Existing scientific approaches, namely institutional, systems, strategic, and functional, were systematized, leading to the identification of a common shortcoming: their generalized nature and lack of consideration for sectoral specifics. Based on an analysis of the scientific contributions of both international and Ukrainian scholars to the study of individual components of the maritime transport business environment, the sectoral approach is substantiated as an independent direction of scientific research that accounts for the specific operating conditions of maritime transport entities, specifically multi-level international regulation, infrastructural dependence on state ownership, increased geopolitical sensitivity, and a special taxation regime. It was also established that despite a significant volume of scientific research on individual components of the maritime transport business environment, a general definition of «business environment of maritime transport» was only proposed by N.L. Shlafman and V.I. Mykhailenko in 2025. This definition adopts a comprehensive approach and combines sectoral specifics, subject orientation, and the institutional and economic conditions of the industry's functioning. The author's further scientific research is based on this particular definition, which serves as the conceptual framework for studying the state, structure, and functioning of Ukraine's maritime transport.

**Keywords:** business environment, maritime transport, scientific approach, under constraints, resource scarcity, organizational and economic mechanism.



**Постановка проблеми.** Сучасний стан розвитку морської галузі України характеризується високою турбулентністю та невизначеністю. Особливої уваги заслуговує її бізнес-середовище (далі – БС), адже продовжує забезпечувати конкурентоспроможність національної економіки в умовах геополітичної нестабільності. Морський транспорт (далі – МТ) є головною складовою світової торгівлі, що забезпечує понад 80% глобального вантажопотоку [1] та є доволі чутливим до якості та стану БС, в якому функціонують його суб'єкти.

Повномасштабне вторгнення Росії в Україну у 2022 році завдало нищівного удару по морській галузі – блокада морських портів та знищення портової інфраструктури вплинули на перерозподіл вантажопотоків тим самим поставивши перед галуззю безпрецедентні виклики. За таких умов нове осмислення поняття «БС МТ» постає не тільки теоретичною проблемою, але і набуває практичного значення, а саме без чіткого розуміння структури, складових та специфіки БС МТ, неможливо розробити організаційно-економічний механізм його розвитку, в період дефіциту ресурсів, обмежень та повоєнного відновлення.

Незважаючи на доволі великий об'єм наукових здобутків та досліджень, присвячених загальній концепції БС, галузевий орієнтир до останнього був відсутній. Тобто, окремі складові БС МТ розглядались різними науковцями, однак цілісного підходу, який би враховував всю специфіку даної галузі не було сформовано. Це і визначає актуальність даного дослідження.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Концепція БС має доволі глибоке теоретичне коріння, котре сягає класичних економічних теорій, зокрема в роботах меркантилістів (XVI – XVIII ст.) А. Монкретьєна, Т. Манна та Ж.-Б. Кольбера [2]. Остаточного наукового оформлення поняття БС набуло у 1965 році, коли Ф. Емері та Е. Тріст у праці «Каузальна текстура організаційного середовища» вперше визначали його як сукупність зовнішніх умов і чинників, що оточують організацію та впливають на її функціонування, запропонувавши першу типологію середовищ за ступенем турбулентності [3].

Подальший розвиток концепції БС пов'язаний з теорією стратегічного менеджменту (І. Анософф [4]), теорією галузевої організації (М. Портер [5]), нового інституціоналізму (Р. Коуз, О. Вільямсон [6]), теорією стейкхолдерів (Р. Фріман [7]) та теорією сталого розвитку (Г. Брундтланд [8]).

Серед українських вчених, що досліджували загальну концепцію БС, можемо виділити М. І. Мельник [9], яка розмежувала поняття «бізнес-середовища» та «підприємницьке середовище», І. С. Білу та Н. І. Насікан [10], Г. О. Швець [11], С. Е. Сардака [12], О. В. Ревенко [13], З. С Варналія [14] та ін. Аналіз їхніх підходів дозволяє виокремити інституційний, системний, стратегічний та функціональний наукові підходи до визначення сутності БС.

Окремі складові БС МТ досліджували як зарубіжні, так і українські вчені. В сфері портової конкуренції та ціноутворення – Г. Хараламбідес та А. Вінстра [15], судноплавних компаній та логістики – М. Стопфорд [16], Т. Ноттебум та А. Палліс [17]. Фундаментальний внесок у розвиток морської економіки України зробили М. І. Котлубай [18], О. М. Котлубай [19], В. О. Котлубай [20], О. М. Кібік [21], С. В. Ільченко [22], К. В. Степанова [23], Н. Л. Шлафман, В. І. Михайленко, Р. Є. Зотєєв [1], Г. С. Алексеєвська [24].

**Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми.** Незважаючи на значний науковий доробок у сфері дослідження БС, аналіз існуючих підходів виявляє їх спільне принципове упущення – узагальнений характер та відсутність галузевої специфіки. Системний, інституційний, стратегічний та функціональний наукові підходи розглядають БС як універсальну категорію, застосовану до будь-якого суб'єкта господарювання незалежно від галузі його діяльності.

Водночас МТ є галуззю зі специфічними умовами функціонування, наприклад одночасна дія кількох правових систем та юрисдикцій, обов'язкова залежність від державної портової інфраструктури, від міжнародного, національного та регіонального регулювання, надвисока капіталомісткість та довгі інвестиційні цикли, підвищена геополітична чутливість, а також особливий режим оподаткування – жоден із загальних підходів не враховує цих рис у комплексі.

Цілісного поняття «БС МТ», як окремої наукової категорії, що синтезує всі ці складові, в науковій літературі до 2025 року сформульовано не було. Таким чином, невирішеною залишається проблема галузевого підходу до дослідження БС як самостійного напрямку наукової думки.

**Формулювання цілей статті (постановка завдання).** Метою статті є систематизація наукових підходів до визначення БС в контексті

сті їх еволюції та обґрунтування галузевого підходу як самостійного напрямку дослідження БС стосовно МТ.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Формування сучасного поняття БС

відбувалось поступово, паралельно з еволюцією світової економічної думки, охоплюючи понад чотири століття – від меркантилізму XVI ст. до системного підходу другої половини XX ст. (рис. 1).

