



ECONOMICS, SOCIOLOGY, BUSINESS, ADMINISTRATION AND SERVICES: MODERN TECHNOLOGIES AND THEORIES

Collective monograph

ISBN 979-8-89940-597-6

DOI 10.46299/ISG.2025.MONO.ECON.3

BOSTON(USA)-2025

ISBN – 979-8-89940-597-6

DOI – 10.46299/ISG.2025.MONO.ECON.3

*Economics, sociology, business,
administration and services: modern
technologies and theories*

Collective monograph

Boston 2025

Library of Congress Cataloging-in-Publication Data

ISBN – 979-8-89940-597-6

DOI – 10.46299/ISG.2025.MONO.ECON.3

Authors – Breus S., Siruk O., Krasnyak O., Kravchenko S., Yasinska T., Ziabina Y., Ruohi L., АХНОВСЬКА І., Болгов В., Яворська А., Кучер І., Бурмака Л., Лобачева І., Поліщук Н., Муляр Д., Фоміна Д.Я., Mishchenko T., Koval S., Moroz L., Zhygalo I., Bondarenko Y., Денисенко М., Щоголева І., Балимов О., Притула Є., Курбацька Л.М., Лозан А.Е., Burlitska O., Krause O., Komarivska N., Лепіш Н., Ніколаєнко С., Павлович-Сенета Я.

REVIEWER

Kvasnytska Raisa – Doctor of Economics, Professor of Finance, Banking and Insurance, Khmelnytskyi National University

Dovgal Olena – Dr.Sc. of Economics, Professor (Full), Professor of the Department of International Economic Relations of V.N.Karazin Kharkiv National University.

Breus Svitlana – Doctor of Economic Sciences, Professor, Professor of the Department of Management and Marketing, European University.

Slavkova Olena – Doctor of Economics, Professor, Head of the Department of Public Administration and Administration of Sumy National Agrarian University

Yavorska Oksana – Doctor of Economic Sciences, Associate Professor, Professor of the Department of Tourism, Hotel and Restaurant Business, Faculty of cultural and creative industries Kyiv National University of Technologies and Design.

Marina Klimchuk - Doctor of Economics, Department of Organization and Management of Construction Industry, Kyiv National University of Building and Architecture.

Published by Primedia eLaunch

<https://primediaelaunch.com/>

Text Copyright © 2025 by the International Science Group(isg-konf.com) and authors.

Illustrations © 2025 by the International Science Group and authors.

Cover design: International Science Group(isg-konf.com). ©

Cover art: International Science Group(isg-konf.com). ©

All rights reserved. Printed in the United States of America. No part of this publication may be reproduced, distributed, or transmitted, in any form or by any means, or stored in a data base or retrieval system, without the prior written permission of the publisher. The content and reliability of the articles are the responsibility of the authors. When using and borrowing materials reference to the publication is required.

The collection of scientific articles published is the scientific and practical publication, which contains scientific articles of students, graduate students, Candidates and Doctors of Sciences, research workers and practitioners from Europe and Ukraine. The articles contain the study, reflecting the processes and changes in the structure of modern science.

The recommended citation for this publication is:

Economics, sociology, business, administration and services: modern technologies and theories: collective monograph / Breus S., Siruk O. – etc. – International Science Group. – Boston : Primedia eLaunch, 2025. 438 p. Available at : DOI – 10.46299/ISG.2025.MONO.ECON.3

