

УДК 339.56

DOI: <https://doi.org/10.32782/business-navigator.77-34>

Пічугіна Ю.В.

кандидат економічних наук, доцент,
доцент кафедри світового господарства і міжнародних економічних відносин
Одеський національний університет імені І.І. Мечникова
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7862-8274>

Алексєєвська Г.С.

доктор філософії, доцент,
доцент кафедри світового господарства і міжнародних економічних відносин
Одеський національний університет імені І.І. Мечникова;
старший науковий співробітник
Державна установа «Інститут ринку і економіко-екологічних досліджень
Національної академії наук України»
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6708-0098>

Кочарян В.Г.

студентка
Одеський національний університет імені І.І. Мечникова
ORCID: <https://orcid.org/0009-0001-4157-2510>

Pichuhina Yuliia

PhD, Associate Professor
Associate Professor of the Department of World Economy and
International Economic Relations
Odesa I.I. Mechnikov National University

Alekseievska Halyna

PhD, Associate Professor
Associate Professor of the Department of World Economy and
International Economic Relations
Odesa I.I. Mechnikov National University;
Senior Research Fellow
*State Institution "Institute of Market and Economic-Ecological Research
of the National Academy of Sciences of Ukraine"*

Kocharian Veronika

Student
Odesa I.I. Mechnikov National University

ГЛОБАЛЬНІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ¹

GLOBAL TRENDS IN THE DEVELOPMENT OF MARITIME TRANSPORT

Стаття досліджує глобальні тенденції розвитку морського транспорту в період з 2013 по 2024 рік, зосереджуючи увагу на взаємозв'язку між світовою економікою та морською торгівлею. Морський транспорт забезпечує 90% світової торгівлі, а також має ключове значення для економічної інтеграції. Зміни в міжнародній економіці, геополітичній ситуації та тенденціях щодо цілей сталого розвитку також значно впливають на морську галузь. Основні тенденції включають зниження частки насипних вантажів і сировини та стабільне зростання контейнерних перевезень. Значний вплив на галузь спричинили пандемія COVID-19 і війна в Україні, що вплинули на глобальні ланцюги постачання. Дослідження також демонструє зміни попиту на нафту та газ через енергетичну безпеку. Важливою частиною аналізу є пасажирські перевезення, включаючи круїзну індустрію та поромні переправи, де спостерігається відновлення після пандемії.

Ключові слова: морський транспорт, судноплавство, сталий розвиток, транспортно-логістична система, морська торгівля, контейнерна торгівля, торгівля навалом, танкерна торгівля, світова торгівля, Війна в Україні, туризм, COVID-19, паромі.



¹ Article were prepared within the research project: "Socioeconomic impact of the COVID-19 pandemic and Russia's full-scale invasion on the development of EU and Ukraine: fostering research collaborations through establishing of a digital knowledge exchange platform" This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 Research and Innovation programme under Grant Agreement no. 871072

The aim of this article is to explore key global trends in the development of maritime transport from 2013 to 2024. The topic is relevant because maritime transport handles 90% of global trade and plays a strategic role in the global economy. The article focuses on analyzing changes in maritime transport structure, the impact of the COVID-19 pandemic and the war in Ukraine, as well as the environmental standards shaping the future of shipping. These factors are critical for developing effective strategies in the sector and ensuring sustainable development. Several methods were used for the research, including analysis of statistical data and reports from international organizations, and comparison of global maritime transport trends over different periods. This approach allowed for the study of both cargo and passenger transport dynamics, particularly container shipping and cruise travel. The main findings indicate stable growth in container shipping (from 15.5% in 2013 to 21% in 2024), despite crises caused by the pandemic and economic challenges. At the same time, there was a reduction in the share of bulk cargo and crude oil in total shipments. Specifically, the share of crude oil decreased from 16.5% in 2013 to 11% in 2024, reflecting a global shift toward cleaner energy sources. However, from 2022 to 2024, oil and gas shipments increased due to heightened concerns over energy security. Passenger maritime transport, particularly the cruise industry and ferry services, shows steady growth, especially before the COVID-19 pandemic when cruise passenger numbers peaked. The pandemic severely impacted the sector, but demand for cruises has gradually recovered since 2021, reaching over 31 million passengers in 2023. Passenger transport growth is expected to continue, driven by environmental innovations and enhanced onboard comfort for passengers. The practical value of this article lies in its potential to be used to adapt national transport strategies to global changes and challenges. The trends and forecasts presented in the article can be useful for developing maritime transport policies, modernizing port infrastructure, and implementing innovations in environmentally sustainable shipping.

