

О. О. Давидюк,  
к. е. н., доцент кафедри соціально-гуманітарних  
та загальновійськових дисциплін, Інститут ВМС НУ "ОМА"  
ORCID ID: 0000-0001-7203-6094

О. Г. Габ,  
викладач кафедри штурманії та кораблеводіння, Інститут ВМС НУ "ОМА"  
ORCID ID: 0000-0002-7445-5732

DOI: 10.32702/2306-6814.2019.13.12

## РОЗВИТОК ПІДПРИЄМСТВ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ В КОНТЕКСТІ ГЛОБАЛЬНОЇ МАКРОЕКОНОМІЧНОЇ КОН'ЮНКТУРИ

O. Davydyuk,  
PhD in Economics, Associate Professor of the Department  
of Social-Humanitarian and General Military Disciplines of the Naval Institute of the OU  
A. Gab,  
The teacher of the Department of Navigation and Navigation at the Naval Institute of the OU "OMA"

### DEVELOPMENT OF ENTERPRISES OF THE SEA TRANSPORT COMPLEX IN THE CONTEXT OF THE GLOBAL MACROECONOMIC CONJUNCTION

*Україна — морська держава, виходячи з її просторових і геофізичних особливостей, місця й ролі в глобальній та регіональній системах міжнародних відносин. Вона здобула цей статус завдяки географічному положенню з виходом в океан, довжині морських кордонів та площі водного простору, а також вагомому внеску у вивчення Світового океану та розвиток судноплавства. Україна має сприятливі передумови для розвитку морського транспорту; на півдні її територію омивають води Чорного та Азовського морів, які практично не замерзають і з'єднуються з Середземним морем через протоку Босфор, Мармурове море і протоку Дарданелли. Загальна довжина морської берегової лінії України понад 2000 км. Регулярні морські перевезення Чорним й Азовським морями почалися ще з XVIII ст. Проте за роки свого державного розвитку Україна практично втратила первинні позиції морської держави значною мірою в зв'язку з суттєвим зниженням рівня конкурентоспроможності її морегосподарського комплексу. Причиною цього виявилася недооцінка ролі держави у демократичних перетвореннях, притаманних переходу до ринкових відносин, і ролі морської політики у процесі підтримки і розвитку економічної могутності держави, зміцнення її міжнародного авторитету. У світі сьогодні неможливо уявити країну, що має вихід до моря, без пріоритетного розвитку морського сектору і впровадження зваженої та дієвої морської політики, які формують основу заможного суспільства та ефективної конкурентоспроможної економіки країни. Ядром функціонування морегосподарського комплексу є торговельне мореплавство — діяльність, пов'язана з використанням суден для перевезення вантажів, пасажирів, багажу та пошти, рибних та інших морських промислів, розвідки та видобування корисних копалин, виконання буксирних, криголамних і рятувальних операцій, прокладання кабелю, також для інших господарських, наукових і культурних цілей. Морський транспорт є невід'ємною частиною міжнародної логістичної системи і традиційно відіграє провідну роль у світовій торгівлі. У статті досліджено та проаналізовано обсяги морських перевезень України. Запропоновано та обгрунтовано перспективні заходи щодо підвищення інвестиційної привабливості національного мореплавства. Ядром функціонування морегосподарського комплексу є торговельне мореплавство — діяльність, пов'язана з використанням суден для перевезення вантажів, пасажирів, багажу та пошти, рибних та інших морських промислів, розвідки та видобування корисних копалин, виконання буксирних, криголамних і рятувальних операцій, прокладання кабелю, також для інших господарських, наукових і культурних цілей. Морський транспорт є невід'ємною частиною міжнародної логістичної системи і традиційно відіграє провідну роль у світовій торгівлі.*

