

ЗДОБУТКИ ЕКОНОМІКИ: ПЕРСПЕКТИВИ ТА ІННОВАЦІЇ

Світове господарство і міжнародні економічні відносини

УДК 339.9

DOI <https://doi.org/10.5281/zenodo.15466563>

Оцінка зовнішньоекономічної діяльності морського транспорту у контексті розвитку міжнародних економічних відносин України

Мірошніченко Валерій Романович

здобувач освіти бакалаврського рівня, ОПП Міжнародна економіка

КПІ ім. Ігоря Сікорського,

проспект Берестейський, 37, м. Київ, 03056, valerafzx.net@gmail.com,

<https://orcid.org/0000-0001-9837-5852>

Глущенко Ярослава Іванівна

кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри міжнародної економіки

КПІ ім. Ігоря Сікорського,

проспект Берестейський, 37, м. Київ, 03056, slavina.ivc@gmail.com,

<https://orcid.org/0000-0003-1454-0369>

Корогодова Олена Олександрівна

кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри міжнародної економіки

КПІ ім. Ігоря Сікорського,

проспект Берестейський, 37, м. Київ, 03056, olenakorogodova@gmail.com,

<https://orcid.org/0000-0003-2338-365X>



ЗДОБУТКИ ЕКОНОМІКИ: ПЕРСПЕКТИВИ ТА ІННОВАЦІЇ

Моїсєєнко Тетяна Євгенівна

кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри міжнародної економіки

КПІ ім. Ігоря Сікорського,

проспект Берестейський, 37, м. Київ, 03056, temoiseenko@gmail.com,

<https://orcid.org/0000-0002-2074-8062>

Черненко Наталя Олександрівна

кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри міжнародної економіки

КПІ ім. Ігоря Сікорського,

проспект Берестейський, 37, м. Київ, 03056, chernenkonatasha0@gmail.com,

<https://orcid.org/0000-0002-7424-7829>

Прийнято: 09.05.2025 | Опубліковано: 19.05.2025

***Анотація.** Метою статті було оцінювання зовнішньоекономічної діяльності морського транспорту України у контексті розвитку міжнародних економічних відносин. **Методи.** У дослідженні застосовано комплекс загальнонаукових та спеціальних методів: системний аналіз, статистичний аналіз, порівняльний аналіз, метод узагальнення, графічний метод. Інформаційною базою служили дані Державної служби статистики України щодо зовнішньої торгівлі за 2015-2023рр. **Результати.** Проаналізовано динаміку експорту та імпорту України за 2015-2023рр. Виявлено, що пікові значення зовнішньоторговельних операцій припадають на 2021р. Встановлено, що у 2015-2021рр. морський транспорт забезпечував 57-63% експорту країни, будучи ключовим у системі міжнародних економічних відносин України. Виявлено різке скорочення частки морських перевезень у 2022-2023 рр. до 40-41% внаслідок повномасштабного вторгнення та логістичних обмежень, що супроводжувалося структурним заміщенням автомобільними (зростання з 21% до 37-39%) та залізничними перевезеннями (з 12% до 20-21%). Визначено, що динаміка імпорту*



ЗДОБУТКИ ЕКОНОМІКИ: ПЕРСПЕКТИВИ ТА ІННОВАЦІЇ

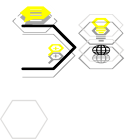
демонструє відмінності від експортної: зростання на 14% у 2023р. на тлі падіння експорту, зумовлене збільшенням імпорту енергоресурсів, військової продукції та споживчих товарів в умовах пошкодження виробничих потужностей. **Висновки.** Морський транспорт відіграє визначальну роль у забезпеченні зовнішньоекономічної діяльності України, а його доступність безпосередньо впливає на загальні обсяги експорту. Структурна трансформація транспортного забезпечення зовнішньої торгівлі у 2022-2023рр., спричинена військовими діями, свідчить про гнучкість транспортно-логістичної системи країни, проте виявляє її вразливість до геополітичних ризиків. Відновлення та розвиток морської транспортної інфраструктури має стати стратегічним пріоритетом для України у післявоєнний період з метою забезпечення стійкого економічного зростання та укріплення позицій країни у системі міжнародних економічних відносин.