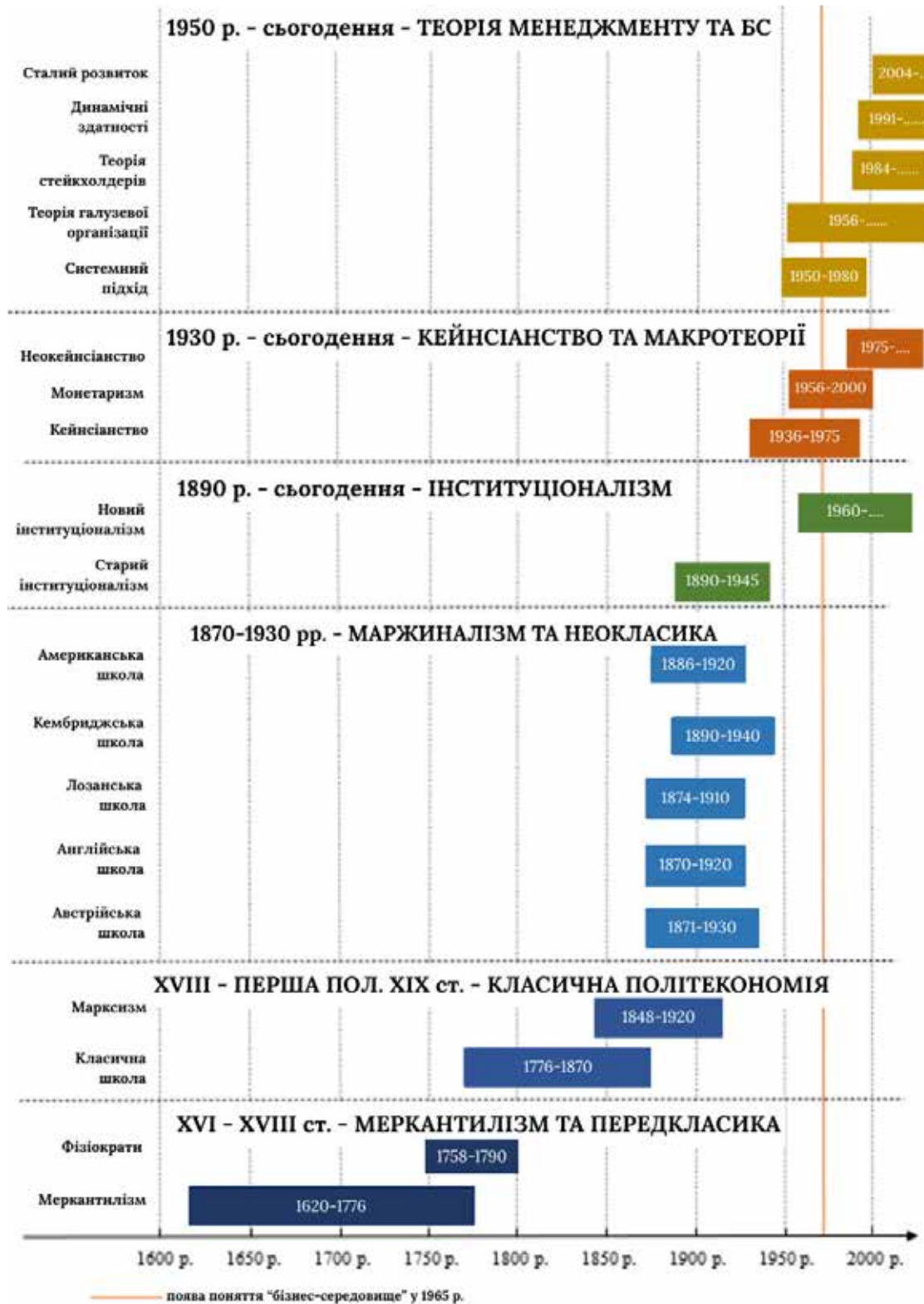


Рис. 1. Хронологія формування концепції БС в економічній думці

Джерело: сформовано авторами

Епоха меркантилізму (XVI – XVIII ст.) в працях таких видатних економістів як А. Монкретьєна, Т. Манна та Ж.-Б. Кольбера [2] заклала перші риси регуляторного за зовнішньоторговельного середовища. Тобто, держава вперше постає як архітектор торговельного середовища, а митниці, субсидії та монополії формують перші інструменти його регулювання.

Саме в цей період закладаються стратегічне значення експортно-імпоротної діяльності, поглиблення міжнародного поділу праці та масштабна розбудова морського флоту як стратегічного ресурсу держави.

Школа фізіократів (сер. XVIII ст.) – на чолі з такими видатними економістами як Р. Кантільйон, Ф. Кене, А. Тюрго, зробила принципово важливий крок, обґрунтувавши концепцію природного середовища як саморегулюючої системи та закріпивши принцип мінімального державного втручання як умову ефективного господарювання [25].

Класична школа (XVIII-XIX ст.) в особі А. Смітта, Д. Рікардо, Ж.-Б. Сея та Дж. Мілля сформулювала концептуальний фундамент ринкового БС, де «невидима рука» ринку є ключовим регулятором конкуренції, а підприємець – самостійним фактором виробництва [25].

Маржиналістська революція (1870-1930 рр.) трансформувала бізнес із процесу виробництва речей на процес прийняття рішень в умовах обмежених ресурсів, заклавши фундамент для стратегічного менеджменту через концепцію часткової рівноваги (А. Маршалл) та обґрунтувавши роль зовнішніх ефектів в екологічному регулюванні середовища (А. Пігу). Теорема Хекшера-Оліна вперше концептуалізувала бізнес як суб'єкт глобального бізнес-середовища [25].

Інституціоналізм в свою чергу, сформував концептуальне підґрунтя інституційної складової БС. Тобто, обґрунтував роль норм, звичаїв та правових інститутів як зовнішніх умов господарської діяльності [2]. Кейнсіанська школа вперше розглянула державу як активного суб'єкта макроекономічного середовища, а монетаризм визнав грошово-кредитні умови самостійним виміром БС [25].

Остаточного наукового оформлення поняття БС набуло у праці Ф. Емері та Е. Тріста у 1965 році [3], що стало відправною точкою для подальшого розвитку концепції в рамках стратегічного менеджменту, теорії галузевої організації, нового інституціоналізму, теорії стейкхолдерів та концепції сталого розвитку

[2-7].

Еволюція економічної думки зумовила перехід від спрощеного розуміння БС як сукупності зовнішніх факторів до його трактування як багаторівневої системи, що об'єднує ресурси, інститути та взаємозв'язки суб'єктів. Аналіз економічних теорій підтверджує, що категорія БС сформувався внаслідок тривалого розвитку наукових поглядів на умови діяльності економічних систем. В табл. 1 приведено систематизацію наукових підходів до визначення сутності БС, з врахуванням як міжнародного, так і національного наукового внеску.

При дослідженні дефініції поняття БС було встановлено домінування концепції його зовнішньої природи. В працях українських вчених БС постає як система зовнішніх чинників, що перебувають поза безпосереднім контролем суб'єкта господарювання [9-10]. В той самий час Г. Швець пропонує змістити акцент на суб'єктний склад середовища [11].

Важливим етапом еволюції поглядів стало запровадження З. Варналієм інноваційного критерію для розмежування малого бізнесу та підприємництва. Цей підхід дозволив Мельник М. уточнити ієрархію поняття БС, яке виступає цілісною категорією, що включає підприємницьке середовище як свою структурну ланку.

На відміну від інституційного підходу (О. Ревенко, С. Страшний), в якому акцент зроблено на подоланні внутрішньодержавних бар'єрів, у дослідженнях С. Сардака домінує управлінський вектор, що має ознаки стратегічного спрямування. Згідно з цим поглядом, БС детермінується процесами глобалізації. Такі умови формують жорстке середовище, що обмежує та одночасно спрямовує розвиток організаційно-економічного механізму підприємства. В свою чергу, такі автори, як В. Грищенко, І. Грищенко та Т. Циганкова та ін. розвивають концепцію М. Портера розглядаючи БС через призму сукупності чинників макро- та мікрорівнів.