*Ukraine is a maritime state, based on its spatial and geophysical peculiarities, place and role in the global and regional systems of international relations. It gained this status owing to its geographical position with its exit to the ocean, the length of the sea borders and the area of the water area, as well as a significant contribution to the study of the oceans and the development of navigation. Ukraine has favorable conditions for the development of maritime transport; in the south its territory is washed by the waters of the Black and Azov Seas, which practically do not freeze and connect with the Mediterranean Sea through the Strait of the Bosphorus, the Marmara Sea and the Dardanelles Strait. The total length of the coastal coastline of Ukraine over 2000 km. Regular sea transportations by the Black and Azov seas began from the XVIII century. However, during the years of its state*

*development, Ukraine has practically lost the initial positions of the maritime state to a large extent due to a significant decrease in the level of competitiveness of its maritime economy complex. The reason for this was the underestimation of the role of the state in democratic transformations, inherent in the transition to market relations, and the role of maritime policy in the process of supporting and developing the economic power of the state, strengthening its international credibility. In the world today it is impossible to imagine a landlocked country without a priority development of the maritime sector and the introduction of a balanced and effective maritime policy that forms the basis of a prosperous society and an effective competitive economy of the country. Commercial maritime navigation is the core of the operation of the maritime complex — activities related to the use of vessels for the transport of goods, passengers, luggage and mail, fish and other marine industries, exploration and extraction of minerals, towing, icebreaking and rescue operations, laying cables, as well for other economic, scientific and cultural purposes. Maritime transport is an integral part of the international logistics system and traditionally plays a leading role in world trade. The article explores and analyzes volumes of sea transportations of Ukraine. Proposed measures are proposed and grounded in order to increase the investment attractiveness of national navigation. Commercial maritime navigation is the core of the operation of the maritime complex — activities related to the use of vessels for the transport of goods, passengers, luggage and mail, fish and other marine industries, exploration and extraction of minerals, towing, icebreaking and rescue operations, laying cables, as well for other economic, scientific and cultural purposes. Maritime transport is an integral part of the international logistics system and traditionally plays a leading role in world trade.*

*Ключові слова: національна економіка, інвестиційна привабливість, морські перевезення, мореплавство, каботажні перевезення.*

*Key words: national economy, investment attractiveness, sea transportations, navigation, coastal traffic.*

## ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Морський транспортний комплекс є багатофункціональною структурою, що задовольняє потреби національної економіки у транспортному забезпеченні. Морські порти є складовою частиною транспортної і виробничої інфраструктури держави з огляду на їх розташування на напрямках міжнародних транспортних коридорів. Від ефективності функціонування морських портів, рівня їх технологічного та технічного оснащення, відповідності системи управління та розвитку інфраструктури сучасним міжнародним вимогам залежить конкурентоспроможність вітчизняного транспортного комплексу на світовому ринку. Морський транспорт є невід'ємною частиною міжнародної логістичної системи і традиційно відіграє провідну роль у світовій торгівлі. За даними Комісії ООН з питань розвитку та торгівлі (UNCTAD), понад 80 % міжнародної торгівлі товарами, що набуває все більш глобального характеру, здійснюється шляхом морських перевезень. Протягом 1990—2014 рр. обсяги світової морської торгівлі зросли у 2,5 рази (з 4 млрд тонн до 9,8 млрд тонн). Основною причиною значного зростання судноплавства є розширення світової торгівлі та інтеграція ринків, економічне відкриття Китаю для зовнішнього світу, лібералізація умов торгівлі як результат досягнень світових торговельних організацій. Оскільки попит на морські перевезення носить похідний характер, динаміка морських перевезень і міжнародної морської торгівлі формується під впливом глобальної макроекономічної кон'юнктури.

## АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Проблеми національної економіки досить глибоко досліджені українськими вченими. Зокрема результати цих досліджень подано в роботах таких авторів:

Р.М. Рудницька, О.Г. Сидорчук, О.М. Стельмах [1], А.О. Филипенко, В.В. Баришнікова, Т.М. Гнат'єва, А.О. Кравчук, І.Ю. Гришова [3], О.П. Дяченко, О.В. Ніколюк [10], О.О. Давидюк [5], Ніколюк О.В. Питання регулювання окремих галузей національної інфраструктури знайшли відображення в багатьох публікаціях українських дослідників. Визначенню наявних проблем кризового становища основних галузей морегосподарського комплексу країни, висвітленню європейського досвіду створення морських кластерів присвячено праці А. Филипенка та В. Баришнікової [6]. Дослідники зробили вагомий внесок у дослідження проблем торговельного мореплавства та сприяли підвищенню конкурентоспроможності й ефективності функціонування морського транспорту України. Попри широкий діапазон досліджень у цій сфері, в українській науковій літературі недостатньо висвітлено питання відродження національного торговельного мореплавства як одного з потужних сегментів української економіки, що має важливе значення у забезпеченні економічної безпеки держави та утвердженні її національних економічних інтересів, що створює підґрунтя для подальших досліджень.

## МЕТА СТАТТІ

Метою статті є аналіз сучасного стану, напрями та тенденцій державної політики у сфері мореплавства України, дослідження функцій та проблем ринку морських перевезень.

## ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

В Україні, як і в усьому світі, нині зростає попит на перевезення внутрішнім водним транспортом. Вантажовласники, насамперед металовиробники і зернотрейдери, в умовах економічної нестабільності, зростання цін на паливо, збільшення випадків перебоїв у роботі залізничного та автомобільного транспорту через

Таблиця 1. Перевезення вантажів по р. Дніпро за 2013—2017 роки (тис. т)

Показник	За навігаційний період 2013 р.	За навігаційний період 2014 р.	За навігаційний період 2015 р.	За навігаційний період 2016 р.	За навігаційний період 2017 р.
Усього	3 564	4 384	4 702	6 435	8 085
З них зерно	1 383	1 489,9	1 768,7	1 999,0	2 663,0

Джерело: складено за даними Річкової інформаційної служби.

конфлікт на сході країни намагаються скоротити транспортні витрати та покращити логістику перевезень.

Основними перевагами морської портової галузі України є:

високий експортний потенціал вантажів чорних металів, вугілля, залізрудного концентрату та зернових; наявність потужностей з обробки вантажів;

вигідне розташування морських портів для забезпечення транзитних вантажопотоків;

наявність нормативно-правової бази щодо можливості залучення приватних інвестицій для розвитку портової галузі;

наявність висококваліфікованих спеціалістів портової галузі.

Галузь з одним з найпотужніших потенціалом серед провідних країн світу:

38 державних підприємств з оборотом близько 10 млрд. грн на рік;

5000 галузевих суб'єктів господарювання;

100 000 моряків-громадян України;

1 робоче місце в галузі стимулює створення 4—5 робочих місць в суміжних галузях.

Отже, постає завдання та ціль перенести значну частину вантажопотоку на річку, оскільки річковий транспорт має низку переваг перед іншими видами вантажоперевезень, і насамперед — це економічність. Звертаємо увагу, що маючи 5 л умовного палива або 1 тону умовного вантажу можна перевезти річковим транспортом на 500 км, залізницею — на 333 км, автомобільним транспортом — усього на 100 км. Таким чином, за одних і тих самих умов витрат на паливо, вантаж можна транспортувати річкою у півтора рази більше, ніж залізницею. Зазначене обумовлює перспективність розвитку ВВТ і потенційну можливість суттєво наростити своє представництво на ринку вантажних та пасажирських перевезень.

З точки зору суспільних переваг, розвиток річкового транспорту в Україні та включення його в систему мультимодальних перевезень дозволить не тільки знизити енергетичні витрати та скоротити шкідливі викиди в атмосферу, але й транспортувати товари суднами типу "ріка-море" між великими промисловими центрами країни та чорноморськими портами без додаткового перевантаження. Окрім, знизити навантаження на автомобільні дороги та "оздоровити" залізницю, звільнивши їх від частини нерентабельних перевезень, і таким чином сприяти реформам, що відбуваються на залізничному та автомобільному транспорті [2; 3].