Ключові слова: морський транспорт, міжнародні економічні відносини, зовнішньоекономічна діяльність, ресурсне забезпечення, економічний аналіз міжнародного бізнесу, логістика, міжнародна торгівля, страхування, ризики.

Assessment of Foreign Economic Activity of Maritime Transport in the Context of the Development of Ukraine's International Economic Relations

Miroshnichenko Valerii

Bachelor's Student, Educational Program International Economics,
Igor Sikorsky Kyiv Polytechnic Institute,
37 Beresteiskyi Avenue, Kyiv, 03056, valerafx.net@gmail.com,
<https://orcid.org/0000-0001-9837-5852>



ЗДОБУТКИ ЕКОНОМІКИ: ПЕРСПЕКТИВИ ТА ІННОВАЦІЇ

Hlushchenko Yaroslava

PhD in Economics, Associate Professor, Associate Professor of the Department of International Economics, Igor Sikorsky Kyiv Polytechnic Institute,
37 Beresteiskyi Avenue, Kyiv, 03056, slavina.ivc@gmail.com,
<https://orcid.org/0000-0003-1454-0369>

Korohodova Olena

PhD in Economics, Associate Professor, Associate Professor of the Department of International Economics, Igor Sikorsky Kyiv Polytechnic Institute,
37 Beresteiskyi Avenue, Kyiv, 03056, olenakorogodova@gmail.com,
<https://orcid.org/0000-0003-2338-365X>

Moiseienko Tetiana

PhD in Economics, Associate Professor, Associate Professor of the Department of International Economics, Igor Sikorsky Kyiv Polytechnic Institute,
37 Beresteiskyi Avenue, Kyiv, 03056, temoiseenko@gmail.com,
<https://orcid.org/0000-0002-2074-8062>

Chernenko Natalya

PhD in Economics, Associate Professor, Associate Professor of the Department of International Economics, Igor Sikorsky Kyiv Polytechnic Institute,
37 Beresteiskyi Avenue, Kyiv, 03056, chernenkonatasha0@gmail.com,
<https://orcid.org/0000-0002-7424-7829>

Abstract. *The aim of the article was to evaluate the foreign economic activity of Ukraine's maritime transport in the context of the development of international economic relations. **Methods.** The study applied a set of general scientific and special methods: system analysis, statistical analysis, comparative analysis, generalization method, and graphical method. The informational basis*



ЗДОБУТКИ ЕКОНОМІКИ: ПЕРСПЕКТИВИ ТА ІННОВАЦІЇ

consisted of data from the State Statistics Service of Ukraine on foreign trade for the years 2015–2023. **Results.** The dynamics of Ukraine's exports and imports for 2015–2023 were analyzed. It was revealed that the peak values of foreign trade operations occurred in 2021. It was established that during 2015–2021, maritime transport ensured 57–63% of the country's exports, being a key element in the system of Ukraine's international economic relations. A sharp decline in the share of maritime transport in 2022–2023 to 40–41% was detected due to the full-scale invasion and logistical restrictions, accompanied by a structural substitution by road transport (increase from 21% to 37–39%) and rail transport (from 12% to 20–21%). It was determined that the import dynamics differ from export trends: a 14% increase in 2023 amid a decline in exports, caused by the growth of imports of energy resources, military products, and consumer goods due to damage to production capacities. **Conclusions.** Maritime transport plays a decisive role in ensuring Ukraine's foreign economic activity, and its availability directly affects the overall volume of exports. The structural transformation of transport support for foreign trade in 2022–2023, caused by military actions, demonstrates the flexibility of the country's transport-logistics system but also reveals its vulnerability to geopolitical risks. The restoration and development of maritime transport infrastructure should become a strategic priority for Ukraine in the post-war period to ensure sustainable economic growth and strengthen the country's position in the system of international economic relations.

Keywords: maritime transport, international economic relations, foreign economic activity, resource provision, economic analysis of international business, resource support of international activity, logistics, international trade, insurance, risk.

