

DOI: 10.15276/EJ.02.2023.11  
DOI: 10.5281/zenodo.10427594  
UDC: 339.165.4:049.34(045)  
JEL: A10, O32, R41, E02

## МЕНЕДЖМЕНТ ФУНКЦІОНАЛЬНОЇ СТАБІЛЬНОСТІ ГЛОБАЛЬНОЇ МОРСЬКОЇ ТОРГІВЛІ

### MANAGING THE FUNCTIONAL STABILITY OF GLOBAL MARITIME TRADE

Arsenii Yu. Stakhov  
Odesa Polytechnic National University, Odesa, Ukraine  
ORCID: 0000-0001-9739-6491  
Email: forstudy@i.ua

Received 16.06.2023

*Стахов А. Ю. Менеджмент функціональної стабільності глобальної морської торгівлі*

Менеджмент функціональної стабільності глобальної морської торгівлі визначається комплексом стратегічних, організаційних та логістичних дій, спрямованих на забезпечення ефективного та безперервного функціонування міжнародних морських транспортних систем. Україна, яка може стати ключовою країною на шляху транзиту товарів через Чорне море, має стратегічний інтерес у вдосконаленні управління цими процесами.

Однією з основних складових є розробка та впровадження ефективних стратегій управління ризиками. З урахуванням змінних економічних, політичних та природних умов, необхідно визначити можливі ризики, що можуть виникнути в глобальній морській торгівлі. Побудова системи моніторингу та реагування на потенційні загрози дозволяє попереджати кризові ситуації та мінімізувати їхні наслідки.

*Ключові слова:* менеджмент, асиметричність, морська торгівля, інновації, логістика

*Stakhov A. Managing the Functional Stability of Global Maritime Trade*

Management of the functional stability of global maritime trade is defined as a complex of strategic, organizational and logistical actions aimed at ensuring the efficient and uninterrupted functioning of international maritime services. different transport systems. Ukraine, which can become a key point in the transit of goods through the Black and Azov Seas, is of strategic interest in the thorough management of these processes.

One of the main warehouse objectives is the development and promotion of effective risk management strategies. With the attention of the great economic, political and natural minds, it is necessary to recognize the possible risks that could arise in the global maritime trade. On-going systems for monitoring and responding to potential threats make it possible to anticipate a crisis situation and minimize its consequences.

*Key words:* management, asymmetry, maritime trade, innovation, logistics

У системі розвитку морської транспортної промисловості, попри загальні цільові завдання, зберігається одночасна суперечливість тенденцій та політики вибору пріоритетів. Одночасно зростає роль нормативного регулювання національної економіки з оцінкою цього процесу з позиції структур, що формують свій рівень багатства. При цьому виділяється стратегія орієнтації на характеристики та параметри фондового ринку, що не регулюється державними інституційними структурами. Складність оцінки рішень визначається характером реакції мінливості економічного зростання. Саме незбалансованість фондового ринку та ринку стандартних відносин і визначила відому фінансово-економічну кризу 2009 року. Особливо жорстко його наслідки позначилися характері відновлення економіки підсистем світової судноплавної індустрії.

Проблема менеджменту функціональної стабільності в глобальній морській торгівлі полягає в необхідності забезпечення надійності операцій, управління ризиками та координації міжнародної співпраці. Виклики включають геополітичні турбулентності, економічні коливання та потребу в ефективному управлінні ресурсами для збереження стабільності та довіри учасників глобального морського сектору. Аналіз поточного стану проблеми менеджменту функціональної стабільності в глобальній морській торгівлі свідчить про важливість розгляду аспектів сталого розвитку та конкурентоспроможних стратегій. Зокрема, в сфері морського транспорту визначається складна взаємодія викликів, що виявляються в поширеній умові асиметрії. Асиметрія виникає з нерівності в інформації, ресурсах та операційних можливостях серед учасників, утруднюючи безперешкодне функціонування підсистем галузі. Багато національних та міжнародних експертів зосереджені на виправданні можливих проблем у цьому контексті та розробці ефективних стратегій для забезпечення стабільності та виправлення виявлених викликів.

