

SECTION 3. ECONOMICS OF ECONOMIC SECTORS

DOI: 10.46299/ISG.2024.MONO.ECON.3.3.1

3.1 Особливості структурної організації бізнес-середовища морського транспорту України

Поняття «бізнес-середовище» (БС) є досить складним та комплексним, адже являє собою багатовимірну систему та вимагає системного підходу до визначення. Практичного застосування термін «бізнес-середовище» набув приблизно у середині XX століття, проте процес формування даного поняття бере свій початок з того моменту, коли підприємницька діяльність людини почала впливати на суспільство. Хронограму формування поняття БС представлено на рис. 1.



Рисунок 1. Хронограма формування та розвитку поняття «бізнес-середовище»

Джерело: авторська розробка

З модернізацією принципів ведення бізнесу, зміст поняття БС також розширювався. Саме тому в літературі існує деяка різноманітність визначень поняття «бізнес-середовище», які відрізняються не тільки формулюваннями, а й принциповими підходами щодо розуміння даного поняття. Поняття «бізнес-

середовище» часто науковці ототожнюють з поняттям «підприємницьке середовище», спираючись на концепцію Варналія З.С., який як критерій розмежування малого бізнесу та малого підприємництва використав ознаку інноваційності, тобто малий бізнес (за З.С.Варналієм) – це будь-яка діяльність з метою отримання прибутку, а мале підприємство – це систематична інноваційна діяльність. Його підхід розвинула М. Мельник [105, 106], яка розмежувала поняття «бізнес-середовище» і «підприємницьке середовище», використовуючи цей критерій З.С. Варналія, і стверджуючи, що поняття «бізнес-середовище» більш широке, ніж поняття «підприємницьке середовище», тому що визначає умови будь-якої підприємницької діяльності (як інноваційної, так і іншої).

Також завдання ускладнюється тим, що поняття «бізнес-середовище» дуже рідко зустрічається з у законодавчих документах, а в таких базових документах, які регулюють БС України, як Господарський кодекс України (Закон № 436-IV) [107], Закон України «Про розвиток та державну підтримку малого і середнього підприємництва» [108], Закон України «Про інвестиційну діяльність» [109], Закон України «Про захист економічної конкуренції» [110], цей термін не використовується взагалі, однак використовується термін «конкурентне середовище», яке є складовою «бізнес-середовища». Одним з небагатьох документів, де термін «бізнес-середовище» зустрічається безпосередньо, є «Концепція розвитку цифрової економіки та суспільства України на 2018-2020 роки та затвердження плану заходів щодо її реалізації» [111], в якій не дається прямого визначення БС, однак розуміється сукупність всіх умов будь-якої підприємницької діяльності в Україні. Також терміни «бізнес-середовище» та «підприємницьке середовище» зустрічаються в «Проекті Стратегії відновлення, сталого розвитку та цифрової трансформації малого та середнього підприємництва на період до 2027 року» [112], проте у даному документі терміни «бізнес-середовище» та «підприємницьке середовище» містять дещо різні акценти: «бізнес-середовище» описує загальні умови, у в яких функціонують усі підприємства, включаючи макроекономічні та регуляторні

фактори, що впливають на бізнес в цілому; натомість «підприємницьке середовище» зосереджується на специфічних умовах для розвитку та підтримки підприємництва, зокрема малого та середнього бізнесу.

Саме тому важливим є аналіз наявних тлумачень поняття «бізнес-середовище». Історично поняття скоріше з'явилося як еволюція у розумінні ролі та впливу бізнесу на суспільство і навколишнє середовище. Тому у закордонних джерелах достатньо важко знайти конкретне та єдине визначення цього терміну. Друга половина XX сторіччя характеризується визначенням БС як сукупності виключно зовнішніх факторів, які впливають на бізнес. Проте з часом поняття БС розширювалося, і аналіз робіт, написаних у XXI сторіччі, показує, що БС розглядається як сукупність і зовнішніх, і внутрішніх факторів, які впливають на бізнес. Проте у вітчизняних літературних джерелах залишаються дослідники, які визначають БС тільки з врахуванням зовнішніх факторів. У табл. 1.1 наведено теоретичний апарат терміну БС, який пропонується у роботах вітчизняних вчених, залежно від переліку умов, які розглядаються в ньому.

Таблиця 1.

Врахування внутрішніх факторів діяльності підприємства у визначенні
поняття «бізнес-середовище» у роботах окремих науковців

Автори	Суть терміну «бізнес-середовище»
Не враховується	
Біла І.С., Насікан Н.І., 2017 [113], M. Hatoum et al, 2023 [114] M. Desta et al, 2021 [115]	сукупність усіх зовнішніх факторів діяльності підприємства, які впливають на його функціонування
Lawrence R. Jauch William F. Glueck, 1988 [116]	зовнішні фактори, які створюють можливості та загрози для бізнесу: соціально-економічні умови, технології та політичні умови
Arthur M. Weimer, 1959 [116]	клімат або сукупність умов – економічних, соціальних, політичних чи інституційних, у яких здійснюються бізнес-операції
John A. Ryaneke et al., 1983 [116] Мазур К., Сімоник Л., 2019 [117]	сукупність усіх факторів зовнішнього середовища, які прямо чи опосередковано впливають на діяльність підприємства

