

## РОЗДІЛ 2. СВІТОВЕ ГОСПОДАРСТВО І МІЖНАРОДНІ ЕКОНОМІЧНІ ВІДНОСИНИ

### ЕКОНОМІКА МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ ТА МОРСЬКА ТОРГІВЛЯ В СУЧАСНИХ ДОСЛІДЖЕННЯХ УЧЕНИХ ІЗ ПОСТРАДЯНСЬКИХ КРАЇН MARITIME ECONOMICS AND SEABORNE TRADE IN CURRENT STUDIES OF SCIENTISTS FROM POST-SOVIET STATES

УДК 339.56

<https://doi.org/10.32843/bses.63-2>

**Зайдман Г.Б.**

пошукач кафедри світового господарства і міжнародних економічних відносин  
Одеський національний університет імені І.І. Мечникова  
**Якубовський С.О.**  
д.е.н., професор, завідувач кафедри світового господарства і міжнародних економічних відносин  
Одеський національний університет імені І.І. Мечникова

**Zaidman Grigoriy**

Odessa I.I. Mechnikov National University  
**Yakubovskiy Sergey**  
Odessa I.I. Mechnikov National University

У статті розглянуто сучасні дослідження вчених із пострадянських країн з економіки морського транспорту та морської торгівлі. Виявлено, що дослідженням морської економіки переважно займаються українські та російські вчені та що загальною особливістю пострадянських досліджень є їх описовий характер та обмеженість практичного застосування порівняно з європейськими та американськими, які сфокусовані на впливі макроекономічних процесів на динаміку світової морської торгівлі; пошуку кореляції макроекономічних показників з індикаторами фрахтових ринків; спробах моделювання обсягів світової морської торгівлі та їх оцінки у реальному часі; особливостях формування фрахтових ставок та циклічності фрахтових ринків. Неповністю розкритою у роботах вітчизняних науковців є потенційно актуальна тема прапору та рекомендацій з упровадження в Україні досвіду Кіпру, Мальти та інших європейських країн зі «зручними» прапорами.

**Ключові слова:** морська торгівля, міжнародні морські перевезення, морський торговельний флот, економіка морського транспорту, морський транспорт України, судноплавні компанії, фрахтовий ринок.

В статье рассмотрены современные исследования ученых из постсоветских

стран по экономике морского транспорта и морской торговле. Выявлено, что исследованием морской экономики преимущественно занимаются украинские и российские ученые и что общей особенностью постсоветских исследований является их описательный характер и ограниченность практического использования по сравнению с европейскими и американскими, которые фокусируются на влиянии макроекономических процессов на динамику мировой морской торговли; поиске корреляции макроекономических показателей с индикаторами фрахтовых рынков; попытках моделирования объемов мировой морской торговли и их оценки в реальном времени; особенностях формирования фрахтовых ставок и цикличности фрахтовых рынков. Не полностью раскрыта в работах отечественных ученых потенциально актуальная тема флага и рекомендаций по внедрению в Украине опыта Кипра, Мальты и других европейских стран с «удобными» флагами.

**Ключевые слова:** морская торговля, международные морские перевозки, морской торговый флот, экономика морского транспорта, морской транспорт Украины, судоходные компании, фрахтовый рынок.

*The article discusses current studies of scientists from the post-Soviet states on maritime economics and seaborne trade. It is identified that although subject matter is raised by scientists from Kazakhstan, Azerbaijan and Moldova, predominantly Ukrainian and Russian scholars are engaged in maritime economics researches, and their publications are systemized into three main groups in this article: global market of maritime transportation services (including freight market), functioning of shipping companies and maritime transport of Ukraine. It is ascertained that the general peculiarities of post-Soviet researches are their descriptive character and limited practical use in comparison to European and American ones whose current trend lies in more detailed and specified analysis of the world seaborne trade. Scientific interests of foreign scholars are focused on macroeconomic processes and global events and their influence on structural changes in the world seaborne trade, estimation of correlation between different macroeconomic fundamentals and indicators of trade, stock and freight markets. Another distinction between post-Soviet and foreign papers is an emphasis of the latter on the new methodology elaboration for the sake of more precise scientific modelling of the world seaborne trade volumes and nowcasting trade data, and also researches on freight rates determinants and both freight market cycles and fluctuation characteristics. The latest European and American studies also pay attention to various maritime spillover effects along with seaborne trade supply and demand disruptions caused by covid-19 pandemic outbreak, and also impact of associated with pandemic lockdown steps imposed by different countries, e.g. constructing a measure of lockdown exposure to trace its effect on seaborne trade. This is exactly what further perspective of maritime economics scientific activity should aim at. Potentially actual flag topic isn't exhausted in the Ukrainian scholars' papers, likewise the development of recommendations of how to implement in Ukraine the experience of Cyprus, Malta and other European countries with flags of convenience.*

**Key words:** seaborne trade, international maritime transportation, merchant fleet, maritime economics, maritime transport of Ukraine, shipping companies, freight market.

**Постановка проблеми.** За даними ЮНКТАД [1], понад 80% глобальної торгівлі товарами за обсягом та більше 70% за вартістю здійснюється світовою судноплавною індустрією. Ця статистика підтверджує важливу роль, що відіграє світовий ринок морських транспортних послуг у міжнародних економічних відносинах та світогосподарських зв'язках. Значення світових морських товарних

перевезень було особливо підкреслене на початку пандемії коронавірусу, коли ціла низка сфер діяльності опинилася безпрецедентно призупиненою, однак попит на морський транспорт як головний для світової економіки постачальник товарів, у тому числі першої необхідності, зазнав меншого впливу порівняно з іншими галузями. Україна – морська держава, а отже, учасниця світових морських тор-

говельних шляхів. Саме тому актуальним убачається аналіз робіт учених із пострадянських країн щодо економічних аспектів глобальних морських перевезень, систематизації існуючих наукових поглядів на сучасний стан світового торговельного мореплавання та судноплавних компаній окремих країн, зокрема України, а також виокремлення особливостей досліджень учених із пострадянських країн порівняно з публікаціями науковців з інших країн, зокрема ЄС та США.