Постановка проблеми. Сучасний етап розвитку економіки України характеризується посиленням інтеграційних процесів у міжнародну економічну систему, що обумовлює зростаюче значення



ЗДОБУТКИ ЕКОНОМІКИ: ПЕРСПЕКТИВИ ТА ІННОВАЦІЇ

зовнішньоекономічної діяльності (ЗЕД) як ключового чинника сталого розвитку країни. Морський транспорт, у свою чергу, виступає одним із найважливіших інструментів забезпечення зовнішньої торгівлі, оскільки саме через морські порти проходить значна частина вантажопотоків, що формують економічні зв'язки України з іншими державами. Проте останні події, пов'язані з військовою агресією на території України, значно вплинули на функціонування морської транспортної системи, викликавши суттєві зміни у структурі та обсягах зовнішньоекономічних операцій. Водночас глобальні економічні виклики, трансформації міжнародних ланцюгів постачання та посилення геополітичних ризиків створюють нові умови для розвитку морського транспорту та його ролі у забезпеченні міжнародних економічних відносин. Це зумовлює необхідність комплексного аналізу зовнішньоекономічної діяльності морського транспорту в Україні, що дозволить виявити ключові тенденції, проблеми та перспективи розвитку цієї галузі в умовах як внутрішніх, так і зовнішніх викликів. Отже, діяльність морського транспорту України є важливим компонентом зовнішньоекономічної діяльності нашої країни, адже саме морський транспорт забезпечує значну частину торгівлі товарами. Також собівартість таких перевезень є порівняно невисокою за рахунок значної вантажопідйомності морського транспорту.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання зовнішньоекономічної діяльності морського транспорту привертає значну увагу науковців та практиків у сфері міжнародної економіки і логістики. Зокрема, у роботі М. Савченко, П. Панасюк, О. Левченко [7] аналізується основні тенденції розвитку морських перевезень у контексті глобалізації світової економіки та їх вплив на конкурентоспроможність України на міжнародних ринках. Вони підкреслюють, що морський транспорт залишається стратегічним сектором, що забезпечує понад половину



ЗДОБУТКИ ЕКОНОМІКИ: ПЕРСПЕКТИВИ ТА ІННОВАЦІЇ

зовнішньоторговельного обороту країни, що підтверджується статистичними даними Державної служби статистики України.

У дослідженні Ashraf Dawar та Yang Bai [8] розглядається ризики, пов'язані з геополітичними викликами та їх вплив на логістичні ланцюги морських перевезень. В умовах військових конфліктів, зокрема на прикладі України, автори О. Шевчук, Н. Гайванович [12] відзначають, що вторгнення росії у 2022 році спричинило різке скорочення обсягів морських вантажоперевезень, що потребує пошуку альтернативних маршрутів і форм транспортного забезпечення.

Дослідження K.Prytula, Y. Kalat, J.Kurowska-Pysz et al. [9] фокусується на трансформації структури зовнішньоекономічної діяльності в період кризових явищ, наголошуючи на заміщенні морських перевезень автомобільним і залізничним транспортом.

Також варто відзначити роботу М. Бабаченко, А. Яворська, Н. Лисенко, І. Кучер та Л. Бурмака [10], яка присвячена стратегічному розвитку морської інфраструктури України у післявоєнний період, автори підкреслюють необхідність інвестицій у модернізацію портів і транспортних коридорів для підтримки конкурентоспроможності країни на міжнародній арені. Окремі аспекти цієї проблематики вже розглядалися також у таких працях [13-15].

У роботах [7, 10] висвітлюється динаміка змін у транспортних потоках та їх вплив на ефективність зовнішньої торгівлі України. Незважаючи на значну кількість досліджень, більшість з них зосереджені або на окремих аспектах морських перевезень, або на загальних питаннях логістики в умовах конфліктів, що вимагає системного і комплексного аналізу зовнішньоекономічної діяльності морського транспорту в контексті сучасних викликів.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Попри наявність різноманітних наукових праць, виявляється кілька ключових аспектів, що залишаються недостатньо дослідженими. По-перше, відсутній

