

Prof. d-r Riste TEMJANOVSKI

Faculty of economics, University Goce Delcev - Stip

riste.temjanovski@ugd.edu.mk

ass.prof. Tamara JOVANOVA MARJANOVA

Faculty of economics, University Goce Delcev - Stip

tamara.jovanov@ugd.edu.mk

DISTRIBUTION CHANNELS AND CHALLENGES OF LANDLOCKED COUNTRIES

Abstract

Recent trends in the global economy, growing demand by producers, distributors and consumers, increasing competitive pressure in all market actors, which undoubtedly implies the need for implementing new strategies and a higher level of effective planning, coordination and cooperation between national economies and companies worldwide. In this regard, particular question is how to improve conditions in those economies that have no direct outlet to the sea, and thus lead to a situation of "geographical handicap" in terms of countries with direct access to the marine waterways.

Despite the fact that all developing countries have some way to go to economic and social welfare, the landlocked states have done worse as a result of their distinctive geographic handicaps. Landlocked countries not only face the challenge of long distance and isolation, but also the challenges that result from a dependence on passage through a sovereign transit country, one through which trade from a landlocked country must pass in order to access international shipping markets. Most discussions suggest that there is a complex relationships between landlocked countries i.e. transport isolation from world markets and economic growth and logistics costs.

High logistics costs often depend from one side the poor road infrastructure but other side from mostly low level of logistics management and predictability which itself stem mostly from rent-seeking and governance issues that increase uncertainty along logistics chains.

Key words: landlocked, transport, logistics, market design, supply chain management

Проф. д-р Ристе ТЕМЈАНОВСКИ

Економски факултет, Универзитет „Гоце Делчев“ – Штип

riste.temjanovski@ugd.edu.mk

Доц. д-р Тамара ЈОВАНОВ МАРЈАНОВА

Економски факултет, Универзитет „Гоце Делчев“ – Штип

tamara.jovanov@ugd.edu.mk

ДИСТРИБУТИВНИТЕ КАНАЛИ И ПРЕДИЗИВИЦИТЕ НА ЗЕМЈИТЕ БЕЗ ИЗЛЕЗ НА МОРЕ

Апстракт

Последните трендови на глобалната економија, сè поголемите барања на производителите, дистрибутерите и потрошувачите, го зголемува конкурентскиот притисок кај сите пазарни актери, што несомнено ја наметнува и потребата за примена на нови стратегии и повисок степен на ефективно планирање, координација и соработка меѓу националните економии и компаниите ширум светот. Во тој поглед посебно се поставува прашањето како да се подобрат состојбите кај оние економии кои немаат директен излез на море, а со тоа се доведуваат во ситуација на „географска хендикепираност“ во однос на земјите со директен пристап до морските пловни патишта.

И покрај фактот што земјите во развој имаат свој специфичен начин на развој на економска и социјална благосостојба, државите без излез на море се во многу полоша состојба поради нивниот карактеристичен географски хендикеп. Континенталните земји не само што се соочуваат со предизвикот на оддалеченост и изолација, предизвик за нив претставува и зависноста од транзит преку суверена земја, со кои тргува континентална земја за да помине и пристапи до меѓународните пазари. Повеќето дискусии укажуваат на тоа дека постојат сложени односи меѓу континенталните земји односно т.н. транспортно изолирани од глобалните пазари и нивниот економскиот раст и логистички трошоци.

Високите логистички трошоци од една страна често зависат, од лошата патна

инфраструктура, но друга страна претежно ниското ниво на логистички менаџмент и предвидливост, кој сам по себе претежно произлегува од високите давачки и владини регулативи кои ја зголемуваат неизвесноста во рамките на логистичкиот синџир.

Клучни зборови: земји без излез на море, транспорт, логистика, пазарни одлуки, управување со синџир на набавки

Вовед

Земјите без излез на море или т.н. „континентални земји“ се дефинираат како земји кои немаат директен територијален пристап до море, се одликуваат со ограничен број на граничните премини, често пати се соочуваат со транзитна зависност и оддалеченост од големите пазари.⁷⁸ Тоа се должи пред сè на нивната географска местоположба, без излез на море, повисок степен на зависност од соседните транзитни земји за нивната надворешна трговија и се карактеризираат со високите трошоци во надворешно-трговските трансакции. Високите трошоци за превоз, неадекватна инфраструктура поврзаност и честите застои поврзани со увоз и извоз на стоки може да биде сериозна пречка за интеграција во глобалната економија, со што се нарушува конкурентноста на извозот и приливот на странски инвестиции.