Загальна довжина судноплавних річок України, які використовуються як водні шляхи, становить 2 241 км, з яких Дніпро є найважливішою воднотранспортною магістраллю. Басейн Дніпра займає близько 65 відсотків річкового простору України.

У 1990 році обсяг внутрішніх перевезень річковим транспортом в Україні становив майже 67 млн т на рік, на 2017 рік цей показник скоротився до 8 млн т.

Для річкового транспорту підходить обслуговування вантажопотоків, для яких важлива не швидкість, а ритмічність доставки, це зерно, пісок, метал, добрива, руда тощо. Саме тому, за нинішніх умов економічно обґрунтованим в Україні розглядається перевезення річковим транспортом до 25 млн т вантажів (що у 3—4 рази більше, ніж зараз).

Проте на шляху вищевикладених перспектив є низка факторів, які перешкоджають збільшенню обсягів перевезень річковим транспортом, а саме:

Крім того, річка Дніпро закрита для вільного проходження суден під іноземним прапором без відповідного одноразового дозволу, а також для роботи іноземного флоту між портами України (каботаж) без дозволу на каботажні перевезення.

З кожним роком кількість суден під державним прапором України стрімко зменшується. Так, у 1991 р. під українським прапором було 375 суден дедекейтом 5 тис. т і більше, у 2000 р. — 155, у 2005 — 91, а у 2014 — 46. Водночас під іноземними прапорами наразі працюють більше 200 середніх та великих суден, які належать українським компаніям [4].

Аналіз динаміки перевезень вантажів морським транспортом України свідчить про об'єктивність причин значного скорочення обсягу перевезень (табл. 1).

У фізичному вимірі обсяги перевезень вантажів морським транспортом скоротилися з 9 млн т у 2007 р. до 3 млн т у 2015 р., тобто в 3 рази, тоді як у цілому обсяг перевезень вантажів транспортом України знизився на 23,2 % у 2015 р. порівняно з 2007 р., зокрема залізничним транспортом — на 31,9 %, автомобільним — на 18,6 %. Нині частка перевезень вантажів морським транспортом у загальному обсязі вантажних перевезень становить менше 0,2 %.

Найбільшу частку вантажів у структурі перевезень, за даними 2015 р. (табл. 2), становлять різні метали (35,5 %), руда (27,1 %); будівельні матеріали (3,3 %); інші вантажі (25,3 %). Частка вантажів у загальному тоннажі морських перевезень в Україні, що перевозяться у контейнерах, становить <1 %, у 2013 р. — 2 %, а у 2007 р. — 4,4 %).

Більша частина вантажів, які транспортуються морським транспортом, перевозиться закордонним типом сполучення (62,2 % у 2015 р.), значно менші — каботажним (37,8 % у 2015 р.). Водночас у натуральному вимірі обсяг каботажних перевезень морем за останній рік збільшився втричі і на січень 2016 р. становив 1246 тис. т вантажів на тлі загального зростання тоннажу світового флоту відбулося різке скорочення українського. За даними UNCTAD, на 1 січня 1993 р. сукупний дедекейт торговельного флоту України становив 6177 тис. т (враховувалися судна місткістю 100 та більше реєстрових тонн), а частка українського флоту у світовому торговельному флоті складала 0,9 % (25 місце у рейтингу найпотужніших морських країн



Таблиця 2. Обсяги перевезень вантажів в Україні

За видами транспорту	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014**	2015**
	млн т	млн т	млн т	млн т	млн т	млн т	млн т	млн т	млн т
Залізничним	514	499	391	433	469	457	442	386	350
Водним	24	19	10	11	10	8	6	6	6
Морським	9	8	5	4	4	4	3	3,2	3
Річковим	15	11	5	7	6	4	3	2,8	3
Автомобільним*	1255	1267	1069	1168	1252	1260	1261	1131	1021
Авіаційним	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Разом**	1793	1785	1470	1612	1731	1725	1709	1523	1377

Джерело: сформовано на підставі даних Міністерства статистики України.