Шумейко О.Ю. та ін., 2019 [118] M. Desta, et al., 2021 [119]	
Грищенко В.Ф., Грищенко І.В. [120]	Сукупність політичної, економічної, соціально-культурної, технологічної, правової та етичної підсистем, позитивний або деструктивний вплив яких на стан суб'єктів господарювання та здійснення ними господарської діяльності в межах території визначеної країни надходить з локальних, національних та міжнародних джерел.
Враховується опосередковано	
Ревенко О.В., 2021 [121] Набока Ю. В., 2018 [122]	сукупність факторів, у межах яких здійснюється господарська діяльність з метою отримання прибутку
Нікітенко Д.В., 2017 [123]	сукупність окремих суб'єктів економіки та чинників зовнішнього середовища, що впливають на них
Arnold J. Toynbee, 1948 [116]	ворожнечі та небезпеки, які можуть бути подолані окремими особами та організаціями
Враховується	
Головащенко В. П., Сидорова А. В [124], N. Saukkonen, J.Kirjavainen, 2019 [125]	сукупність усіх зовнішніх та внутрішніх факторів діяльності підприємства, які в значній мірі впливають на його функціонування
Мельник М.І., 2012 [106] T. Gogokhia, G. Berulava, 2021 [126]	це сукупність окремих суб'єктів економіки (з їх взаємозв'язками і взаємовідносинами) і факторів оточуючого (зовнішнього) середовища, які впливають на них
Швець Г.О., 2017 [127]	система внутрішньої політики підприємства щодо ведення бізнесу та взаємозв'язок і взаємовідносини з суб'єктами економіки, на які впливають стан і розвиток оточуючого середовища [108]
Пікулик О.І, 2021 [128] Візняк Ю. Я. та ін., 2016 [129]	Не дається конкретного визначення, проте підкреслюється необхідність врахування, як зовнішніх, так і внутрішніх факторів діяльності підприємства у визначенні терміну «бізнес-середовище»

На думку автора, внутрішні фактори є невід'ємною складовою БС. Як зазначено у [130], внутрішнє середовище визначає, як швидко підприємство розпізнає можливість, а також як швидко воно цією можливістю скористається. Внутрішнє середовище підприємства стосується налаштувань організації з точки зору його структури, ресурсів, навичок і здатності виробляти товари та надавати

послуги. Крім того, придбання навичок і ресурсів є важливим для нього, щоб створити потужний внутрішній потенціал і реагувати на ринковий попит.

Як і будь-яка багатокомпонентна система, БС має свої ознаки та особливості, які обумовлюють траєкторію його розвитку.



Рисунок 2. Ознаки бізнес-середовища як системи

Джерело: побудовано авторами на основі [105, 106]

Виходячи з того, що БС володіє всіма ознаками системи, його можна аналізувати з точки зору системного підходу, в якому кожна складова БС є пов'язаною з іншими його складовими. Загальна схема компонентної організації бізнес-середовища з урахуванням зовнішніх та внутрішніх факторів показана на рис. 3.



Рисунок 3. Загальна схема компонентної організації бізнес-середовища з
урахуванням зовнішніх та внутрішніх факторів

Джерело: побудовано автором на основі [106, 118]

Важливо зауважити, що, не дивлячись на те, що загальна структурна організація БС є типовою для всіх галузей та підприємств, специфіка побудови схеми БС для окремої галузі може суттєво відрізнятися залежно від пріоритизації факторів, які впливають на конкретну галузь. Тому важливо обрати метод аналізу БС, який би в повній мірі відображав можливість аналізу БС саме на морському транспорті (МТ), а також дати визначення бізнес-середовищу морського транспорту.

Бізнес-середовище морського транспорту – це сукупність зовнішньо-економічних та внутрішніх підприємницьких факторів, а також факторів конкурентного галузевого середовища, які прямо або опосередковано впливають на морську транспортно-логістичну діяльність, функціонування сервісних компаній, що обслуговують морський транспорт, а також виробничий потенціал галузей, які користуються послугами морського транспорту (у т.ч. у контексті мультимодальних перевезень).

Для формування структури БС на МТ можуть бути використані адаптовані загальні методики. Одним з таких підходів є PESTEL аналіз – інструмент стратегічного управління, який допомагає ідентифікувати та аналізувати зовнішні макроекономічні фактори, що потенційно можуть здійснювати вплив на діяльність галузі.

Проте, цей аналіз розглядає лише зовнішнє середовище і поділяє його на шість категорій: політичні, економічні, соціальні, технологічні, екологічні та юридичні фактори. PESTEL розглядає зовнішні фактори економічного впливу та, в основному, використовується для дослідження ринків, тому його зручно використовувати для аналізу окремої галузі [131].

Варто зазначити, що існує окремо розроблений комплексний стратегічний аналіз PESTEL для морської судноплавної компанії, яка націлена на глобальну експансію [132]. Кожен з аспектів, що аналізується, має детальне керівництво по агрегації факторів, які необхідні для проведення аналізу. Одним із ключових висновків із застосування аналізу PESTEL у галузі морського судноплавства є критична важливість гнучкості в стратегічному плануванні.

Нестабільний характер глобальної торгівлі та екологічних норм вимагає гнучкого підходу, коли стратегії можуть змінюватися відповідно до нових подій. Це підкреслює необхідність постійного моніторингу глобального бізнес-середовища та включення аналітики даних у реальному часі в процеси прийняття рішень.

Можливий алгоритм дослідження бізнес-середовища морського транспорту з використанням PESTEL представлено у табл. 2.

Таблиця 2.

Алгоритм дослідження галузі з використанням аналізу PESTEL

Фактори	Назва критерію	Опис критерію	Можливий критерій оцінки	Результат
Політичні	Політична стабільність в країні відносно інших країн	Рівень політичної стабільності в країні відносно інших країн	Політична стабільність та відсутність насильства (WGI)	Визначення та опис ризиків, пов'язаних з політичною нестабільністю
	Торгові угоди	Вплив торгових угод та митних бар'єрів	Кількість та значимість торгових угод	Визначення впливу на операційні витрати та логістику
	Податкова політика	Податки, що впливають на морські перевезення	Вплив податкової політики на витрати в галузі МТ	Визначення додаткових витрат або пільг на податки
Економічні	Економічне зростання	Вплив економічного стану країн-партнерів на розвиток галузі	Темпи економічного зростання у ключових регіонах; Індекси світової конкурентоспроможності	Визначення потенційних ринків та ризиків
	Курси валют	Вплив коливань курсів на вартість перевезень	Волатильність курсів валют	Визначення фінансових ризиків та необхідності хеджування
	Вартість палива	Вплив цін на паливо	Тренди у вартості палива	Визначення рівня витрат на паливо та можливості для оптимізації
	Інфраструктурні інвестиції	Інвестиції у порти та логістичні центри	Рівень інвестицій в інфраструктуру	Визначення можливостей для розвитку інфраструктури
Соціальні	Ринок праці	Наявність кваліфікованих працівників	Рівень зайнятості у морській галузі	Визначення доступності та вартості праці
	Споживчі вподобання	Зміни у попиті на морські перевезення	Тренди у споживчих вподобаннях	Визначення змін у попиті на морські перевезення