Проведений нами аналіз економічних теорій та наукових підходів засвідчив брак галузевої специфіки та узагальнену спрямованість розглянутих досліджень.

Галузевий науковий підхід формувався поступово по мірі розвитку досліджень в сфері морського транспорту.

Фундамент наукової школи дослідження МТ в ринковому середовищі заклав М. Котлубай [18], зосередивши увагу на методологічних основах трансформації галузі від адмі-

Таблиця 1

## Систематизація наукових підходів до визначення сутності БС

Науковий підхід	Автор	Характеристика БС
Інституційний	Ревенко О. [15], Страшний С. [26]	сукупність інституціональних, нормативно-правових та регуляторних умов
Системний	Ф. Емері, Е. Тріст [3], Мельник М.І. [9], Біла І.С., Насікан Н.І. [10], Швець Г. [11].	сукупність зовнішніх та внутрішніх умов і факторів, що впливають на функціонування організації
Стратегічний	М. Портер [5], Сардак С. [12], Грищенко В., Грищенко І. [27], Тесленюк І., Перетокіна-Пічхая Н. [28].	сукупність зовнішніх умов та конкурентних сил, що формують стратегічні можливості та загрози для діяльності підприємства
Функціональний	Набока Ю. [29], Варналій З. [14]	простір для здійснення господарської діяльності з метою отримання результату
Галузевий	Хараламбідес Г., Вінстра А. [15], М. Стопфорд [16], Т. Ноттебум, А. Палліс [17], Котлубай М. [18], Котлубай О. [19], Котлубай В. [20], Кібік О. [21], Ільченко С. [22], Степанова К. [23], Шлафман Н., Михайленко В. [1], Алексеєвська Г. [24]	простір в якому функціонують суб'єкти МТ, що залежать від геополітичних обмежень та підпорядковуються міжнародному праву

*Джерело: сформовано авторами на основі [3; 5; 9-24; 26-29]*

ністративно-планової до ринкової економіки та сформувавши понятійний апарат морської економіки.

В сфері портової конкуренції та ціноутворення вагомий внесок зробили Г. Хараламбідес та А. Вінстра [15], дослідивши конкурентні умови та механізми ринкового середовища портів. М. Степфорд, Т. Ноттебум та А. Палліс [16-17] сформували наукову базу щодо судноплавних ринків та портової логістики.

О. Котлубай займався питаннями організаційно-економічних основ оцінки конкурентоспроможності морської галузі та реалізації транзитного потенціалу України шляхом залучення МТ [19]. В. Котлубай зосередився на організаційно-економічному механізмі стратегічного управління ринком транспортних послуг та питаннях концесії й оренди портової інфраструктури [20], що є актуальним для формування інституційного середовища МТ.

О. Кібік розробила концептуальні засади управління конкурентоспроможністю суб'єктів МТ у контексті стратегічного розвитку соціально-економічних систем [21]. С. Ільченко досліджує питання сталого розвитку, екологічного регулювання та гармонізації нормативно-правового поля з вимогами ЄС [22], формуючи екологічну та нормативно-правову складові БС МТ. В свою чергу К. Степанова

обґрунтовує збалансовану морську політику як інституційну основу БС МТ через призму державно-приватного партнерства [23].

Сучасну українську наукову школу дослідження МТ являють собою науковці ДУ «ІРЕЕД НАН України». Технологічну складову БС МТ досліджує Г. Алексеєвська [24], акцентуючи увагу на цифровій трансформації галузі, впровадженні штучного інтелекту та блокчейн-технологій як чинників підвищення конкурентоспроможності та стійкості.

Н. Шлафман, В. Михайленко та Р. Зотєєв [1] досліджують МТ як ключову складову економіки України в контексті зовнішньої торгівлі та міжнародної логістики, зокрема в умовах воєнних обмежень.

Синтезуючи напрацювання зазначених дослідників, Н. Шлафман та В. Михайленко у 2025 р. запропонували перше цілісне визначення поняття «бізнес-середовище морського транспорту» як сукупності факторів та умов, які впливають на суб'єкти морського транспорту та визначають можливості та обмеження їх діяльності щодо результативності, конкурентоспроможності, управлінських рішень, інвестицій, взаємодії з владою, конкурентами та споживачами, а також специфічні можливості та обмеження щодо оподаткування, визначального міжнародного впливу та

галузевих інструментів підтримки морського транспорту [30].

Це визначення є принципово важливим з кількох причин. По-перше, воно вперше інтегрує в єдину категорію всі складові, що раніше досліджувались окремо. По-друге, воно фіксує специфічні для МТ елементи БС, а саме: міжнародне регулювання, особливе оподаткування, галузеві інструменти підтримки, які відсутні в загальних визначеннях. По-третє, воно відображає суб'єктну орієнтованість та акцентує увагу саме на суб'єктах МТ як носіях прав та обмежень у цьому середовищі.

