Проблематика розвитку українського торговельного флоту

Problems of Development of Ukrainian Trade Fleet

Віталій Гончаренко¹
Vitaly Goncharenko

¹ *Kyiv National University of Trade and Economics*
19 Kyoto Street, Kyiv, 02156, Ukraine

DOI: [10.22178/pos.45-5](https://doi.org/10.22178/pos.45-5)

JEL Classification: [K20](#)

Received 28.03.2019
Accepted 24.04.2019
Published online 30.04.2019

Corresponding Author:
kashkinlaw@gmail.com

© 2019 The Author. This article is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 License

Анотація. Стаття присвячена проблемам, які перешкоджають розвитку торговельного флоту України. Обґрунтовано спрямованість державної політики, яка повинна сприяти зміцненню позицій України як морської держави, створенню сприятливих умов для досягнення цілей та вирішення задач розвитку морської діяльності. Представлені окремі шляхи вирішення тих проблем, які перешкоджають розвитку торговельного флоту України. Відстоюється теза, що домінуюче становище буде належати торговельним флотам тих держав, які успішно збалансують конкуруючі аспекти галузі судноплавства (інтереси судновласників, екіпажу, держав прапора, звичайних жителів планети, які зацікавлені у збереженні екології тощо), при цьому залишаючись конкурентоспроможними. Дана обставина змушує в найкоротші терміни впровадити на практиці заходи державної підтримки торговельному флоту. Тільки так можна буде вже найближчим часом відновити «втрачений» дедейт торговельного флоту країни.

Ключові слова: торговельний флот; морський транспорт; морська держава; торгівельне судноплавство.

Abstract. The article is devoted to the problems, hindering the development of Ukraine's merchant fleet. The direction of the state policy, which should help in strengthening the position of Ukraine as a maritime state, creation of favorable conditions for the achievement of the goals and solving the tasks of development of maritime activity are grounded. The author presents some ways of solving problems that impede the development of Ukraine's merchant fleet. The thesis is that the dominant position will belong to the merchant navies of those states which successfully balance competing aspects of the shipping industry (the interests of shipowners, crews, flag states, ordinary inhabitants of the planet who are interested in preserving the environment, etc.) while remaining competitive. This circumstance makes it necessary to put into practice the measures of the state, aimed to support the merchant fleet. Only in such way it will be possible to restore the "lost" deadweight of the country's merchant fleet in the near future.

Keywords: merchant fleet; sea transport; maritime state; merchant shipping.

ВСТУП

Торговельний флот є вагомим засобом реалізації на практиці політики країни щодо зовнішньої торгівлі та міжнародних економічних зв'язків. З огляду на кошти, які надходять від зовнішньої торгівлі до бюджету країни, торговельний флот для багатьох морських держав став інструментом зовнішньої політики. Ті ж країни, які не усвідомили важливості торговельного флоту в даній формі, несуть ва-

гомі втрати – як матеріальні (що обчислюються сотнями мільйонів доларів), так і нематеріальні (наприклад, іміджеві).

Згідно з даними *Lloyd's Marine Intelligence* 75 % світової торгівлі здійснюється морським шляхом, тоді як на частку залізниці припадає 16 %, на трубопровідні системи – 9 % і на повітряні перевезення – 0,3 %. Якщо говорити у вартісному вираженні, то обсяги морської торгівлі становлять сьогодні понад

60 % світового торгового обороту. В абсолютних значеннях обсяг світової торгівлі досягає 15 трильйонів доларів, з яких 9 трильйонів обслуговується морським шляхом [8]. Дані цифри також змушують країни брати активну участь у розвитку своїх торговельних флотів. На сьогоднішній день усі розвинені морські держави втілюють досить ґрунтовну політику державного регулювання морського торговельного судноплавства, яке включає в себе різні форми державної діяльності [3]:

- створення правової основи торговельного мореплавства;
- технологічна та екологічна безпека діяльності морського флоту;
- державне підприємництво у сфері перевезень;
- резервування вантажів для перевезень їх суднами з національним прапором;
- протекціоністські заходи щодо захисту вітчизняних судновласників;
- пільгове кредитування будівництва флоту та ін.