Продовження таблиці 2

	Демографічні зміни	Вплив демографічних трендів на галузь	Демографічні показники, що впливають на галузь	Визначення довгострокових трендів на ринку
Технологічні	Інновації в суднобудуванні	Нові технології для суден	Рівень впровадження нових технологій	Визначення конкурентних переваг та необхідних інвестицій
	Автоматизація портів	Використання автоматизованих систем для обробки вантажів	Ступінь автоматизації портових процесів	Визначення ефективності та можливостей для автоматизації процесів
	Інформаційні технології	Використання IoT, блокчейну для моніторингу та управління процесами	Використання сучасних інформаційних технологій	Визначення ефективності та безпеки процесів
Екологічні	Зміни клімату	Вплив на морські маршрути та умови мореплавства	Вплив кліматичних змін	Визначення ризиків та необхідних адаптацій
	Екологічне законодавство	Регуляції щодо викидів та забруднення	Дотримання екологічних норм	Визначення відповідності та необхідних змін
	Стійкість	Перехід на екологічно безпечні технології	Інвестиції в стійкі технології	Заходи зменшення екологічного впливу
Юридичні	Міжнародне морське право	Дотримання норм ІМО та інших регуляторних органів	Ступінь дотримання міжнародних норм	Визначення відповідності та необхідних змін
	Трудове законодавство	Закони, що регулюють умови праці моряків	Відповідність трудовому законодавству	Визначення відповідності та необхідних змін
	Комерційне право	Регулювання комерційних контрактів, страхування вантажів і відповідальності	Регуляторні вимоги до комерційної діяльності	Визначення відповідності та необхідних змін

Джерело: авторська розробка

Для аргументування доцільності та практичності використання аналізу PESTEL в контексті формування БС на МТ здійснено SWOT-аналіз використання даного підходу для формування БС на МТ, результати представлено у табл. 3.

Таблиця 3.

SWOT-аналіз використання аналізу PESTEL для формування зовнішнього
бізнес-середовища на морському транспорті

СИЛЬНІ СТОРОНИ (STRENGTHS)	СЛАБКІ СТОРОНИ (WEAKNESSES)
- Комплексність та всеосяжність PESTEL аналіз охоплює всі основні зовнішні фактори, які можуть впливати на морську галузь, забезпечуючи всебічну оцінку - Стратегічне планування Допомагає визначити можливості та загрози, що сприяє більш ефективному стратегічному плануванню та прийняттю рішень - Підтримка прийняття рішень Результати PESTEL аналізу можуть бути використані для обґрунтування стратегічних рішень і визначення пріоритетів у бізнесі	- Часовий і ресурсний витрати Проведення PESTEL аналізу може вимагати значних часових і ресурсних витрат, особливо якщо необхідно збирати детальну інформацію з різних джерел - Суб'єктивність Аналіз може бути суб'єктивним, оскільки він залежить від інтерпретації та оцінок аналітиків, що може призвести до неточних або упереджених висновків - Динамічність зовнішнього середовища Зовнішнє середовище є динамічним і швидко змінюється, тому результати PESTEL аналізу можуть швидко втратити актуальність
МОЖЛИВОСТІ (OPPORTUNITIES)	ЗАГРОЗИ (THREATS)
- Виявлення нових ринкових можливостей Аналіз допомагає виявити нові ринкові можливості та тренди, які можна використати для розвитку бізнесу - Покращення стратегічного управління Використання PESTEL аналізу може покращити стратегічне управління, дозволяючи адаптувати стратегії відповідно до змін у зовнішньому середовищі - Підвищення конкурентоспроможності Аналіз допомагає ідентифікувати фактори, які можуть підвищити конкурентоспроможність, наприклад, впровадження нових технологій або адаптація до нових регуляцій	- Регуляторні зміни Часті зміни у регуляціях та законодавстві можуть створити загрози для стабільності та передбачуваності бізнесу - Економічна нестабільність Коливання економічної ситуації можуть вплинути на витрати та доходи, що створює фінансові ризики - Технологічні зміни Швидкі технологічні зміни можуть вимагати значних інвестицій у нові технології, що може бути викликом для деяких компаній

Джерело: сформовано авторами

Безумовно, аналіз зовнішнього середовища є вкрай важливим для аналізу бізнес-середовища морського транспорту. Однак даний аналіз може бути здійснений лише у випадку сталості та збалансованості внутрішніх факторів, зокрема – внутрішньої конкуренції на ринку морських транспортних послуг на державному рівні, що на даний момент нехарактерно для бізнес-середовища України. Тому, щоб підсилити аналіз PESTEL врахуванням аспектів внутрішніх факторів БС, в окремих роботах аналіз PESTEL поєднується зі SWOT-аналізом. Зауважимо, що тут можливі 2 підходи: поєднання аналізів PESTEL та SWOT в один комплексний метод оцінки БС [133] або по чергове використання аналізів PESTEL та SWOT [134]. Наприклад, в роботі [134] PESTEL та SWOT аналізи використовуються для розвитку ринку відновлювальної енергетики, не поєднуючись в одну методику, а застосовуються поступово як окремі підходи.