**Висновки.** Отже, відповідно до проведеного дослідження, еволюція наукової думки підтверджує трансформаційні процеси щодо розуміння сутності поняття «бізнес-середовище», від абстрактних зовнішніх умов до складної багаторівневої системи, що сьогодні характеризується глобалізацією, цифровою

трансформацією, жорсткими інституційними чинниками та екологічною компонентною.

Систематизація наявних наукових підходів дала можливість побачити загальне упущення – не врахування галузевої специфіки БС МТ, що регулюється як міжнародними інституціями, так і національними нормативно-правовими актами.

Сформоване окреме визначення «бізнес-середовище морського транспорту», яке запропонували науковці Н. Шлафман та В. Михайленко дозволило інтегрувати галузеві особливості, такі, як наприклад, специфічні умови оподаткування та інфраструктурну залежність в єдину концептуальну модель. Таке переосмислення створює необхідний теоретичний фундамент для розробки організаційно-економічного механізму розвитку галузі в умовах обмежень та повоєнного відновлення України.

#### СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Mykhailenko V. I., Shlafman N. L., Alekseevska H. S. Business environment of maritime transport in Ukraine during the war: an economic and statistical analysis. *Economic Innovations*. 2025. Vol. 27, № 1 (94). P. 113–122. DOI: 10.31520/ei.2025.27.1(94).113-122. (дата звернення: 10.03.2026).
2. Юхименко П. І., Леоненко П. М. Історія економічних учень: навч. посіб. Київ: Знання-Прес, 2005. 583 с. URL: <https://www.info-library.com.ua/books-book-74.html> (дата звернення: 19.03.2026).
3. Emery F. E., Trist E. L. The Causal Texture of Organizational Environments. *Human Relations*. 1965. Vol. 18, № 1. P. 21-32. URL: <http://www.moderntimesworkplace.com/archives/ericssess/sessvol3/GEMTRCAUp53.pdf> (дата звернення: 19.03.2026).
4. Ansoff H. I. Strategies for Diversification. *Harvard Business Review*. 1957. Vol. 35, No. 5. P. 113-124. URL: [https://scholar.google.com.ua/scholar?q=Ansoff+H.+I.+Strategies+for+Diversification&hl=uk&as\\_sdt=0&as\\_vis=1&oi=scholar](https://scholar.google.com.ua/scholar?q=Ansoff+H.+I.+Strategies+for+Diversification&hl=uk&as_sdt=0&as_vis=1&oi=scholar) (дата звернення: 18.03.2026).
5. Конкурентоспроможність водного транспорту України: теорія, методологія, практика : монографія / за наук. ред. С.В. Ільченко. Одеса : ДУ «ІРЕЕД НАНУ», 2023. 339 с. ISBN 978-617-14-00-78-8
6. Williamson O. E. Transaction Cost Economics: The Natural Progression. *Journal of Retailing*. 2010. Vol. 86, № 3. P. 215-226. URL: <https://doi.org/10.1016/j.jretai.2010.07.005> (дата звернення: 19.03.2026).
7. Freeman R. E. Strategic Management: A Stakeholder Approach. Boston : Pitman, 1984. 276 p. DOI: 10.2139/ssrn.263511 (дата звернення: 21.03.2026).
8. Harvard School of Public Health : [catalog] 1965-1966. Boston : Harvard University, 1965. P. 58. URL: <https://archive.org/details/harvardschoolofp1965harv/page/58/mode/2up> (дата звернення: 21.03.2026).
9. Мельник М. І. Теоретико-методологічні підходи дослідження бізнес-середовища. *Соціально-економічні дослідження в перехідний період. Структурна трансформація територіальних суспільних систем*, 2007. Вип. 5(67). С. 423-436.
10. Біла І., Насікан Н. Оптимізація системи управління сучасним бізнес-середовищем. *Економіка та суспільство*. 2021. № 27. URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2021-27-32> (дата звернення: 05.02.2026).
11. Швець Г. О. Сучасне бізнес-середовище малого та середнього підприємництва в Україні. *Вісник Приазовського державного технічного університету*, 2017. Вип. 34. С. 31-39. DOI: <https://doi.org/10.31498/2225-6725.34.2017.128864> (дата звернення: 15.02.2026).
12. Сардак С. Е. Управління розвитком бізнесу в умовах глобалізації економіки. *Європейський вектор економічного розвитку*, 2009. Вип. 2 (7). С. 154-159. URL: <https://philarchive.org/archive/SAR-108> (дата звернення: 15.02.2026).
13. Ревенко О. В. Державне регулювання бізнес-середовища. Соціально-економічні проблеми управління бізнесом : монографія / за заг. ред. А. С. Панчук, Н. С. Ляліної. Харків : ФОП Федорко, 2021. С. 139-167. URL: <http://repository.hneu.edu.ua/handle/123456789/26486> (дата звернення: 11.03.2026).