При цьому з огляду як на об'єктивні, так і суб'єктивні чинники в нашій країні, державне регулювання морського торговельного судноплавства більше сприяє не розвитку, а занепаду галузі. Відзначимо, що регулювання морського транспорту більшою мірою залежить від ролі цього транспорту, яку він відіграє в реалізації міжнародних економічних зв'язків. З огляду на вдале територіальне розташування України, її розвинену сухопутну транспортну систему, морському транспорту не приділялося належної уваги, що призвело до зменшення дедевіту українського торговельного флоту за роки незалежності. При цьому більшість практиків і теоретиків сходяться на думці, що для України, економіка якої значною мірою залежить від ефективної участі в міжнародному поділі праці, особливого значення набуває проблема розвитку національного торговельного флоту. Окремі аспекти цієї проблеми знайшли своє відображення у працях Г. Гаркуши, О. Грузіна, К. Ільницького, В. Жихарева, О. Лисого, Ю. Макогона та ін.

Мета статті – дослідження основних проблем, які заважають розвитку українського торговельного флоту та визначення шляхів їхнього подолання.

РЕЗУЛЬТАТИ ДОСЛІДЖЕННЯ

Нинішня ситуація у торговельному флоті України не може не викликати занепокоєння, оскільки наявність такого флоту не лише приносить фінансові надходження до бюджету, а й забезпечує військово-стратегічні інтереси держави. Тим більше, що питання, пов'язані з необхідністю розвитку українського торговельного флоту, набувають актуальності у зв'язку з непростими взаємовідносинами, які склалися між Україною та Російською Федерацією.

Які ж проблеми заважають розвитку українського торговельного флоту? Перейнявшись цим питанням ми прийшли до висновку, що перша проблема українського торговельного флоту полягає у відсутності в Україні можливості включення до Державного суднового реєстру України тих суден, власниками яких є фізичні особи – не громадяни України або юридичні особи, які знаходяться у власності іноземців. Державний судновий реєстр України у нинішньому його стані є класичним внутрішнім (закритим) судновим реєстром. Це підтверджується існуючим жорстким обмеженням щодо визначення кола суб'єктів, які мають право реєструвати судна. У ст. 32 Кодексу торговельного мореплавства України зазначено, що право плавання під Державним прапором України має судно, яке є державною власністю або перебуває у власності фізичної особи-громадянина України, а також юридичної особи в Україні, заснованої виключно українськими власниками, або судно, яке знаходиться у цих осіб на умовах договору бербоут-чартеру [4]. У свою чергу, судна, які належать юридичним особам, зареєстрованим відповідно до законодавства України, але до складу засновників яких входять фізичні або юридичні особи, що є нерезидентами України, не можуть бути наділені правом плавання під державним прапором України, тобто такі юридичні особи не мають права зареєструвати судно і отримати право плавання під прапором України. Дане обмеження не тільки заважає збільшенню торговельного флоту України за рахунок іноземних судновласників, а також є одним із основних бар'єрів для залучення іноземного інвестування у розвиток вітчизняного судноплавства.

Наступною проблемою, яка стає на заваді розвитку українського торговельного флоту, є

організаційні процедури існування реєстру та морської галузі в цілому, які навіть для вітчизняних судновласників є економічно не вигідними та організаційно обтяженими різними бюрократичними перепонами та зайвими правовими нормами. Наприклад, на практиці, будь-яка юридична дія відносно судна, яке перебуває під прапором України, має бути погоджена з двома службами: службою капітана порту, до якого приписане судно, і Державною службою України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека). Це призводить до колосальних витрат часу (в порівнянні із зарубіжною практикою), які стосуються навіть найпростіших реєстраційних дій. Таким чином, потрібно змінити й адміністративну складову роботи галузі або хоча б ту її частину, яка стосується взаємодії державних органів із судновласниками та екіпажами суден. Час – це гроші, а в морській сфері – це величезні гроші, тому ніхто з іноземних та вітчизняних судновласників не захоче власноруч знижувати свій прибуток лише через те, що державні органи України звикли працювати так, як вони працюють сьогодні. Яскравим підтвердженням цього служить той факт, що найбільші транспортні компанії України з морських перевезень (Укрферрі, Дельта Шіппінг, Дніпротранс), експлуатують лише кілька суден під українським прапором. Навіть Українське Дунайське пароплавство у березні 2018 року повідомило про те, що буде переводити частину флоту пароплавства під прапор Словаччини. За твердженням представників Українського Дунайського пароплавства, даний крок дозволить зайти на ринок перевезення вантажів через порти Румунії. У даній країні судна під прапором держави, яка не є членом Євросоюзу, не мають права на вантаження-вивантаження (в порту Констанца заборона діє лише на навантаження). І це при тому, що в українських портах румунський флот обслуговується безперешкодно [2]. У зв'язку з наявними проблемами у правовому полі, обґрунтованим є: поліпшення умов реєстрації суден в Україні шляхом створення в Україні другого судового реєстру – міжнародного реєстру суден, або ж внесення змін до діючого Державного судового реєстру України шляхом «відкриття» останнього та поліпшення умов «існування» в ньому суден.