TABLE OF CONTENTS

1.	ECONOMY	
1.1	<p>Breus S.¹, Siruk O.²</p> <p>THE MECHANISM FOR THE FORMATION OF COMPETITIVE ADVANTAGES OF BUSINESS ENTITIES IN THE TRADE SECTOR UNDER CONDITIONS OF BUSINESS DIGITALIZATION</p> <p>¹ Doctor of Economic Sciences, Professor, Professor at the Department of Management and Logistics, European University, Kyiv, Ukraine</p> <p>² Postgraduate Student, Department of Economics, Finance and Accounting, European University, Kyiv, Ukraine</p>	8
1.2	<p>Krasnyak O.¹</p> <p>ORGANIZATIONAL AND ECONOMIC ASPECTS OF BUSINESS ENTREPRENEURSHIP IN UKRAINE: REALITIES AND OPPORTUNITIES IN THE CONDITIONS OF CHALLENGES AND THREATS</p> <p>¹ Department of Innovative Economics and Digital Technologies, Vinnytsia Trade and Economics Institute of the State University of Trade and Economics, Vinnytsia, Ukraine</p>	22
1.3	<p>Kravchenko S.¹</p> <p>EFFECTIVENESS OF THE DEVELOPMENT OF ENTREPRENEURIAL STRUCTURES FOR THE PRODUCTION OF PLANT PRODUCTS AND THEIR ORGANISATIONAL-ECONOMIC ADAPTATION TO THE CONDITIONS OF WAR IN UKRAINE</p> <p>¹ National Scientific Centre “Institute of Agrarian Economics”, National Academy of Agrarian Sciences of Ukraine, Kyiv, Ukraine</p>	55
1.4	<p>Yasinska T.¹</p> <p>CROSS-BORDER MERGERS AND ACQUISITIONS IN INTERNATIONAL BUSINESS</p> <p>¹ Department of Management and International Business, Lviv Polytechnic National University</p>	67
1.5	<p>Ziabina Y.¹, Ruoxi L.¹</p> <p>GREEN ECONOMIC PROGRESS IN UKRAINE: A COMPARATIVE INDEX ANALYSIS</p> <p>¹ Department of Marketing, Sumy State University</p>	81
1.6	<p>Ахновська І.¹, Болгов В.²</p> <p>ДИДЖИТАЛІЗАЦІЯ ЕКОНОМІКИ ЯК НОВА ПАРАДИГМА РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМНИЦТВА В УМОВАХ НЕСТАБІЛЬНОГО ЗОВНІШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА</p> <p>¹ Кафедра підприємництва, корпоративної та просторової економіки, Донецький національний університет імені Василя Стуса, м. Вінниця, Україна</p> <p>² Кафедра економічної теорії та конкурентної політики, Державний торговельно-економічний університет, м. Київ, Україна</p>	99

1.7	<p>Яворська А.¹, Кучер І.², Бурмака Л.²</p> <p>ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ФУНКЦІОНАЛЬНОЇ ДІЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ</p> <p>¹ Кафедра економічної теорії та підприємництва на морському транспорті, Національний університет «Одеська морська академія»</p> <p>² Кафедра менеджменту та економіки морського транспорту, Національний університет «Одеська морська академія»</p>	116
2. FINANCE, BANKING, INSURANCE AND STOCK MARKET		
2.1	<p>Лобачева І.¹, Поліщук Н.², Муляр Д.³, Фоміна Д.Я.³</p> <p>УПРАВЛІННЯ СТРУКТУРОЮ КАПІТАЛУ ПІДПРИЄМСТВА</p> <p>¹кафедра фінансів, Вінницький фінансово-економічний університет, Вінниця, Україна</p> <p>²кафедра фінансів, Донецький національний університет імені Василя Стуса, Вінниця, Україна</p> <p>³готельно-ресторанний комплекс «Франція», Вінниця, Україна</p>	129
3. MANAGEMENT		
3.1	<p>Breus S.¹, Mishchenko T.²</p> <p>THE EVOLUTION OF PERSONNEL MANAGEMENT SYSTEMS IN IT SECTOR COMPANIES: FROM ADMINISTRATIVE RECORD-KEEPING TO ALGORITHMIC MANAGEMENT</p> <p>¹ Doctor of Economic Sciences, Professor, Professor at the Department of Management and Logistics, European University, Kyiv, Ukraine</p> <p>² Postgraduate Student, Department of Economics, Finance and Accounting, European University, Kyiv, Ukraine</p>	144
3.2	<p>Koval S.¹</p> <p>MANAGING TOURIST BEHAVIOR IN CRISIS CONDITIONS: THE ROLE OF NEUROMARKETING IN TRANSFORMING SENSORY PREFERENCES DURING MARTIAL LAW IN UKRAINE</p> <p>¹ Department of Management of Organizations, Lviv Polytechnic National University</p>	157
3.3	<p>Moroz L.¹</p> <p>INNOVATIVE ACTIVITY AND SOCIO-PSYCHOLOGICAL QUALITIES OF A MODERN ENTERPRISE MANAGER</p> <p>¹ Department of personnel management and administration, Lviv Polytechnic National University, Lviv, Ukraine</p>	172
3.4	<p>Zhygalo I.¹, Bondarenko Y.¹</p> <p>DIGITAL EVENTS: TRANSFORMATION OF BUSINESS COMMUNICATIONS IN THE CONTEXT OF DIGITALIZATION</p> <p>¹ Department of Management of Organizations, Lviv Polytechnic National University</p>	190