Keywords: maritime transport, shipping, sustainable development, transport and logistics system, seaborne trade, container trade, dry bulk trade, tanker trade, global trade, War in Ukraine, tourism, COVID-19, ferries.

Постановка проблеми. Морський транспорт є невід'ємною складовою глобальної економіки, забезпечуючи перевезення основних товарів і пасажирів між країнами та континентами. Він обслуговує близько 90% світової торгівлі, відіграючи ключову роль у забезпеченні безперервного постачання сировини, енергоносіїв та промислових товарів. Крім того, морський транспорт є важливим засобом пасажирських перевезень, особливо для поромних переправ і круїзних ліній, які щорічно перевозять мільйони пасажирів. Для країн, таких як Україна, морські шляхи є одним з основних каналів виходу на міжнародні ринки. Морський транспорт є стратегічним елементом у забезпеченні економічного зростання та міжнародної інтеграції. Вивчення світових тенденцій розвитку морського транспорту є ключовим для адаптації національних транспортних систем до глобальних змін і викликів. Це дозволяє впроваджувати новітні технології, підвищувати ефективність портової інфраструктури, відповідати екологічним стандартам та розробляти конкурентоспроможні стратегії. Аналіз глобальних економічних факторів розвитку сприяє точнішому прогнозуванню розвитку галузі.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Багато робіт присвячено впливу морського транспорту на світову економіку, наприклад, роботи світової організації торгівлі та UNCTAD. Вони аналізують динаміку світової торгівлі, зокрема через морські шляхи, та вплив економічних криз на глобальні ланцюги постачання [1–3]. Дослідження Clarksons описують різке падіння обсягів морської торгівлі та пасажирських перевезень у 2020 році через пандемію, а також шляхи відновлення галузі в постпандемічний період [4; 5]. Cruise lines international association надають інформацію про розвиток круїзної індустрії до та після пандемії, її вплив на туристичну галузь та перспективи подальшого зростання з урахуванням нових екологічних вимог [6]. Хіао, Г. досліджував проблеми морського транспорту в епоху після пандемії, зокрема вплив на глобальні

ланцюги постачання, портову інфраструктуру та нові логістичні стратегії [7]. Також дослідження проблем розвитку транспортно логістичних систем та особливостей морського транспорту також проводяться в працях Буркинського Б.В., Ільченко С.В., Колосок Є.В., Лайко О.І. Якубовський С.О. та інших вчених [8–14].

Формулювання завдання дослідження. Основною метою даного дослідження є аналіз взаємозв'язку між змінами у світовій економіці та розвитком морського транспорту.

Виклад основного матеріалу дослідження. Основним фактором що формує попит на морські перевезення та стимулює розвиток морської галузі у світі є глобальна торгівля. Близько 90% обсягу світової торгівлі здійснюється через морські шляхи. Зростання міжнародної торгівлі безпосередньо збільшує попит на морські перевезення, адже саме цей вид транспорту забезпечує ефективне та економічно вигідне перевезення сировини, енергоносіїв, промислової продукції та пасажирів. В свою чергу морський транспорт сприяє інтеграції економік різних країн, підтримуючи безперервний обмін товарами, що є ключовим фактором у розвитку світової торгівлі.

Сьогодні все ще зберігаються проблеми, що перешкоджають глобальному економічному зростанню та торгівлі. У 2022 році світовий ВВП збільшився на 3,2 відсотка, що вдвічі нижче за показник 2021 року (6,1 відсотка). Війна в Україні та інші взаємопов'язані потрясіння вплинули на глобальні економічні показники, що спричинило кризу вартості життя. Світовий ВВП зріс лише на 3% у 2023 році.