#### Аналіз останніх досліджень та публікацій

Аналіз останніх досліджень та публікацій в галузі менеджменту функціональної стабільності глобальної морської торгівлі вказує на важливість удосконалення стратегій управління для забезпечення

стабільності та розвитку цього ключового сектору. Дослідження підкреслюють комплексні виклики, що впливають на ефективність глобальної морської торгівлі та виокремлюють кілька ключових аспектів.

Один із центральних напрямків досліджень – це удосконалення системи управління ризиками у зв'язку з геополітичними та економічними змінами. Дослідження вказують на необхідність розробки стратегій, спрямованих на зменшення вразливості морського сектору до геополітичних турбулентностей, а також на оптимізацію управління ресурсами в умовах нестабільності ринків.

Увага менеджменту та управлінню в умовах глобальної морської торгівлі була присвячена рядом вітчизняних та іноземних авторів. Зокрема до цього списку належать Фотіс М. [6], Примачов М.Т. [5], Вейн К [9, 10]. Шуо М. [8] та інші.

### Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми

Однією з невирішених частин загальної проблеми у контексті менеджменту функціональної стабільності глобальної морської торгівлі може бути нестабільність управління в умовах глобальної асиметричності. Відсутність чітких стратегій інтеграції відповідних технологій для оптимізації ланцюга постачання та управління ризиками також може залишатися актуальною проблемою.

Крім того, важливо дослідити, які впливи мають зміни клімату та екологічні виклики на морську торгівлю, і як управління цими аспектами може впливати на стабільність галузі. Питання кібербезпеки та захисту даних в глобальних морських операціях також може залишатися невирішеним.

Особлива увага також може бути приділена взаємодії між різними зацікавленими сторонами, включаючи державні установи, міжнародні організації, торгові компанії та громадські організації, у процесі прийняття стратегічних рішень для забезпечення стабільності та ефективності морської торгівлі.

*Мета статті* полягає в розгляді та аналізі невирішених аспектів загальної проблеми менеджменту функціональної стабільності глобальної морської торгівлі. Стаття ставить за мету висвітлити проблеми, у тому числі і проблемні ситуації у минулому, які залишаються актуальними в даній області та потребують подальших досліджень та уваги з метою уникнення та мінімізації загроз в умовах перевезень вантажу морським видом транспорту.

### Виклад основного матеріалу дослідження

Характер диференціації економічного зростання та взаємовідносин національних економік зумовлює завдання жорсткого за тимчасовими рамками управління товарними потоками з використанням принципів логістики. Цей підхід оптимізує тимчасові характеристики доставки вантажів та визначає результативність використання оборотного капіталу. Формується позасистемний ефект, який концентрує увагу на використанні таких технологій у стратегії оптимізації оборотного капіталу вантажовласників.

З позиції підприємств морського транспорту з'являється можливість оптимізувати провізну спроможність флоту. Це своє чергу скорочує потреба у інвестиційних напрямках розвитку, як і підтверджується статистичними даними.