На сьогоднішній день законодавець розглядає можливість прийняття Закону України «Про внесення змін до «Кодексу торговель-

ного мореплавства України» (щодо сприяння розвитку судноплавства в Україні)» [7]. Цей законопроект розроблено з метою вжиття заходів державної підтримки розвитку судноплавства та зростання тоннажу морського флоту під Державним прапором України, залучення інвестиційного капіталу в судноплавний бізнес, а також сприяння поліпшенню інвестиційного клімату в Україні в цілому. Станом на 10.09.2017 року законопроект вже пройшов перше читання, друге читання та очікує на повторне друге читання. В остаточній редакції перед повторним другим читанням від 02.06.2017 року законопроект доповнили змінами, які були погоджені при першому читанні. Цими змінами передбачається право плавання під Державним прапором України для суден, які є державною чи комунальною власністю, або перебувають у власності фізичної особи-громадянина України, фізичної особи-підприємця, юридичної особи, зареєстрованих на території України, або суден, які знаходяться у зазначених осіб на умовах договору бербоут-чартеру, крім суден, власниками яких є громадяни держави-агресора [7]. Вважаємо, що запропоновані зміни є важливими для вітчизняного торговельного мореплавства, оскільки у такому випадку з'явиться можливість залучення інвестиційного капіталу в українську судноплавну галузь.

Враховуючи всі законодавчі ініціативи, можна відзначити, що не втрачає своєї перспективи пропонування вигідних для судновласників умов роботи під українським прапором у результаті створення в Україні другого судового реєстру. Сама ідея створення в Україні другого реєстру не є новою. Зародилася вона в 2001 році, коли в нашій країні було розроблено кілька варіантів проектів закону про міжнародний реєстр суден. Один із цих проектів пройшов обговорення у міністерствах, але на розгляд до урядового комітету не потрапив. В цілому ж усі законопроекти, що стосуються створення в Україні другого реєстру, залишились без будь-якого нормотворчого руху.

В 2006 році Міністерством транспорту та зв'язку України (з 2010 року – Міністерство інфраструктури України) був підготовлений законопроект, спрямований на залучення під український прапор суден із офшорних зон. Відповідно до проекту, податкові пільги для судновласників повинні були дозволити за-

лучити в країну кілька тисяч суден та створити в Україні систему реєстрації суден яка за об'ємом пільг була б конкурентом офшорним зонам Ліберії, Мальти та Панами. Податковий рай для судновласників збиралися зробити за прикладом існуючих «пароплавних» офшорів: компанія, що зареєструє судно під українським прапором, буде платити лише фіксований щорічний податок. Його величина варіювалася залежно від водотоннажності судна. Тобто для середнього судна дедвейтом 20 тис. т плата повинна була складатися зі стартового реєстраційного збору в сумі \$ 6,5 тис. та щорічного збору в \$ 4,1 тис. У випадку прийняття Верховною Радою України законопроекту під український прапор протягом 3 – 4 років могло б перейти близько 5 тис. суден [5]. Проте до профільних комітетів Верховної Ради України даний законопроект, для аналізу його норм та положень, так і не був направлений.

У 2008 році в Україні знову було порушено питання про необхідність створення другого реєстру. У цей період було видано багато статей і проведено наукових зустрічей, які стосувалися того, що створення аналогічних реєстрів багатьма державами стало найбільш дієвим засобом державної підтримки національних судновласників без залучення додаткових бюджетних коштів. Радою національної безпеки та оборони України у 2008 році було розглянуто питання про заходи щодо забезпечення розвитку України як морської держави. У рішенні РНБО стосовно даного питання зазначалося, що «внаслідок практичної втрати основного потенціалу вітчизняного морського флоту стан морських перевезень не відповідає потребам економіки України» [6]. У якості одного із шляхів вирішення даної проблеми РНБО запропонувала створення Українського міжнародного реєстру суден.