3.5	<p>Бреус С.¹, Денисенко М.², Щоголева І.³, Балимов О.⁴, Притула Є.⁴</p> <p>УПРАВЛІННЯ ДІДЖИТАЛІЗАЦІЄЮ БУДІВЕЛЬНОЇ СФЕРИ У РАКУРСІ РОЗВИТКУ РИНКУ НЕРУХОМОСТІ</p> <p>¹ Доктор економічних наук, професор, професор кафедри менеджменту та логістики, Європейський університет, Київ, Україна</p> <p>² Доктор економічних наук, професор, професор кафедри менеджменту та підприємництва Центральноукраїнського державного університету імені Володимира Винниченка, Кропивницький, Україна</p> <p>³ Кандидат педагогічних наук, доцент, доцент кафедри менеджменту та підприємництва Центральноукраїнського державного університету імені Володимира Винниченка, Кропивницький, Україна</p> <p>⁴ Аспірант, кафедра економіки, фінансів та бухгалтерського обліку, Європейський університет, Київ, Україна</p>	203
3.6	<p>Курбацька Л.М.¹</p> <p>ДОСЛІДЖЕННЯ СИСТЕМИ УПРАВЛІНСЬКИХ РІШЕНЬ ПІДПРИЄМСТВА ЯК ІНСТРУМЕНТУ МЕНЕДЖМЕНТУ</p> <p>¹ Кафедра маркетингу, факультет менеджменту і маркетингу, Дніпровський державний аграрно-економічний університет, Дніпро, Україна</p>	214
3.7	<p>Лозан А.Е.¹</p> <p>ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ ЦИФРОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВА</p> <p>¹ Odesa Polytechnic National University</p>	251
4.	MARKETING	
4.1	<p>Burlitska O.¹, Krause O.¹</p> <p>ETHICS, SOCIAL RESPONSIBILITY, AND INCLUSION IN ADVERTISING MANAGEMENT</p> <p>¹ Department of Industrial Marketing, Ternopil Ivan Puluj National Technical University</p>	281
5.	PUBLIC MANAGEMENT AND ADMINISTRATION	
5.1	<p>Komarivska N.¹</p> <p>STATE REGULATION OF THE DEVELOPMENT OF INTEGRATED AGRICULTURAL BUSINESS STRUCTURES AND THEIR ADAPTATION TO WAR CONDITIONS</p> <p>¹ National Scientific Centre “Institute of Agrarian Economics”, National Academy of Agrarian Sciences of Ukraine, Kyiv, Ukraine</p>	295
5.2	<p>Лепіш Н.¹</p> <p>АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ ОРГАНІЗАЦІЇ МИТНОГО КОНТРОЛЮ В УКРАЇНІ</p> <p>¹ Навчально-науковий інститут права та правоохоронної діяльності, Львівський державний університет внутрішніх справ</p>	303

5.3	Ніколаєнко С. ¹ СУЧАСНА СИСТЕМА СОЦІАЛЬНОГО ЗАХИСТУ ВЕТЕРАНІВ ТА ВЕТЕРАНОК ВІЙНИ ¹ Кафедра психології та соціального забезпечення, Державний університет «Житомирська політехніка»	333
5.4	Павлович-Сенета Я. ¹ ТЕРИТОРІАЛЬНА ГРОМАДА ЯК СУБ'ЄКТ ПУБЛІЧНОГО АДМІНІСТРУВАННЯ В УКРАЇНІ ¹ Навчально-науковий інститут права та правоохоронної діяльності, Львівський державний університет внутрішніх справ	372
	REFERENCES	399

1.7 Підвищення ефективності функціональної діяльності підприємств морегосподарського комплексу України

Функціональна діяльність підприємств морегосподарського комплексу охоплює широкий спектр завдань та процесів, спрямованих на забезпечення ефективної роботи морської інфраструктури та пов'язаних із нею галузей.

Основу цієї діяльності становлять перевезення вантажів і пасажирів морським транспортом, організація роботи портів, зокрема перевалки вантажів, їх зберігання, а також надання комплексних послуг для суден, таких як швартування, буксирування та заправка паливом.

Крім цього, підприємства займаються видобутком морських біоресурсів, рибальством та рибопереробкою, забезпечуючи виробництво та постачання продукції морського походження. Значну роль відіграє розвиток інфраструктури, який включає будівництво та модернізацію портів, причалів, транспортно-логістичних вузлів, що забезпечують ефективну взаємодію між морським і наземним транспортом.

