

УДК 338.47(656.6)  
JEL R41, P45

ПОЗНАНСЬКА І.В.

Канд. екон. наук, с.н.с..

ст. наук. співроб.

Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАНУ

Французький бульвар, 29, м. Одеса, Україна, 65044

E-mail: poznan75@gmail.com

## ПРОБЛЕМИ ЕФЕКТИВНОГО ФУНКЦІОНУВАННЯ СУДНОПЛАВНИХ КОМПАНІЙ

*В статті розглядаються питання відповідності темпів та напрямів розвитку морських перевезень розвитку світової економіки та потребам в перевезеннях, досліджуються зовнішні фактори, які мають прямий або опосередкований вплив на розвиток фрахтового ринку: партнерство в області якості інфраструктури, зміни в торговельній політиці та лібералізації, зростання населення і урбанізація, зростаюча транскордонна торгівля електронною комерцією, циркулярна (кругова) економіка, скорочення глобального використання викопних видів палива.*

**Ключові слова:** фрахтовий ринок, судноплавні компанії, транспортна інфраструктура, міжнародна торгівля.

POZNANSKA I.V.

Ph.D. (Economics)

Institute Of Market Problems And Economic&Ecological Research of the  
National Academy Of Sciences Of Ukraine

Frantsuzskiy Boulevard, 29, Odessa, Ukraine

E-mail: poznan75@gmail.com

## PROBLEMS EFFECTIVE FUNCTIONING OF THE SHIPPING COMPANIES

*The operation of shipping companies in today's rapidly changing conditions is associated with a number of complications due to the dependence of operating activities on many external factors. Recent developments and trends in world trade, characterized by uncertainty, a decline in the rate of growth in trade to rates below the growth of the economy as a whole, which requires a revision of the globalization model of development. Such changes can bring both positive effects and uncertainty in trade and shipping, mainly due to global shifts in the structure of transportation, production and consumption, which may reduce the demand for maritime transport services and the volume of sea transport. Recent trends in the shipping industry have weak growth rates, continuing problems of excess tonnage, imbalance between supply and demand. The article questions of compliance pace and marine transportation trends of the global economy and the need for traffic examines external factors, which have a direct or indirect effect on the development of the freight market: partnership in the field of infrastructure quality, changes in trade policy and liberalization, population growth and urbanization, growing cross-border e-commerce trade, circular economy, reduction of global use of fossil fuels. It is determined which of the factors will increase the volume of transportation and conversely, and that are able to change the structure of the world fleet. It is proposed to move on to new methods of forecasting sea trade flows, different from extrapolation of GDP and growth of trade turnover, including fiscal and environmental policies, as well as transport costs and regulatory aspects.*

**Keywords:** freight market, shipping companies, transport infrastructure, international trade.

### Постановка проблеми та її зв'язок з важливими науковими та практичними завданнями.

Функціонування судноплавних компаній в сучасних стрімко змінюючихся умовах пов'язане з низкою ускладнень, обумовлених залежністю операційної діяльності від багатьох зовнішніх факторів. Останні події та тенденції розвитку світової торгівлі, які характеризуються невизначеністю, зниженням темпів зростання в торгівлі до темпів нижче зростання економіки в цілому, що потребує переглядання глобалізаційної моделі розвитку. Деякі події спроможні позитивно вплинути на морські перевезення та збільшити обсяги перевезення, створивши можливості для країн, що розвиваються, в якості користувачів та постачальників послуг морського транспорту. Низка подій взагалі спроможна змінити напрямок діяльності морського транспорту, це зміни в області розвитку інфраструктури, зміни в торговій політиці та лібералізації, зростання народонаселення і урбанізація і повсюдне

використання електронної торгівлі. Більш того, такі нові тенденції, як четверта промислова революція, циклічні концепції в економіці, розширення використання безпечних видів енергії мають опосередкований вплив на морські перевезення.[1;84-100]. Такі зміни можуть принести, як до позитивних наслідків, так і до невизначеності в торгівлі і морському судноплавстві, в основному за рахунок глобальних зрушень в структурі перевезень, виробництва та споживання, що може знизити попит на послуги морського транспорту та обсяги морських перевезень.

**Аналіз останніх публікацій по проблемі.** Останні публікації, які присвячені функціонуванню фрахтового ринку, зосередженні на аналізі сучасного стану, розробці методів та моделей оптимізації роботи фрахтового ринку та інш.

**Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми.** Це дослідження висвітлює питання відповідності темпів та напрямів розвитку морських перевезень розвитку світової економіки та потребам в перевезеннях, досліджуються фактори та останні світові події, які впливають на розвиток фрахтового ринку на пряму чи опосередковано.

**Формулювання цілей дослідження.** Розуміння тенденцій та закономірностей розвитку світової торгівлі та її безпосереднього впливу на напрями розвитку світового фрахтового ринку, дозволить оцінити подальші пріоритети, визначити шляхи використання потенціалу судноплавної галузі, які відкриваються для країн, що розвиваються.

**Виклад основних результатів та їх обґрунтування.** Потреба у розвитку і розширенню інфраструктури з метою поліпшення можливостей приєднання, розширення доступу до постачальників і споживачів і сприяння торгівлі та регіональної інтеграції дало поштовх до будівництва, розширення і вдосконалення логістичної інфраструктури та фізичних активів, таких як Панамський канал і Суецький канал, а також ініціативи «Один пояс», «Одна дорога» в Китаї і спільне партнерство між Японією і Азіатським банком розвитку в області якості інфраструктури. Останні два проекти можуть стимулювати зростання, торгівлю і попит на транспортні та логістичні послуги.

Завершення проекту розширення Суецького каналу з початкових 60 км до 95 км дозволить підвищити пропускну здатність до 97 суден в день, для двостороннього руху в деяких районах і для більших суден в інших районах, скоротити час на транзит і очікування. Розширення Панамського каналу дозволить пропускати більші судна типа «Неопанамакс», що, в свою чергу, може привести до передислокації суден «Панамакс» на внутрішньорегіональні маршрути. [2;15].

Проекти «Один пояс» і «Одна дорога» в Китаї потенційно може дати серйозні наслідки для морської торгівлі, спрямовані на створення нових торгових шляхів, зв'язків і ділових можливостей по п'яти маршрутах, шляхом подальшого транспортного об'єднання Китаю, Азії, Європи, Африки та країн з перехідною економікою. Повна реалізація цієї ідеї передбачає створення мережі торгівлі та транспортної інфраструктури за участю 60 країн, на яку припадає 60% світового населення з сукупним ВВП 33% від загальносвітового показника [3]. Наземна її частина орієнтована на ув'язку Китаю з Європою через Центральну Азію і Російську Федерацію; Китаю з Західною Азією через Центральну Азію та Китаю з Південно-Східною Азією, Південною Азією і Індійським океаном. Морський транспорт орієнтований в цьому проекті на пов'язування Китаю з Європою через Індійський океан і Китай з південною частиною Тихого океану [4]. Загалом визначено шість коридорів міжнародного економічного співробітництва.

Прогнозується значна користь для Китаю в напрямку оживлення вітчизняні галузі промисловості, принесе більш високий прибуток для китайського капіталу і більш високий попит на китайські товари і послуги; допоможе використовувати трудовий потенціал Китаю; використовувати надлишкові виробничі потужності Китаю, такі як цемент для портів і доріг і сталь для рейок і поїздів, серед іншого [5, 20]. Очікується, що західний регіон Китаю отримає вигоду завдяки побудові з'єднань та інфраструктури всередині країни і створення попиту на продукцію з високою доданою вартістю, наприклад, для трубопроводів і високошвидкісних залізниць [5,22]. Значна енергетична безпека для Китаю також може бути досягнута шляхом використання альтернативних маршрутів через Малаккську протоку, Пакистан, М'янму і Таїланд.

Крім Китаю ця ініціатива може сприяти скороченню транспортних витрат, збільшення торговельних потоків і відкриттю нових ринків для всіх залучених країн, а також сприяти розвитку нових галузей промисловості [3]. Ще одним важливим очікуваним внеском є вирішення інфраструктурних проблем в регіонах, що розвиваються, особливо в галузі транспорту. Потреби в інфраструктурних інвестиціях в Азії оцінюються в розмірі 50 млрд. \$ в рік до 2020 року, а для Африки, за оцінками, перевищать 93 млрд. \$ [6]. Крім цього Китай вже виділив понад 10 млрд. \$ на

інвестиції в розвиток порту Багамайю в Об'єднаній Республіці Анзани і уклав контракти на будівництво залізниць, що з'єднують порти Дар-ес-Салама і Момбаси, з внутрішніми країнами. Такі інвестиції можуть стимулювати торгівлю, як, наприклад, в Африці, де потроєння інвестиційної вартості Китаю в 2008-2013 роках було пов'язане з подвоєнням експорту з 55 млрд. \$ в 2008 році до 116 млрд. \$ в 2014 році [6].