Таким чином, в основі побудови стратегії розвитку відновлювальної енергетики лежить PESTEL-аналіз, а SWOT-аналіз здійснюється для оцінки загальної концепції розвитку, а не кожного з індикаторів, як у випадку підходу [133]. Отже, використання SWOT-аналізу для кожного з індикаторів PESTEL-аналізу дозволяє більш точно оцінити кожний з факторів бізнес-середовища. Загальну схему найбільш ефективного сумісного використання PESTEL та SWOT аналізів представлено на рис. 3. Аналіз переваг – представлено у табл. 4.

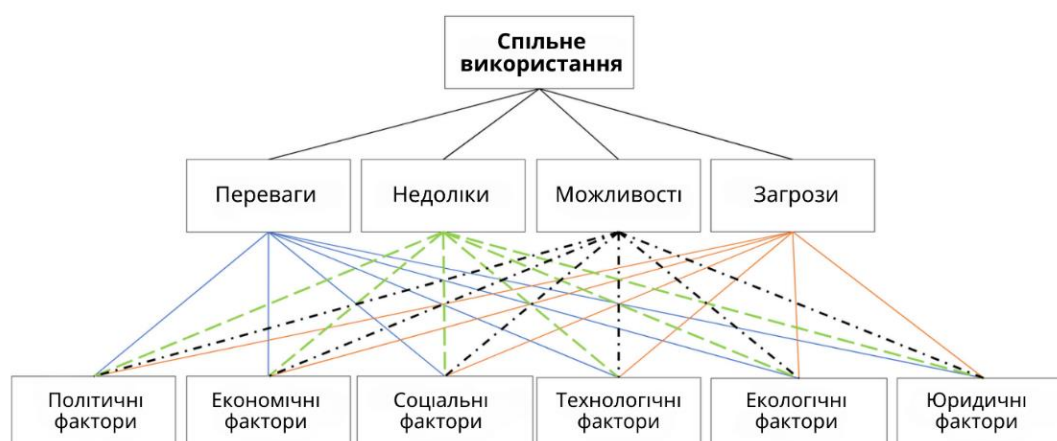


Рисунок 3. Загальна схема сумісного використання PESTEL та SWOT

Джерело: адаптовано авторами на основі [133]

Таблиця 4.

**Аналіз переваг сумісного використання PESTEL та SWOT аналізів для
формування бізнес-середовища (на прикладі морської галузі)**

Категорія	Ефект від SWOT аналізу	Ефект від PESTEL аналізу	Сумарний ефект
Глибше розуміння зовнішнього середовища	Допомагає зрозуміти, як зовнішні фактори (можливості та загрози) впливають на внутрішні аспекти БС МТ	Забезпечує детальну оцінку зовнішніх макроекономічних факторів, що можуть вплинути на діяльність морських компаній	Дає можливість краще зрозуміти взаємозв'язок між внутрішніми та зовнішніми факторами в морській галузі
Підвищення ефективності стратегічного планування	Дозволяє визначити внутрішні стратегічні пріоритети та сфери, що потребують покращення; Ідентифікує ключові зовнішні можливості для зростання та розвитку морських компаній.	Ідентифікує зовнішні макроекономічні фактори, що можуть вплинути на реалізацію стратегічних планів у морській галузі; Допмагає адаптувати стратегії до змін у зовнішньому середовищі, таких як нові екологічні регуляції чи зміни в торговельних угодах.	Дозволяє створити більш точні та реалістичні стратегічні плани для морської галузі. Дозволяє врахувати як внутрішні ресурси та можливості, так і зовнішні фактори, що можуть вплинути на досягнення стратегічних цілей.
Поліпшення прийняття рішень	Забезпечує обґрунтовані рішення на основі оцінки сильних і слабких сторін морських компаній. Виявляє зовнішні загрози та можливості, що можуть вплинути на прийняття рішень у морській галузі.	Надає додатковий контекст для прийняття рішень, враховуючи зовнішні фактори, такі як політичні та економічні умови, соціальні тренди та технологічні інновації, що впливають на морські перевезення.	Підвищує якість та обґрунтованість прийняття рішень у морській галузі. Забезпечує всебічний підхід до аналізу ситуації та вибору оптимальних рішень, враховуючи як внутрішні, так і зовнішні аспекти.
Адаптація до змін	Допомагає визначити внутрішні зміни, необхідні для адаптації до нових умов у морській галузі. Визначає можливості для внутрішніх покращень та розвитку.	Оцінює зовнішні зміни, такі як нові міжнародні регуляції чи економічні зміни, та визначає їхній вплив на морський бізнес. Допмагає розробити стратегії для адаптації до зовнішніх умов та викликів.	Дозволяє морським компаніям швидко та ефективно реагувати на зміни як всередині компанії, так і в зовнішньому середовищі. Забезпечує постійну адаптацію стратегії відповідно до нових викликів та можливостей.

Одним з можливих підходів до формування бізнес-середовища морського транспорту є Модель П'яти Сил Портера – інструмент стратегічного управління, розроблений Майклом Портером у 1979 році. По суті, для морського транспорту Модель П'яти Сил Портера є підходом, який аналізує внутрішні фактори БС МТ України. Переваги та недоліки використання Моделі П'яти Сил Портера для морської галузі порівняно з PESTEL наведено у табл. 5.

Таблиця 5.