14. Варналій З.С. Мале підприємництво: основи теорії і практики / З.С. Варналій. Київ : «Знання», КОО, 2008. 302 с.
15. Haralambides H., MaAlbert S., Veenstra A. Worldwide Experiences of Port Reform. *Transforming the Port and Transportation Business*, 1997. URL: [https://www.researchgate.net/publication/295402006\\_Worldwide\\_Experiences\\_of\\_Port\\_Reform](https://www.researchgate.net/publication/295402006_Worldwide_Experiences_of_Port_Reform) (дата звернення: 10.03.2026).
16. Stopford M. *Maritime Economics*. 3rd ed. London ; New York : Routledge, Taylor & Francis Group, 2009. 815 p.
17. Notteboom T. Port Economics, Management and Policy / T. Notteboom, A. Pallis, J.-P. Rodrigue. – Basingstoke : Routledge, 2022. 690 p. URL: <https://porteeconomicsmanagement.org/> (дата звернення: 15.03.2026).
18. Котлубай М. І. Становлення морського транспорту в ринковому середовищі: монографія. Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2005. 224 с. ISBN 966-02-3716-2
19. Конкурентоспроможність та сталий розвиток морегосподарського комплексу України: монографія / за заг. ред. Котлубай О.М. Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2011. 427 с. ISBN 978-966-02-6016-0
20. Коваль В. В., Котлубай В. О. Інституціональні засади стратегічного управління розвитком ринку транспортних послуг в Україні. *Глобальні та національні проблеми економіки*. 2015. Вип. 2. С. 161-164.
21. Кібік О. М. Стратегія розвитку соціально-економічних систем підприємств транспортного комплексу України. *Актуальні проблеми держави і права*. 2012. Вип. 68. С. 211-216.
22. Мультиmodalьні та інтерmodalьні перевезення: теорія та практика державного регулювання: монографія / за заг. ред. С.В. Ільченко. Одеса : ІПРЕЕД НАНУ, 2020. 284 с. ISBN 978-966-02-9483-7
23. Степанова К.В. Державно-приватне партнерство в морській сфері: світовий досвід та перспективи розвитку в Україні. *Економічна наука: економіка та держава*. 2017. № 6. С. 58-63.
24. Алексеевська Г.С. Технологічні фактори трансформації бізнес-середовища підприємств. *Grail of Science*, 2024. № 46. С. 239-248 URL: [10.36074/grail-of-science.29.11.2024](https://doi.org/10.36074/grail-of-science.29.11.2024). (дата звернення: 20.03.2026).
25. Економічна енциклопедія: у трьох томах. Т.2 / С.В. Мочерний. Київ: Академія, 2002. 847 с.
26. Страшний С. Бізнес-середовище як об'єкт державного регулювання *Актуальні проблеми державного управління*, 2010. Вип. 2. С. 61-64. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/apduo\\_2010\\_2\\_20](http://nbuv.gov.ua/UJRN/apduo_2010_2_20) (дата звернення: 25.03.2026).
27. Грищенко В.Ф., Грищенко І.В. Бізнес-середовище як фактор розвитку ринку інноваційних технологій в Україні. *Економіка та управління національним господарством*, 2020. Вип. № 6 (80). С. 7-15. URL: <https://doi.org/10.32782/2520-2200/2020-6-1> (дата звернення: 25.03.2026).
28. Тесленюк І.М., Перетокіна-Пічхая Н.В. Оцінка впливу факторів бізнес-середовища на підприємство сфери послуг з індивідуального пошиття одягу. *Ефективна економіка*, 2019. URL: [10.32702/2307-2105-2019.11.74](https://doi.org/10.32702/2307-2105-2019.11.74) (дата звернення: 25.03.2026).
29. Набока Ю. В. Бізнес-середовище: характеристика, структура, розвиток, діагностика. *Економічний проєкт*, 2018. № 138. С. 192-200. URL: [10.30838/P.ES.2224.231018.192.257](https://doi.org/10.30838/P.ES.2224.231018.192.257) (дата звернення: 24.03.2026).
30. Організаційно-економічні механізми розвитку бізнес-середовища на морському транспорті України : звіт про НДР (заключ.) / ДУ «ІПРЕЕД НАНУ» ; наук. кер. Шлафман Н.Л. Одеса, 2026. 438 с. № ДР 0123U102771