З точки зору транспортного сектора успіх ініціативи в значній мірі залежить від оптимізації транспортної інфраструктури і послуг, включаючи судноплавство і логістику, які необхідні для підтримки як в Китаї так і за його межами. У свою чергу, транспортний сектор може отримати вигоду з можливостей зростання торгівлі та обсягів перевезень, обумовлених скороченням транспортних витрат і розширенням доступу до ринків і можливостями приєднання, а також інфраструктурою і промисловим розвитком.

Що стосується судноплавства, це ініціатива може дати додатковий імпульс для зростання обсягів перевезень і змінити останні тенденції слабого попиту і повільно зростаючої торгівлі, а також допомогти збалансувати ринок, який в даний час стикається з невідповідністю між пропозицією і попитом, а також триваючим надлишком тоннажу.

Очікується, що морські сполучення, що зв'язують Китай з портом Пірей через Індійський океан і Суецький канал стануть альтернативою портів, таким як Антверпен, Гамбург і Роттердам скоротивши 10 днів поїздки через центральну або західну Європу. Розширення Суецького каналу дозволить забезпечити освоєння торгових потоків з Ісламської Республіки Іран, викликаних скасуванням міжнародних санкцій і збільшення обсягів торгівлі нафтою, яке очікується в результаті зростаючого значення ринку нафтопереробних підприємств Індії [7]. Наземний транспорт пропонує альтернативні варіанти логістики для бізнесу і торгівлі, особливо для товарів з високою доданою вартістю і термінами доставки. Кілька залізниць, які вже діють між Китаєм і Європою, дають перевагу щодо середньої тривалості подорожі близько 15 днів в порівнянні з 30-40 морським шляхом. Крім того, залізничний транспорт вигідно відрізняється від авіатранспорту щодо транспортних витрат і являє собою більш екологічно чистий вид транспорту.

Ще одним з важливих змін в міжнародній торгівлі, яка безпосередньо впливає на міжнародні морські перевезення це партнерство в області якості інфраструктури, яке націлене на сприяння інвестиціям в інфраструктуру завдяки співпраці з іншими країнами та міжнародними організаціями.

Японія, використовуючи свої інструменти економічного співробітництва, включаючи офіційну допомогу в цілях розвитку, а також співпрацюючи з Азіатським банком розвитку, як очікується, надасть 110 млрд. \$ для фінансування дослідження розвитку інфраструктури в Азії протягом наступних п'яти років. Ця ініціатива повинна задовольнити потреби в інфраструктурі і забезпечити якість і кількість в інфраструктурі за рахунок мобілізації додаткових фінансових ресурсів і ноу-хау з приватного сектора. Приклади суміжних проектів включають в себе Делі Метро, Індія; Залізнична естакада Улан-Батор, Монголія; і міст дружби між В'єтнамом і Японією.

Як відомо, урядова політика і заходи втручання сприяють формуванню моделей міжнародної торгівлі, включаючи морську торгівлю. Хоча усунення слабкості глобального попиту, викликаного в основному застійної реальною заробітною платою, має важливе значення для активізації торгівлі, ряд заходів може потенційно сприяти відновленню глобальної сукупного попиту і підтримувати торгівлю, включаючи, наприклад, скасування обмежувальних заходів і реалізацію Угоди про спрощення процедур торгівлі, яке потенційно може збільшити обсяг торгівлі на суму до 1 трлн. \$ [8]. Тривають заходи щодо подальшої лібералізації торгівлі за допомогою регіональних угод. Деякі ініціативи можуть створити великі ринки і покрити значну частку глобального ВВП, коли вони будуть повністю реалізовані. Наприклад, передбачається, що Транс-Тихоокеанське партнерство, прийняте в 2015 році і об'єднує 12 країн, створить ринок праці для 800 млн. чол., що складе більше ніж 40% світового ВВП. Ведуться також переговори про створення Трансатлантичної партнерства в галузі торгівлі та інвестицій, яке поряд з іншими широкими економічними угодами між групами країн, які в сукупності мають значну економічну вагу, ймовірно, матиме значний вплив на структуру інвестицій, на кожному з трьох регіональних угруповань доводиться по чверті або більш глобальних потоків прямих іноземних інвестицій. Крім того, створене в грудні 2015 року Економічне співтовариство Асоціації держав Південно-Східної Азії може створити ринок, що охоплює більше 622 млн. чол. і вартістю 2,6 трлн. \$ (Кінг, 2015 рік). Як повідомляється, в рамках ініціативи «Один пояс» і «Одна дорога» Китай планує провести переговори про укладення угоди про вільну торгівлю з