Переваги та недоліки використання Моделі П'яти Сил Портера для
морської галузі та PESTEL

Критерій	Porter's Five Forces	PESTEL
Фокус	Конкурентне середовище в галузі	Макроекономічні фактори
Основний об'єкт	Конкуренція та ринкова динаміка	Зовнішнє середовище організації
Ціль використання	Розуміння рівня конкуренції та розробка стратегій для підвищення конкурентоспроможності	Оцінка зовнішніх факторів та адаптація стратегій до змін у макроекономічних умовах
Рівень аналізу	Галузевий рівень	Макроекономічний рівень
Переваги	Дає глибоке розуміння конкурентних сил Допомагає виявити ключові чинники, що впливають на прибутковість	Забезпечує всебічну оцінку зовнішнього середовища Допомагає адаптувати стратегії до макроекономічних змін
Недоліки	Може не враховувати всі макроекономічні фактори Вимагає додаткових даних для комплексного аналізу	Фокусує увагу лише на зовнішніх факторах Не надає глибокого аналізу конкурентного середовища

Джерело: побудовано авторами

Комплексний підхід до формування БС, описаний в методиці UNITE Business Model Framework – це інноваційна модель, розроблена Digital Leadership AG, що дозволяє організаціям ефективно управляти інноваціями та трансформаціями. Вона включає різні інструменти, які допомагають структурувати та оптимізувати бізнес-моделі, операційні моделі, управління командою, ціннісні пропозиції тощо. В загальному вигляді структуру БС на МТ можна описати за допомогою схеми, зображеної на рис. 4. Аналізуючи конструкцію даної моделі, можна зробити висновок, що вона фактично

узагальнює вищезгадані підходи і дозволяє побудувати комплексне зовнішнє БС МТ, залишаючи переваги PESTEL аналізу та Моделі П'яти Сил Портера. Однак дана модель також враховує аналіз конкурентного середовища (або підприємницького національного середовища), зазначаючи, що основним рушієм розвитку галузі є саме конкуренція, а також внутрішні зв'язки на окремому підприємстві, адже саме внутрішнє підприємницьке середовище є важливим фактором розвитку окремого підприємства.

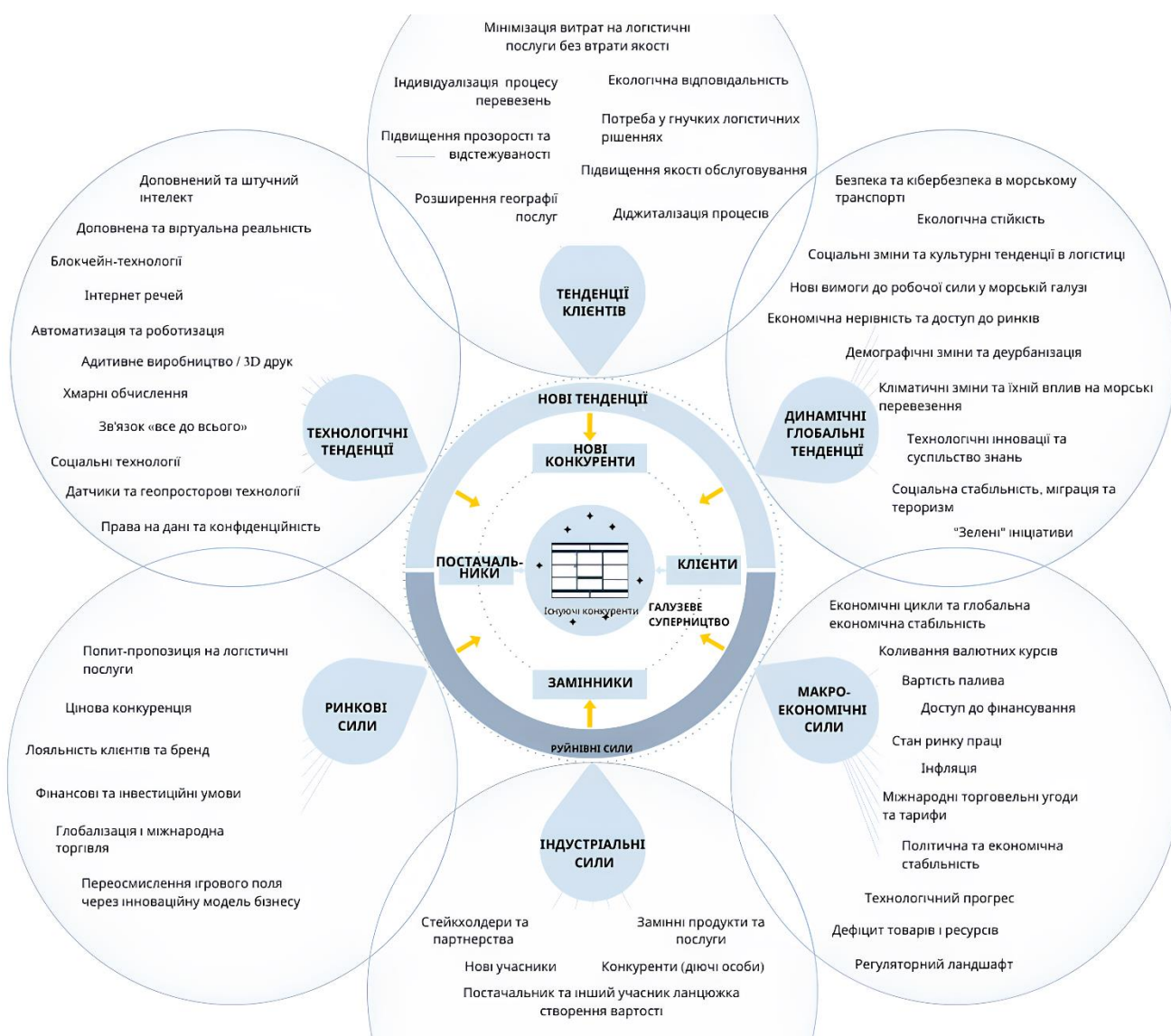


Рисунок 4. Схема бізнес-середовища морського транспорту

Джерело: побудовано авторами на основі [135]

В загальному вигляді алгоритм формування моделі бізнес-середовища на МТ можна описати за допомогою схеми (рис. 5).



Рисунок 5. Алгоритм формування структури бізнес-середовища морського транспорту України

При формуванні структури БС МТ постає питання нормативно-правового забезпечення розвитку морського транспорту в Україні, яке складається з: законів України, нормативно-правових актів, затверджуваних постановами ВРУ, Указами Президента, КМУ і наказами відповідних державних органів України, що підлягають державній реєстрації в Міністерстві юстиції; міжнародних стандартів (МДСТ) і державних стандартів України (ДСТУ); відомчих нормативних документів морського транспорту України з позначкою КНД 31..., що охоплюють усі напрямки діяльності морського транспорту та затверджуються наказом міністра транспорту України або директора ДМРТУ.