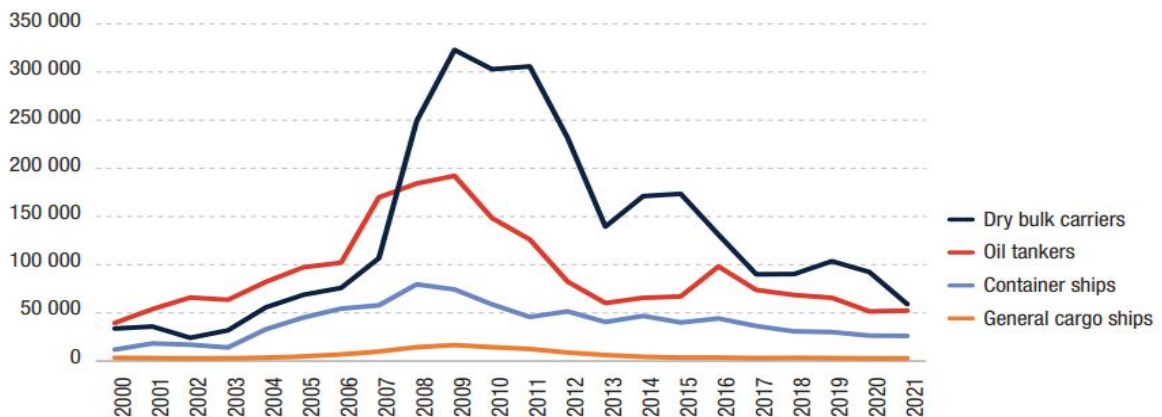


Рисунок 1. Характер зміни замовлень суднобудування чотирьох основних типів суден

Характер зміни замовлень на суднобудування відбиває істотне зміна, з одного боку, реакції судноплавних компаній зростання вантажо потоків, з другого, демонструє акцентування уваги стратегії досягнення відповідності принципам ефекту масштабу. Це стає пріоритетною основою ефективного позиціонування потенціалу провізної спроможності флоту на напрямках глобальних економічних відносин. В умовах незбалансованості попиту та пропозиції як наслідок надмірної кількості суден балкерного флоту формується асиметрія глобального фрахтового ринку. Подібні ситуації виникають у зв'язку з неефективністю функціонування менеджменту за умов планування морських перевезень у довгостроковому періоді часу.

При цьому реалізація логістичних товаропровідних систем формує своєрідний синергетичний ефект у міжнародній економіці. Порушення логістичних принципів збалансованості діяльності взаємопов'язаних процесів знижує ефект позиціонування і навіть призводить до негативних екстерналій. При автономному

режимі обслуговування вантажопотоків зростає капіталомісткість розвитку підприємств морського транспорту та можливе зниження ефективності транспортного обслуговування вантажовласників. Тому формуються правові основи взаємодії у системі глобального ринку морської торгівлі [8]. Вони суттєво розширюються на основі акцентування уваги на проблемах системної безпеки.

Концентрація уваги тільки на одних пріоритетах стану морської транспортної індустрії країни знижує принцип синергії економічного розвитку. Тому увага зосереджується на оптимізації відносин власності. Цей процес залежно від характеру організації може призвести як до зростання виробництва, і його падіння. Останнє продемонструвала політика ігнорування жорстких закономірностей при становленні ринкових відносин в Україні.

Фактично суцільна приватизація об'єктів, що забезпечують економічну стійкість та незалежність макроекономічних результатів, повною мірою дисонує в країні із системними принципами логістики. Розглядалася лише приватизація, яка передбачала зниження частки державної власності, незалежно від ролі об'єктів у забезпеченні системної безпеки економічного позиціонування у міжнародному розподілі праці. Внаслідок цього сформувалися олігархічні структури з урахуванням капітальних активів, створених попередніми поколіннями. Це фактично призупинило приватизацію торгових портів та їхній реальний розвиток.

Оптимізація потоку економічних ресурсів системи є наступною залежністю алгебри, що враховує характер оптимальності тимчасових вимог використання транспортного потенціалу:

$$E_{\Delta t} = \sum_{i=1}^n \Delta T_{loi} Q_{ti} C_{si} - \frac{K_{pc}}{365} \Delta T_{loi} + \frac{\Delta t_i}{t_{gi}} Q_{ti} h_w p_{ci} (1 + h_{cr}) \quad (1)$$

де  $n$  - кількість підсистем, які забезпечують стійкість логістичної товаропровідної системи;

$\Delta T_{loi}$  - оптимізація тимчасових характеристик проведення окремих операцій із обслуговування вантажопотоків;

$Q_{ti}$  - величина відповідного вантажопотоку у цій логістичній підсистемі;

$C_{si}$  - середні витрати реалізації відповідної операції;

$K_{pc}$  - реалізовані капітальні витрати для оптимізації провізної (пропускної) здатності відповідної підсистеми логістичного комплексу;

$\Delta t_i$  - тимчасова оптимізація використання робочого капіталу учасників логістичної товаропровідної системи;

$t_{gi}$  - стандартний час доставки товарної маси від виробників споживачів;

$h_w$  - норматив оборотного (робочого) капіталу за відповідною складовою логістичної системи;

$p_{cj}$  - ціна одиниці виміру товарної маси, що у освіті робочого капіталу;

$h_{cr}$  - ставка залучених кредитних ресурсів у період омертвлення (відволікання) оборотного капіталу.