#### **Аналіз останніх досліджень і публікацій.**

Дослідженню економіки морського транспорту та морської торгівлі присвячено праці таких учених із пострадянських країн, як Б.Б. Дуйсенбаєва та Є.Є. Сманов з Казахстану; Я.Н. Курбанов з Азербайджану; В. Бирдан з Молдови; О.М. Бабуріна, С.В. Белозьоров, О.Ю. Грасс, С.І. Кондратьєв, В.В. Лісафеева, В.І. Мінеєв, Ю.Л. Нікуліна, А.В. Острецова, К.І. Плужников, К.М. Семенов, К.О. Сіпаро, Г.В. Стрельникова, Є.В. Хекерт із Росії, а також роботи українських науковців: Г.О. Бараненка, В.В. Баришнікової, В.В. Берези, А.Ю. Бичковського, В.В. Віннікова, С.В. Віннікова, І.М. Колегаєва, О.М. Котлубая, О.І. Лапкіна, Т.Г. Логутової, Л.М. Наумової, Л.Л. Ніколаєвої, І.М. Пархоменко, І.В. Познанської, М.М. Полторацького, М.Т. Примачова, К.Л. Семенчук, Л.Л. Сотниченко, А.О. Філіпенка, Т.І. Фрасинюк.

**Постановка завдання.** Метою статті є огляд сучасних наукових тенденцій та узагальнення досліджень учених із пострадянських країн з економіки морського транспорту та морських перевезень, аналіз ступеню розкриття теми з погляду світової морської торгівлі станом на початок 2021 р., а також порівняння цих досліджень із сучасними публікаціями науковців ЄС та США.

#### **Виклад основного матеріалу дослідження.**

Більшість дисертацій учених із Казахстану з економіки транспорту присвячено залізничному транспорту та його реформуванню як найбільш актуальній проблемі для економіки країни. Морський транспорт розглянуто лише в декількох дослідженнях крізь призму Актауського морського порту. У дисертації Є.Є. Сманов [2] зробив акцент на специфіці розвитку перевантажувального потенціалу Каспійського моря, здійснив спробу аналізу недоліків наявної практики програмування морських перевезень, а також спробував запропонувати методику визначення показників економічної ефективності морських перевезень та перевантажувального потенціалу. Б.Б. Дуйсенбаєва у своїй дисертації [3] розглянула особливості управління діяльністю морських портів у сфері зовнішньоторговельних відносин та намагалася виявити раціональні напрямки перевезень вантажів учасників інтеграційних відносин суміжних держав Каспійського басейну, перспективні шляхи розвитку вантажних перевезень крізь Актауський морський порт.

Наукові діячі з Азербайджану проявляють інтерес до ситуації, що склалася навколо Каспійського моря та його природних ресурсів. Частина досліджень стосується юридичних аспектів, а саме проблем міжнародно-правового статусу Каспійського моря. В економічній площині домінують дослідження питань безпеки освоєння, зберігання та транспортування вуглеводневих ресурсів Каспію, запобігання напрузі та конфліктам. Саме вдосконалення форм міжнародного економічного співробітництва в енергетичній сфері між прикаспійськими країнами намагався розкрити у своїй дисертації Я.Н. Курбанов [4].

Водночас для морської економіки корисними з практичного погляду були б дослідження казахстанських та азербайджанських науковців стосовно багаточисельних офшорних проєктів із видобутку нафти у Каспійському морі, оскільки це один із найбільших регіонів світу за інтенсивністю нафтовидобувних робіт. У кожний проєкт на різних етапах – від започаткування до фактичного видобутку – залучають офшорні судна різних типів, тому цікавим було б відстеження залежності активності та ефективності використання кожного з типів офшорних суден із різними макроекономічними показниками, зокрема цінами на нафту та економічним зростанням країни. Корисною видається побудова моделі, за допомогою якої судноплавні компанії мали б можливість прогнозувати збитки від простою суден за умов непривабливої для запуску проєкту ціни на нафту або інших несприятливих змін у глобальному макроекономічному середовищі.

Тема морських перевезень украй рідко порушується в роботах білоруських учених. Переважно публікації розглядають міжнародні вантажні перевезення автомобільним та залізничним транспортом та їхні економічні механізми. Значна частина дисертацій спрямована на різні аспекти правовідносин, що виникають під час вантажних перевезень. Явно зміщений акцент наукових інтересів учених із Білорусі в бік автомобільного та залізничного транспорту зумовлений географічним положенням Білорусі, яка не має прямого виходу до моря.

На окрему увагу заслуговують дослідження вчених із Молдови, яка межує та має історично тісні економічні відносини з морською столицею нашої держави – Одеською областю. Це публікації про порт Джурджулешти, побудований менше ніж 20 років тому. Датована 2017 р. робота керівника відділу управління кордонами ЕУВАМ К. Газелея [5] пропонує детальний звіт про створення, розвиток та перспективи міжнародного вільного порту Джурджулешти. За допомогою даних Світового банку, а саме індексів ефективності логістики та митних операцій, показано імпульс, який отримала Молдова після введення в експлуатацію

порту Джурджулешти. У дослідженні науковця В. Бирдана [6] описано економічні індикатори діяльності порту Джурджулешти: обсяги та динаміку інвестицій, що надходять; потужності та пропускні спроможності різних терміналів; обсяги вантажних потоків; структуру торговельних операцій; особливості податкового режиму в порту.

Проте найчастіше тематика світової торгівлі, що здійснюється морським способом, порушується у дослідженнях українських та російських науковців не в останню чергу через те, що морська індустрія є значним за питомою вагою сегментом економіки обох країн. Окрім того, популярність проблематики морського транспорту базується на наявності спеціалізованих морських навчальних закладів, у тому числі ВНЗ із давньою науковою школою. Загалом роботи українських та російських учених за об'єктами досліджень можна було б розподілити на багато невеликих груп, але більш репрезентативною й наглядною є класифікація за трьома основними напрямками за схемою «від загального до часткового»: глобальний ринок морських транспортних послуг, функціонування судноплавних компаній та морський транспорт України.

Серед досліджень першої групи, в яких розглядається світова морська торгівля, варто виділити докторську дисертацію К.І. Плужникова [7], що присвячена темі впливу глобалізації на міжнародний ринок транспортних послуг. Учений спробував запропонувати такий підхід до вивчення кон'юнктури міжнародних транспортних ринків, який ураховує фактори концентрації виробництва та розподілу в руках ТНК, зовнішньоторговельних та транспортних підприємств у країнах планової економіки, а також динаміку міжнародних вантажопотоків, аналізує опубліковану звітність основних виробників та розподільників транспортних послуг, а також дані транспортної статистики.

З адаптацією нових технологій пов'язана дисертація кандидата технічних наук К.М. Семенова. У дослідженні [8] вчений зазначає, що швидкість та обсяги опрацьованих вантажів – ключові чинники ефективності роботи системи морського транспорту, а традиційних методів планування, заснованих на досвіді та інтуїції, на даному етапі вже недостатньо. Тому автор спробував розробити дискретно-подійну імітаційну модель для вирішення завдань оптимізації управління ресурсами та стратегічного планування в умовах невизначеності.