світу). Проте на 1 січня 2014 р. флот України нараховував суден загальним дедвейтом 3081 тис. т, а частка вітчизняного флоту у світовому торговельному флоті становила вже 0,2 %. З цього дедвейту на судна під українським прапором припадає лише 450 тис. т, а решта 2631 тис. т — на судна під іноземними прапорами [6].

Виокремити одну першопричину, усунення якої сприяло б зростанню кількості суден під державним прапором України, на даний час досить важко. Серед таких причин неодноразово зазначалися недосконалість національного нормативно-правового поля, зокрема Кодексу торговельного мореплавства України (КТМУ), забюрократизована національна система отримання "дозволів на український прапор", а також "специфіка" державного прапора України з усіма податками, зборами, митами та ін. Судновласники, які мали справу з вищевказаними факторами тет-а-тет, уже давно обрали більш зручний та дешевший шлях провадження господарської діяльності: зміна прапора та здійснення діяльності із поширенням на них більш зручної юрисдикції інших країн.

У Європейському Союзі каботажні перевезення дозволені всім суднам під прапорами країн-членів ЄС, включно зі зручними прапорами Греції, Кіпру та Мальти. Водночас варто підкреслити, що судна під іноземними прапорами перебувають у таких же умовах, що й національні, тобто панує рівність можливостей щодо здійснення діяльності перевізниками. Тож з огляду на європейський досвід, кроки до лібералізації процедури допуску іноземного флоту є доцільними. Адже на сьогодні судна під іноземними прапорами не мають бажання мати справу із питаннями отримання дозволів через національну систему з корумпованою репутацією. [9]

Враховуючи, що такий дозвіл носить формальний характер, а його видача є безкоштовною. У цьому можна пересвідчитись, переглянувши "Порядок видачі одноразових тимчасових дозволів на захід до річкових портів України суднам під прапорами держав, з якими не укладено міжнародних договорів про судноплавство на внутрішніх водних шляхах", який затверджений наказом Міністерства інфраструктури України № 665 від 09.11.2012. Саме ці норми створюють серйозні бар'єри (дозвільна система, часові втрати для іноземних суден) не тільки для залучення іноземних інвесторів на ринок вітчизняного судноплавства, а й для українських судновласників, які у процесі здійснення господарської діяльності часто зацікавлені у повному або частковому залученні іноземних партнерів [10].

У комплексі зі змінами до цієї статті необхідно звернутися і до ст. 97 Митного кодексу України (МКУ), де

вказано, що товари, ввезені на митну територію України морським (річковим) судном, допускаються до каботажного перевезення між органами доходів і зборів або у межах зони діяльності одного органу після їх перевантаження на інше морське (річкове) судно, що ходить під прапором України, або за умови отримання на це дозволу центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту, на іноземне судно. Зважаючи на таку зарегульованість даного питання, можна з впевненістю сказати, що законодавець протидіє розвитку міжнародної торгівлі та сприятливого інвестиційного клімату в цілому. Відтак необхідно внести зміни і до МКУ. Однак законопроект "Про внесення змін до Митного кодексу України" (щодо сприяння розвитку судноплавства в Україні) №2713 від 23.04.2015, який передбачав відповідні зміни, у січні поточного року було знято з розгляду.