65 країнами.

За даними Міністерства торгівлі, до кінця 2015 року Китай створив 53 зони економічного співробітництва в 18 країнах з ініціативи «Один пояс», «Одна дорога» маршрути з відповідними інвестиціями понад 14 млрд. \$. і підписав угоди про вільну торгівлю з 11 країнами і двосторонні інвестиційні угоди з 56 країнами. Китай також проводить ініціативи щодо спрощення процедур торгівлі за допомогою митного співробітництва з сусідніми країнами.

На морську торгівлю, як і раніше чине вплив зростання світового населення і урбанізації, і його, ймовірно, будуть визначати демографічні зрушення, такі як старіння населення на традиційних споживчих ринках в розвинених регіонах (в тому числі в Сполучених Штатах і Європі) і Китаї, а також зростання числа споживачів з більш низькою купівельною спроможністю в регіонах, що розвиваються.

На структуру та розвиток морської торгівлі діє ріст транскордонної торгівлі за допомогою електронної комерції. Азіатсько-Тихоокеанський регіон є найбільшим і найбільш швидкозростаючим в світі регіоном електронної комерції для бізнесу, і в 2015 році обсяг роздрібних продажів електронної комерції склав 877,61 млрд. \$.

Очікується, що до 2018 року обсяг електронної торгівлі в регіоні збільшиться до понад 1,89 трлн. \$. У 2015 році Китай перевершив США, як найбільший в світі ринок електронної комерції, а до 2020 року він повинен подвоїтися до 1,1 трлн. \$. Прогнозується, що оборот електронної комерції в Індії зрівняється з аналогічним показником Австралії та Республіки Корея до 2020 року виросте в п'ять разів. Електронна комерція надає значні можливості для зростання, оскільки вона забезпечує торгівлю, емієть ланцюжка поставок і логістику. У країнах, що розвиваються потенційні можливості для бізнесу і вигоди можуть бути значними, оскільки електронна комерція змінює моделі споживання і споживчу поведінку покупців і дозволяє отримати доступ до більш широкого вибору товарів і брендів по відносно розумною ціною. Збільшуючи і змінюючи структуру споживання і дозволяючи малим і середнім підприємствам вийти на нові ринки за кордоном, електронна торгівля також збільшує обсяги торгівлі. Незважаючи на те, що такий розвиток подій може підвищити попит на морські перевезення, порти і логістичні послуги, фактичний вплив на морські перевезення ще належить оцінити в повній мірі, оскільки електронна торгівля може створювати певні проблеми для сектора морських перевезень. Наприклад, доставка може не освоювати повний торговий потенціал, що виникає в результаті електронної комерції, оскільки великі роздрібні підприємства (такі як Amazon і Wal-Mart Stores) все більше оптимізують відстані, в тому числі за рахунок розширення мереж складів, розміщення складських запасів і складських центрів ближче до споживчих ринків і розвиваючи свої власні можливості транспортування морем, щоб уникнути витрат зовнішніх судноплавних компаній.

Четверта промислова революція завдяки оцифруванню і використанню інновацій, технологій, баз даних і Інтернету з метою зсуву встановлених режимів виробництва і споживання може сприяти підвищенню добробуту і продуктивності і відкривати нові можливості. Інновації, технології і великі бази даних можуть сприяти підвищенню ефективності та продуктивності, скороченню транспортних витрат, підвищенню продуктивності ланцюгів поставок і скороченню відстаней перевезень. Однак вони можуть порушувати виробничі процеси, засновані на вертикальній спеціалізації і міжнародної фрагментації виробництва. Скорочуючи протяжність ланцюжків поставок і потенційно обмежуючи здатність країн створювати робочі місця, що, в свою чергу, може перешкоджати появі середнього класу. Четвертий промисловий переворот має потенціал для зниження попиту на послуги морського транспорту і стримування зростання світових обсягів морської торгівлі.