К.О. Сіпаро у дисертації [9] намагався обґрунтувати необхідність прогнозування вантажної бази морського транспорту як чинника забезпечення ефективності роботи та розвитку галузі. Учений спробував побудувати схему аналізу та прогнозу вантажної бази морського транспорту на основі вивчення потреб економіки та структурних особливостей зовнішньої торгівлі з урахуванням стану світових товарних ринків, конкуренції на

ринку транспортних послуг та інших чинників, що впливають на морські перевезення вантажів.

Із декількох причин цікавою є стаття М.Т. Примачова та К.М. Кузьменко [10], в якій порушується недостатньо розкрите у науці питання прапору реєстрації суден. Окрім того, автори запропонували нестандартний погляд на зв'язок транспортної галузі зі станом платіжного балансу країни. Заслугує на увагу авторський розрахунок співвідношення дедвейту та торговельного обігу.

Пропозиція та попит на ринку морських перевезень мають свою специфіку, оскільки реакція пропозиції на зміни у попиті відбувається із затримкою. Необхідності збалансованого надходження новобудов до світового флоту присвячено статтю А.Ю. Бичковського [11]. В.В. Лісафеева та О.Ю. Грасс у спільній статті [12] спробували розглянути умови досягнення ефекту масштабу у судноплавному бізнесі. Спроба його реалізації підвищує ризик надлишкової пропозиції тоннажу, що є чинником зниження фрахтових ставок. До істотних умов реалізації ефекту масштабу вчені віднесли достатній рівень завантаження суден та пропускну здатність терміналів, а успішною демонстрацією ефекту масштабу у морському судноплаванні назвали витрати на утримання екіпажу.

Загалом більшість публікацій у періодичних наукових виданнях, присвячених глобальним морським перевезенням, за змістом схожі між собою. У них описано сучасний стан та тенденції морського транспортного ринку, однак ці публікації мають переважно ретроспективний характер, а спроби прогнозування морських перевезень є доволі обмеженими. Як зазначають О.М. Бабуріна, Є.В. Хекерт та Ю.Л. Нікуліна у спільній статті [13], довгострокові прогнози, основані на екстраполяції минулих тенденцій, виявилися непереконливими. Статті О.М. Бабуріної у співавторстві з С.І. Кондратьєвим [14; 15] описують статистику морської торгівлі та вантажообігу морських портів. Аналогічним чином побудовані й інші статті, в основу яких також лягли статистичні звіти ЮНКТАД: роботи А.Ю. Альошиної та А.В. Острецової [16], Г.О. Бараненка та А.А. Капліної [17], І.М. Колегаєва [18], Т.Г. Логутової та М.М. Полторацького [19], І.М. Пархоменко [20].

В окрему підгрупу в рамках великої першої групи варто виділити невелику кількість публікацій, що спрямовані на дослідження природи фрахтових ставок. Якщо у спільній статті Л.Л. Ніколаєвої та В.В. Берези [21] лише описано сучасний стан світового фрахтового ринку, особливості типів суден, види фрахтування суден, форми організації роботи суден, структурні та географічні особливості роботи торговельного флоту, то окремі наукові статті Л.Л. Сотниченко [22] та В.В. Берези [23], будучи схожими між собою за метою дослідження та методологією виконання, представля-

ють особливий інтерес. Учені спробували скласти емпіричні рівняння регресії для розрахунку фрахтових ставок балкерів у першій статті та контейнеровозів і нафтових танкерів – у другій. У результаті було зроблено припущення щодо чинників, що найбільше впливають на формування фрахтових ставок різних типів суден. На думку вчених, для балкерів це вартість нових суден, для контейнеровозів – обсяги перевезень та вартість суден на вторинному ринку, для нафтових танкерів – вартість нафти, вартість суден на вторинному ринку та кількість суден, відправлених на злам. Обидві статті є нетиповими для вітчизняної науки, а також максимально наближеними до тренду досліджень, що домінує у сучасній європейській та американській морській економіці.

Дисертація С.В. Белозьорова [24] також пов'язана з фрахтовими ставками. Учений спробував дослідити ціноутворення танкерних суден з огляду на затримку відповіді пропозиції на зміни у попиту, оскільки будівництво одиниці флоту займає до декількох років. У роботі виявлено більш виражений вплив трьохлітніх фрахтових ставок на ціну судна на відміну від однолітніх, адже рішення про укладення довгострокового фрахтового контракту можна порівняти із купівлею судна.

Дослідження першої групи носять багато спільних ознак і мають переважно описовий характер, однак для досягнення більш повної картини щодо подальшого міжнародного розподілу транспортних послуг варто, за прикладом досліджень закордонних науковців [25–28], також урахувати макроекономічну ситуацію, що напряму впливає на глобальний транспортний ринок через такі чинники, як зростання ВВП, ціни на біржові товари, споживча активність та обсяги виробництва. Що стосується питання прогнозування вантажної бази, іншими словами, попиту на морські перевезення, то виходячи із загальної тенденції сучасних досліджень європейських та американських учених [25–31] на даному етапі більш актуальним убагацьється, по-перше, пошук нових підходів до прогнозування обсягів морської торгівлі, а по-друге, пошук нових джерел даних, що можна застосовувати не лише для прогнозування, а й оцінки торговельних даних у реальному часі (англ. *nowcasting trade data*), наприклад, на основі даних про заходи суден до портів, через те що офіційні дані публікуються із затримкою, а наявність поточних даних навіть із несуттєвою похибкою є необхідною учасникам судноплавної галузі задля швидкої ідентифікації ризиків та поворотних точок бізнес-циклів. Важливо, що природа та особливості формування фрахтових ставок є недостатньо розкритими у публікаціях українських та російських учених, хоча фрахтові ставки є найважливішим для судноплавства індикатором – змінною, що є предметом інтересу всіх учасників ринку.