Зошто континенталните земји во развој се соочуваат со вакви неповолни предизвици? Смит сметал дека, поради транспортната ограниченост, географски оддалечени области имаат потешкотии во трговската размена, а со тоа и во остварувањето на добивката на специјализација и соодветни бенефити на економиите. И покрај технолошкиот напредок на сообраќајните модели, транспортот на поголеми растојанија кај земјите во подем останува и денес како значајна бариера во економските активности. Високите транспортни трошоци обично кај континенталните земји имаат неповолна положба во однос на нивните соседи кои имаат

директен пристап до морските пристаништа кога се натпреваруваат на глобалните пазари.

Трговијата, за било која нација не може да се развива и не може да биде задоволена и да се смета за поволна само поради погодностите од користењето на пловните патишта на реките или каналите на својата територија. Особено, имаме случаи каде пловноста на реките е од ограничен карактер и тие не се влеваат во некои поголеми речни корита или канали, или поминуваат низ друга национална територија, пред да завршат во морските води.

Државите поради свои стратешки, економски или политички интереси можат да ја попречат комуникацијата на земјата без излез на море. Во тој поглед, континенталните земји не само што се соочуваат со предизвикот на превоз на далечина, но, исто така, се соочуваат и со предизвиците за премин преку суверена транзитна земја, со цел да пристапат до странските пазари.

Географската местоположба на секоја земја, нејзините природно географски карактеристики и сообраќајна поврзаност имаат значително влијание врз трошоците за превоз а со тоа и на способноста на земјата да учествуваат во меѓународната трговија. Една од најистакнатите географски карактеристики е пристап до морето или поморските пристаништа. Денес во светот постојат повеќе од 44 континенталните земји (без излез на море) со приближно 440 милиони жители. За разлика од неколкуте релативно добро развиени земји во Европа (Швајцарија, Луксембург, Австрија, Чешка Република, Унгарија и Словачка) 32 се класифицираат како земји во развој, а 16 спаѓаат во групата на најмалку развиени земји. Двете најголеми концентрации на овие континентални земји во развој се наоѓа во суб-сахарска Африка и Централна Азија. Шеснаесет земји во суб-сахарска Африка имаат население од повеќе од 200 милиони евра, речиси 30 проценти од вкупниот број на регионот. Деветте континенталните земји во Централна Азија и Источна Европа има население приближува 80 милиони луѓе, или околу 17 отсто од вкупниот број на регионот.⁹

⁷ United Nations conference on Trade and Development: Landlocked Developing Countries: Facts and Figure 2014. New York and Geneva: United Nations, 2014. p.iii

⁸ Global Facilitation partnership for Transportation and Trade. <http://www.gfptt.org/node/44> [12.01.2017]

⁹ World Bank: Improving Trade and Transport for Landlocked Developing Countries. Washington: World Bank Group, 2014. p.XI-1.

Главна карактеристика на овие земји е пред сè континенталната географска припадност и без излез на море, што претставува неповолна карактеристики за нивната надворешна трговијата. Со ваквата „географска хендикепираност“ земјата станува зависна од економските и правните политики и регулативи на транзитните држави, а со тоа преку својата локацијата, големината и квалитетот на транспортната инфраструктурата, нејзината надворешна трговија не е целосно под нејзина контрола. Исто така ниту економските и правните политики или регулативи кои се јавуваат во секторите на транспортот и логистиката се со одредени можни ограничувања. Овие земји се принудени да преговараат со транзитните држави, пропратени со чести политички и економски притисоци и резултатот не е секогаш во согласност со политиката што континентална земја би ја одбрала. Нивната слабо развиена транспортна инфраструктура големиот број на царински и административни регулативи, проследени со високи трошоци во надворешната трговија ја ограничуваат нивната конкурентска моќ и натпреварување на глобалните пазари.