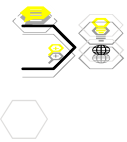


ЗДОБУТКИ ЕКОНОМІКИ: ПЕРСПЕКТИВИ ТА ІННОВАЦІЇ

комплексний аналіз впливу структурних змін у транспортних потоках на довгострокову стабільність зовнішньоекономічної діяльності України. По-друге, не досить уваги приділено оцінці ролі морського транспорту у відновленні післявоєнної економіки країни та його стратегії розвитку в нових геополітичних умовах. По-третє, є потреба у вивченні інтеграції морських перевезень із іншими видами транспорту в межах мультимодальних логістичних ланцюгів, що мають особливе значення в умовах обмеженого функціонування портів. Авторами статті за допомогою методів статистичного аналізу буде оцінено роль морського транспорту у міжнародних економічних відносинах. Результати проведеного дослідження можуть виступати підґрунтям для формування науково-практичних рекомендацій щодо державної політики забезпечення ефективної зовнішньоекономічної діяльності морського транспорту України.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Метою є аналіз зовнішньоекономічної діяльності морського транспорту у контексті розвитку міжнародних економічних відносин України.

Виклад основного матеріалу дослідження. Як відомо, морський вантажний флот поділяється на два великі класи кораблів: балкерні судна та контейнеровози. Важливою відмінністю у моделі функціонування є те, що контейнеровози здійснюють багато судно-заходів до великої кількості портів на маршруті рейсу. У свою чергу балкери переважно перевозять вантаж від порту до порту – лінійна модель. Відмінностями суден у практичному вимірі є те, що балкери не використовують стандартизовані контейнери для перевезення вантажів, а приймають вантаж безпосередньо в трюм судна або ж інші спеціально підготовлені відсіки (ємності). Вони також поділяються на менші підкласи, які сильно відрізняються між собою. Ресурсне забезпечення балкерів включає технічне обслуговування суден з урахуванням умов навантаження та розвантаження вантажу без контейнеризації. Контейнеровози поділяються на підкласи за вантажопідйомністю та



ЗДОБУТКИ ЕКОНОМІКИ: ПЕРСПЕКТИВИ ТА ІННОВАЦІЇ

функціональним призначенням, що визначає специфіку ресурсного забезпечення для кожного підкласу. На борту контейнерних суден цілком можуть кілька типів боксів. Так, за розміром контейнери зазвичай поділяються на 20-ти та 40-ка футові [1]. Слід зазначити, що часткове відновлення контейнерних перевезень до України з початку повномасштабного вторгнення відбулося лише у квітні 2024 року.

Для оцінки зовнішньоекономічної діяльності морського транспорту необхідно обрати ряд показників, що будуть здатні надати якісну та кількісну характеристику діяльності як морських суден України [11].

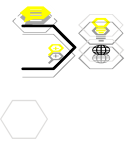
Розглянемо структуру забезпечення торгівлі товарами різними видами транспорту у 2015-2023 роках (рис.1).



Рис. 1. Динаміка українського експорту товарів за способом транспортування, млн. дол. США, 2015-2023 роки.

Джерело: Побудовано авторами на основі [2-6].

Як видно з (рис. 1), він демонструє волатильність у загальному обсязі експорту, а також у структурі використання різних видів транспорту: морського, автомобільного, залізничного, трубопровідного та іншого (до якого, відповідно до методології, входять: авіаційний, поштовий, лінії електропостачання, саморухомий експорт, експрес та інші види перевезень). Наступним показником для аналізу було обрано динаміку



ЗДОБУТКИ ЕКОНОМІКИ: ПЕРСПЕКТИВИ ТА ІННОВАЦІЇ

експорту. У 2015-2016 роках спостерігається незначне падіння експорту на 5%, у 2016–2019 роках прослідковується поступове зростання обсягів експорту: з 36 млрд дол. у 2016 році до 50 млрд дол. у 2019 році. Середній темп зростання склав у 12%. Найбільше зростання спостерігалось у 2017 році – 20%. У 2020 році експорт впав на 2% зокрема внаслідок загального світового зменшення ділової активності через пандемію Covid-19. У 2021 рік можемо спостерігати пікову точку, експорт показав значне зростання у 38% і дорівнював 68 млрд дол., що є найвищим показником за аналізований період. Це зокрема пов'язано з відновленням глобального попиту після пандемії. У 2022–2023рр. спостерігається значне падіння внаслідок повномасштабного вторгнення РФ та обмежень у логістиці, загального зменшення ділової активності, пошкодження виробничої інфраструктури експортних підприємств. При цьому у 2022 році експорт був дещо вищим ніж у 2023, зокрема через те, що до статистики 2022 року входять січень-лютий, діяльність протягом яких діяльність відбувалась за нормальних ринкових умов. Загалом у 2022 та 2023 роках експорт знизився на 35% та 18% відповідно. Обсяг експорт у 2023 повернувся на рівень 2016 року – 36 млрд дол. Наочно транспортна структура експорту представлена на рис. 2.