Однією з робіт, що відносяться до другої групи, є дисертація А.В. Стрельникової [32], яка виконала спробу оцінки ефективності інвестицій в оновлення флоту судноплавних компаній. Основний дохід судноплавних компаній (фрахтові платежі) знаходиться під впливом фрахтового ринку, тому такі надходження схильні до сильних коливань у часі залежно від змін світової торгівлі. Такі доходи є нестабільною основою самофінансування покупки чи будівництва нових суден. Структура витрат судноплавних компаній теж доволі специфічна. Витрати на паливо становлять 30–40% усіх витрат судна, отже, ефективність перевезення безпосередньо залежить не лише від кількості перевезеного вантажу, а й від ефективності використання палива. Отже, у рамках оцінки ефективності інвестицій необхідно також урахувати показник ефективності використання палива. Слід додати, що ускладнюється процес такої оцінки у відношенні танкерних суден, для яких паливо є не тільки істотною часткою в операційних витратах, а й вантажем. А в 2020 р. після набрання чинності вимог ІМО про зміст сірки в судовому паливі в обсязі не більше 0,5% [33] актуальність теми ще підвищилася.

Л.Л. Ніколаєва своє дисертаційне дослідження [34] спрямувала на спробу розроблення стратегії національного торговельного флоту. На думку вченої, необхідно брати до уваги особливості зміни трьох груп параметрів, що характеризують стан ринку морської торгівлі: структурні зрушення в міжнародних економічних відносинах, відповідність сумарного дедевіту світового флоту обсягам вантажопотоків, оптимальність ресурсного забезпечення безпеки функціонування флоту. В іншій публікації Л.Л. Ніколаєвої [35] здійснено загальну спробу визначення чинників ефективності судноплавних компаній, однак здебільшого з теоретичного боку, без прикладів та звітних показників сучасних діючих судноплавних компаній.

В.І. Мінєєв у своїй дисертації [36] намагався розкрити проблему підвищення конкурентоспроможності підприємств внутрішнього водного транспорту. Учений указав на важливість оцінки стану основних фондів судноплавних компаній водного транспорту та спробував запропонувати універсальний інтегральний метод розрахунку тарифів на перевезення вантажів водним транспортом.

К.Л. Семенчук у своїй дисертації [37] спробувала сконцентруватися на процесі управління розвитком судноплавних компаній та виділити напрями поліпшення якості послуг, що надаються судноплавними компаніями.

Дисертація І.В. Познанської [38] явила собою намір розроблення економічних основ ефективного функціонування судноплавних компаній України на світовому фрахтовому ринку. На думку вченої, першочерговим інструментом забезпечення інвестиційної привабливості розвитку тор-

говельного судноплавства мають стати податкові механізми, що були б стимулом для потенційних інвесторів, насамперед національних, вкладати кошти в розвиток судноплавства. Інша публікація І.В. Познанської [39] хоча й ставить за мету розроблення методологічного підґрунтя участі судноплавних компаній України у морській торгівлі ЄС, за своїм основним матеріалом близька до статей з першої групи.

О.І. Лапкін у своїй праці [40] спробував проаналізувати національний флот щодо виділення форми послідовних рейсів в окремий вид організації роботи флоту. Падіння кількості суден в українських державних судноплавних компаніях учений пояснив низкою чинників: старінням флоту та відсутністю його поповнення, відсутністю держфінансування на будівництво нових суден, високим економічно не обґрунтованим рівнем оподаткування судноплавних компаній, що перевищує європейський і американський, високими банківськими ставками по кредитах під заставу суден, відсутністю системи пільг для залучення судновласників під український прапор.

Порівняння дисертацій другої групи, присвячених функціонуванню судноплавних компаній, із закордонними дослідженнями з аналогічної тематики демонструє помітну різницю у підходах. Якщо у ЄС та США судноплавні компанії розглядаються як основні актори морського ринку та більшість досліджень [26–28] зводиться до аналізу фрахтових ставок, тобто несе практичну користь для реальних учасників ринку, то публікації українських та російських учених нечасто містять практичні рекомендації для шипінгових компаній.

Щодо морського транспорту України, то він переживає затяжний процес перебудови через утрату потенціалу торгового флоту. В.В. Вінніков у своїй дисертації [41] спробував запропонувати механізм відновлення та розвитку морської галузі. Учений указав на істотність відмінностей між підходами до формування регіонального морського транспортного комплексу: між вузькою спеціалізацією та збалансованим розвитком.

О.М. Котлубай у дисертаційному дослідженні [42] намагався обґрунтувати запропоновані концепції та стратегії розвитку торговельного мореплавства України, а саме торговельно-промислове судноплавство як основну організаційну форму та стандартизацію процесів та результатів діяльності як основну форму державного регулювання цієї сфери економіки.

У дисертації С.В. Віннікова [43] здійснено спробу розглянути розвиток морського транспорту та його вплив на одне з найважливіших завдань кожної держави із забезпечення національних економічних інтересів, а також взаємозв'язок зовнішньоекономічної стратегії держави з розвитком морського транспорту.

У статті А.О. Филипєнка та В.В. Барішнікової [44] розглянуто морегосподарський комплекс України за галузями: судноплавство, суднобудування, судноремонт, порти, рибпромисловий комплекс. Автори спробували розтлумачити причини занепаду морського господарства та визначити пріоритетні напрями розвитку кожного із секторів. А Т.І. Фрасинюк у своєму дослідженні [45] спробувала визначити чинники та завдання морського адміністрування в розвитку українського торговельного флоту.

Л.М. Наумова у статті [46] відзначила, що на даному етапі серед науковців не існує єдиного погляду на проблематику портового господарства, тому вчена запропонувала єдиний, змішаний підхід, який полягає в оптимальному поєднанні централізації та децентралізації управління: централізовано визначених завдань розвитку та пошуку і використання внутрішніх резервів.

На практиці склалася та довгий час залишається незмінною ситуація, коли українські судноплавні компанії здебільшого функціонують відокремлено від локальної системи морського транспорту, а саме оперують та управляють одиницями флоту, які зареєстровані під «зручними» прапорами держав із відкритими корабельними реєстрами та які здійснюють експортно-імпорتنі операції інших держав. У сучасній вітчизняній науці лише невелика кількість досліджень присвячена темі прапору, хоча аналіз цього аспекту та розроблення рекомендацій з упровадження досвіду Кіпру, Мальти та інших європейських країн зі «зручними» прапорами є потенційно актуальними для України і мають привернути увагу українських науковців.

**Висновки з проведеного дослідження.** За підсумками проведеного дослідження з аналізу сучасних робіт учених із пострадянських країн варто зазначити, що найбільшою популярністю економіка морського транспорту та морських перевезень користується в українських та російських учених, чий дослідження можна об'єднати у три загальні групи: глобальний ринок морських транспортних послуг, функціонування судноплавних компаній та морський транспорт України. У статті проаналізовано тринадцять дисертацій та дев'ятнадцять наукових статей українських та російських учених. Науковці з Азербайджану сфокусовані на більш актуальній для своєї країни темі Каспійського моря, хоча цікавою для світової економіки також є тема офшорних проєктів із видобутку нафти у Каспійському регіоні. У дисертаціях учених із Казахстану та Білорусі домінує тема інших видів транспорту, а молдавська морська наукова школа з об'єктивних причин є наймолодшою, чим і продиктована невелика кількість наявних досліджень.