У рамках цієї реформи актуально запровадити й міжнародний реєстр суден в Україні шляхом часткового запозичення моделі такого реєстру у таких країнах, як Панама, Норвегія, Данія, Казахстан, Грузія та ін. У європейській практиці такі реєстри стали найбільш дієвим засобом державної підтримки національних судновласників. Таке нововведення дозволить залучити під українську реєстрацію судна, які нині перебувають під "зручними" прапорами інших країн, судна іноземних країн, що не мають виходу до моря, створити додаткові робочі місця тощо. Водночас необхідно наголосити, що лібералізація допуску до вітчизняного ринку суден під іноземними прапорами матиме сенс лише при комплексному внесенні змін до Митного та Податкового кодексів України стосовно митних платежів, податків, зборів тощо.

## ВИСНОВКИ

Підсумовуючи аналіз розвитку торговельного мореплавства в Україні, можна стверджувати, що внаслідок практичної втрати основного потенціалу вітчизняного морського флоту стан морських перевезень не відповідає потребам економіки країни. Визначено низку стримуючих факторів розвитку національного торговельного мореплавства в Україні. Необхідно створити міжнародний реєстр суден в Україні. Водночас процедура включення до такого реєстру має бути чіткою, відкритою та максимально простою. Функціонування реєстру має здійснюватися за принципами конкурентоспроможності у порівнянні з судовими реєстрами інших держав, створення стимулів для забезпечення дотри-

мання вимог безпеки судноплавства, використання сучасних технологій, попередження забруднення навколишнього природного середовища з суден, забезпечення поступового зниження середнього віку зареєстрованих суден. Обов'язковим та ключовим є одночасне прийняття відповідних змін до Митного кодексу. Для залучення інвестицій та підвищення привабливості національного ринку для іноземних судновласників необхідно створювати стимули та надати рівні можливості національним перевізникам та суднам під іноземними прапорами стосовно права на здійснення каботажних перевезень. Опоненти повинні розуміти, що підтримка національних перевізників повинна відбуватися по виробленому алгоритму сприяння розвитку та залучення інвестицій у суднобудівну, судноремонтну діяльність тощо.

## Література:

1. Рудницька Р.М., Сидорчук О.Г., Стельмах О.М. Механізми державного управління: сутність і зміст / За наук. ред. М.Д. Лесечка, А.О. Чемериса. — Львів: ЛРІДУ НАДУ, 2005. — 28 с.
2. Baimuratov M., Gryshova I., Akhmetova I. (2018) Leadership of Territorial Communities: Local and Global Factors. In: Strielkowski W., Chigisheva O. (eds) Leadership for the Future Sustainable Development of Business and Education. Springer Proceedings in Business and Economics. Springer, Cham 179—188.
3. Gryshova, I.; Strielkowski, W.; Kalyugina, S. (2017). Modern Technologies in Public Administration Management: A Comparison of Estonia, India and United Kingdom. *Administrative Management Public*, (28), 174—185
4. Kopylenko, O., Gryshova, I., Diachenko, O. (2018). Leading institutional mechanism of the state regulation and the shadow economy. In: Strielkowski, W. (ed.). *Proceedings of the 2nd International Conference on Social, Economic and Academic Leadership (ICSEAL 2018)*, Advances in Social Science, Education and Humanities Research, vol. 217, pp. 60—68. doi: 10.2991/icseal-18.2018.10.
5. Давидюк О.О., Гнат'єва Т.М. Механізм забезпечення компліментарності захисту економічних інтересів. *Наукові записки Інституту законодавства Верховної Ради України*. — 2017. — № 5. — С. 80—89.
6. Филипенко А.О., Баришнікова В.В. Пріоритети розвитку морегосподарського комплексу України в умовах глобалізації: аналітична доп. Нац. ін-т стратег. дослідж. Одеса: Фенікс, 2013. 166 с.
7. Статистичний збірник Державної служби статистики України "Транспорт і зв'язок України за 2015 рік". URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>
8. Гнат'єва Т.М., Кабанова О.П. Сучасні тенденції залучення капітальних інвестицій, як важливий фактор структурної перебудови економіки. *Фінансові дослідження*. Вип. 1 (4). 2018. URL: <http://fr.stu.cn.ua/index.pl?task=arcinf&l=ua&j=14&id=107>
9. Кравчук А.О., Ніколюк О.В. Активізація інвестиційних процесів у контексті податкового навантаження національної економіки України. *Наукові записки Інституту законодавства Верховної Ради України*. — 2017. — № 4. — С. 86—93.