Востаннє до питання створення в Україні другого реєстру поверталися у 2013 році. На початку 2013 року було проведено нараду робочої групи під головуванням заступника Міністра інфраструктури України щодо розробки Реєстру морських і річкових суден України, під час якої обговорювалася необхідність прийняття Закону України «Про Міжнародний реєстр морських і річкових суден України» на основі проведеного аналізу аналогічних реєстрів Панами, Російської Федерації, Грузії, Молдови та інших країн. У доку-

менті, на думку фахівців, повинні бути зібрані й адаптовані до національних умов світові стандарти процедури реєстрації флоту, зафіксовані прийнятні ставки оподаткування як самої реєстрації, так і доходів від експлуатації суден, вигідні для банків алгоритми участі в угодах купівлі-продажу працюючих суден та інвестуванні в будівництво нових [1]. Законопроект розроблявся Міністерством інфраструктури України, але його кінцевий варіант для направлення до Верховної Ради України так і не був завершений. У зв'язку з цим сподівання Кабінету Міністрів України, що вітчизняні судновласники почнуть частіше використовувати державний прапор, оскільки завдяки існуванню альтернативного українського реєстру вони матимуть можливість не переводити судна з національної юрисдикції до більш вигідних відкритих реєстрів, – так і залишилися лише сподіваннями.

При цьому, як вірно відзначали в наукових колах, введення міжнародного реєстру дозволило б оновити флот України, підвищити кількість перевезень зовнішньоторговельних вантажів України флотом під національним прапором та надати додаткові робочі місця на судах і на березі. В суміжних галузях діяльності передбачалося збільшення обсягів суднобудування для українських компаній, додаткове залучення інвестицій в суднобудування, створення додаткових робочих місць, додаткові надходження у страховий і банківський сектори, зростання відрахувань на соціальні потреби [10]. Відзначимо, що створення в країні другого реєстру вирішило би проблему створення для приватних судновласницьких компаній сприятливих умов для отримання високих прибутків, а для держави – збільшило б торговельний флот.

Держава не може не втручатися в економіку, тим більше в такі її елементи, які пов'язані з торговельним судноплавством. Морський транспорт повинен регулюватися на державному рівні, відсутність адекватних та своєчасних правових норм веде до деградації торговельного судноплавства і колосальних втрат для держави. Відзначимо, що обсяг втручання держави в торговельне судноплавство визначається особливостями окремих країн: різними факторами як економічного, так і політичного та історичного характеру. При цьому, якщо останні чинники у різних державах можуть кардинально відрізнятися один від одного, то фактори економічного характеру

єдині для всіх і пов'язані зі зростанням продуктивних сил, прискоренням науково-технічного прогресу та інтернаціоналізацією виробництва й господарства. Держава, яка прагне підтримати свій торговельний флот та підштовхнути його до зростання (як до якісного, так і до кількісного) має проводити політику державної підтримки. Розрізняють фінансові й нефінансові форми такої підтримки.

В цілому, узагальнюючи форми фінансування судноплавства, за змістовним аспектом можна виділити наступні: кредитування, поручительство гарантійних фондів, фондів підтримки розвитку судноплавства, лізинг, венчурне фінансування, факторинг та ін. Відзначимо, що в Україні не існує гарантійних фондів і фондів підтримки розвитку судноплавства, ці інститути доведеться створити. Немає в Україні і банків, які спеціалізуються на довгостроковому (10–15 років) кредитуванні бізнесу в сфері морської діяльності, у першу чергу – вітчизняних судовласників. Галузь залишається непривабливою для українських банків, що пов'язано з наступними особливостями [9]:

- судноплавний бізнес відноситься до галузей із підвищеним рівнем ризику – як технічного (з точки зору безпеки предмета кредитування та екології), так і комерційного (існує ймовірність втрати доходів перевізника через циклічність кон'юнктури фрахтового ринку);
- висока вартість морських суден – з одного боку, і обмежені фінансові ресурси українських банків – з іншого;
- значний період окупності інвестицій у флот, що обумовлює мінімальні терміни кредитування не менше 5–8 років;
- практика іпотечного кредитування українськими банками визначає середній розмір частки власних коштів позичальника у фінансуванні проекту мінімум у 25–30 %, що для середніх і малих українських судноплавних компаній є непосильним фінансовим тягарем;
- значний вік суден, які служать предметом застави.

Також, в українському законодавстві відсутній механізм належного забезпечення морських застав та іпотек, що ускладнює отримання коштів на оновлення суден торговельного флоту.