1. Меѓународната практика во надминувањето на проблемите на континенталните држави

Терминот континентална земја е дефинирана и во легислативата на Обединетите Нации. Во „Конвенцијата на Обединетите нации за правото на морето“ терминот континентална земја се третира секоја држава која нема излез на морскиот брег. Во практична смисла, континенталните земји се наоѓаат во внатрешноста на континентите, стотици или дури илјадници километри оддалечени од морските пристаништа. Во Европа, континенталните земји и покрај овој географски хендикеп, се карактеризираат како просперитетни како и нивните соседи кои имаат излез на море, за разлика од континенталните земји во Азија, Африка или Јужна Америка. Тоа значи дека е можно континенталните земји во развој да ги надминат штетите предизвикани од нивната географска локација со приклучувањето на глобалните пазари. Сепак, многубројните

анализи покажуваат дека континенталните земји во развој (LLDCs) се повеќе заостанати и се помалку развиени од земјите во развој кои излегуваат на море.

Кога Генералното собрание на ОН, ја усвои резолуцијата 1028 (XI) (донесена на 20 февруари 1957 година), имало само пет независни континенталните земји: Авганистан, Боливија, Лаос Народна Демократска Република, Непал и Парагвај. Оваа резолуција се однесува на прашањето за целосно признавање на потребите на континентална земјите-членки во однос на транзит и трговија. Четириесет и четири години подоцна, во 2001 година кога Генералното собрание, во својата резолуција 56/180, одлучило да ја свика првата „Меѓународна министерска конференција на континенталните земји и транзит кај земјите во развој и донаторски земји и меѓународни и финансиско развојни институции и транзитно транспортна соработка“, бројот на такви земји се зголемил на 30, кои заедно сочинувале околу 7 отсто од населението на сите развиени земји.¹⁰

Овој извештај бил (особено членот 15), бара УНКТАД да обезбеди значителна поддршка на Конференцијата за ваквата категорија на земји. Овој извештај овозможи и добивање на целосна слика на моменталната состојба на транзитните системи, вклучувајќи го и спроведувањето за транзитен транспорт и соработката за непречен излез на море и транзит кај земјите во развој на глобално ниво и да понуди соодветни насоки и препораки кои можат да бидат од помош за овие земји. Конференцијата усвои ефикасни мерки на политики и активности со цел подобрување на транзитниот превоз во континенталните земји во развој. Извештајот бил поделен во три поглавја:

Глава I ги анализира факторите кои го попречуваат економскиот развој LLDCs ", каде е наведено дека нивниот успешен развој бара не само намалување на транзитните трошоци, исто така и повисок степен на економски диверзификација.

Глава II ги проучува прашањата кои се однесуваат на транзитниот транспорт,

¹⁰ United Nations (2003): Challenges and opportunities for further improving the transit systems and economic development of landlocked and transit developing countries. New York and Geneva, 2003. p. 1.

проширување на трговијата и прашањето со инвестиции. Во него се заклучува дека континенталните земји во развој треба да извршуваат три меѓусебно поддржувачки инструменти на политиката кои, кога се користи заедно, може да има големо позитивно влијание врз нивниот економски развој: (а) подобрување на транзитните системи во намалување на транзитните трошоци и подобрување на конкурентната позиција LLDCs во странските пазари; (б) промовирање на регионалната трговија и интеграција за да се привлечат и зголемат странските директни инвестиции; и (в) за LLDCs особено, напорите да се привлечат странски директни инвестиции по сектори и дејности кои се специјализирани во производството на високи вредности, ниско-тежински производи. Со други зборови, користењето на странски директни инвестиции да ја помогне економската диверзификација.

Глава III дава преглед на меѓународните мерки за поддршка кои се потребни за да се промовира ефикасна транзит транспортни системи и економска разновидност. Потврдувајќи дека нема излез на море и транзит во земјите во развој се има примарна одговорност за сопствениот развој, таа ја повика меѓународната заедница, вклучувајќи финансиски и развој институции, за да се обезбеди силна поддршка на овие земји.

Како други карактеристики со кои се одликуваат континентални земји во развој се одвојуваат и следните (Cipoletta Tomassian, Perez-Salas, Sanchez, 2009):¹¹

1. Координативни проблеми;
2. Недостаток на сигурноста на транспортните системи;
3. Одалеченост и потешкотии во пристап до пристаништата;
4. Скапи бирократски процедури, особено затоа што се однесуваат за транспорт и олеснување на трговијата;
5. Високи логистички и транспортни трошоци;
6. Слабата инфраструктура со недоволна пропусна моќ и тесни грла;

¹¹ Cipoletta-Tomassian, G, Pérez-Salas G.; Sánchez R. (2009). Updated report about transport in Latin American Landlocked developing countries. CEPAL, Junio.