Однак ступінь розкриття тем морської економіки є неоднорідним. Учені з пострадянських

країн у своїх роботах звертаються до таких проблем, як функціонування судноплавних компаній та морських портів, рентабельність інвестицій у модернізацію флоту, опрацювання вантажів у портах, прогнозування вантажної бази, розвиток морського транспорту України. Загальною особливістю цих досліджень є їх описовий характер та обмеженість практичного застосування, однак, як свідчить тренд останніх європейських та американських досліджень, подальша перспектива наукової діяльності у сфері економіки морського транспорту полягає в аналізі макроекономічних процесів, пов'язаних зі світовою морською торгівлею, пошуку кореляції різних макроекономічних показників з індикаторами торговельних, фондових та фрахтових ринків, а також у відстеженні та спробах прогнозування істотних змін щодо регіональних, товарних та судових структурних особливостей, що зазнає світова морська торгівля під впливом різних глобальних подій макроекономічного характеру. Такі дослідження є корисними з практичного погляду для всіх учасників морської галузі: судновласників, судноплавних компаній, інвесторів, вантажовідправників, кожен з яких зацікавлений в оцінці майбутнього попиту на товари, щоб правильно вибирати типи контрактів (чартерні чи спот-ринок), фінансові деривативи для страхування, а також способи погашення заборгованості.

Залишаються актуальними започатковані вченими з ЄС та США пошуки нової методології більш точного моделювання обсягів світової торгівлі та оцінки торговельних даних у реальному часі, а також дослідження особливостей формування фрахтових ставок, питомої ваги чинників, що визначають фрахтові ринки, кожен з яких має свою циклічність. Питання циклічності, особливо танкерних фрахтових ринків, регулярно порушуються західними вченими, оскільки правильне прогнозування ринкового циклу є ключовим для учасників економічних відносин у рамках даного ринку. Важливими та новітніми є роботи, спрямовані на пошуки ефектів переливу, що зачіпають морську індустрію.

У 2020 р. науковці з ЄС та США багато уваги приділили дослідженню змін судноплавних ринків, спричинених пандемією, зокрема впливу введення локдауну у різних країнах на фактичні дані світової торгівлі, а також короткострокової та середньострокової реакції фрахтових ставок на кількість виявлених випадків зараження коронавірусом. А до пандемії у європейській науковій школі популярність здобули дослідження структурних особливостей світової морської торгівлі за групами країн-експортерів, країн-імпортерів, типами вантажів та розмірами суден, впливу цін окремих біржових товарів на вартість та рентабельність використання судна того чи іншого розміру для транспортування товару,

а також обчислення ефектів заміщення, що існують між різними розмірами суден одного типу. Така деталізація аналізу світової морської торгівлі суттєво відрізняє закордонні наукові роботи від досліджень учених із пострадянських країн.

#### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Review of Maritime Transport (2020). Report by the UNCTAD. New York and Geneva. 159 p.
2. Сманов Е.Е. Повышение эффективности морских перевозок и перегрузочного потенциала Каспийского моря (на примере Актауского морского порта) : дис. ... канд. экон. наук : 08.00.05. Алматы, 2006. 143 с.
3. Дуйсенбаева Б.Б. Актауский морской порт и перспективы его развития в транспортной системе Республики Казахстан : дис. ... канд. экон. наук : 08.00.05. Алматы, 2006. 120 с.
4. Курбанов Я.Н. Международное экономическое сотрудничество в освоении углеводородных ресурсов Каспия : дис. ... канд. экон. наук : 08.00.14. Москва, 2006. 161 с.
5. Gazeley C. (2017) Giurgiulesti International Free Port Study (by the EUBAM). 178 p.
6. Bardan V. (2015) The Role of Giurgiulesti International Free Port in the Development of Economy of Moldova. *'Mircea cel Batran' Naval Academy Scientific Bulletin*. Vol. 18. № 1. P. 18–23.
7. Плужников К.И. Глобализация производства и распределения международных транспортных услуг : дис. ... докт. экон. наук : 08.00.14. Москва, 2005. 309 с.
8. Семёнов К.М. Планирование обработки грузов в морских портах и терминалах на основе дискретно-событийного имитационного моделирования : дис. канд. техн. наук : 05.22.19. Калининград, 2014. 173 с.
9. Сипаро К.А. Прогнозирование грузовой базы морского транспорта как элемент перспективного планирования развития отрасли : дис. ... канд. экон. наук : 08.00.05. Москва, 2017. 127 с.
10. Примачев Н.Т., Кузьменко Е.М. Проблемы управления устойчивостью глобального рынка морской торговли. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*. 2019. № 2(67). С. 16–27.
11. Бичковський А.Ю. Морські перевезення світовим торговельним флотом: попит на пропозиція. *Економіка промисловості*. 2011. № 2–3. С. 104–108.
12. Лисафеева В.В., Грасс Е.Ю. Исследование проблем устойчивого развития морского транспорта на современном этапе. *Экономика устойчивого развития*. 2017. № 1(29). С. 194–201.
13. Бабурина О.Н., Хекерт Е.В., Никулина Ю.Л. Мировой морской торговый флот: динамика, структура, перспективы. *Транспортное дело России*. 2017. № 1. С. 88–92.
14. Бабурина О.Н., Кондратьев С.И. Морские перевозки: тенденции развития в мировой и российской экономике. *Транспортное дело России*. 2016. № 5. С. 112–116.
15. Бабурина О.Н., Кондратьев С.И. Морские порты мира и России: динамика грузооборота и перспективы развития. *Транспортное дело России*. 2016. № 6. С. 141–144.