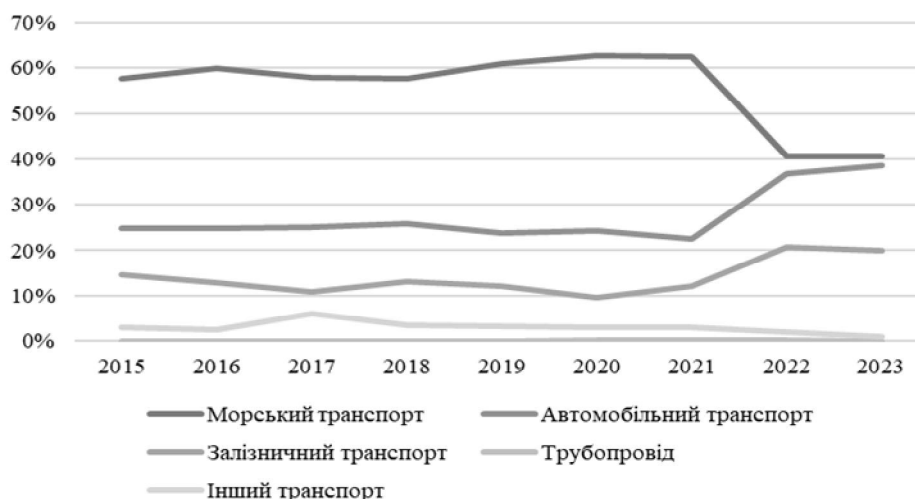


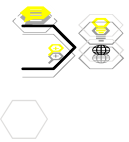
Рис. 2. Динаміка структури українського експорту товарів за способом транспортування, відсотків, 2015-2023 роки

Джерело: Побудовано авторами на основі [2-6]

<https://econp.com.ua/index.php/journal/about>

ISSN: 2786-9431

Увесь контент ліцензовано за умовами Creative Commons BY 4.0 International license

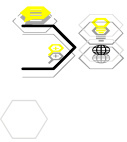


ЗДОБУТКИ ЕКОНОМІКИ: ПЕРСПЕКТИВИ ТА ІННОВАЦІЇ

На (рис. 2) можемо детальніше розглянути відсоткове співвідношення різних видів транспорту у забезпеченні експорту. Так, першочергово морський транспорт на відрізку 2015-2021 рр. забезпечував від 57% до 63% експорту, тобто був ключовим у забезпеченні доступу українських товарів до іноземних ринків. У рекордному за експортом 2021 році, 62% забезпечено саме морським транспортом. У той самий час, важливу роль також відіграє автомобільний транспорт – від 23% до 26% на аналогічному проміжку часу, та залізничний транспорт забезпечував 10-15% експорту.

Проаналізувавши дані (рис. 1) та (рис. 2) можна побачити, що в роки найвищого експорту, високою є частка корабельних перевезень. У той же час, у ході різкого зниження експорту в 2022-2023 рр., різко знижується й частка експорту морським транспортом. По-суті, зниження обсягів було пов'язано, як зі зниженням експортного потенціалу, переорієнтацією вітчизняних підприємств на інші ринки, так і з погіршенням логістики, зокрема морської. Можна припустити, що зниження частки морських перевезень корелює із загальним зниженням експорту. У 2022-2023 рр. можемо спостерігати різке зниження частки морських перевезень до 40-41%, у той же час, відповідно до графіку, структурно морські перевезення були заміщені автомобільними та залізничними. Так, частка автомобільних перевезень зросла з 21% у 2021р. до 37-39% у 2022-2023 рр., залізничних - з 12% до 21-20%. У той же час у вартісних показниках автомобільний та залізничний транспорт не змогли повністю нівелювати суттєве обмеження морського транспорту.