Після фінансової кризи 2008 року світова економіка продемонструвала поступове відновлення, хоча глобальні темпи зростання залишались неоднорідними. У період 2010-х років ми бачили зростання світового ВВП на рівні 2,5-3,5% щорічно, що було результатом відновлення попиту, особливо в країнах, що розвиваються, таких як Китай та Індія. Проте після 2020 року пандемія COVID-19 викликала значні потрясіння, що

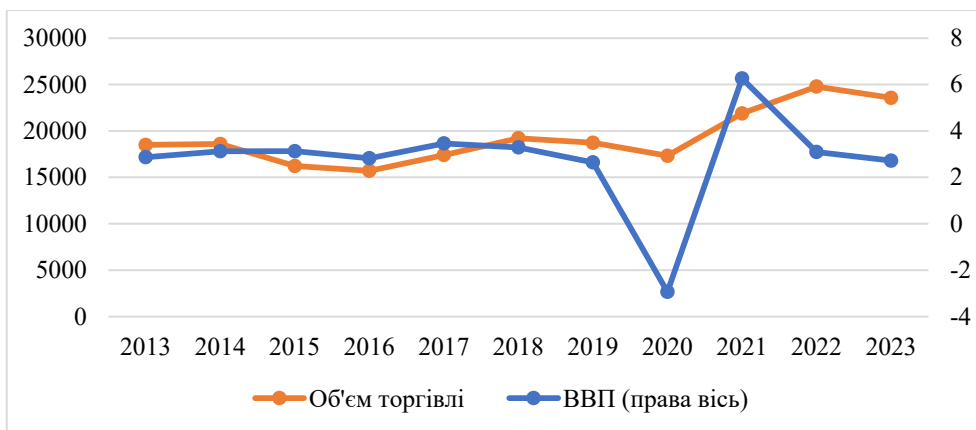


Рис. 1. Зростання світового ВВП (%) та обсягів світової торгівлі (млн дол. США)

Джерело: [15; 16]

тимчасово призупинило зростання світового ВВП і знизило обсяги міжнародної торгівлі. У 2021–2022 роках економіка почала швидко відновлюватись завдяки стимулюючим заходам урядів і зростанню попиту на товари й послуги. Однак, існує значна невизначеність щодо перспектив зростання, при цьому негативні чинники, такі як геополітичні ризики, пов'язані з війною в Україні та торговельною напруженістю, інфляція та фінансова вразливість негативно впливають на перспективи. Прогнози глобального зростання залишаються скромними на 2024 (2,9 відсотка), цьому сприяє поновленню роботи китайської економіки. В Азії, особливо в Індії, Південній Азії та Центральній Азії, за прогнозами, буде зафіксовано найвище зростання, тоді як в інших регіонах зростання буде переважно дуже низьким.

У період до 2020 року, морська торгівля стабільно зростала з середнім темпом близько 3,3% на рік. Однак пандемія COVID-19 спричинила різке падіння у 2020 році, коли обсяги морської торгівлі скоротилися на 3,8%. Сьогодні судноплавство продовжує орієнтуватися на тенденції після пандемії COVID-19, спадщину кризи 2021–2022 років у глобальних ланцюжках поставок та зміни у моделях морських перевезень та торгівлі, що виникли внаслідок війни в Україні.

У 2022 році темпи зростання морської торгівлі знову знизилися до 1,4% (рис. 2).

Проте прогнози на 2023–2027 роки показують поступове відновлення морської торгівлі зі зростанням на рівні 2,1–2,3% щорічно, що є нижчим за середні історичні темпи зростання.

В обсягах морської торгівлі, як і раніше, переважали перевезення сухих вантажів (навалом), нафти (танкерна торгівля) та контейнерна торгівля (рис. 3).

У період з 2013 по 2024 рік спостерігається суттєве зниження частки насипних вантажів і сирової нафти в загальних обсягах морських перевезень. Насипна маса скоротилася з 18% у 2013 році до 11,5% у 2024 році, а сира нафта – з 16,5% до 11%. Це свідчить про поступове зменшення залежності світової економіки від викопних палив та сировинних товарів. На зниження попиту на нафту також вплинули глобальні зусилля зі скорочення викидів CO2 та впровадження відновлюваних джерел енергії. Однак, за останні роки (2022–2024) спостерігалось короткострокове зростання попиту на нафту та газ через загострення питання енергетичної безпеки.