16. Алешина А.Ю., Острецова А.В. Морской транспорт в системе международных бизнес-операций. *Интеграционные процессы в науке в современных условиях* : сборник статей по итогам Международной научно-практической конференции. Стерлитамак : АМИ, 2018. С. 197–199.
17. Бараненко Г.О., Капліна А.А. Сучасні та майбутні проблеми морської галузі. *Сучасні підходи до високоефективного використання засобів транспорту* : зб. тез XI Міжн. наук.-практ. конф., м. Ізмаїл. Запоріжжя, 2020. С. 507–511.
18. Колегаев И.М. Границы интеграционных и конкурентных стратегий развития морского транспортного рынка. *Вісник Хмельницького національного університету*. 2012. № 4. Т. 3. С. 220–223.
19. Логутова Т.Г., Полторацький М.М. Морські порти як ключові логістичні центри у розвитку світової торгівлі. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Міжнародні економічні відносини та світове господарство»*. 2018. № 20(2). С. 96–101.
20. Пархоменко И.Н. Морской транспортный комплекс в системе международных экономических отношений. *Развиток методів управління та господарювання на транспорті*. 2018. № 2(63). С. 16–23.
21. Николаева Л.Л., Береза В.В. Світовий фрахтовий ринок як система взаємовідносин у морських перевезеннях. *Менеджер*. 2018. № 4(81). С. 13–22.
22. Сотниченко Л.Л. Встановлення напрямків розвитку фрахтового ринку балкерного флоту. *Вісник Приазовського державного технічного університету. Серія «Економічні науки»*. 2017. № 33. С. 203–209.
23. Береза В.В. Прогнозування фрахтових ставок методом кореляційно-регресійного аналізу. *Вісник Приазовського державного технічного університету. Серія «Економічні науки»*. 2017. № 34. С. 215–222.
24. Белозеров С.В. Исследование и оценка влияния на ценообразование танкерных судов факторов рынка : дис. ... канд. экон. наук : 08.00.05. Санкт-Петербург, 2012. 128 с.
25. Michail N. (2020) World Economic Growth and Seaborne Trade Volume: Quantifying the Relationship. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*. Vol. 4. URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2590198220300191#fo0005> (дата звернення: 17.03.2021).
26. Michail N., Melas K. (2020) Quantifying the Relationship Between Seaborne Trade and Shipping Freight Rates: A Bayesian Vector Autoregressive Approach. *Maritime Transport Research*. Vol. 1. URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2666822X20300010> (дата звернення: 17.03.2021).
27. Michail N., Melas K. (2020) Shipping Markets in Turmoil: An Analysis of the Covid-19 Outbreak and Its Implications. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*. Vol. 7. URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2590198220300890> (дата звернення: 17.03.2021).
28. Fei Y., Chen J., Wan Z., Shu Y., Xu L., Li H., Bai Y., Zheng T. Crude Oil Maritime Transportation: Market Fluctuation Characteristics and the Impact if Critical Events. *Energy Reports*. Vol. 6. P. 518–529.
29. Arslanekap S., Marini M., Tumbarello P. (2019) Big Data on Vessel Traffic: Nowcasting Trade Flows in Real Time. *IMF Working Paper 19/275*. 34 p.
30. Cerdeiro D., Komaromi A., Liu Y., Saeed M. (2020) World Seaborne Trade in Real Time: A Proof of Concept for Building AIS-based Nowcasts from Scratch. *IMF Working Paper 20/57*. 44 p.
31. Cerdeiro D., Komaromi A. (2020) Supply Spillovers During the Pandemic: Evidence from High-Frequency Shipping Data. *IMF Working Paper 20/284*. 29 p.
32. Стрельникова А.В. Методический подход к оценке эффективности инвестиций в судоходные компании : дис. ... канд. экон. наук : 08.00.05. Владивосток, 2009. 172 с.
33. IMO 2020 – cutting sulphur oxide emissions. URL: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Sulphur-2020.aspx> (дата звернення: 14.03.2021).
34. Николаева Л.Л. Теоретичні основи збалансованого розвитку національних судноплавних компаній у глобальному ринку морської торгівлі : дис. ... докт. экон. наук : 08.00.04. Одеса, 2009. 456 с.
35. Николаева Л.Л. Умови оптимального розвитку судноплавних компаній за критеріями глобального ринку морської торгівлі. *Проблеми системного підходу в економіці*. 2009. № 28. С. 45–53.
36. Минеев В.И. Экономические механизмы повышения эффективности функционирования и развития судоходных компаний в современных условиях : дис. ... докт. экон. наук : 08.00.05. Санкт-Петербург, 2011. 261 с.
37. Семенчук К.Л. Процеси управління проектами розвитку судноплавних компаній : дис. ... канд. техн. наук : 05.13.22. Одеса, 2006. 191 с.
38. Познанська І.В. Економічні основи ефективного функціонування судноплавних компаній України на світовому фрахтовому ринку : дис. ... канд. экон. наук : 08.00.04. Одеса, 2008. 210 с.
39. Познанська І.В. Методологічні основи участі судноплавних компаній України у морській торгівлі Європейського союзу. *Проблеми економіки транспорту*. 2018. № 15. С. 59–66.
40. Лапкін О.І. Організація і управління роботою флоту в формі послідовних рейсів : дис. ... докт. техн. наук : 05.22.01. Одеса, 2004. 307 с.
41. Вінніков В.В. Організаційно-економічний механізм комплексного розвитку морського транспорту України : дис. ... докт. экон. наук : 08.07.04. Одеса, 2006. 373 с.
42. Котлубай О.М. Економічний механізм розвитку торговельного мореплавання України : дис. ... докт. экон. наук : 08.07.04. Одеса, 2004. 406 с.
43. Вінніков С.В. Принципи ефективного розвитку морського транспорту України : дис. ... канд. экон. наук : 08.07.04. Одеса, 2004. 204 с.
44. Филипенко А.О., Баришнікова В.В. Стратегічні пріоритети розвитку України як морської держави. *Проблеми и перспективы развития сотрудничества между странами Юго-Восточной Европы в рамках ЧЭС и ГУАМ*. № 2012. С. 318–321.
45. Фрасинюк Т.И. Факторы и задачи морского администрирования в развитии украинского торгового флота. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2012. № 39. С. 76–79.

46. Наумова Л. М. Стратегічні засади розвитку морських торговельних портів України в умовах активізації міжнародної торгівлі. *Інвестиції: практика та досвід*. 2015. № 3. С. 27–29.