Саме контроль та коригування управління використанням виробничого потенціалу в умовах ринку морської торгівлі визначає концентрацію менеджменту на оптимізації стану виробничого потенціалу компанії. При цьому виділяються критерії економічності та продуктивності, які виділяють конкурентні стратегії та утримання позиції [5]. Це досить чітко демонструють провідні судноплавні оператори.

Слід розрізняти прояв стійких чинників розвитку морського транспорту, попри динамічність структурних змін. Тому необхідно зосередити увагу найважливіших інноваційних напрямках розвитку підсистем морської транспортної промисловості країни у структурі змін ринку морської торгівлі з урахуванням логістичних технологій. У будь-якому випадку важливу увагу зосередити на:

– особливості поточного стану та на оцінці перспектив розвитку міжнародних економічних відносин з урахуванням суперечливих стратегій;

– досягненні відповідності ступеня свободи у системі конвенційного регулювання на основі економічних пріоритетів торговельного судноплавства;

– ефективному підвищенні рівня підприємницької результативності розвитку та роботи судноплавних компаній та збалансованому нарощуванні торговельного потенціалу;

– відповідності техніко-економічного рівня флоту конкурентної ситуації у системі стійкого позиціонування флоту та стивідорних комплексів у регіональному сегменті глобального ринку морської торгівлі;

– виборі та контролі відповідності інноваційних рішень щодо параметрів цінової циклічності у стратегії пріоритетів функціональної діяльності.

На жаль, результати діяльності та розвитку групи країн у ринкових умовах відбиваючи пріоритети політичних підходів, а не ефективної функціональної діяльності, виявляються негативними. При цьому розрізняються дві особливості оцінки ситуації при виборі програми розвитку та її реалізації:

– одна відбиває призначення керівниками морських портів політичних прибічників, незалежно від своїх спеціалізації;

– інша – опора на бізнес-партнерів, які забезпечують інтереси вищих кланів.

На жаль, за чинним Законом про порти та зі створенням Морської адміністрації портів України, і з

перетворенням найважливішої діяльності портів на філії, додалася зайва бюрократична ланка, названа державним підприємством. Порти підпорядковуються функціонально Міністерству інфраструктури та так званої Адміністрації морських портів України, що обмежують підприємницьку діяльність портів. Крім того, за статусом власників найважливіші капітальні активи, що формують порт, регулюються Національною комісією за фондами, а щодо земельних підсистем та місцевої адміністрації.

Таким чином, чіткий правовий статус підприємств морської транспортної промисловості порушено. Практично не довіряється менеджменту ефективність використання капітальних активів. Втрата часу в оцінці реального стану підсистем глобального ринку морської торгівлі призводить до випередження прийняття рішень конкуруючими структурами. Тому не використовуються транзитні переваги торгових портів України.

При цьому державний сегмент влади не забезпечує зростання вантажообігу. Порушується принцип, що враховує, що розвиток портів ґрунтується на підприємницьких стратегіях та інвестиційних проектах.

Навіть за реалізації принципу жорсткого обмеження використання природних не поновлюваних ресурсів найголовнішим стає управління нормалізацією економічного зростання підприємств [6]. Таке зростання розраховується з урахуванням зміни чи виробничих, чи вартісних результатів. Мінливість зовнішніх умов робить доцільним оцінку розвитку за темпами зростання реальних сукупних результатів:

$$i_r = \frac{Q_t p_{ct}}{Q_b p_{cb}} \quad (2)$$

де Q - обсяг відповідних транспортних послуг у розрахунковому (t) та базисному (b) періодах;

$p_c$  - відповідні цінові показники даного сегмента ринку морської торгівлі.

Тобто в основі діяльності будь-якого підприємства морського транспорту лежить завдання максимізації результативності у вибраному сегменті обслуговування вантажопотоків. Але це завдання за своїми стратегіями вирішують і інші оператори. Тому і виникає ризик нормалізованого використання виробничого потенціалу внаслідок розгляду пріоритету підприємницької позиції. Щодо цього залишається проблема управління на принципах симетрії результативності, а не реакції на максимізацію частки ринку. Саме вирішення цієї проблеми основними операторами і визначає зриви збалансованості.