Контейнерна торгівля показала стабільне зростання, збільшившись з 15,5% у 2013 році до 21% у 2024 році. Контейнеризація продовжує залишатися

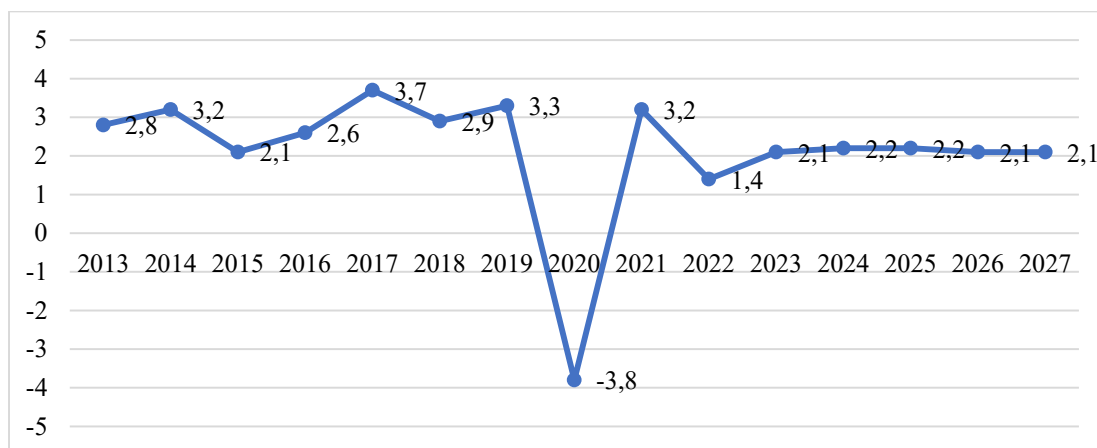


Рис. 2. Зростання об'ємів світової морської торгівлі (% , * 2024–2027 прогноз)

Джерело: [17]

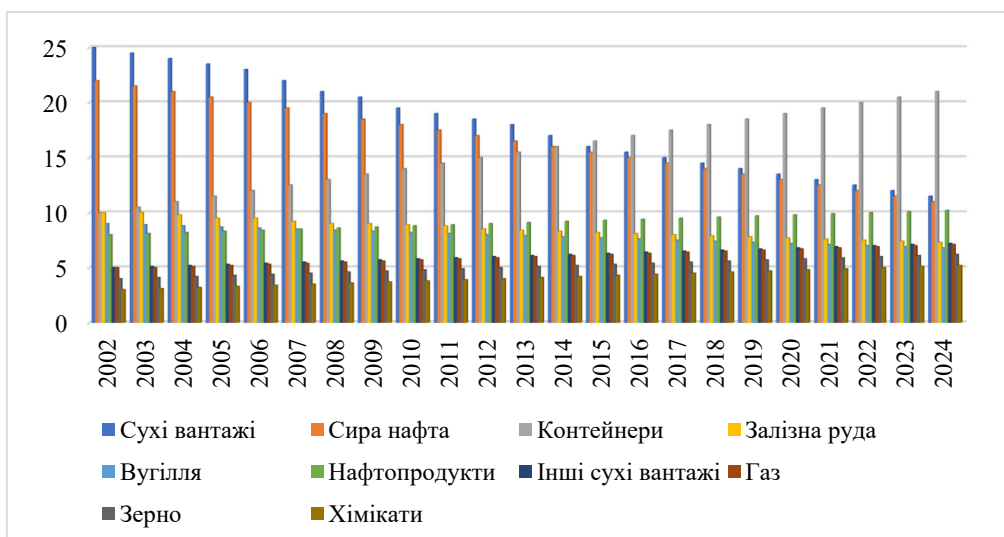


Рис. 3. Частка певних товарів в загальному обсязі морської торгівлі (%) *(2024 прогноз)

Джерело: [17]

ключовою тенденцією у морській торгівлі, завдяки можливості ефективного перевезення споживчих товарів та промислової продукції. Незважаючи на спад у 2022 році (-3,7%) через економічні труднощі та інфляцію, у 2023 році контейнерні перевезення почали відновлюватися (+1,2%) і прогноуються стабільні темпи зростання в майбутньому на рівні 3% до 2028 року [17].

Війна в Україні спричинила суттєві збої в поставках зерна та інших сухих вантажів, що призвело до скорочення обсягів експорту українських зернових у 2022 році на 2,6%. Тим не менш, зростання поставок з таких країн, як Австралія, Бразилія та Канада, частково компенсувало втрати. Зростання попиту на газ і нафту також стимулювало відновлення морських перевезень енергетичних товарів у 2022 році. Очікується, що зростання поставок нафти продовжиться в наступні роки через збільшення експорту з США, Бразилії та Норвегії.