7. Зависност во користење на инфраструктурата на транзитните земји; и

8. Недостаток на ефикасно спроведување на некои регионални договори кои би можеле да ги подобрат условите на овие земји поврзани со инфраструктурата и транспортот.

Како резултат на ваквите ограничувања и препреки, разликата во развојот помеѓу овие земји и останатите развиени земји и земји во развој кои излегуваат на море сè повеќе се продлабочува. Високите транзитни трошоци претставуваат значајна препрека за нивната конкурентност на глобалните пазари. Постојните иницијативи од страна на Светската трговска организација (СТО) при спроведување на концептот на слободна трговија да се прават постојани олеснувања, со цел да се овозможи сите земји да бидат способни да се натпреваруваат на светскиот пазар. Од гледна точка на капиталот, тоа значи дека на сите земји треба да им се олесни пристапот до меѓународните пазари, да бидат под истите услови и на исто ниво со земјите кои имаат директен пристап до морето. Но, сепак и понатаму голем дел од земјите се соочуваат со одредени ограничувања и немаат еднакви можности за лесен пристап до морските пристаништа, а со тоа и јакнење на нивната рамноправна конкурентност.

2. Транспортот, логистиката и управување со синцирот за набавки кај земјите без излез на море

Транспортот како составен дел од сложената сообраќајна инфраструктура претставува физички скелет и ги одредува насоките на комуникацијата на луѓето, производите, тековите на капитал во рамките на државата и надвор од неа. Транспортот во тој контекст има улога на крвоток, определувајќи го општиот систем на размена, а преку тоа и содржината на просторот и општествената организација на човековите активности.

Без добро развиени транспортен систем, не можат да се обезбедат сите погодности кои ги носи логистиката и синцирот за управување со набавки. Еден добар транспортен систем може да обезбеди подобра логистичка ефикасност, намалување на трошоците за работа, како и промовирање на квалитетот на услугите.

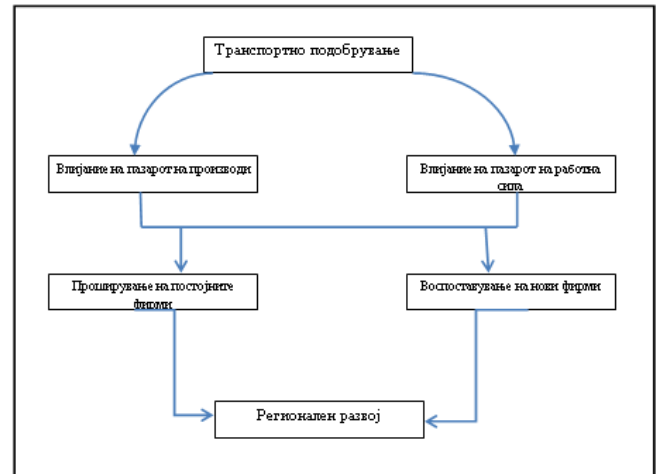
Подобрувањето на транспортните системи овозможува јакнење на јавниот и приватниот сектор. А добро-управувана логистички систем може да се зголеми и конкурентноста на јавните претпријатија и приватните компании.

Податоците укажуваат дека земјите со високи транспортни трошоци многу потешко се промовираат како извозно ориентирани земји, дури и ако се намалат царинските стапки, отстранат квантитативните ограничувања, за да ја следат разумната макроекономска политика. Во најмала рака, фирмите во тие земји се принудени да плаќаат пониски плати на вработените во целокупниот логистички сектор за да се компензираат повисоките трошоци за транспорт, со цел да бидат во можност да се натпреваруваат на светските пазари. Потребните надоместоци на плати може да биде навистина голем проблем како во случај за земјите во развој во кои увезените производи сочинуваат голем дел од вредноста на извозот. Во такви сектори, високите транспортни трошоци може лесно да ја избришат профитабилноста на извозот, дури и ако нивото на платите треба да падне на нула.¹²

Поради овие причини транспорт и менаџментот во управувањето со синџирот на снабдување имаат клучна улога во развојот на светската економија. Мрежите од снабдувачки центри во управувањето со синџирот на снабдување и давателите на соодветна логистичка поддршка и испорака на услуги се составен дел од глобалните системи на снабдување.

Комплексноста и функциите во управувањето со синџирот на снабдување, зависат од компанија или нејзината големина, дејноста, производството во поглед на квантитативна и квалитативна смисла, како и големината на бизнисот во кој компанијата е вклучена.