Ця умова підкреслює здатність підприємства забезпечити позицію щодо пропозиції обсягу транспортної роботи та адекватністю прийняття цінових обмежень щодо зовнішніх факторів. Це наголошує на здатності менеджменту реалізувати інноваційні технології, що забезпечують конкурентний рівень собівартості. Саме вона, особливо в умовах обмежень параметрів негативного впливу на навколишню природу, характеризує здатність капітальних активів, менеджменту та праці забезпечити збалансованість розвитку [6].

Одночасно стандарти та норми адміністрування з боку глобальних морських організацій за критеріями безпеки та раціонального ставлення до водного простору призвели до зміни проблем підвищення економічності обслуговування вантажопотоків зовнішньої торгівлі. У період підвищення активності морських перевезень при зростанні фрахтових ставок це обмеження мало особливого значення. Але з падінням вантажопотоків виникають проблеми невідповідності собівартості перевезень та фрахтових ставок, що призводить до падіння фінансової незалежності окремих компаній. Внаслідок цього змінюються позиції окремих країн-експортерів у системі транспортної безпеки.

Це і зумовлює підвищення ролі процесів оптимізації інноваційних підходів до суднобудування за критеріями економічності. Саме зростання ролі останньої для утримання конкурентної позиції зумовлює пріоритети економіки масштабу. Особливо жорстко ця умова відбивається при спробі формування нових судовласницьких структур.

Саме через невідповідність техніко-економічного рівня флоту українських операторів вантажообіг українських портів на 90 відсотків забезпечується судами іноземного прапора, зумовлюючи постійне падіння рахунку поточних платежів країни.

У той же час найважливішим фактором, що підтримує конкурентоспроможність основних сегментів європейської транспортної системи, є мінімізація обсягу митного огляду вантажопотоку. Обмеження такої перевірки перебуває у межах 10 відсотків. Тобто для формування єдиних принципів логістичних технологій, що забезпечують тимчасову оптимізацію товарних потоків, необхідні умови високої технічної характеристики транспортних засобів, взаємодія вантажовласників та транспортних підприємств та формування транспортних коридорів, які використовують вантажні хаби.

Постійна зміна обсягів, напрямів та характеру міжнародного поділу праці зумовлює протиріччя та завдання позиціонування підприємств морського транспорту окремих держав у структурі ринку морської торгівлі.

Раціональність розвитку підприємств морського екологічного транспорту з метою досягнення стану стабільного ринку глобальної морської торгівлі характеризується особливостями формування соціально-економічних, а в даний час і результатів-наслідків. Розширення потреб і виявлення різноманітних обмежених видів передбачає завдання розвитку виробничого потенціалу і менеджменту рішень. Особливо в цьому процесі виділяється морська транспортна індустрія. З однієї сторони вона повинна чітко враховувати вимоги підсистем, що утворюють міжнародні вантажопотоки. З іншого боку, слід

звернути увагу на особистий статус морського торгового флоту в підтримці збалансованості міжнародних економічних відносин [4]. Одночасно виникають проблеми і порушення не тільки досягнення загальної збалансованості, але і стійкості окремих підприємств.

Така задача повинна вирішуватися не тільки окремими підприємствами, але мировим співтовариством на основі об'єктивного законоположення. Саме постійство проблем демонструє нерішучість основних економічних положень. Саме це, вірогідніше всього, не дозволяє досягти міжнародної економічної узгодженості. Пріоритетом стає висування різних політичних аргументів та інструментарій, досягнення поставлених цілей.

Незважаючи на суттєві трансформаційні процеси в системі глобального ринку морської торгівлі відповідно до спрямованості санкційної політики, особливо в 2022 році, внаслідок чого змінилися маршрути та розвиваються позаринкові інструменти, роль морського транспорту в забезпеченні міжнародного розподілу праці зберігається. Одночасно в стратегіях використання Світового океану при єдиних принципах безпеки торгового судноплавства формуються підсистеми, спрямовані на пріоритетне позиціонування. Однак при відході від принципу збалансованої конкуренції пріоритетність досягнення економічних переваг істотно відрізняється.