Всі міжнародні конвенції, які регулюють діяльність на морського транспорту, можна умовно поділити на 5 категорій: охорона довкілля, безпека та навігація, охорона праці, стандартизація та сертифікація, торгівля та транспортування. Зведена інформація по конвенціям та питанням, які вони регулюють, наведено у табл. 6. Варто зазначити, що, хоча і конвенції є міжнародними документами, згідно статті 9 Конституції України (від 28.06.1998), «Діючі міжнародні договори, згоду на які дала Верховна Рада України, є частиною національного законодавства України». Таким чином всі конвенції, які перелічені у табл. 6, є частиною нормативно-правового забезпечення розвитку морського транспорту в Україні. Варто зауважити, що перелік конвенцій може бути більшим, адже є конвенції, які можуть регулювати специфічні галузеві питання, і навпаки – які регулюють широкий спектр питань, опосередковано впливаючи на морський транспорт.

Таблиця 6.

Основні міжнародні конвенції, які регулюють питання розвитку морського транспорту, підписані Україною

Назва конвенції	Рік	Питання, які регулює
Охорона довкілля		
Міжнародна конвенція з запобігання забрудненню з суден (MARPOL, 1973)	1973	Запобігання забрудненню моря від суден
Міжнародна конвенція щодо втручання у відкритому морі у випадках аварій, які призводять до забруднення нафтою	1969	Реагування на забруднення хімічними речовинами
Конвенція про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою	1992	Відповідальність за забруднення нафтою
Міжнародна конвенція про контроль над шкідливими системами проти обростання на суднах (AFS, 2001)	2001	Збереження антифоулінгових систем
Міжнародна конвенція про контроль суднових баластних вод й осадів та управління ними (BWM, 2004)	2004	Контроль баластних вод та осадів суден

Продовження таблиці 6.

Безпека та навігація		
Міжнародна конвенція про охорону людського життя на морі (SOLAS, 1974)	1974	Безпека на морі, стандартизація будівництва і обладнання суден
Міжнародна конвенція про пошук і рятування на морі (SAR)	1979	Пошук і рятування на морі
Міжнародна конвенція про безпечні контейнери	1972	Поліпшення міжнародних контейнерних перевезень з врахуванням безпеки життя
Міжнародна конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства (SUA)	1988	Боротьба з незаконними актами проти безпеки мореплавства
Охорона праці		
Конвенція про робочий час моряків і склад суднового екіпажу N 180	1996	Умови праці, права моряків
Конвенція про найм та працевлаштування моряків N 179	1996	Найм та працевлаштування моряків
Конвенція МОП 147 про мінімальні норми на торговельних судах	1976	Мінімальні норми умов праці на торговельних судах
Стандартизація та сертифікація		
Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти (STCW)	1978	Підготовка, дипломування і несення вахти моряками
Міжнародна конвенція по обмірюванню суден	1969	Вимірювання тоннажу суден
Міжнародна конвенція про стандарти підготовки, сертифікації персоналу риболовних суден та несення вахти	1995	Стандарти підготовки і сертифікації персоналу риболовних суден
Міжнародна конвенція про вантажну марку	1966	Уніфіковані правила граничного навантаження суден, що здійснюють міжнародні рейси
Торгівля та транспортування		
Будапештська конвенція про договір перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами (КПВВ)	2001	Договір перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами
Афінська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу	1974	Перевезення морем пасажирів та їх багажу

Джерело: систематизовано авторами на основі [136-152]

Серед основних нормативно-правових актів, які безпосередньо регулюють функціонування та розвиток морського транспорту в Україні, варто виділити:

– Кодекс торговельного мореплавства України – це основний нормативно-правовий акт, який визначає правові засади морського транспорту в Україні. Він регулює відносини, пов'язані з комерційним використанням морських суден, управлінням та власністю на них, правилами плавання, перевезенням вантажів та пасажирів, а також питаннями безпеки мореплавства і відповідальністю за морські правопорушення. Кодекс має на меті гармонізувати українське законодавство з міжнародними нормами у сфері мореплавства;

– Закон України "Про морські порти України" – встановлює правові, економічні та організаційні основи створення та діяльності морських портів, регулює взаємовідносини між державними органами, місцевим самоврядуванням, портовими операторами, користувачами портів та іншими зацікавленими сторонами в частині використання портової інфраструктури, забезпечення безпеки навігації, захисту довкілля та інших аспектів портової діяльності. Закон також визначає механізми державного регулювання та управління портами, їхнього розвитку, а також встановлює правила для інвестицій та підприємницької діяльності в портах;

– Закон України "Про транспорт" встановлює загальні правові, економічні та соціальні засади створення та функціонування транспортної системи країни. В контексті морського транспорту він регулює різні аспекти морського транспорту, включно з вимогами до безпеки навігації, охорони довкілля, управління портовою інфраструктурою, а також забезпечення ефективної взаємодії морського транспорту з іншими видами транспорту. Закон також встановлює правила щодо ліцензування, контролю та нагляду за діяльністю суб'єктів морського транспорту – для забезпечення відкритості та конкурентоспроможності ринку морських перевезень, а також на інтеграцію України в міжнародний транспортний простір;

– Водний кодекс України - це основний законодавчий акт, який регулює відносини у сфері використання і охорони водних ресурсів в Україні. Він

індиректно пов'язаний з морським транспортом через регулювання використання прибережних вод та водних шляхів, що впливають на операції в морських портах та на навігацію. Кодекс встановлює правила для забезпечення чистоти вод та захисту водних біоресурсів, що є важливим для підтримання стану морських та річкових екосистем. Також він визначає умови використання водних об'єктів для транспортних потреб, що може включати діяльність, пов'язану з морськими портами та судноплавством;

– Закон України "Про перевезення небезпечних вантажів" встановлює правові засади для безпечного транспортування небезпечних вантажів різними видами транспорту, включаючи автомобільний, залізничний, річковий та морський. Закон регулює питання класифікації небезпечних вантажів, їх упаковки, маркування, транспортування та вимоги до безпеки на всіх етапах перевезення. Ці заходи спрямовані на зниження ризиків для здоров'я людей, майна та довкілля.