Особливу увагу приділяють екологічним аспектам, оскільки діяльність морегосподарського комплексу пов'язана з впливом на навколишнє середовище. Захист морських екосистем, утилізація відходів, запобігання забрудненню - важливі елементи функціонування підприємств у цій сфері.

Крім технологічної та екологічної складової, важливу роль відіграють організаційні аспекти, зокрема співпраця з державними структурами, міжнародними організаціями, а також управління персоналом. Сучасні підприємства активно впроваджують цифрові технології для автоматизації портових процесів і моніторингу суден, що дозволяє підвищити продуктивність і зменшити витрати.

Економічний внесок морегосподарського комплексу є вагомим: він забезпечує створення робочих місць, формує значну частину ВВП країни, сприяє розвитку прибережних регіонів і залученню інвестицій. Соціальна значущість

цієї галузі проявляється у стимулюванні розвитку місцевої інфраструктури, малого та середнього бізнесу, а також туризму.

Модернізація суден є ще одним важливим напрямом. Підприємства проводять технічне переобладнання флоту, впроваджуючи новітні технології для підвищення паливної ефективності, зниження викидів у навколишнє середовище та поліпшення експлуатаційних характеристик суден. Особливе місце займає ремонтна діяльність, яка включає як планове технічне обслуговування, так і капітальні ремонти, зокрема оновлення корпусу, двигунів і навігаційного обладнання.

Ефективність функціональної діяльності підприємства — це ступінь досягнення підприємством своїх цілей за допомогою оптимального використання наявних ресурсів. Вона характеризує, наскільки раціонально підприємство виконує свої функції, як воно використовує ресурси та чи приносить його діяльність очікувані результати.

Ефективність показує баланс між витратами та результатами, наприклад, співвідношення між вкладеними ресурсами (час, гроші, персонал, матеріали) і отриманими вигодами (прибуток, продуктивність, якість послуг).

Ефективність функціональної діяльності підприємств морегосподарського комплексу оцінюється через економічні, операційні та якісні показники, які дозволяють аналізувати досягнення цілей та оптимальність використання ресурсів. Успішна діяльність таких підприємств сприяє розвитку економіки країни, зокрема міжнародної торгівлі та транспорту.

Ефективність функціональної діяльності підприємства оцінюється через баланс між витратами ресурсів та отриманими результатами. Аналіз ключових показників допомагає виявити слабкі місця, оптимізувати процеси та покращити конкурентоспроможність підприємства.

Функціональна діяльність підприємств морегосподарського комплексу є комплексною системою, що поєднує економічні, технологічні, екологічні та соціальні завдання, забезпечуючи сталий розвиток морської галузі в контексті глобальних і локальних викликів.

Розгляд особливостей функціональної діяльності підприємств морегосподарського комплексу створює основу для подальшого аналізу сутності поняття «резерви діяльності» як важливого інструменту підвищення ефективності їх функціонування.

Слово «резерв» походить або від французького «reserve», що в перекладі на українську мову означає «запас», або від латинського «reservere» - «зберігати». У зв'язку з цим у спеціальній літературі та практиці термін «резерви» вживається у двоякому значенні. По-перше, резервами вважаються запаси ресурсів (сировини, матеріалів, обладнання, палива тощо), які необхідні для безперебійної роботи підприємства. Вони створюються у разі додаткової потреби у них. По-друге, резервами вважаються можливості підвищення ефективності виробництва. Звідси випливає, що резерви як запаси і як можливості підвищення ефективності виробництва - зовсім різні поняття та відсутність чіткого розмежування між ними часто веде до термінологічної плутанини.

Також тут варто визначити і термін «ефективність діяльності підприємства». Ефективність діяльності підприємства – це узагальнене і повне відображення кінцевих результатів використання засобів, предметів праці і робочої сили на підприємстві за певний проміжок часу. Економічний сенс даного поняття полягає у співвідношенні кінцевого результату виробництва та використаних ресурсів для досягнення цього результату.

Резерви – невикористані можливості зростання та вдосконалення виробництва, покращення його кінцевих результатів. Резерви підвищення ефективності діяльності слід розглядати як збільшення можливостей підприємства з нарощування обсягів випуску продукції та продажів у натуральній та вартісній оцінках. Економічна сутність резервів підвищення ефективності діяльності полягає у найбільш повному та раціональному використанні зростаючого потенціалу для отримання більшої кількості високоякісної продукції або послуг при найменших витратах праці на одиницю продукції.