Починаючи з 2013 року, частка сухих вантажів знизилася через глобальні зміни в енергетичній структурі. Перебої в постачаннях вугілля та залізної руди, особливо з 2020 року, спричинені пандемією та війною в Україні, також вплинули на загальні обсяги торгівлі цими вантажами. Проте у 2023 році попит на сухі вантажі, такі як зерно та мінерали, почав відновлюватися через стабілізацію економіки Китаю та збільшення попиту в Індії. Прогнозується, що у 2024 році зростання обсягів сухих вантажів складе від 1,5% до 2,5% [18].

Окрім перевезення вантажів тенденції розвитку морського транспорту також задають і пасажирські перевезення. Світовий ринок пасажирських перевезень морським транспортом, зокрема круїзна індустрія та поромні переправи, пройшов через значні зміни, відображаючи глобальні економічні та соціальні процеси за останні 10 років.

До початку пандемії COVID-19 круїзна індустрія демонструвала стабільне зростання. Кількість пасажирів зросла майже на 60% з 2010 по 2019 рік, досягнувши понад 30 мільйонів пасажирів у всьому світі

у 2019 році. Розширення маршрутів, зокрема в азіатському та тихоокеанському регіонах, а також розвиток нових туристичних напрямків сприяли постійному зростанню популярності круїзних подорожей. Пандемія 2020 року сильно вдарила по пасажирським перевезенням, зокрема по круїзній індустрії. Кількість пасажирів різко скоротилася, а більшість круїзів були скасовані або перенесені. Світові гравці у галузі пасажирських морських перевезень були змушені переглянути свої стратегії, впроваджуючи нові заходи безпеки та змінюючи бізнес-моделі, щоб відновити попит на круїзні подорожі. Розвиток круїзної індустрії має значний вплив на туристичну галузь, сприяючи збільшенню туристичних потоків у прибережні міста та регіони. Круїзні подорожі відкривають доступ до віддалених туристичних напрямків, які були б недосяжні іншими видами транспорту, що стимулює розвиток місцевої інфраструктури та економіки.

Починаючи з 2021 року, круїзна індустрія почала поступово відновлюватися. За оцінками експертів, кількість пасажирів на круїзних лайнерах досягла близько 85% від допандемічного рівня у 2023 році. Кількість пасажирів досягла 31,7 мільйона, що становить 107% від допандемічних рівнів 2019 року. Це свідчить про значне зростання після кризи. Очікується, що у 2024 році кількість пасажирів зросте ще більше – до 35 мільйонів. Основні драйвери цього зростання включають підвищений попит на круїзи серед молодих поколінь і розвиток нових маршрутів, зокрема експедиційних круїзів, які показали зростання на 71% з 2019 року до 2023 року [19; 20]. Це свідчить про повернення попиту на морські подорожі, особливо з врахуванням впроваджених заходів щодо забезпечення безпеки пасажирів. Протягом останніх років особливу увагу як в товарних так і в пасажирських перевезеннях приділяється екологічним аспектам. Круїзні компанії активно інвестують в екологічно чисті судна, які використовують альтернативні джерела енергії, такі як зріджений природний газ (ЗПГ). Строгі міжнародні екологічні стандарти, зокрема ІМО 2020, стимулюють

судновласників переходити на більш екологічні технології, що має значний вплив на всю галузь [21].

Поромні переправи залишаються важливим видом пасажирського транспорту, особливо у прибережних регіонах та на островах. Пароми є невід'ємною частиною транспортно-логістичної системи багатьох країн світу, оскільки забезпечують регулярні пасажирські та вантажні перевезення між материковими та острівними територіями, або через морські протоки. Вони допомагають скоротити час доставки товарів, сприяють зменшенню навантаження на дорожні та залізничні мережі, та дозволяють економічно вигідно переміщати великі обсяги вантажів. Крім того, поромні переправи відіграють важливу роль у розвитку туризму, а також забезпечують гнучкість транспортних потоків в умовах надзвичайних ситуацій чи кризових обмежень. У багатьох країнах, таких як Греція, Італія, Японія та Норвегія, поромні перевезення продовжують бути основним засобом переміщення між островами та материком. Зростаюча урбанізація та розвиток туризму стимулюють подальше зростання поромних перевезень, що сприяє модернізації флоту та впровадженню нових технологій [22].