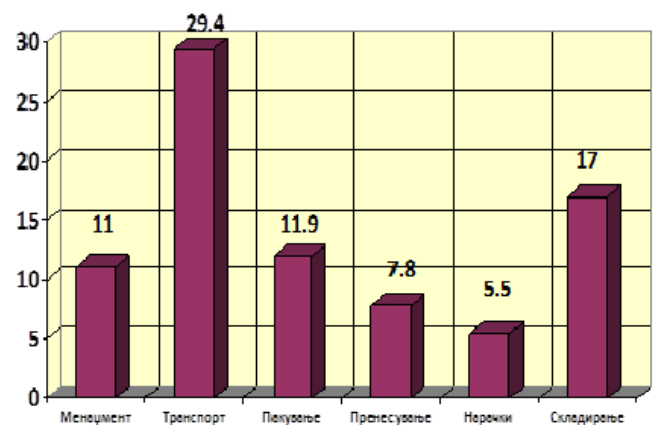
Слика 1. Преглед на транспортни влијанија



Извор: Goodbody Economic Consultants, Department of Urban & Regional Planning, Oscar Faber Transportation: Transport and regional development. p.15

Транспорт игра централна улога во јакнење на синџирот на снабдување на сировини, полуфабрикати и финални производи, движејќи ги материјалите од местата на снабдување до производствени капацитети и дистрибутивни центри, како и доставување на готовите производи до потрошувачите. Придобивките кои треба да резултираат од ваквиот сложен дистрибутивен циклус, како што се местата на снабдување, производство, како и крајните локации на потрошувачите нема да се остварат без соодветна транспортна инфраструктура и управување со синџирот за снабдување.

Слика 2. Трошоци во логистички системи



Транспортната политика е составен дел на одлуките за планирање на производството на секоја компанија. Тие вклучуваат сет на комбинирани одлуки и дефинирање на стратегиските прашањата како што се

¹² Radelet S., Sach J.(1998): Shipping costs, Manufactured Exports, and Economic Growth. p.2-6.
<http://earthinstitute.columbia.edu/sitefiles/file/about/director/pubs/shipcost.pdf> [13.01.2017.]

потребниот капацитет и планирање на производството, вработувањето и типот на одлуки за дистрибуција, за која суровина и материјал од кој дистрибутивен центар да се избере за потребите на пазарот.

Транспортниот систем спаѓа во една од најважните економски активности меѓу компонентите на логистичките бизнис системи. Во зависност од различни индустрии, се проценува дека околу една до две третини од логистички трошоци на претпријатијата припаѓаат на транспортните трошоци. Според истражувањата направени од Националниот совет за менаџментот за физичка дистрибуција (National Council of Physical Distribution Management - NCPDM) во 1982 година (Чанг, 1988)¹³, трошоците за превоз, во просек, изнесуваат 6,5% од приходите на пазарот и околу 44% од вкупните логистичките трошоци.

Според анализата направена од Чанг (Chang, Y.H. 1998), транспорт учествува со 29,4% и зафаќа скоро една третина од логистичките трошоци, а потоа следат трошоците за складирање, пакување, трошоците за управување, цена, преместување и трошоците за нарачки. Во трошоците за транспорт се вклучени средствата за транспорт, пренесување, контејнери, палети, терминали, работна сила (труд) и време. Сликата бр. 2 ја прикажува структурата на трошоците на логистичките канали. Подобрувањето на делот на повисоките трошоци за работа овозможува постигнување на подобри ефекти.

Врз основа на повеќе анализи направени во повеќе региони светот Арвис и др. [Arvis J.F., Raballand G., Marteau J.F.]¹⁴ ги констатирале следните карактеристики:

(1) извозници и увозници во LLDCs се соочуваат со високи логистички трошоци, кои се многу неповолни за нивната конкурентност на светските пазари;

(2) спротивно на ставот и распространетите идеи, дека високите логистички трошоци обично се резултат на лошата патна инфраструктура, цените на транспортот

зависат главно од структурата и организацијата на транспортниот пазар;

(3) високи логистички трошоци зависат од нискиот степен на логистичка сигурност и предвидливост; и

(4) ниската логистичка сигурност и предвидливост се претежно поврзани со прашањата за висината на рентата и начинот на управувањето а кои ја зголемуваат неизвесноста заедно со учесниците во логистичките синџири. Тие се подложни на зголемување во средини со низок волумен на трговска размена.