Об'єктами пошуку резервів є:

- підприємство в цілому та його сегменти;
- види діяльності (операційна, інвестиційна, фінансова);
- окремі центри витрат та центри відповідальності;
- окремі види продукції.

В економічній літературі поняття резервів зводиться часто до зниження витрат у використанні ресурсів, проте, правильніше під резервами слід розуміти невикористані можливості зниження поточних та авансованих витрат матеріальних, трудових та фінансових ресурсів при цьому рівні розвитку продуктивних сил та виробничих відносин.

Підприємство може використовувати резерви підвищення ефективності своєї роботи двома способами. Усунення різного роду витрат і нераціональних витрат - це шлях використання резервів. Інший шлях пов'язаний з великими можливостями прискорення науково-технічного прогресу.

Тобто резерви визначаються розривом між досягнутим рівнем використання ресурсів та можливим рівнем, виходячи з накопиченого виробничого потенціалу підприємства.

Поряд з резервами, що характеризують внутрішньовиробничі можливості підприємств щодо збільшення обсягу виробництва і підвищення його ефективності, у господарській практиці застосовується поняття резервів як запасів. Наявність таких резервів у виробництві та обігу диктується вимогами планомірного розвитку народного господарства, попередження або усунення часткових диспропорцій.

Економічна сутність резервів та їх об'єктивний характер може бути правильно розкритим з урахуванням загального закону економії часу. Економія часу з суспільної точки зору проявляється у скороченні витрат праці, тобто у раціональнішому використанні матеріальних і трудових ресурсів.

Постійна економія робочого дня як об'єктивний процес у розвитку громадського виробництва являє собою природу виникнення резервів. Це основне джерело резервів у високорозвиненому суспільстві, що здійснює

розширене відтворення на інтенсивній основі. З розвитком НТП з'являються нові й нові можливості зростання продуктивності праці, економного використання сировини, матеріалів та інших ресурсів, тобто джерела резервів невичерпні. Як не можна зупинити НТП, так не можна використовувати всі резерви.

До складу будь-якого рівня виробничої системи ієрархії (порт, підприємство, цех, ділянка, робоче місце) зазвичай включають такі ресурси:

- технічні ресурси – причали, портові крани, засоби механізації (особливості обладнання, інвентарю, основних та допоміжних матеріалів);
- технологічні ресурси (динамічність методів технології, наявність конкурентоспроможних ідей, наукові доробки тощо);
- кадрові ресурси (кваліфікаційний, демографічний склад працівників, їх здатність адаптуватися до зміни цілей обслуговування);
- просторові ресурси (характер складських приміщень, складських майданчиків, причалів, території підприємства, комунікацій, можливість розширення тощо);
- ресурси організаційної структури системи управління порту (характер та гнучкість керуючої системи, швидкість проходження керуючих впливів тощо);
- інформаційні ресурси (характер наявної інформації про самі процеси навантаження, вивантаження та інших послуг, можливість її розширення та підвищення якості тощо);
- фінансові ресурси (стан активів, ліквідність, наявність кредитних ліній тощо).

Резерви морського порту в умовах війни набувають особливої актуальності, адже вони стають основою для збереження життєздатності підприємств і забезпечення функціонування логістики в надзвичайно складних обставинах. Повномасштабна війна в Україні значно вплинула на морську інфраструктуру, зокрема, на доступність портів, їхню пропускну здатність і можливість ефективного використання ресурсів.

Блокада портів, таких як Маріуполь та Бердянськ, повністю припинила їхню роботу, що змусило переорієнтовувати логістичні потоки на інші діючі

порти. У цих умовах, наприклад, Одеський морський порт і порт «Південний» стали ключовими вузлами для експорту української продукції, особливо зерна. Використання резервів у цих портах зосереджено на максимально ефективній обробці вантажів, оптимізації графіків судозаходів і створенні додаткових складських потужностей. Завдяки таким діям вдалося частково компенсувати втрати, спричинені неможливістю доступу до інших портів.

Водночас війна змусила порти шукати нові організаційні й технологічні резерви. Наприклад, для забезпечення експорту зерна були укладені міжнародні угоди в межах так званої «зернової угоди», результати якої за 7 місяців, зображені на рис.1.

Ця угода дозволила відновити частину експортних поставок через безпечніші морські шляхи, що значною мірою полегшило ситуацію, хоча і не здатне повністю компенсувати втрати від блокування основних морських маршрутів.