Також слід зазначити, що з появою нових технологій та підвищенням вимог пасажирів до комфорту, круїзні компанії почали активно впроваджувати цифрові сервіси для покращення обслуговування пасажирів. Сучасні круїзні лайнери тепер оснащені високотехнологічними рішеннями, що включають персоналізовані

сервіси, автоматизацію процесів та інтерактивні розваги. Це сприяє збільшенню попиту на "комфортні подорожі", коли пасажирів прагнуть не лише переміщення, але й унікального туристичного досвіду на борту.

Висновки. Морський транспорт продовжує відігравати ключову роль у світовій торгівлі, забезпечуючи 90% її обсягів. Контейнерні перевезення демонструють стабільне зростання, попри економічні виклики пандемії та геополітичні події. Частка насипних вантажів та сирої нафти продовжує скорочуватися через перехід до більш екологічно чистих джерел енергії. Водночас, у 2022–2024 роках відбулося короткострокове зростання обсягів перевезень нафти та газу через питання енергетичної безпеки.

Пасажирські перевезення морським транспортом за останні 10 років також зазнали значних змін. Круїзна індустрія, що демонструвала стрімке зростання до пандемії, відновлюється після глобальної кризи, спричиненої COVID-19, із значним акцентом на екологічність та комфорт. У той же час, поромні перевезення продовжують залишатися важливим видом транспорту для багатьох регіонів, підтримуючи мобільність населення та розвиток туризму.

Подальші дослідження можуть бути спрямовані на детальніше вивчення впливу екологічних стандартів, на морські перевезення та впровадження нових технологій, зокрема у сфері цифровізації процесів і автоматизації, для підвищення ефективності й екологічності судноплавства.

Список використаних джерел:

1. WTO. Maritime Transport Services. WTO, 2024. URL: https://www.wto.org/english/tratop_e/serv_e/transport_e/transport_maritime_e.htm (дата звернення: 11.11.2024).
2. UNCTAD. Review of Maritime Transport 2024. UNCTAD, 2024. URL: <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2024> (дата звернення: 11.11.2024).
3. UNCTAD. Review of Maritime Transport 2020. URL: <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2020> (дата звернення: 11.11.2024).
4. Seatrade Maritime News. Clarksons. Веб сторінка. URL: <https://www.seatrade-maritime.com/keyword/clarksons> (дата звернення: 11.11.2024).
5. Clarksons. 2023 Shipping Market Review.. URL: <https://www.clarksons.com/home/news-and-insights/2024/2023-shipping-market-review/> (дата звернення: 11.11.2024).
6. CLIA. 2019 State of the Industry Presentation. Веб сторінка. URL: [https://cruising.org/-/media/research-updates/research/clia-2019-state-of-the-industry-presentation-\(1\).ashx](https://cruising.org/-/media/research-updates/research/clia-2019-state-of-the-industry-presentation-(1).ashx) (дата звернення: 11.11.2024).
7. Xiao G., & Xu L. Challenges and opportunities of maritime transport in the post-epidemic era. *Journal of Marine Science and Engineering*. 2024. No. 12(9). DOI: <https://doi.org/10.3390/jmse12091685>
8. Alekseyevska H., Ilchenko S. Methodological Foundations of Assessing the Performance of Maritime Transportation in Meeting the Needs of the National Economy. *Three Seas Economic Journal*. 2023. № 4. P. 1–10. DOI: <https://doi.org/10.30525/2661-5150/2023-4-1>
9. Burkin'sky B.V., Simonenko V.K., Ilchenko S.V., Kents A.V. Theoretical foundations and conceptual apparatus of the study of water transport development problems. *Economic innovations*. 2021. Vol. 24. No. 2(79). P. 8–24. DOI: [https://doi.org/10.31520/ei.2021.23.2\(79\).8-24](https://doi.org/10.31520/ei.2021.23.2(79).8-24)
10. Alekseyevska H.S., Kolosok E.V., Hryhorenko O.V. Potential of Ukraine's Inland Water Transport as a Factor of Sustainable Development. *Economic Innovations*. Vol. 25. Issue3 (88). P. 35–49 DOI: [https://doi.org/10.31520/ei.2023.25.3\(88\).35-49](https://doi.org/10.31520/ei.2023.25.3(88).35-49)
11. Yakubovskiy, S., Zaidman, G. Dynamics and Structure of World Seaborne Trade in 2009–2023: Impact of COVID-19 Pandemic and Ukrainian War. *Actual Problems of International Relations*. 2024. Vol. 1. No. 158. P. 70–84. DOI: <https://doi.org/10.17721/apmv.2024.158.1.70-84.12>
12. Михайленко В.І., Алексеевська Г.С. Можливість та перспективи використання транснаціональних компаративних індексних систем для аналізу бізнес-середовища України в період війни. *Економіка та суспільство*. 2024. № 61. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-61-51>
13. Лайко О.І., Алексеевська Г.С., Михайленко В.І. Методика оцінки потужностей портової інфраструктури водного транспорту України у сучасному бізнес-середовищі. *Науковий вісник Міжнародної асоціації науковців. Серія: економіка, управління, безпека, технології*. 2024. Том 3 № 2. С. 1–15. DOI: <https://doi.org/10.56197/2786-5827/2024-3-2-2>
14. Tsyalievskaya, I., Alekseyevska, H. Development Of Inland Water Transport As One Of The Priorities Of The Cohesion Policy: Institutional Prerequisites In The EU and Ukraine. *Economic Innovations*. 2024. No. 26(2(91)), P. 97–107. DOI: [https://doi.org/https://doi.org/10.31520/ei.2024.26.2\(91\).97-107](https://doi.org/https://doi.org/10.31520/ei.2024.26.2(91).97-107)
15. World Bank. Grow GDP. URL: <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD>