Також діяльність морського транспорту регулюється індиректно такими нормативно-правовими актами, як «Кодекс цивільного захисту України», «Кримінальний кодекс України», «Кодекс України про адміністративні правопорушення», Закон України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності», Закон України «Про ліцензування видів господарської діяльності», Закон України «Про відходи», Закон України «Про охорону навколишнього природного середовища» тощо.

Узагальнену інформацію про Закони України, які регулюють розвиток бізнес-середовища на морському транспорті, представлено у табл. 7.

Таблиця 7.

Узагальнена інформація про Закони України, які регулюють розвиток бізнес-середовища морського транспорту

Сфера нормативно-правового регулювання	Законодавчі акти
Закони, що безпосередньо регулюють галузь морського транспорту	«Про морські порти України»
	«Про мультимодальні перевезення»
	«Про перевезення небезпечних вантажів»
Екологія та охорона довкілля	«Про охорону навколишнього природного середовища»
	«Про управління відходами»
	«Про Основні засади (стратегію) державної екологічної політики України на період до 2030 року»
Державний контроль та нагляд	«Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності»
	«Кодекс України про адміністративні правопорушення»
Цивільний захист та безпека	«Кодекс цивільного захисту України»
Митні та прикордонні питання	«Митний кодекс України»
	«Про державний кордон України»
	«Про Державну прикордонну службу України»
Управління та власність	«Про управління об'єктами державної власності»
	«Про концесію»
	«Про ліцензування видів господарської діяльності»
Страховання та фінансові питання	«Про страхування»
Земельні відносини	«Земельний кодекс України»
Регулювання економічного розвитку транспорту	Податковий кодекс України, Цивільний кодекс України Комплекс законів про інноваційний розвиток Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року

Джерело: систематизовано авторами на основі [153-176]

Для регулювання функціонування та розвитку морського транспорту важливою є розробка підзаконних актів, які розробляються на основі законів для їх конкретизації та виконання. Вони забезпечують деталізацію і реалізацію законодавчих ініціатив, встановлюють правила та процедури в різних областях, таких як технічне регулювання, управління державними ресурсами та ведення державного реєстру. Нормативні акти Кабінету Міністрів та окремих міністерств України виокремлено у табл. 8.

Таблиця 8.

Узагальнена інформація про нормативні акти Кабінету Міністрів та окремих міністерств України, які регулюють розвиток БС МТ

Відповідальний орган	Постанови та накази
Постанови Кабінету Міністрів України (КМУ)	«Про затвердження Порядку надання гарантій компенсації шкоди, заподіяної внаслідок збройної агресії Російської Федерації проти України та воєнних дій на території України, фрахтувальникам, операторам та/або власникам морських суден та суден внутрішнього плавання, що ходять під прапором України та під прапорами іноземних держав»
	«Про затвердження переліку внутрішніх водних шляхів, що належать до категорії судноплавних»
	«Про утворення Державної служби морського та річкового транспорту України»
	«Деякі питання оптимізації функціонування центральних органів виконавчої влади у сферах морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства»
	«Про затвердження критеріїв оцінки допустимості державної допомоги суб'єктам господарювання, діяльність яких пов'язана з використанням об'єктів портової інфраструктури»
	«Про затвердження Правил охорони внутрішніх морських вод і територіального моря від забруднення та засмічення»
	«Про затвердження Порядку розслідування та обліку нещасних випадків невинуватного характеру»
	«Про затвердження Правил плавання і перебування в територіальному морі, внутрішніх водах, на рейдах та в портах України іноземних військових кораблів»
	«Про затвердження Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті»
	«Про затвердження Порядку відкриття та закриття морських портів»
	«Про затвердження Порядку ведення Реєстру морських портів України»
	«Про затвердження Технічного регламенту щодо вимог до автомобільних бензинів, дизельного, судових та котельних палив»
	«Про затвердження критеріїв, за якими оцінюється ступінь ризику від провадження господарської діяльності у сфері безпеки на морському та річковому транспорті і визначається періодичність здійснення планових заходів державного нагляду (контролю) Державною службою з безпеки на транспорті»
	«Про затвердження Порядку участі стивідорних компаній, власників (користувачів) морських терміналів у розробленні плану локалізації та ліквідації аварій (катастроф), придбанні, утриманні обладнання, пристроїв та механізмів, відшкодуванні витрат на ліквідацію аварій на території та в акваторії морського порту»

Продовження таблиці 8

	«Про затвердження Переліку схвалених навчально-тренажерних закладів, напрями підготовки в яких відповідають Міжнародній конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року, з поправками, та законодавству України»
	«Про затвердження Переліку районів обов'язкового лоцманського проведення та категорій суден, що звільняються від обов'язкового лоцманського проведення»
	«Деякі питання реалізації положень Митного кодексу України щодо надання авторизацій»
Накази Міністерства транспорту України*	«Про затвердження Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті»
	«Про затвердження Типового положення про службу регулювання руху суден»
	«Про затвердження Правил плавання і лоцманського проведення суден у північно-західній частині Чорного моря, Бузько-Дніпровсько-лиманському та Херсонському морському каналах»
	«Про затвердження Положення про відомчу пожежну охорону об'єктів морського і річкового транспорту України»
	«Про затвердження Правил контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства»
Накази Міністерства транспорту та зв'язку України*	«Про затвердження Правил технічної експлуатації портових гідротехнічних споруд»
	«Про затвердження Положення про навігаційно-гідрографічне забезпечення мореплавства у внутрішніх морських водах, територіальному морі та виключній (морській) економічній зоні України»
	«Про затвердження Переліку обов'язкового суднового навігаційного обладнання та систем для торговельних суден (за винятком риболовних суден) валовою місткістю менше 150 одиниць, які здійснюють будь-які рейси, та інших суден, що не здійснюють міжнародні рейси»
	«Про затвердження Положення про огляд підприємств, організацій та установ, що проводять підготовку моряків»
Накази Міністерства інфраструктури України	«Про затвердження Положення про навігаційно-гідрографічне забезпечення судноплавства на внутрішніх водних шляхах України»
	«Про затвердження Правил льодового проведення суден»
	«Про затвердження Положення про капітана морського порту та службу капітана морського порту»
	«Про затвердження Порядку оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту»
	«Про затвердження Типового положення про загін охорони морського порту»
	«Про затвердження Типового положення про службу морської безпеки»