Формування циркулярної економіки поряд з розвитком інструментів загальної економіки все частіше створюють нові умови для функціонування ринку морських перевезень. Загальна економіка нові технологічні платформи, які дозволяють управляти активами, надавати послуги і доступ до інформації, можуть змінити попит, а також ланцюжки поставок і змінити моделі контурів зворотного зв'язку в пов'язаних галузях промисловості. Кругова економіка, заохочуючи ефективне використання ресурсів, більш ефективне використання ресурсів і меншу залежність від викопних видів палива і сировини, дозволяє створювати стійкі моделі виробництва і споживання відповідно до цілей сталого розвитку. Разом з тим пов'язані з цим збереження корисних викопних ресурсів та підвищення ефективності можуть також знизити попит на послуги морського транспорту.

Хоча глобальна програма дій в області клімату, як очікується, ще більше зміцнить структуру торгівлі танкерами, успіхи в галузі поновлюваних джерел енергії та акумулювання енергії можуть

вплинути на світовий попит на нафту для кінцевих споживачів. Пов'язані технології можуть знизити попит на сиру нафту і нафтопродукти, а також на вугілля і рідкий природний газ і тим самим вплинути на попит на танкери, газозовози та навалочні судна. Привабливість газу, як можливої більш екологічно чистої альтернативи нафти і вугіллю, тому торгівля рідким природним газом може принести вигоду, принаймні в короткостроковій і середньостроковій перспективі. Крім того, на ринку поновлюваних джерел енергії країни, що розвиваються мають можливість підвищити їх соціальну значимість як користувачів, так і виробників. У 2015 році глобальна енергія вітру, яка залишалася найбільшим джерелом поновлюваної енергії протягом року, збільшилася на 17,4%, а виробництво сонячної енергії виросло на 32,6%. Більшість країн, що розвиваються наділені поновлюваними енергетичними ресурсами, в тому числі сонячною енергією, вітроенергетикою, геотермальною енергією та біомасою, а також людськими ресурсами, необхідними для виробництва щодо трудомістких систем, пов'язаних з виробництвом поновлюваних джерел енергії.

**Висновки та перспективи подальших досліджень.** На розвиток та кон'юнктуру фрахтового ринку на сучасному етапі впливають такі зовнішні фактори: стрімкі зміни та об'єднанні зусилля, що направлені на створення якісної інфраструктури; зміни в торговельній політиці та лібералізації; зростання населення і урбанізація; зростаюча транскордонна торгівля електронною комерцією; нові інструменти загальної та розвиток циркулярної (кругової) економіки; скорочення глобального використання викопних видів палива.

З триваючим зрушенням у відносинах між співвідношенням між обсягом торгівлі та ВВП стає все більш очевидним, що прогнозування морських торговельних потоків на основі лінійної екстраполяції від ВВП і зростання товарообігу може бути недійсним. Методи прогнозування необхідно переглянути і відобразити зміни, відмінні від ВВП, включаючи фіскальну і екологічну політику, а також транспортні витрати і аспекти регулювання. Такі міркування слід брати до уваги при прогнозуванні майбутнього зростання і торгових потоків з метою планування майбутньої транспортної інфраструктури та розвитку потенціалу та розробки стратегій і політики, спрямованих на підтримку ланцюжків поставок і індустріалізації за допомогою виробництва і розширення участі в регіональних і глобальних ланцюжках створення вартості. Крім того, краще розуміння нових відносин між торгівлею і ВВП дає країнам, що розвиваються можливість розглянути шляхи, по яких вони можуть збільшити участь в глобальних виробничих процесах і торговельних мережах, можуть отримати вигоду з вивчення невикористаного потенціалу і можливостей.