10. Ніколюк О.В. Митна логістика в Україні: поняття, проблеми та перспективи розвитку. Сучасний стан галузей національної економіки України: проблеми та шляхи їх вирішення: колективна монографія / За заг. ред. д-ра екон. наук, проф. І.І. Савенка, д-ра екон. наук, доц. І.О. Седікової — Харків: ТОВ "Пром-Арт", 2018. — 431 с.

## References:

1. Rudnyts'ka, R.M. Sydoruk, O.H. and Stel'makh, O.M. (2005), *Mekhanizmy derzhavnoho upravlinnia: sutnist' i zmist* [Mechanisms of government: the essence and content], LRIDU NADU, Lviv, Ukraine.
2. Baimuratov, M. Gryshova, I. and Akhmetova, I. (2018), "Leadership of Territorial Communities: Local and Global Factors", *Leadership for the Future Sustainable Development of Business and Education*. Springer Proceedings in Business and Economics, Springer, Cham, pp.179—188.
3. Gryshova, I. Strielkowski, W. and Kalyugina S. (2017), "Modern Technologies in Public Administration: A Comparison of Estonia", India and United Kingdom. *Administrative Management Public*, vol.(28), pp.174—185.
4. Kopylenko, O. Gryshova, I. and Diachenko, O. (2018), "Leading institutional mechanism of state regulation and shadow economy", *Proceedings of the 2nd International Conference on Social, Economic and Academic Leadership (ICSEAL 2018)*, Advances in Social Science, Education and Humanities Research, vol. 217, pp. 60-68. doi: 10.2991 / icseal-18.2018.10.
5. Davyduik, O.O. and Hnat'ieva, T.M. (2017), "Mechanism to ensure the compliance with the protection of economic interests", *Naukovi zapysky Instytutu zakonodavstva Verkhovnoi Rady Ukrainy*, vol. 5, pp. 80—89.
6. Fylypenko, A.O. and Baryshnikova, V.V. (2013), *Priorytety rozvytku morehospodars'koho kompleksu Ukrainy v umovakh hlobalizatsii* [Priorities of the development of Ukraine's maritime economy in the conditions of globalization], Feniks, Odessa, Ukraine.
7. State Statistics Service of Ukraine (2016), "Statistical collection "Transport and Communications of Ukraine for 2015", available at: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (Accessed 30 May 2019).
8. Hnat'ieva, T.M. and Kabanova, O.P. (2018), "Modern tendencies of attraction of capital investments as an important factor of structural adjustment of the economy", *Finansovi doslidzhennia*, vol. 1 (4), available at: <http://fr.stu.cn.ua/index.pl?task=arcinf&l=ua&j=14&id=107> (Accessed 30 June 2019).
9. Kravchuk, A.O. and Nikoliuk, O.V. (2017), "Activation of investment processes in the context of the tax burden of the national economy of Ukraine", *Naukovi zapysky Instytutu zakonodavstva Verkhovnoi Rady Ukrainy*, vol. 4, pp. 86—93.
10. Nikoliuk, O.V. (2018), "Customs logistics in Ukraine: concepts, problems and prospects of development", *Suchasnyj stan haluzej natsional'noi ekonomiky Ukrainy: problemy ta shliakhy ikh vyrishennia* [The current state of the branches of the national economy of Ukraine: the problems and ways of their solution], TOV "Prom-Art", Kharkiv, Ukraine.

*Стаття надійшла до редакції 09.06.2019 р.*