Несомнено дека има цврста поврзаност за значењето на логистичкиот сектор кај земјите кои имаат излез на море и тие што се природно „хендикепирани“. Постои силен доказ дека континенталните земји во развој заостануваат во секторот на логистика или се пропратени со многу поголеми трошоци и комплексни операции во однос на привилигираните земји со излез на море.

Логистика е сектор од поголемо значење, поради управувањето и активностите во глобалната економија. Конечните трошоците за дистрибуција во многу логистички синџири сочинуваат голем дел од вкупните трошоци на трансакцијата. Трошоците кои произлегуваат од неефикасноста, директно се пренесуваат на крајните потрошувачи за увезената стока. Ова го спречува другите инвестициони активности во земјата.

Индексот на логистика ефикасноста (ЛПИ) според анализите од Светска банка¹⁵ дава проценка на ефикасноста на синџирот на снабдување со користење на просечниот вредност (од нула до пет) на шест клучни димензии:

(1) Царинската: ефикасноста на процесот на царинење (односно, брзината, едноставноста и предвидливост на формалностите) со контролни агенции на граничните терминали, вклучувајќи ги и царините;

(2) Инфраструктура: квалитетот на трговијата и транспортната инфраструктура

¹³ Chang, Y.H. (1998) Logistical Management. Hwa-Tai Bookstore Ltd., Taiwan. In (M.Sreenivas, T.Srinivas: The role of transportation in logistics chain. p.6.)

¹⁴ Arvis J.F., Raballand G., Marteau J.F: The Cost of Being Landlocked: Logistics Costs and Supply Chain Reliability. Washington: World Bank, 2010. p.5-6.

¹⁵ United Nations (2014): The Potential of Aid for Trade to improve the infrastructure and logistics performance of landlocked developing countries of Latin America. Santiago: United Nations: Economic Commission for Latin America and the Caribbean (ECLAC), 2014. p.16.

(на пример, пристаништа, железнички пруги, патишта, информатичка технологија);

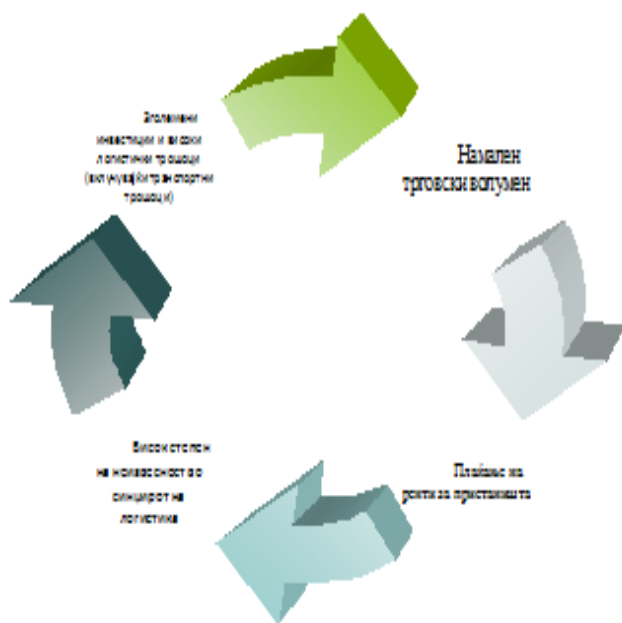
(3) Меѓународна испорака: постапката за уредување на конкурентноста на цените и испораката;

(4) Логистичка конкурентност: способност и квалитетот на логистичките услуги (на пример, транспортните оператори, царински брокери);

(5) Следење на пратки: Можност за следење и изнаоѓање на доставените пратки;

(6) Навременост: навремено доставување на пратки на соодветната дестинација или очекувано време на испорака.

Слика 3. Магичен логистички циклус за континенталните земји



Извор: Arvis J.F., Raballand G., Marteau J.F: The Cost of Being Landlocked: Logistics Costs and Supply Chain Reliability. Washington: World Bank, 2010. p.6.

Една од поголемите последици од високите трошоци во превозот кај земјите во развој е неповолното влијание врз конкурентноста на фирмите на меѓународните пазари. За малите земји (како што е Македонија) кои имаат мало влијание врз светските цени, повисоките трошоци на превозот, повеќето фирми ќе мора да ги плаќаат со увоз на репроматеријали, со што ќе биде и помала добивката од нивниот извоз. Конкретно, ако земјата се соочува со совршено еластична понуда на увозот или совршено еластична побарувачка за извоз, промени во превозните трошоците ќе бидат

пренесени на еден-на-еден со промени на домашното цени.