Окремого обговорення заслуговує питання про нефінансові форми державної підтримки торговельного флоту. Створення ефективної підтримки є на сьогоднішній день нагальною потребою у сфері морської діяльності та суднобудуванні, і не тільки як антикризовий захід, а як довгострокова державна політика. Необхідно розуміти, що в реальності практично у всіх країнах судноплавство і суднобудування на національному рівні завжди опирається на державу. До нефінансових форм державної підтримки можна віднести:

- преференційний режим національних суден;
- резервування вантажу і вантажні преференції;
- контроль за обміном валюти.

Преференційний режим зводиться до встановлення державою у своїх портах для суден під її прапором нижчих мит і тарифів за надані послуги або перевезені вантажі. Крім того, для своїх суден можливе спрощення порядку подання документації, санітарних та поліцейських процедур, пріоритет при наданні причалів і права заходу в порт, проходу під мостами і т.п. Усі ці заходи спрямовані на створення кращих умов для обслуговування національних суден.

Резервування вантажу і вантажні преференції передбачають резервування якомога більшої частини обсягу морської торгівлі країн за національними перевізниками. Це одна з найбільш ефективних нефінансових форм протекціонізму в судноплавстві. Зазвичай, резервування вантажу застосовується в тих країнах, флоти яких неконкурентоспроможні у боротьбі за вантажі на світовому фрахтовому ринку. Необхідно розрізняти вантажні преференції та резервування вантажу. Перші застосовуються тоді, коли держава вживає різні економічні й неекономічні заходи, які створюють кращі умови для діяльності власних суден при перевезенні вантажів національної зовнішньої торгівлі. При цьому, принаймні формально, не усуваються іноземні судна, які можуть конкурувати за ці вантажі. Разом з тим резервування вантажу – це адміністративна форма відсторонення іноземних суден від обслуговування зовнішньоторговельних перевезень. Деякі країни резервують значну частину своїх вантажів за національним флотом, але, як правило, ця частка становить 50–60 % [3].

Резервування вантажів застосовується, переважно, при каботажі. Такий підхід практикується у багатьох країнах, в інших же в основі каботажу лежить принцип взаємності. Відкриваючи каботажні перевезення для ненаціональних суден іншої держави, відкриваючи сторона на основі принципу взаємності може просити іншу держава піти на аналогічну поступку.

Держава може успішно усунути конкуренцію за вантажі власної зовнішньої торгівлі з боку іноземних перевізників. Майже всі країни (в тому числі і з конвертованою валютою) намагаються скоротити відтік іноземної валюти. Вводячи експортні та імпорتنі ліцензії, вони обмежують наявність іноземної валюти, застосовуючи інші подібні заходи, держава може змусити своїх імпортерів чи експортерів використовувати виключно судна своєї країни для перевезення власних вантажів.

ВИСНОВКИ

Підсумовуючи слід відзначити, що на нашу думку, домінуюче становище буде належати торговельним флотам тих держав, які успішно збалансують конкуруючі аспекти галузі судноплавства (інтереси судновласників, екіпажу, держав прапора, звичайних жителів планети, які зацікавлені у збереженні екології тощо), при цьому залишаючись конкурентоспроможними. Дана обставина змушує в найкоротші терміни впровадити на практиці зазначені нами вище заходи щодо державної підтримки торговельного флоту. Лише так можна буде вже найближчим часом «наросити» «втрачений» дефцит торговельного флоту країни. Відзначимо, що стимулювання

розвитку морського транспорту будь-якої країни викликає з боку інших держав відповідні акції щодо посилення їх національних флотів, що тією чи іншою мірою впливає на збільшення виробничих потужностей на морському транспорті та в суднобудівній промисловості, що призводить до збільшення кількості суден на ринку. Після приходу нових суден на ринок та зростання потенціалу тоннажу ринок починає напружуватись. Якщо дане зростання доступної ємності відбувається у період спаду чи застійної економіки, попит ринку може не покривати таку кількість суден і ставки почнуть коливатися. У поєднанні із «розгубленістю» деяких власників, фінансові інститути починають обмежувати капітал, поки на ринку не почнеться поживавлення, як правило, разом із зростанням попиту на виробництво чи інші галузі, які обслуговуються морським транспортом. Тому в періоди загального уповільнення темпів зростання економіки, стагнації у сфері міжнародної торгівлі посилюється диспропорція між попитом на морський тоннаж та його пропозицією.