REFERENCES:

1. Review of Maritime Transport (2020). Report by the UNCTAD. New York and Geneva.
2. Smanov E. E. (2006) *Povyshenie effektivnosti morskikh perevozok i peregruzochnogo potentsiala Kaspiyskogo morya (na primere Aktauskiy morskoy port)* [Increasing of Efficiency of Maritime Transportation and Cargo Handling Potential of the Caspian Sea (on the Example of Port of Aktau)] (PhD Thesis), Almaty.
3. Duysenbaeva B. B. (2006) *Aktauskiy morskoy port i perspektivy ego razvitiya v transportnoy sisteme Respubliki Kazakhstan* [Port of Aktau and Outlook of Its Development in the Transport System of the Republic of Kazakhstan] (PhD Thesis), Almaty.
4. Kurbanov Ya. N. (2006) *Mezhdunarodnoe ekonomicheskoe sotrudnichestvo v osvoenii uglevodnorodnykh resursov Kaspiya* [International Economic Cooperation in the Caspian Hydrocarbon Resources' Harnessing] (PhD Thesis), Moscow: Plekhanov Russian University of Economics.
5. Gazeley C. (2017) *Giurgiulesti International Free Port Study* (by the EUBAM).
6. Bardan V. (2015) The Role of Giurgiulesti International Free Port in the Development of Economy of Moldova. *'Mircea cel Batran' Naval Academy Scientific Bulletin*, vol. 18, no. 1, pp. 18–23.
7. Pluzhnikov K. I. (2005) *Globalizatsiya proizvodstva i raspredeleniya mezhdunarodnykh transportnykh uslug* [Globalization of Production and Distribution of International Transport Service] (Dr. Sc. Thesis), Moscow: Russian Foreign Trade Academy.
8. Semenov K. M. (2014) *Planirovanie obrabotki gruzov v morskikh portakh i terminalakh na osnove diskretno-sobytiynogo imitatsionnogo modelirovaniya* [Cargo Handling Planning in Sea Ports on the Basis of Discrete-Event Simulation] (PhD Thesis), Kaliningrad: Baltic Fishing Fleet State Academy.
9. Siparo K. A. (2017) *Prognozirovaniye gruzovoy bazy morskogo transporta kak element perspektivnogo planirovaniya razvitiya otrasli* [Marine Transport Cargo Base Forecasting as an Element of Industry Development Planning] (PhD Thesis), Moscow: Moscow State Academy of Water Transport.
10. Primachev N. T., Kuzmenko E. M. (2019) Problemy upravleniya ustoychivost'yu global'nogo rynka morskoy trgovli [Management Problems of Sea Trade Global Market Balance]. *Development of Management and Entrepreneurship Methods on Transport*, no. 2(67), pp. 16–27.
11. Bychkovskiy A. Yu. (2011) Morski perevezennia svitovym torhovelnyim flotom: popyt na propozyttsiia [Maritime Transportation by World Merchant Fleet: Demand and Supply]. *Industry Economics*, no. 2-3, pp. 104–108.
12. Lisafeeva V. V., Grass E. Y. (2017) Issledovanie problem ustoychivogo razvitiya morskogo transporta na sovremennom etape [Research of Problems of Sustainable Development of the Maritime Transport at

the Present Stage]. *Economics of Stable Development*, no. 1(29), pp. 194–201.

13. Baburina O. N., Khekert E. V., Nikulina Y. L. (2017) *Mirovoy morskoy trgovyy flot: dinamika, struktura, perspektivy* [World Maritime Merchant Fleet: Dynamics, Structure, Prospects]. *Transport Business of Russia*, no. 1, pp. 88–92.
14. Baburina O. N., Kondratyev S. I. (2016) *Morskie perevozki: tendentsii razvitiya v mirovoy i rossiyskoy ekonomike* [Maritime Transportation: Trends of Development in World and Russian Economies]. *Transport Business of Russia*, no. 5, pp. 112–116.
15. Baburina O. N., Kondratyev S. I. (2016) *Morskie porty mira i Rossii: dinamika gruzooborota i perspektivy razvitiya* [Sea Ports of the World and Russia: Turnover Dynamics and Development Prospects]. *Transport Business of Russia*, no. 6, pp. 141–144.
16. Aleshina A. Yu., Ostretsova A. V. (2018) *Morskoy transport v sisteme mezhdunarodnykh biznes-operatsiy* [Marine Transport in the System of International Business Operations]. *Proceedings of the Integratsionnye protsessy v nauke v sovremennykh usloviyakh (Russia, Sterlitamak, October 28, 2018)* (eds. Sukiasyan A. A.), Sterlitamak: AMI, pp. 197–199.
17. Baranenko H. O., Kaplina A. A. (2020) *Suchasni ta maibutni problemy morskoi haluzi* [Current and Future Problems of the Maritime Industry]. *Proceedings of the Suchasni pidkhody do vysokoefektyvnoho vykorystannia zasobiv transportu (Ukraine, Izmail, December 3-4, 2020)*, Zaporizhzhia, pp. 507–511.
18. Kolegaev I. M. (2012) *Granitsy integratsionnykh i konkurentnykh strategiy razvitiya morskogo transportnogo rynka* [Borders of Integrational and Competitive Strategies of Marine Transport Market Development]. *Bulletin of Khmelnytsky National University*, no. 4, vol. 3, pp. 220–223.
19. Logutova T. G., Poltoratskiy M. M. (2018) *Morski porty yak kliuchovi lohistychni tsentry u rozvytku svitovoi torhivli* [Sea Ports as Key Logistic Centers in the World Trade Development]. *Scientific Bulletin of Uzhhorod National University. Section: International Economic Relations and World Economy*, no. 20(2), pp. 96–101.
20. Parkhomenko I. N. (2018) *Morskoy transportnyy kompleks v sisteme mezhdunarodnykh ekonomicheskikh otnosheniy* [Sea Transport Complex in the System of International Economic Relations]. *Development of Management and Entrepreneurship Methods on Transport*, no. 2(63), pp. 16–23.
21. Nikolaieva L. L., Bereza V. V. (2018) *Svitoviy frakhtoviy rynek yak systema vzaiemovidnosyn u morskoykh perevezenniakh* [World Freight Market as a System of Relations in Maritime Transportation]. *Manager*, no. 4(81), pp. 13–22.
22. Sotnichenko L. L. (2017) *Vstanovlennia napriamkiv rozvytku frakhtovoho rynku balkernoho flotu* [Establishment of Directions of Development of the Charter Market Bulker Fleet]. *Reporter of the Priazovskiy State Technical University. Section: Economic Sciences*, no. 33, pp. 203–209.
23. Bereza V. V. (2017) *Prohnozuvannia frakhtovykh stavok metodom koreliatsiino-rehresiinoho analizu* [Forecasting of Charter Rates by a Method of Correlation and Regression Analysis]. *Reporter of the Priazovskiy State Technical University. Section: Economic Sciences*, no. 34, pp. 215–222.