Враховуючи, що до поняття зовнішньоекономічної діяльності у міжнародних економічних відносинах ми відносимо й обмін товарами загалом, а не лишень їх експорт, варто також розглянути роль морського судноплавства у забезпеченні імпорту (рис. 3).



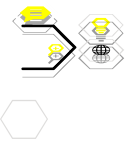
ЗДОБУТКИ ЕКОНОМІКИ: ПЕРСПЕКТИВИ ТА ІННОВАЦІЇ



Рис. 3. Динаміка українського імпорту товарів за способом транспортування, млн. дол. США, 2015-2023 роки.

Джерело: Побудовано авторами на основі [2-6].

Як видно на (рис. 3) загальна динаміка імпорту дещо відрізняється від експортної, хоча загальний тренд у чомусь схожий, так імпорт характеризується поступовим зростанням у 2015-2019 рр. (без просідання у 2016 р.). При цьому середній темп зростання на проміжку становить 13%, з найнижчим показником у 5% у 2015-2016 рр. та найвищим показником у 26% у 2016-2017 рр. У 2020 р. імпорт скоротився на 12%, щ дублює загальний експортний тренд, однак більш різко. Причини такого падіння аналогічні до причин падіння експорту. У 2021 р. у зв'язку зі значним пожвавленням економічної активності як в Україні, так і у світі, імпорт зростає на 43%, даний рік є точкою екстремуму для даної функції, загальна сума імпортованих товарів становила 76 мільярдів доларів. Аналогічно до експорту, бачимо зниження абсолютних значень імпорту у 2022 р. зі схожих причин, однак воно є не таким значним, у той самий час спостерігаємо суттєву відмінність у 2023р. У той час як експорт продовжує своє падіння через обстріли енергетичної інфраструктури, розширення зони бойових дій



ЗДОБУТКИ ЕКОНОМІКИ: ПЕРСПЕКТИВИ ТА ІННОВАЦІЇ

та складної економічної ситуації, імпорт товарів зростає на 14%, що в першу чергу пов'язано з наступними факторами: збільшення імпорту електроенергії на тлі російських атак на енергетику, необхідність імпорту паливо-мастильних матеріалів, верстатів, запчастин, готового озброєння на тлі подальшого розгортання війни та необхідності активного розвитку військово-промислового комплексу, також ускладнення виробництва споживчих та промислових товарів внаслідок постійних бомбардувань призводять до необхідності збільшення імпорту готової продукції. Бачимо, що транспортування імпоротної продукції здебільшого припадає на автомобільний транспорт, однак для повноти аналізу, аналогічно до експорту, побудуємо графік динаміки частки виду транспорту у забезпеченні імпорту.

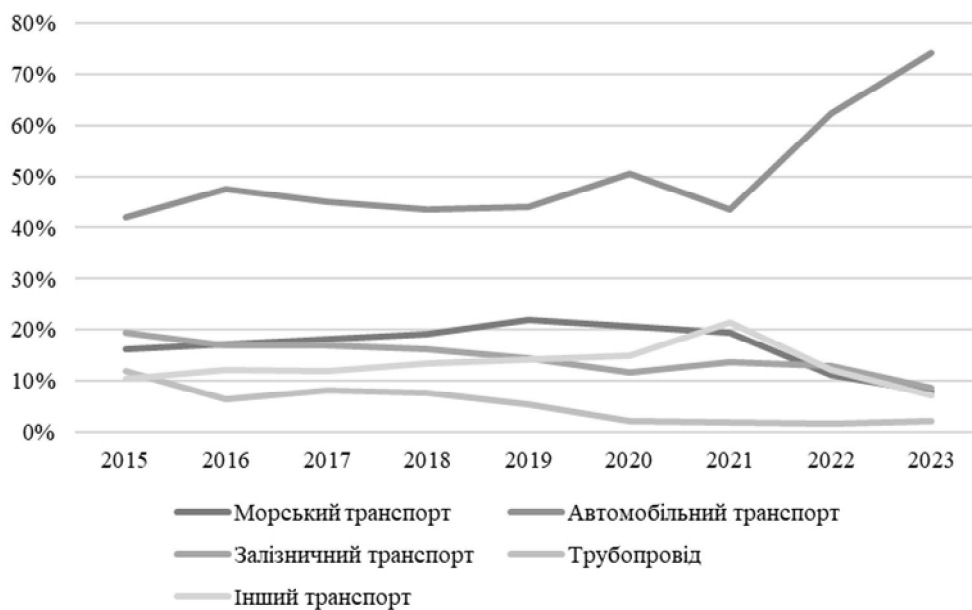


Рис. 4. Динаміка структури українського імпорту товарів за способом транспортування за 2015-2023 рр., %

Джерело: Побудовано авторами на основі [2-6].