16. WTO. Evolution of trade under the WTO: handy statistics. URL: https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/trade_evolution_e/evolution_trade_wto_e.htm (дата звернення: 10.11.2024).
17. UNCTAD. Review of Maritime Transport 2023. UNCTAD, 2023. URL: <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2023> (дата звернення: 11.11.2024).
18. BIMCO. Dry Bulk Shipping Market Overview & Outlook Stronger dry bulk market outlook but recovery is fragile Q2 2023. URL: https://www.bimco.org/news/market_analysis/2023/20230530-smoobulk. (дата звернення: 15.11.2024).
19. MarineLink. Cruise Industry Reports Record Passenger Numbers. URL: <https://www.marinelink.com/news/cruise-industry-reports-record-passenger-512935> (дата звернення: 18.11.2024).
20. Cruise Hive. Cruise Passengers Top 31 Million in 2023 as Industry Thrives. URL: <https://www.cruisehive.com/cruise-passengers-top-31-million-in-2023-as-industry-thrives/128227> (дата звернення: 18.11.2024).
21. IMO. IMO 2020 – Sulphur Limit. URL: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/34-IMO-2020-sulphur-limit.aspx> (дата звернення: 18.11.2024).
22. Interferry. Ferry Market Study. URL: <https://interferry.com/ferry-market-study/> (дата звернення: 18.11.2024).

References:

1. WTO. (2024) *Maritime Transport Services*. WTO. Available at: https://www.wto.org/english/tratop_e/serv_e/transport_e/transport_maritime_e.htm (accessed November 11, 2024).
2. UNCTAD. (2024) *Review of Maritime Transport 2024*. UNCTAD. Available at: <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2024> (accessed November 11, 2024).
3. UNCTAD. (2020) *Review of Maritime Transport 2020*. Available at: <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2020> (accessed November 11, 2024).
4. Seatrade Maritime News. *Clarksons*. Available at: <https://www.seatrade-maritime.com/keyword/clarksons> (accessed November 11, 2024).
5. Clarksons. (2024) *2023 Shipping Market Review*. Available at: <https://www.clarksons.com/home/news-and-insights/2024/2023-shipping-market-review/> (accessed November 11, 2024).
6. CLIA. (2019). *State of the Industry Presentation*. (accessed November 11, 2024). [https://cruising.org/-/media/research-updates/research/clia-2019-state-of-the-industry-presentation-\(1\).ashx](https://cruising.org/-/media/research-updates/research/clia-2019-state-of-the-industry-presentation-(1).ashx)
7. Xiao, G., & Xu, L. (2024) Challenges and opportunities of maritime transport in the post-epidemic era. *Journal of Marine Science and Engineering*, 12(9). DOI: <https://doi.org/10.3390/jmse12091685>
8. Alekseevska, H., & Pchenko, S. (2023) Methodological foundations of assessing the performance of maritime transportation in meeting the needs of the national economy. *Three Seas Economic Journal*, 4(2023), 1–10. DOI: <https://doi.org/10.30525/2661-5150/2023-4-1>
9. Burkinsky, B. V., Simonenko, V. K., Ilchenko, S. V., & Kens, A. V. (2021). Teoretychni osnovy ta poniattievyi aparat doslidzhennia problem rozvytku vodnoho transportu [Theoretical foundations and conceptual apparatus of the study of water transport development problems]. *Economic Innovations*, 24(2(79)), 8–24. DOI: [https://doi.org/10.31520/ei.2021.23.2\(79\).8-24](https://doi.org/10.31520/ei.2021.23.2(79).8-24)
10. Alekseevska, H. S., Kolosok, E. V., & Hryhorenko, O. V. (2023). Potential of Ukraine's inland water transport as a factor of sustainable development. *Economic Innovations*, 25(3(88)), 35–49. DOI: [https://doi.org/10.31520/ei.2023.25.3\(88\).35-49](https://doi.org/10.31520/ei.2023.25.3(88).35-49)
11. Yakubovskiy, S., & Zaidman, G. (2024). Dynamics and structure of world seaborne trade in 2009–2023: Impact of COVID-19 pandemic and Ukrainian war. *Actual Problems of International Relations*, 1(158), 70–84. DOI: <https://doi.org/10.17721/apmv.2024.158.1.70-84>
12. Mykhailenko V. I., Alekseevska H. S., (2024) Mozhlyvist ta perspektyvy vykorystannia transnatsionalnykh komparatyvnykh indeksnykh system dlia analizu biznes-seredovyshcha Ukrainy v period viiny [Opportunities and prospects for the use of transnational comparative index systems for analyzing Ukraine's business environment during the war]. *Ekonomika ta suspilstvo – Economics and Society*, vol. 61. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-61-51>
13. Laiko O. I., Alekseevska H. S., Mykhailenko V. I. (2024) Metodyka otsinky potuzhnosti portovoi infrastruktury vodnoho transportu Ukrainy u suchasnomu biznes-seredovyshchi [Methodology for assessing the capacities of Ukraine's water transport port infrastructure in the modern business environment]. *Naukovyi visnyk Mizhnarodnoi asotsiatsii naukovtsiv. Seriya: Ekonomika, upravlinnia, bezpeka, tekhnologii – Scientific Bulletin of the International Association of Scientists. Series: Economics, Management, Security, Technologies*, vol. 3(2), pp. 1–15. DOI: <https://doi.org/10.56197/2786-5827/2024-3-2-2>
14. Tsynalievskaya, I., & Alekseevska, H. (2024). Development of inland water transport as one of the priorities of the cohesion policy: Institutional prerequisites in the EU and Ukraine. *Economic Innovations*, 26(2(91)), 97–107. DOI: [https://doi.org/10.31520/ei.2024.26.2\(91\).97-107](https://doi.org/10.31520/ei.2024.26.2(91).97-107)
15. World Bank. *Grow GDP*. Available at: <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD> (accessed November 11, 2024).
16. WTO. (2024) *Evolution of trade under the WTO: Handy statistics*. Available at: https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/trade_evolution_e/evolution_trade_wto_e.htm (accessed November 10, 2024).
17. UNCTAD. (2023) *Review of Maritime Transport 2023*. Available at: <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2023> (accessed November 11, 2024).
18. BIMCO. (2023) *Dry bulk shipping market overview & outlook stronger dry bulk market outlook but recovery is fragile Q2 2023*. Available at: https://www.bimco.org/news/market_analysis/2023/20230530-smoobulk (accessed November 15, 2024).
19. MarineLink. *Cruise industry reports record passenger numbers*. Available at: <https://www.marinelink.com/news/cruise-industry-reports-record-passenger-512935> (accessed November 18, 2024).
20. Cruise Hive. *Cruise passengers top 31 million in 2023 as industry thrives*. Available at: <https://www.cruisehive.com/cruise-passengers-top-31-million-in-2023-as-industry-thrives/128227> (accessed November 18, 2024).
21. IMO. *IMO 2020 – Sulphur limit*. Available at: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/34-IMO-2020-sulphur-limit.aspx> (accessed November 18, 2024).
22. Interferry. *Ferry market study*. Available at: <https://interferry.com/ferry-market-study/> (accessed November 18, 2024).