Це рішення стало важливим кроком у забезпеченні стабільності зовнішньої торгівлі країни, однак його потенціал обмежений, оскільки не може повністю компенсувати зниження обсягів перевалки через заблоковані ключові морські маршрути.



Рис.1. Проміжні результати «зернової ініціативи» за 7 місяців роботи (вересень 2022-березень 2023) [138]

Це дозволило частково розблокувати експорт через Чорне море. Порти Одеса, Чорноморськ і Південний стали центрами експорту зерна в рамках «зернової угоди». У цих портах активно задіяні всі наявні складські приміщення та перевантажувальні потужності. Для оптимізації процесів впроваджуються сучасні технології моніторингу й управління вантажами, а також розробляються чіткі графіки завантаження суден, щоб мінімізувати простой.

Однак постійна загроза ракетних атак і мінування морських шляхів створює додаткові ризики, які вимагають від портів нових стратегій захисту і адаптації. У відповідь на ці виклики активно впроваджуються системи моніторингу безпеки, а також працюють над створенням альтернативних логістичних маршрутів, таких як використання залізничного та річкового транспорту.

Технічні ресурси портів переорієнтовані на забезпечення швидкої обробки вантажів і захисту інфраструктури від можливих атак. Наприклад, проводяться роботи з укріплення складів та причалів, створюються резервні системи електроживлення для безперебійної роботи в умовах аварій чи пошкоджень. Активно використовуються сучасні портові крани та інші механізми для пришвидшення завантаження й розвантаження суден.

До початку повномасштабного вторгнення Одеський морський порт активно використовував технічні резерви через модернізацію контейнерних терміналів і впровадження новітнього обладнання, що дозволяло збільшити швидкість та обсяги обробки вантажів. Завдяки цьому порт підтримував свою лідерську позицію серед інших портів України.

Іншим прикладом є порт «Південний», який реалізовував проекти цифровізації, впроваджуючи автоматизовані системи обліку вантажів та управління логістикою. Це дозволяло зменшити людський фактор у процесах, оптимізувати використання часу й ресурсів. Завдяки таким технологічним резервам порт зміцнював свої позиції як ключовий хаб для міжнародних перевезень.

Особливу увагу приділено організаційним ресурсам. У портах діють посилені заходи безпеки: впроваджені системи моніторингу акваторії, контроль доступу на територію та співпраця з військовими для запобігання диверсіям. Організація роботи портів відбувається в умовах постійної координації з міжнародними партнерами, судновласниками та вантажовідправниками для забезпечення безпечного судноплавства.

Крім того, війна підкреслила важливість кадрових резервів. В умовах мобілізації та відтоку кваліфікованих працівників деякі порти стикнулися з нестачею фахівців. Для вирішення цієї проблеми активно проводяться навчальні програми для нових працівників і перенавчання персоналу.

Економічні резерви також зазнали значного тиску через втрату частини інвестицій, збільшення витрат на безпеку та зниження доходів через скорочення обсягів перевезень. У цих умовах українські порти шукають нові джерела фінансування, зокрема через міжнародну допомогу та співпрацю з партнерами. Наприклад, міжнародні організації виділяють кошти на відновлення портової інфраструктури, підтримку критичних операцій та створення альтернативних логістичних маршрутів.

Ще одним важливим напрямом є використання річкових ресурсів. У зв'язку з обмеженням морського транспорту, частина вантажів перенаправляється на річкові порти, зокрема ті, що розташовані на Дунаї. Це дозволило створити додаткові канали для експорту та підтримувати торгівлю в умовах блокади більшості чорноморських портів.

Таким чином, українські порти, які залишаються діючими під час війни, використовують свої ресурси максимально ефективно для збереження операційної діяльності. Війна в Україні змінила акценти у використанні резервів морських портів, змусивши їх пристосовуватися до нових реалій. Основні зусилля зосереджені на збереженні операційної ефективності, безпеці, пошуку альтернативних логістичних шляхів і залученні міжнародної підтримки. Це ще раз підтверджує, що резерви - це не лише можливості для розвитку, а й ключовий інструмент для виживання в кризових умовах.

Економічна сутність резервів підвищення ефективності діяльності підприємства полягає в найбільш повному та раціональному використанні все зростаючого потенціалу задля отримання більшої кількості високоякісної продукції при найменших витратах праці на одиницю продукції.

Визначення сутності резервів діяльності підприємства морегосподарського комплексу створює підґрунтя для розроблення практичних заходів щодо підвищення ефективності їх функціональної діяльності як ключового інструмента зростання доходності.