Заклучок

Земјите без излез на море или т.н. „континентални земји“ се дефинираат како земји кои немаат директен територијален пристап до море, се одликуваат со ограничен број на граничните премини, често пати се соочуваат со транзитна зависност и оддалеченост од големите пазари. Несомнено дека има цврста поврзаност за значењето на логистичкиот сектор кај земјите кои имаат излез на море и тие што се природно „хендикепирани“. Постои силен доказ дека континенталните земји во развој заостануваат во секторот на логистика или се пропратени со многу поголеми трошоци и комплексни операции во однос на привилигираните земји со излез на море.

Денес пристапот до глобалните пазари е неопходен од било кога досега, па се поставува прашањето како овие „континенталните земји“ треба да ја развиваат својата транспортна политика да бидат во тек со сите глобални настани и случувања, да ја развиваат својата пазарна конкурентност и управувањето со синџирот за набавки. Секоја „континентална земја“ во развој (вклучувајќи ја и Македонија мора да го сврти своето внимание кон управување на поефикасен логистички сектор. Конечните трошоците за дистрибуција во многу логистички синџири сочинуваат голем дел од вкупните трошоци на трансакцијата. Трошоците кои произлегуваат од неефикасноста директно се пренесуваат на крајните потрошувачи за увезената стока.

На конкурентни глобалните пазари, повисоките транспортни трошоци ќе треба да се надоместат или со пониски плати или со намалување на трошоците на некоја друга ставка во процесот на производството, за да им овозможи на фирмите да се натпреваруваат. Во повеќето трудоинтензивни произведени извозните активности, каде профитните маржи се мошне ниски, увезените инпути сочинуваат голем дел од вкупната вредност на аутпутот, мали разлики во превозните трошоци може да пренесат разликата помеѓу профитабилноста и губење на извозот.

Литература

1. Arvis J.F., Raballand G., Marteau J.F: The Cost of Being Landlocked: Logistics Costs and Supply Chain Reliability. Washington: World Bank, 2010. p.5-6.
2. Chang, Y.H. (1998) Logistical Management. Hwa-Tai Bookstore Ltd., Taiwan. In (M.Sreenivas, T.Srinivas: The role of transportation in logistics chain. p.6.)
3. Cipoletta-Tomassian, G, Pérez-Salas G.; Sánchez R. (2009). Updated report about transport in Latin American Landlocked developing countries. CEPAL, Junio.
4. Global Facilitation partnership for Transportation and Trade. <http://www.gfptt.org/node/44> [12.01.2017]
5. Radelet S., Sachs J., (1998): Shipping Costs, Manufactured Exports, and Economic Growth. p.6. <http://earthinstitute.columbia.edu/sitefiles/file/about/director/pubs/shipcost.pdf> [13.01.2017.]
6. Temjanovski R.(2014): Challenges of information technology and supply chain management in logistic sector: with an overview of Quehenberger logistics in Macedonia. Beograd: Singidunum University International Conference, April 25th-26th, The Impact of the Internet on Business Activities in Serbia and Worldwide.p.9.
7. Temjanovski R. Marjanova Jovanov, Tamara: Distribution channels and optimizing competitiveness in business environment. Skopje: EURM, 2016. Macedonian Marketing Association „Marketing" – Skopje. Macedonian International Journal Of Marketing. God.2 No.4.ISSN 1857-9795. p.69-72.
8. Temjanovski Riste, Marjanova Jovanov, Tamara: Information Technology and Distribution Channels: Current Trends. Journal of Economics. Vol.1, No.1, ISSN 1857-9973.
9. United Nations conference on Trade and Development (2014): Landlocked Developing Countries: Facts and Figure 2014. New York and Geneva: United Nations, 2014. p.iii
10. United Nations (2014): The Potential of Aid for Trade to improve the infrastructure and logistics performance of landlocked developing countries of Latin America. Santiago: United Nations: Economic Commission for Latin America and the Caribbean (ECLAC), 2014. p.16.
11. World Bank: Improving Trade and Transport for Landlocked Developing Countries. Washington: World Bank Group, 2014. p.XI-1.