Необхідність ефективного регулювання українського судноплавства активізувалася також у зв'язку з процесом економічної інтеграції України в структуру ЄС. Даний процес, поперше, підвищує вимоги до України, пов'язані із забезпеченням європейського рівня розвитку торговельного флоту в рамках ЄС; по-друге, актуалізує питання щодо створення механізму міжнародного регулювання морського транспорту, покликаного, водночас, здійснювати компенсаційний вплив на державне регулювання морського транспорту в окремих країнах.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ / REFERENCES

1. Delta Lotsman. (2014, January 29). *Ministerstvo infrastruktury initsiiuie rozrobku Reiestru morskykh i richkovykh suden Ukrainy* [Ministry of Infrastructure and Infrastructure Innovation of the Development of the Marine and Strategic Ships of Ukraine]. Retrieved March 1, 2019, from <http://www.delta-pilot.ua/novost29012014> (in Ukrainian)
[Дельта Лоцман. (2014, Січень 29). *Міністерство інфраструктури ініціює розробку Реєстру морських і річкових суден України*. Актуально на 01.03.2019. URL: <http://www.delta-pilot.ua/novost29012014>].
2. Il'nickij, K. (2018, July 16). *Mezhdunarodnyj reestr sudov Ukrainy: novaja popytka* [International Registry of Courts of Ukraine: a new attempt]. Retrieved from <https://bit.ly/2GT9aef> (in Russian)
[Ильницкий, К. (2018, Июль 16). *Международный реестр судов Украины: новая попытка*. Актуально на 01.03.2019. URL: <https://bit.ly/2GT9aef>].

3. Kanaev, K. (2001). *Povyshenie jeffektivnosti morskikh vneshnetorgovykh perevozok* [Improving the efficiency of maritime trade] (Doctoral thesis), Gosudarstvennyj universitet upravlenija. Moscow: n. d. (in Russian)
[Канаев, К. (2001). *Повышение эффективности морских внешнеторговых перевозок* (Кандидатская диссертация), Государственный университет управления. Москва: n. d.]
4. Kodeks torhovelnoho moreplavstva Ukrainy [Merchant Shipping Code of Ukraine] (Ukraine), 23 May 1995, No 176/95-VR. Retrieved March 1, 2019, from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80> (in Ukraine)
[Кодекс торговельного мореплавства України (Україна), 23 травня 1995, № 176/95-ВР. Актуально на 01.03.2019. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80>].
5. Konovalov, V. (2006, May 22). *Mintrans manit sudovladel'cev* [Transport Ministry attracts shipowners]. *Delovaja stolica* (in Russian)
[Коновалов, В. (2006, Май 22). Минтранс манит судовладельцев. *Деловая столица*].
6. National Security and Defense Council of Ukraine. (2019). Official documents. Retrieved March 1, 2019, from <http://www.rnbo.gov.ua/documents>
7. Proekt Zakonu Ukrainy pro vnesennia zmin do "Kodeksu torhovelnoho moreplavstva Ukrainy" (shchodo spriyannia rozvytku sudnoplavstva v Ukraini) [Draft Law of Ukraine on amendments to the Code of Merchant Shipping of Ukraine (on promoting navigation development in Ukraine)] (Ukraine), 23 April 2015, No 2712. Retrieved from http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=54911 (in Ukrainian)
[Проект Закону України про внесення змін до «Кодексу торговельного мореплавства України» (щодо сприяння розвитку судноплавства в Україні) (Україна), 23 квітня 2015, № 2712. Актуально на 01.03.2019. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=54911].
8. World Economic Forum. (2016). *The Global Enabling Trade Report 2016*. Retrieved from http://www3.weforum.org/docs/WEF_GETR_2016_report.pdf
9. Zhihareva, V. (2010). *Neobhodimye i dostatochnye uslovija jeffektivnoj realizacii investicionnoj dejatel'nosti sudohodnykh kompanij Ukrainy* [Necessary and sufficient terms of effective realization of investment activity of navigable companies of Ukraine]. *Ekonomichni innovacii*, 40, 127–140 (in Russian)
[Жихарева, В. (2010). Необходимые и достаточные условия эффективной реализации инвестиционной деятельности судоходных компаний Украины. *Економічні інновації*, 40, 127–140].
10. Zhihareva, V. (2013). *Mezhdunarodnaja registracija sudov: perspektivy dlja Ukrainy* [International registration of ships: prospects for Ukraine]. *Porty Ukrainy*, 2(124), 38–40 (in Russian)
[Жихарева, В. (2013). Международная регистрация судов: перспективы для Украины. *Порты Украины*, 2(124), 38–40].