Прибутковість підприємства - показник, що безпосередньо впливає на прибуток, тобто кінцевий результат діяльності будь-якого підприємства. Збільшення прибутковості підприємства - одна з основних цілей керівництва будь-якого підприємства. Способів збільшення прибутковості багато, кожне підприємство вибирає найпридатніше для конкретного підприємства.

Підприємство можна вважати дохідним, якщо його виручки від продукції достатньо для покриття всіх витрат на виробництво і реалізацію послуг або товарів і на утворення різниці, тобто прибутку.

Будь-яка комерційна організація ставить собі за мету – підвищення прибутку. Для цього має знаходити резерви її збільшення.

Ефективність діяльності підприємства визначається як співвідношення між досягнутими результатами та витраченими ресурсами. Підвищення цього показника означає, що підприємство отримує більший результат (доходи, прибуток) при тому ж або меншому обсязі ресурсів (фінансових, трудових, матеріальних). Зростання ефективності дозволяє не лише покращити фінансові результати, а й підвищити конкурентоспроможність на ринку.

Ефективність діяльності будь-якого виробничого підприємства в першу чергу залежить від обсягів випуску і реалізації продукції. До виробничих факторів, що впливають на обсяг випуску і реалізації продукції можна віднести зміна випуску товарної продукції, що містить у собі кроки по зміні обсягу валової продукції і зміна залишків незавершеного виробництва і внутрішньогосподарського обороту.

Ефективність діяльності підприємства в морському секторі залежить від різноманітних факторів, які можуть включати:

- ринкові умови: Попит на морські продукти, ціни на них, конкуренція на ринку, тарифи, регуляції і торгові угоди впливають на доходи та можливості розвитку підприємства.

- технології та обладнання: Використання сучасних технологій, які полегшують виробництво, знижують витрати, підвищують якість продукції, може значно підвищити ефективність підприємства.

- логістику та інфраструктуру: Доступність портових і транспортних інфраструктур, які дозволяють ефективно транспортувати товари до місць призначення, впливають на швидкість і вартість поставок.

- управління ланцюгом постачання: Ефективне управління ланцюгом постачання, від постачальників до кінцевих споживачів, дозволяє підприємству оптимізувати запаси, знижувати затрати та підвищувати реактивність на зміни на ринку.

- якість робочої сили: Кваліфікація та мотивація працівників впливає на продуктивність та якість продукції.

Резерви збільшення виробництва продукції виявляються в процесі аналізу виконання виробничої програми. При збільшенні обсягу виробництва продукції зростають тільки перемінні витрати, - пряма зарплата робітників, прямі матеріальні витрати і так далі - сума ж постійних витрат, як правило, не змінюється, у результаті чого і знижується собівартість продукції.

Отже, за допомоги збільшення обсягу виробництва продукції підприємство може зменшити собівартість одиниці продукції за рахунок зменшення питомо-постійних витрат.

Слід констатувати, що вітчизняні морські порти стикаються зі значними проблемами, для вирішення яких необхідні інноваційні рішення та нові підходи. Провідні порти світу мають певні напрацювання та досвід реформ, які змінюють стандартні моделі й підходи до управління. Зокрема, запроваджуються організаційні, технологічні та управлінські інновації, спрямовані на підвищення

ефективності операційної діяльності, збільшення швидкості обслуговування, підвищення пропускної здатності портів та забезпечення додаткового рівня безпеки.

Результати досліджень основних тенденцій розвитку світових лідерів портової галузі дозволили виокремити практики, адаптація яких може стати основою для формування пріоритетів розвитку вітчизняних портів як учасників глобальних логістичних ланцюгів. Основні напрями включають:

- використання роботизованих і дистанційно керованих вантажно-розвантажувальних систем, які сприяють автоматизації контейнерних терміналів. Прикладом є міжнародний контейнерний термінал «Вікторія» (Мельбурн, Австралія) і термінал «Нью Цяньвань» (Циндао, Китай). Напівавтоматизовані термінали, такі як «Пасир-Панджанг» (Сінгапур) і «Фішермен Айленд» (Брісбен, Австралія), демонструють значні переваги автоматизації, хоча її подальше впровадження ускладнюється необхідністю значних інвестицій, браком кваліфікованих кадрів, стурбованістю профспілок через скорочення робочих місць і тривалим часом реалізації.