Одночасно слід відзначити, що надмірне адміністрування з будь-якої позиції фактично, якщо не порушує закономірності ринку, істотно їх трансформує. Тому виникають багатосторонні проблеми в економічній та екологічній плоскості. У цьому відношенні економіко-правові положення повинні бути націлені на досягнення глобальної збалансованості, а не на ігнорування переваг використання інтеграційних підходів та оптимізації відносин із навколишнім середовищем.

## Висновки

Розробка та впровадження стратегій управління ризиками є ключовою складовою успішного функціонування системи. Активна реакція на потенційні загрози, вчасна інформаційна підтримка та ефективне вирішення кризових ситуацій дозволяють забезпечити безперебійність та надійність глобальної морської торгівлі.

Модернізація інфраструктури, зокрема морських портів та терміналів, є ще однією ключовою складовою успішного менеджменту. Підвищення пропускної спроможності, зменшення часу обробки вантажів та впровадження інноваційних технологій сприятиме підвищенню продуктивності та конкурентоспроможності морських портів.

Міжнародна співпраця та партнерства грають ключову роль у глобальному управлінні. Спільна робота з іншими країнами та морськими підприємствами сприятиме обміну досвідом та ресурсами, що є важливим для вирішення спільних завдань.

Загалом, успішний менеджмент функціональної стабільності глобальної морської торгівлі вимагає відповідальності, стратегічного планування та співпраці на різних рівнях – від національного до міжнародного. Тільки враховуючи всі аспекти та взаємодіючи з усіма учасниками, можна досягти сталого та успішного функціонування глобальної морської торгівлі, що в свою чергу сприятиме мінімізації асиметричності в умовах морської торгівлі.

## Abstract

Management of the functional stability of global maritime trade is defined as a complex of strategic, organizational and logistical actions aimed at ensuring the efficient and uninterrupted functioning of international maritime services. Ukraine, which can become a key point in the transit of goods through the Black Sea, is of strategic interest in the thorough management of these processes.

One of the main warehouse objectives is the development and promotion of effective risk management strategies. With the attention of the great economic, political and natural minds, it is necessary to recognize the possible risks that could arise in the global maritime trade. On-going systems for monitoring and responding to potential threats make it possible to anticipate a crisis situation and minimize its consequences.

An important element of management is also the thorough infrastructure of seaports and terminals. Modernization of infrastructure facilities will increase its throughput and reduce the processing time of equipment. The development of automation systems and the use of innovative technologies in operational processes will increase productivity and ensure the smooth maintenance of vessels and vessels.

To achieve optimal functional stability, it is also necessary to develop international partnerships and practices. Cooperation with other countries, maritime enterprises and international organizations is open to the exchange of evidence, technologies and advanced practices. Creation of a unified information platform for the collection and analysis of data to accommodate complex tasks and ensure the manual exchange of information.

Effectively managing the operational stability of global maritime trade requires an integrated approach that integrates strategic planning, risk management, infrastructure solutions, international trade and environmental safety. The implementation of these approaches will bring about increased competitiveness of the country in the light market and ensure the strength of maritime trade in the minds of permanent changes.

Management stability is also crucial in global maritime trade for consistent operations, risk mitigation, and international collaboration. Stable leadership ensures effective decision-making, regulatory compliance, and the

sustained flow of goods, fostering trust among stakeholders and promoting the resilience of the maritime industry amid geopolitical and economic challenges.