На рис. 4 показано чітке домінування автомобільного транспорту в структурі забезпечення імпорту товарів, зокрема протягом 2015-2021рр. його частка становить більше 40%. Однак у воєнних 2022-2023 рр. вона становить



ЗДОБУТКИ ЕКОНОМІКИ: ПЕРСПЕКТИВИ ТА ІННОВАЦІЇ

більше 60%, у той же час частка морських перевезень падає з 16-22% до 11% та 8% у 2022 р. та 2023 р. відповідно. Таким чином у міжнародних економічних відносинах України відбувається заміщення водного транспорту на автомобільний, що спричинено блокадою морських торговельних шляхів. У той же час суттєво падає частка залізничного та іншого транспорту (у 2021 р. 14% та 21% відповідно), у 2022 р. 13% та 12%, а вже у 2023 р. 9% та 7%. У той час, як автомобільний транспорт займає рекордні 74%, що свідчить про те, що більше $\frac{3}{4}$ імпорту перевозяться саме на автомобільному транспорті, який є дорожчим порівняно з морським, що призводить до додаткових витрат.

Висновки. Загалом бачимо зменшення ролі морського транспорту в міжнародних економічних відносинах. У той же час, таке зменшення пов'язано, зокрема, з морською блокадою та політичними чинниками, а не суто економічними. Так морський транспорт продовжує відігравати значну роль у розбудові міжнародних економічних відносин, у серпні 2023 р. з встановленням морського коридору для різних груп вантажів. Морський транспорт є ключовим у забезпеченні економічної безпеки та розвитку міжнародних економічних відносин України, а його стабільне функціонування є одним з пріоритетів держави, зокрема для забезпечення стабільного експорту.

Список використаних джерел

1. Глущенко Я.І., Корогодова О.О., Черненко Н.О., Петренко К.В. Аналіз складових економічного потенціалу для ведення зовнішньоекономічної діяльності суб'єктів господарювання Дунайського басейну в Україні. Academy Review. 2025. № 1 (62). с.267-285. DOI:10.32342/3041-2137-2025-1-62-19 (дата звернення: 08.05.2025).



ЗДОБУТКИ ЕКОНОМІКИ: ПЕРСПЕКТИВИ ТА ІННОВАЦІЇ

2. Розподіл експорту-імпорту товарів за видами їх транспортування. Державна служба статистики України : веб-сайт. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 05.05.2025).

3. Зовнішня торгівля України товарами за видами транспорту у 2017 році : стат. зб. Київ : Державна служба статистики України, 2018. 113 с. URL: https://ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2018/zb/06/zb_ztutp2017.pdf (дата звернення: 05.05.2025).

4. Зовнішня торгівля України товарами за видами транспорту у 2018 році : стат. зб. Київ : Державна служба статистики України, 2019. 113 с. URL: https://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2019/zb/06/zb_ztu_2018.pdf (дата звернення: 05.05.2025).

5. Зовнішня торгівля України товарами за видами транспорту у 2019 році : стат. зб. Київ : Державна служба статистики України, 2020. 113 с. URL: https://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2020/zb/06/Zov_torg.pdf (дата звернення: 05.05.2025).

6. Зовнішня торгівля України товарами за видами транспорту у 2020 році : стат. зб. Київ: Державна служба статистики України, 2021. 113 с. URL: https://ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2022/zb/08/zb_zt_ukr_2021.xlsx (дата звернення: 05.05.2025).

7. Савченко, М., Панасюк, П., & Левченко, О. Тенденції розвитку світового ринку морських контейнерних перевезень. Адаптивне управління: теорія і практика. Серія Економіка, 13(26). 2022. DOI: 10.33296/2707-0654-13(26)-02 (дата звернення: 08.05.2025).