## REFERENCES:

1. Mykhailenko V. I., Shlafman N. L., & Alekseevskaya H. S. (2025). Business environment of maritime transport in Ukraine during the war: an economic and statistical analysis. *Economic Innovations*. vol. 27, no 1(94). pp. 113–122. DOI: [10.31520/ei.2025.27.1\(94\).113-122](https://doi.org/10.31520/ei.2025.27.1(94).113-122). (accessed March 10, 2026).
2. Yukhymenko, P. I., & Leonenko, P. M. (2005). *Istoriia ekonomichnykh uchen: navch. posib.* [History of economic doctrines: textbook]. Kyiv : Znannia-Pres. 585 p. Available at: <https://www.info-library.com.ua/books-book-74.html> (in Ukrainian) (accessed March 19, 2026).
3. Emery, F. E., & Trist, E. L. (1965). The causal texture of organizational environments. *Human Relations*, vol. 18, no. 1. pp. 21-32. Available at: <http://www.moderntimesworkplace.com/archives/ericssess/sessvol3/GEMTR-CAUp53.pdf> (accessed March 19, 2026).
4. Ansoff, H. (1957). Strategies for diversification. *Harvard Business Review*, vol. 35, no. 5, pp. 113-124. Available at: <https://hbr.org/1957/09/strategies-for-diversification> (accessed March 18, 2026).
5. Ilchenko, S. (Ed.). (2023). *Konkurentospromozhnist vodnoho transportu Ukrainy: teoriia, metodolohiia, praktyka: monohrafiia* [Competitiveness of water transport of Ukraine: theory, methodology, practice: monograph]. Odessa: SO "IMREER NASU". 339 p. (in Ukrainian)
6. Williamson, O. (2010). Transaction cost economics: The natural progression. *Journal of Retailing*, vol. 86, no. 3, pp. 215–226. <https://doi.org/10.1016/j.jretai.2010.07.005> (accessed March 19, 2026).

7. Freeman, R. (1984). *Strategic management: A stakeholder approach*. Boston: Pitman, 276. DOI: 10.2139/ssrn.263511 (accessed March 21, 2026).
8. Harvard University. (1965). *Harvard School of Public Health: [catalog] 1965-1966*. Boston: Harvard University, 58 p. Available at: <https://archive.org/details/harvardschoolofp1965harv/page/58/mode/2up> (accessed March 21, 2026).
9. Melnyk, M. (2007). Teoretyko-metodolohichni pidkhody doslidzhennia biznes-seredovyshcha [Theoretical and methodological approaches to the study of business environment]. *Sotsialno-ekonomichni doslidzhennia v perekhidnyi period*, vol. 5. no. 67, pp. 423-436. (in Ukrainian)
10. Bila, I. & Nasikan, N. (2021). Optyimizatsiia systemy upravlinnia suchasnym biznes-seredovyshchem [Optimization of the management system of the modern business environment]. *Economy and Society*, vol. 27. <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2021-27-32> (in Ukrainian) (accessed February 05, 2026).
11. Shvets, H. (2017). Suchasne biznes-seredovyshche maloho ta serednyoho pidpriemnytstva v Ukraini [Modern business environment of small and medium-sized entrepreneurship in Ukraine]. *Reporter of the Priazovskiy State Technical University*, vol. 34, pp. 31-39. <https://doi.org/10.31498/2225-6725.34.2017.128864> (in Ukrainian) (accessed February 15, 2026).
12. Sardak, S. (2009). Upravlinnia rozvytkom biznesu v umovakh hlobalizatsii ekonomiky [Management of business development in the conditions of economic globalization]. *European Vector of Economic Development*, vol. 2, no. 7, pp. 154-159. Available at: <https://philarchive.org/archive/SAR-108> (in Ukrainian) (accessed February 15, 2026).
13. Revenko, O. (2021). Derzhavne rehulivannia biznes-seredovyshcha [State regulation of the business environment]. *Sotsialno-ekonomichni problemy upravlinnia biznesom: monohrafiia*. Kharkiv: FOP Fedorko, pp. 139–167. Available at: <http://repository.hneu.edu.ua/handle/123456789/26486> (in Ukrainian) (accessed March 11, 2026).
14. Varnalii, Z. (2008). Male pidpriemnytstvo: osnovy teorii i praktyky [Small entrepreneurship: basics of theory and practice]. Kyiv: Znannia, 302 p. (in Ukrainian)
15. Haralambides, H., MaAlbert, S., & Veenstra, A. (1997). *Worldwide Experiences of Port Reform. Transforming the Port and Transportation Business*. Available at: [https://www.researchgate.net/publication/295402006\\_Worldwide\\_Experiences\\_of\\_Port\\_Reform](https://www.researchgate.net/publication/295402006_Worldwide_Experiences_of_Port_Reform) (accessed March 10, 2026).
16. Stopford, M. (2009). *Maritime economics* (3rd ed.). London; New York: Routledge. 815 p.
17. Notteboom, T., Pallis, A., & Rodrigue, J.-P. (2022). *Port economics, management and policy*. Basingstoke: Routledge. 690 p. Available at: <https://porteconomicsmanagement.org/> (accessed March 15, 2026).
18. Kotlubai, M. (2005). Stanovlennia morskoho transportu v rynkovomu seredovyshchi: monohrafiia [Formation of maritime transport in the market environment: monograph]. Odesa: IMREER NAS of Ukraine. 224 p. (in Ukrainian)
19. Kotlubai, O. (Ed.). (2011). Konkurentospromozhnist ta stalnyi rozvytok morehospodarskoho kompleksu Ukrainy: monohrafiia [Competitiveness and sustainable development of the maritime complex of Ukraine: monograph]. Odesa: IMREER NAS of Ukraine. 427 p. (in Ukrainian)
20. Koval, V. & Kotlubai, V. (2015). Instytutsionalni zasady stratehiichnogo upravlinnia rozvytkom rynku transportnykh poslug v Ukraini [Institutional foundations of strategic management of the development of the transport services market in Ukraine]. *Hlobalni ta natsionalni problemy ekonomiky*, vol. 2, pp. 161–164. (in Ukrainian)
21. Kibik, O. (2012). Stratehiia rozvytku sotsialno-ekonomichnykh system pidpriemstv transportnoho kompleksu Ukrainy [Strategy of development of socio-economic systems of transport complex enterprises of Ukraine]. *Aktualni problemy derzhavy i prava*, vol. 68, pp. 211–216. (in Ukrainian)
22. Ilchenko, S. V. (Ed.). (2020). Mulymodalni ta intermodalni perevezennia: teoriia ta praktyka derzhavnogo rehulivannia: monohrafiia [Multimodal and intermodal transportation: theory and practice of state regulation: monograph]. Odesa: IMREER NAS of Ukraine. 284 p. (in Ukrainian)
23. Stepanova, K. (2017). Derzhavno-privatne partnerstvo v morskii sferi: svitovy dosvid ta perspektyvy rozvytku v Ukraini [Public-private partnership in the maritime sphere: world experience and prospects for development in Ukraine]. *Ekonomichna nauka: ekonomika ta derzhava*, vol. 6, pp. 58–63. (in Ukrainian)
24. Alekseievska, H. S. (2024). Tekhnolohichni faktory transformatsii biznes-seredovyshcha pidpriemstv [Technological factors of transformation of the business environment of enterprises]. *Grail of Science*, vol. 46, pp. 239–248. <https://doi.org/10.36074/grail-of-science.29.11.2024.039> (in Ukrainian) (accessed March 20, 2026).
25. Mochernyi, S. (2002). *Ekonomichna entsyklopediia: u triokh tomakh* [Economic encyclopedia: in three volumes] (Vol. 2). Kyiv: Akademiia. 847 p. (in Ukrainian)
26. Strashnyi, S. (2010). Biznes-seredovyshche yak ob'iekt derzhavnogo rehulivannia [Business environment as an object of state regulation]. *Aktualni problemy derzhavnogo upravlinnia*, vol. 2, pp. 61-64. Available at: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/apdyo\\_2010\\_2\\_20](http://nbuv.gov.ua/UJRN/apdyo_2010_2_20) (in Ukrainian) (accessed March 25, 2020).