### Список літератури:

1. Волощук Л. О., Хвальчик І. Л. Інноваційна економіка: теоретичні та практичні аспекти : монографія. Випуск 4. Херсон: ОЛДІ-ПЛЮС, 2019. 544 с.
2. Лапкіна І. О. Проектний та логістичний менеджмент: нові знання на базі двох методологій. Т. 1: монографія. Одеса, 2018. 189 с.
3. Липинська О. А. Теоретичні положення та методичні інструменти адміністрування транспортної галузі. (с.137-166). Публічне управління та адміністрування морської транспортної галузі: колективна монографія / за ред. О.С. Балан. Одеса : вид-во «ВМВ», 2022. 206 с.
4. Ira B. The business of shipping. Cornell Maritime Press. 2018. 9th edition. 448p.
5. Primachev N. T., Golubkova I. A. Innovative Development of the Economy: Global Trends and National Features. Aleksandras Stulginskis University. Kaunas, Lithuania, 2018. Vol. 3, No. 1, P. 46-54.
6. Photis M. The Routledge Handbook of Maritime Management. Routledge International Handbooks. 2020. 1<sup>st</sup> Edition. 388p.
7. Review of Maritime transport. UNCTAD. United Nations, 2022. 195p.
8. Shuo M. Economics of Maritime Business. Routledge. 2020. 1<sup>st</sup> Edition. 450p.
9. Wayne K. Port Economics. Routledge. 2017. 2<sup>nd</sup> Edition. 262p.
10. Wayne K. The Blackwell Companion to Maritime Economics. Wiley-Blackwell. 2012. 1<sup>st</sup> Edition. 768p.

### References:

1. Burkynskyy Voloshchuk L. O., Khval'chuk I. L. (2019). Innovatsiyna ekonomika: teoretychni ta praktychni aspekty [Innovative economy: theoretical and practical aspects] : monohrafiya. Vol. 4. Kherson: OLDI-PLYUS. 544 p. [in Ukrainian].
2. Lapkina I. O. (2018). Proektnyy ta lohystychnyy menedzhment: novi znannya na bazi dvukh metodolohiy [Project and logistics management: new knowledge based on two methodologies]. T. 1: monohrafiya. Odesa. 189 p. [in Ukrainian].
3. Lypyn'ska O. A. (2022). Teoretychni polozhennya ta metodychni instrumenty administruvannya transportnoyi haluzi [Theoretical provisions and methodical tools of administration of the transport industry] (P. 137-166). Publichne upravlinnya ta administruvannya mors'koyi transportnoyi haluzi [Public management and administration of the maritime transport industry] : kolektyvna monohrafiya / za red. O.S. Balan. Odesa : vyd-vo «VMV». 206 p. [in Ukrainian].
4. Ira B. (2018). The business of shipping. Cornell Maritime Press. 9th edition. 448p.
5. Primachev N. T., Golubkova I. A. (2018). Innovative Development of the Economy: Global Trends and National Features. Aleksandras Stulginskis University. Kaunas, Lithuania. Vol. 3, No. 1, P. 46-54.
6. Photis M. (2020). The Routledge Handbook of Maritime Management. Routledge International Handbooks. 1<sup>st</sup> Edition. 388p.
7. Review of Maritime transport (2022). UNCTAD. United Nations. 195p.
8. Shuo M. (2020). Economics of Maritime Business. Routledge. 1<sup>st</sup> Edition. 450p.
9. Wayne K. (2017). Port Economics. Routledge. 2<sup>nd</sup> Edition. 262p.
10. Wayne K. (2012). The Blackwell Companion to Maritime Economics. Wiley-Blackwell. 1<sup>st</sup> Edition. 768p.

#### Посилання на статтю:

Менеджмент функціональної стабільності глобальної морської торгівлі/ А.Ю. Стахов // Економічний журнал Одеського політехнічного університету. – 2023. – № 2 (24). – С. 100-105. – Режим доступу до журн.: <https://economics.net.ua/ejopu/2023/No2/91.pdf>  
DOI: 10.15276/EJ.02.2023.11. DOI: 10.5281/zenodo.10427594.

#### Reference a Journal Article:

Managing the Functional Stability of Global Maritime Trade / A. Stakhov // Economic journal Odessa polytechnic university. – 2023. – № 2 (24). – P. 100-105. – Retrieved from <https://economics.net.ua/ejopu/2023/No2/100.pdf>.  
DOI: 10.15276/EJ.02.2023.11. DOI: 10.5281/zenodo.10427594.



This is an open access journal and all published articles are licensed under a Creative Commons "Attribution" 4.0.