- запровадження Інтернету речей (IoT), що дозволяє оптимізувати маршрути, розраховувати час прибуття суден, раціонально управляти рухом суден і забезпечувати ефективність роботи портів (наприклад, порт Роттердам).

- використання технології Blockchain logistics для підвищення прозорості та безпеки логістичних процесів, оптимізації морських перевезень, забезпечення точності контрактів і зменшення ризику маніпуляцій даними. Blockchain активно застосовується в порту Роттердам, а також проходить тестування в портах Сінгапура, Пусана та Антверпена. Водночас його впровадження ускладнюється специфічними договірними умовами між учасниками, складністю адаптації для невеликих компаній та обмеженими технологічними й фінансовими ресурсами.

- застосування онлайн-платформ для логістичного обслуговування дозволяє скоротити час транзиту, знизити витрати на переміщення вантажів і підвищити ефективність обслуговування портів.

Отже, досвід провідних світових портів демонструє, що підвищення ефективності діяльності підприємств морегосподарського комплексу базується на впровадженні інноваційних технологій, автоматизації процесів і розвитку цифрових рішень. Зокрема, використання роботизованих систем, Інтернету речей, технології Blockchain та онлайн-платформ дозволяє підвищити швидкість і якість обслуговування, оптимізувати логістичні витрати, забезпечити прозорість та безпеку операцій. Такий підхід не лише підвищує пропускну здатність портів, але й сприяє їх інтеграції у глобальні логістичні ланцюги, зміцнюючи позиції на міжнародному ринку. Впровадження подібних рішень, адаптованих до українських реалій, може стати ключовим фактором розвитку національної портової інфраструктури.

В умовах глобалізації і високої конкуренції судноплавні компанії активно впроваджують новітні технології для підвищення ефективності своєї діяльності. Одним з ключових напрямків є застосування цифрових платформ для управління флотом. Наприклад, компанії як Maersk та MSC використовують інтелектуальні системи моніторингу, що дозволяють оптимізувати маршрути суден, зменшити витрати на паливо і час на шляху. Завдяки таким технологіям, як IoT (Інтернет речей), судна можуть обмінюватися даними в реальному часі, що дозволяє зменшити кількість затримок і підвищити точність планування прибуття судна в порт.

Також активно розвиваються екологічно чисті технології для суден, зокрема використання альтернативних видів палива (LNG, біопаливо), що сприяє зниженню негативного впливу на навколишнє середовище і відповідає сучасним вимогам екологічної стійкості.

Експедиторські компанії відіграють важливу роль у забезпеченні ефективності ланцюга поставок, зокрема завдяки цифровізації та автоматизації процесів. Використання платформ для цифрового відстеження вантажів дозволяє забезпечити прозорість у всіх етапах доставки та значно скоротити час обробки документів, а розвиток аналітичних системи дозволяє прогнозувати попит на

певні послуги, адаптуватися до змін у ринковій ситуації та підвищувати гнучкість ланцюга поставок.

Агентські компанії, що займаються управлінням судновими агентствами та координацією взаємодії між судновласниками, портами і вантажовідправниками, також активно застосовують інновації для підвищення ефективності. Сучасні електронні платформи обміну даними дозволяють агентам швидко отримувати необхідну інформацію та оптимізувати процеси підготовки документів. Одним з важливих аспектів є системи управління портовими операціями, що дозволяють агентам безперешкодно взаємодіяти з портами та іншими учасниками процесу, скорочуючи час обробки вантажу і спрощуючи процедури.

Зарубіжний досвід показує, що підвищення ефективності діяльності підприємств морегосподарського комплексу неможливе без впровадження інноваційних технологій, таких як цифрові платформи, автоматизація, використання екологічно чистих технологій і гнучких систем управління. Такі підходи значно знижують витрати, підвищують швидкість обслуговування, зменшують кількість помилок і підвищують загальну безпеку операцій. Однак важливо пам'ятати, що навіть найбільш перспективні інновації потребують ретельного планування перед впровадженням. Деякі технології можуть виявитися невдалими або не виправдати очікуваних результатів, що, в свою чергу, може серйозно вплинути на дохід і прибуток компанії. Тому адаптація нових технологій повинна бути збалансованою, ґрунтуючись на детальному аналізі потенційних ризиків і можливостей, а також ретельному тестуванні та оцінці їх ефективності в конкретних умовах. Для України адаптація цих практик може стати важливим кроком до модернізації морегосподарського комплексу, підвищення його конкурентоспроможності на міжнародному рівні та інтеграції в глобальні логістичні ланцюги.