24. Belozеров S. V. (2012) *Issledovanie i otsenka vliyaniya na tsenoobrazovanie tankernykh sudov faktorov rynka* [Research and Impact Estimation of Market Factors on Tanker Vessels Pricing] (PhD Thesis), Saint-Petersburg: St. Petersburg State Marine Technical University.
25. Michail N. (2020) World Economic Growth and Seaborne Trade Volume: Quantifying the Relationship. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, vol. 4. Available at: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2590198220300191#fo0005> (accessed 17 March 2021).
26. Michail N., Melas K. (2020) Quantifying the Relationship Between Seaborne Trade and Shipping Freight Rates: A Bayesian Vector Autoregressive Approach. *Maritime Transport Research*, vol. 1. Available at: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2666822X20300010> (accessed 17 March 2021).
27. Michail N., Melas K. (2020) Shipping Markets in Turmoil: An Analysis of the Covid-19 Outbreak and Its Implications. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, vol. 7. Available at: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2590198220300890> (accessed 17 March 2021).
28. Fei Y., Chen J., Wan Z., Shu Y., Xu L., Li H., Bai Y., Zheng T. Crude Oil Maritime Transportation: Market Fluctuation Characteristics and the Impact of Critical Events. *Energy Reports*, vol. 6, pp. 518–529.
29. Arslankap S., Marini M., Tumbarello P. (2019) Big Data on Vessel Traffic: Nowcasting Trade Flows in Real Time. IMF Working Paper 19/275, 34 p.
30. Cerdeiro D., Komaromi A., Liu Y., Saeed M. (2020) World Seaborne Trade in Real Time: A Proof of Concept for Building AIS-based Nowcasts from Scratch. IMF Working Paper 20/57, 44 p.
31. Cerdeiro D., Komaromi A. (2020) Supply Spillovers During the Pandemic: Evidence from High-Frequency Shipping Data. IMF Working Paper 20/284, 29 p.
32. Strel'nikova A. V. (2009) *Metodicheskiiy podkhod k otsenke effektivnosti investitsiy v sudokhodnye kompanii* [Methodical Approach towards Efficiency Evaluation of Investment in Shipping Companies] (PhD Thesis), Vladivostok: Far Eastern Federal University.
33. IMO 2020 – cutting sulphur oxide emissions. Available at: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Sulphur-2020.aspx> (accessed 14 March 2021).
34. Nikolaieva L. L. (2009) *Teoretychni osnovy zbalansovanoho rozvytku natsionalnykh sudnoplavnykh kompanii u hlobalnomu rynku morskoi torhivli* [Theoretical Basis of the Balanced Development of National Shipping Companies in the Global Market of Seaborne Trade] (Dr. Sc. Thesis), Odesa: Institute of Market Problems and Economic-Ecological Research.
35. Nikolaieva L. L. (2009) Umovy optimalnogo rozvytku sudnoplavnykh kompanii za kryteriiamy hlobalnogo rynku morskoi torhivli [Bases of Shipping Companies' Optimal Development on Seaborne Trade Global Market Criteria]. *Problems of Systematic Approach in Economics*, no. 28, pp. 45–53.
36. Mineev V. I. (2011) *Ekonomicheskie mekhanizmy povysheniya effektivnosti funktsionirovaniya i razvitiya sudokhodnykh kompanii v sovremennykh usloviyakh* [Economic Mechanisms of Shipping Companies' Functional Efficiency Increasing and Development in the Current Circumstances] (Dr. Sc. Thesis), Saint-Petersburg: St. Petersburg State Transport University.
37. Semenchuk K. L. (2006) *Protsesy upravlinnia proektamy rozvytku sudnoplavnykh kompanii* [Project Management Processes of Shipping Companies' Development] (PhD Thesis), Odesa: Odesa National Maritime University.
38. Poznanska I. V. (2008) *Ekonomichni osnovy efektyvnoho funktsionuvannia sudnoplavnykh kompanii Ukrainy na svitovomu frakhtovomu rynku* [Economic Basis of Business Activity of Ukrainian Shipping Companies on the World Freight Market] (PhD Thesis), Odesa: Institute of Market Problems and Economic-Ecological Research.
39. Poznanska I. V. (2018) Metodolohichni osnovy uchasti sudnoplavnykh kompanii Ukrainy u morskii torhivli Yevropeiskoho soiuзу [Methodological Bases of Participation of Shipping Companies of Ukraine in the Maritime Trade of the European Union]. *Problems of Transport Economics*, no. 15, pp. 59–66.
40. Lapkin O. I. (2004) *Orhanizatsiia i upravlinnia robotoiu flotu v formi poslidovnykh reisiv* [The Organization and Management of Fleet Operation in the Form of Consecutive Voyages] (Dr. Sc. Thesis), Odesa: Odesa National Maritime University.
41. Vinnikov V. V. (2006) *Orhanizatsiino-ekonomichniy mekhanizm kompleksnoho rozvytku morskoho transportu Ukrainy* [Organizational-Economic Mechanism of Complex Development of Marine Transport of Ukraine] (Dr. Sc. Thesis), Odesa: Institute of Market Problems and Economic-Ecological Research.
42. Kotlubai O. M. (2004) *Ekonomichniy mekhanizm rozvytku torhovelnoho moreplavannia Ukrainy* [Economic Mechanism of Maritime Development of Ukraine] (Dr. Sc. Thesis), Odesa: Institute of Market Problems and Economic-Ecological Research.
43. Vinnikov S. V. (2004) *Pryntsypy efektyvnoho rozvytku morskoho transportu Ukrainy* [Effective Development Principles of Marine Transport of Ukraine] (PhD Thesis), Odesa: Institute of Market Problems and Economic-Ecological Research.
44. Fylypenko A. O., Baryshnikova V. V. (2012) Stratehichni priorytety rozvytku Ukrainy yak morskoi derzhavy [Strategic Priorities of Development of Ukraine as a Sea State]. *Problems and Development Outlook of Cooperation Between Southeast Europe Countries in the Context of the BSEC and the GUAM*, no. 2012, pp. 318–321.
45. Frasinuk T. I. (2012) Faktory i zadachi morskogo administrirovaniya v razvitii ukrainskogo tovgovogo flota [Factors and Tasks of Maritime Administration in Development of Ukrainian Merchant Fleet]. *Bulletin of Transport and Industry Economics*, no. 39, pp. 76–79.
46. Naumova L. M. (2015) Stratehichni zasady rozvytku morskyykh torhovelnyykh portiv Ukrainy v umovakh aktyvizatsii mizhnarodnoi torhivli [Strategic Directions of Development of the Commercial Sea Ports of Ukraine in Conditions of Increased International Trade]. *Investments: Practice and Experience*, no. 3, pp. 27–29.