27. Hryshchenko, V., & Hryshchenko, I. (2020). Biznes-seredovyshche yak faktor rozvytku rynku innovatsiinykh tekhnolohii v Ukraini [Business environment as a factor in the development of the innovative technology market in Ukraine]. *Economics and Management of the National Economy*, vol. 6, no. 80. pp. 7-15. <https://doi.org/10.32782/2520-2200/2020-6-1> (in Ukrainian) (accessed March 25, 2026).
28. Tesleniuk, I. & Peretokina-Pichkhaia, N. (2019). Otsinka vplyvu faktoriv biznes-seredovyshcha na pidpriemstvo sfery posluh z individualnoho poshyttia odiahu [Assessment of the influence of business environment factors on an enterprise in the service sector of individual tailoring]. *Efficient Economy*. <https://doi.org/10.32702/2307-2105-2019.11.74> (in Ukrainian) (accessed March 25, 2026).
29. Naboka, Yu. (2018). Biznes-seredovyshche: kharakterystyka, struktura, rozvytok, diahnostyka [Business environment: characteristics, structure, development, diagnostics]. *Economic Space*, vol. 138, pp. 192–200. <https://doi.org/10.30838/P.ES.2224.231018.192.257> (in Ukrainian) (accessed March 24, 2026).
30. Shlafman, N. (Sci. Ed.). (2026). Orhanizatsiino-ekonomichni mekhanizmy rozvytku biznes-seredovyshcha na morskomu transporti Ukrainy: zvit pro NDR (zakliuch.) [Organizational and economic mechanisms for the development of the business environment in the maritime transport of Ukraine: research report (final)]. Odesa: SO "IMREER NASU". 438 p. № DR 0123U102771. (in Ukrainian)

Дата надходження статті: 15.04.2026

Дата прийняття статті: 05.05.2026

Дата публікації статті: 14.05.2026