## ЛІТЕРАТУРА

1. Розвиток та глобалізація 2016: факти та цифри (Гідна праця та економічне зростання)/ ЮНКТАД – Женева, 2016 – 233 с.
2. Доповідь про торгівлю та розвиток/ЮНКТАД – Женева, 2014 – 34с.
3. Звіт щодо розвитку дорожнього поясу Китай-Великобританія [Електронний ресурс]/ Китайсько-Британський ділова рада – Пекін, 2015. Режим доступу: <http://www.cbcc.org/sectors/oborcasestudies/>
4. Економічна і торгова інформація про Гонконг [Електронний ресурс]/ Рада з розвитку торгівлі Гонконгу– Гонконг, 2016 – Режим доступу: <http://hong-kong-economy-research.hktdc.com/business-news/article/Market-Environment/Economic-and-Trade-Information-on-Hong-Kong/etihk/en/1/1X000000/1X09OVUL.htm>
5. Review of Maritime Transport 2016 (Electronic resource)/ UNCTAD UNITED NATIONS – 2016.- 118 p. Mode of access: [http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2016\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2016_en.pdf)
6. Global Economic Outlook: Better Than 2014—but Not By Much (Electronic resource)/ Bloomberg– 2015. Mode of access: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2014-11-06/2015-global-economic-outlook-better-than-2014-but-not-by-much>
7. Safety and Shipping Review 2016(Electronic resource)/Allianz Global Corporate & Specialty SE – 2016.- 118 p. Mode of access: [http://www.agcs.allianz.com/assets/PDFs/Reports/AGCS\\_Safety\\_Shipping\\_Review\\_2016.pdf](http://www.agcs.allianz.com/assets/PDFs/Reports/AGCS_Safety_Shipping_Review_2016.pdf)
8. Annual Report 2016/World Trade Organization – 2016.- 188 p. Mode of access: [https://www.wto.org/english/res\\_e/booksp\\_e.pdf](https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e.pdf)
9. Сучасні економічні відносини море господарського комплексу світу: монографія/ Котлубай

Олексій Михайлович; НАН України, Ін-т пробл.ринку та екон.-екол.дослідж. – Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2013. – 203 с.

10.Розвиток економічних відносин в світовому транспортному комплексі: монографія/ Котлубай О.М. Липинська О.А., Ільченко С.В.; НАН України; Ін-т пробл.ринку та екон.-екол.дослідж. – Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2013. – 286 с.

#### **REFERENCES**

1. Development and globalization: facts and figures (Decent work and economic growth) (2016), UNCTAD, Geneva [in English].

2. The Trade and Development Report (2014), UNCTAD, Geneva [in English].

3. China-Britain Belt and Road Case Studies Report ,China-Britain Business Council. Retrieved from <http://www.cbcc.org> [in English].

4. Economic and Trade Information on Hong Kong, Hong Kong Trade Development Council (2016), Hong Kong. Retrieved from <http://hong-kong-economy-research.hktdc.com/business-news/article/Market-Environment /Economic-and-Trade-Information-on-Hong-Kong/etihk/en/1/1X000000 /1X09OVUL.htm> [in English].

5. Review of Maritime Transport 2016 (2016), UNCTAD, Geneva. Retrieved from [http://unctad.org/en/Publications\\_Library/rmt2016\\_en.pdf](http://unctad.org/en/Publications_Library/rmt2016_en.pdf) [in English].

6. Global Economic Outlook: Better Than 2014—but Not By Much (2015), New York. Retrieved from <https://www.bloomberg.com/news/articles/2014-11-06/2015-global-economic-outlook-better-than-2014-but-not-by-much> [in English].

7. Safety and Shipping Review (2016), Allianz Global Corporate & Specialty Communications. Retrieved from [http://www.agcs.allianz.com/assets/PDFs/Reports/AGCS\\_Safety\\_Shipping\\_Review\\_2016.pdf](http://www.agcs.allianz.com/assets/PDFs/Reports/AGCS_Safety_Shipping_Review_2016.pdf) [in English].

8. Annual Report (2016), WTO, Geneva. Retrieved from [https://www.wto.org/english/res\\_e/booksp\\_e/anrep\\_e/anrep16\\_e.pdf](https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/anrep_e/anrep16_e.pdf) [in English].

9. Alexey Kotlubai (2013) Suchasni ekonomichni vidnosy`ny` moregospodars`kogo kompleksu svitu (Modern economic relations Sea economic complex of the world), Odesa, IMPEES NAS of Ukraine [in Ukrainian].

10. Development of economic relations in the world transport complex (2013 (Rozvy`tok ekonomichny`x vidnosy`n v svitovomu transportnomu kompleksi), IMPEES NAS of Ukraine, Odesa. [in Ukrainian].