8. Dawar, A. & Bai, Y. Impact of Geopolitical Risk on the Maritime Supply Chain: A Regional Analysis of the Effects on Global Trade. International Journal of Supply Chain Management, 13(3), 2024. 42-53, <https://doi.org/10.59160/ijscm.v13i3.6245> URL: <https://surli.cc/ywrhot> (дата звернення: 03.05.2025).



ЗДОБУТКИ ЕКОНОМІКИ: ПЕРСПЕКТИВИ ТА ІННОВАЦІЇ

9. Prytula K, Kalat Y, Kurowska-Pysz J, et al. Study of the functioning of transport and logistics infrastructure for freight transport in the EU-Ukraine border zone. *Journal of Infrastructure, Policy and Development*. 8(7): 4494. 2024. URL: <https://doi.org/10.24294/jipd.v8i7.4494> (дата звернення: 01.05.2025).

10. Розвиток морської портової зернової інфраструктури та логістики в Україні / Бабаченко М. В., Яворська А. Ф., Лисенко Н. С. [та ін.] // Вчені записки : зб. наук. пр. / М-во освіти і науки України, Київ. нац. екон. ун-т ім. Вадима Гетьмана ; [редкол.: О. Яценко (голов. ред.) та ін.]. – Київ: КНЕУ, 2022. – Вип. 26. – С. 6–15. URL: <https://ir.kneu.edu.ua:443/handle/2010/38445> (дата звернення: 01.05.2025).

11. Резнікова О.О. Розбудова національної стійкості: концептуальні підходи, передові світові практики. Презентація Національного інституту стратегічних досліджень. 2019. 21 с. URL: https://niss.gov.ua/sites/default/files/2019-11/roa_presentation_niss_v01.pdf (дата звернення: 05.05.2025).

12. Шевчук, О. А., Гайванович, Н. В. Сучасний стан, проблеми та перспективи розвитку морських вантажних перевезень в Україні та світі. *Економічний вісник НТУУ «КПІ»*, № 25, с. 59–64. 2023. DOI: 10.20535/2307-5651.25.2023.278603 (дата звернення: 08.05.2025).

13. Глущенко Я. І., Корогодова О. О., Черненко Н. О., Петренко К. В. Аналіз складових економічного потенціалу для ведення зовнішньоекономічної діяльності суб'єктів господарювання Дунайського басейну в Україні. *ACADEMY REVIEW*. 2025. № 1 (62DOI:10.32342/3041-2137-2025-1-62-19 С. 267-285. URL: <https://acadrev.duan.edu.ua/images/PDF/2025/1/20.pdf> (дата звернення: 08.05.2025).

14. Korohodova Olena, Voitko Serhii, Chernenko Natalya, Hlushchenko Yaroslava, Mykhalova Alina. EFFICIENCY OF LOGISTICS OPERATIONS IN THE FOREIGN ECONOMIC ACTIVITY OF ENTERPRISES. «Актуальні



ЗДОБУТКИ ЕКОНОМІКИ: ПЕРСПЕКТИВИ ТА ІННОВАЦІЇ

питання у сучасній науці (Серія «Педагогіка», Серія «Право», Серія Економіка», Серія «Державне управління», Серія «Техніка», Серія «Історія та археологія»): журнал. 2024. No 12(30) 2024. С. 1382. URL: <http://perspectives.pp.ua/index.php/sn/article/view/17697/17757> DOI: [https://doi.org/10.52058/2786-6300-2024-12\(30\)-19-30](https://doi.org/10.52058/2786-6300-2024-12(30)-19-30) (дата звернення: 05.05.2025).

15. Korohodova O. O., Voitko S. V., Hlushchenko Ya. I., Chernenko N. O., Omelianchuk R. O. THE ROLE OF LOGISTICS IN ORGANIZING INTERNATIONAL TRANSPORTATION Успіхи і досягнення у науці. 2024. №6(6). С. 675-686. [https://doi.org/10.52058/3041-1254-2024-6\(6\)-675-686](https://doi.org/10.52058/3041-1254-2024-6(6)-675-686) (дата звернення: 06.05.2025).