Продовження таблиці 8

	«Про затвердження Порядку надання послуг із забезпечення запобігання і ліквідації розливу забруднюючих речовин у морських портах України»
Накази Міністерства внутрішніх справ України	«Про затвердження Правил пожежної безпеки в Україні»
Накази інших органів	Наказ ДІЯРУ «Про затвердження Правил безпечного перевезення радіоактивних матеріалів (ПБПРМ-2020)»
	Наказ Держмитслужби «Про електронну реєстрацію гарантій для цілей спільного транзиту»
	Наказ МФУ «Про затвердження Порядку реалізації положень Конвенції про процедуру спільного транзиту на території України»

**Примітка: Міністерство транспорту та Міністерство транспорту та зв'язку України було реорганізовано 9 грудня 2010 року у Міністерство інфраструктури України
Джерело: систематизовано автором на основі [177-214]*

Виходячи з вище переліченої інформації, можна зробити висновок, що бізнес-середовище морського транспорту всебічно регулюється великою кількістю документів, що позбавлена систематизованості. Це створює складнощі для регулювання процесів на морському транспорті та обумовлює необхідність пошуку інформації у різних джерелах, а також перманентного моніторингу широкого кола документів на наявність змін у них. Здійснена вище систематизація по сферах нормативно-правового регулювання дозволить спростити процедуру пошуку відповідних документів та підвищити продуктивність діяльності конкретних підприємств у галузі.

Варто зазначити, що окрему увагу варто приділити регулюванню даної сфери під час війни, оскільки перелічена вище нормативно-правова база здебільшого розрахована на мирний час. Також, як зазначається в роботі [215], умови здійснення господарської діяльності суб'єктів портової діяльності радикально змінилися, як з точки зору їх правового статусу, так і організації їх функціонування та захищеності в умовах війни. Натомість, станом на серпень 2024 року у Закон України «Про морські порти України» не внесено жодних коректив, які б регулювали діяльність портової галузі в умовах війни. Враховуючи геополітичну ситуацію та умови війни, доцільною є розробка

окремого розділу, що враховує специфіку функціонування галузі під час військового стану, з врахуванням регуляторних механізмів як законодавчих, так і методичних [216]. На сьогодні координаційні рішення приймаються «в реальному часі» і регулюються відповідними постановами.

В аспекті адаптації нормативно-правового забезпечення бізнес-середовища морського транспорту широке різноманіття документів критично ускладнює цей процес, оскільки всі зміни у законодавство в період війни вносяться за допомогою постанов та наказів відповідних органів до окремих документів. Таким чином для того, щоб створити законодавчу базу, яка б повністю регулювала морську галузь в умовах війни, треба дуже багато часу та адміністративного ресурсу.

Тому вдалим представляється підхід внесення коректив не в окремі закони, а в окремі сфери регулювання, як представлено у табл. 6. Як приклад можна розглянути Постанову КМУ «Про затвердження Порядку надання гарантій компенсації шкоди, заподіяної внаслідок збройної агресії Російської Федерації проти України та воєнних дій на території України, фрахтувальникам, операторам та/або власникам морських суден та суден внутрішнього плавання, що ходять під прапором України та під прапорами іноземних держав» від 29.03.2024, яка прицільно направлена на вирішення питань страхової безпеки.

Проведене дослідження дозволяє зробити наступні висновки:

- аналіз бізнес-середовища морського транспорту ускладнюється через відсутність чіткого визначення даного поняття в науковій літературі та галузевих законодавчих актах, а також через відсутність чіткої структури БС МТ і сформованих підходів до її формування. Нами запропоновано відповідні визначення та структуру БС морського транспорту;
- запропонована структура БС МТ та підхід до її побудови дозволить враховувати всі фактори, які впливають на БС МТ, а також вчасно актуалізовувати відповідну інформацію. Це робить дану модель достатньо адаптивною, що є обов'язковим в умовах постійних змін зовнішніх і внутрішніх факторів БС МТ і України;

- несистемність і неструктурованість законодавчої бази є однією з основних перепон у розвитку БС МТ, що вимагає структуризації законодавчих актів та врахування в них воєнних умов, що узгоджується з результатами раніше проведених досліджень [217, 218]. Також варто зазначити, що правильно побудоване інституційне забезпечення навпаки сприятиме стрімкому розвитку морської галузі в Україні;

- враховуючи, що навіть не дивлячись на те, морська галузь невід’ємно пов’язана з іншими галузями України, це окрема галузь з специфічним бізнес-середовищем і умовами розвитку, тому було б доцільно встановити чіткі механізми фінансового стимулювання розвитку даної галузі, які на сьогоднішній день практично відсутні;

- для того, щоб БС МТ функціонувала як система, вона має складати систему взаємозв’язків, яка має невід’ємно узгоджуватися із системою державних політик – кадровою, фінансово-кредитною, соціальною, податковою тощо. Натомість у нас до сьогодні немає чітко сформованої промислової політики та морської політики, що унеможливорює комплексний розвиток морської галузі, без якого довгострокове планування розвитку БС МТ є неможливим.