
Klyueva V.

INTELLECTUAL CAPITAL WATERWAY TRANSPORT ENTERPRISES

The article examines the natural of intellectual capital in water transport enterprises, its structure and the factors that affect it are determined in this article.

Keywords: *intellectual capital, intellectual capital in waterway transport enterprises, the structure of intellectual capital.*

УДК 629.5.08:658.511

Ковбатюк М.В., Олту І.В.

ІСТОРІЯ, СУЧАСНИЙ СТАН І ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ КІЛІЙСЬКОГО СУДНОБУДІВЕЛЬНО-СУДНОРЕМОНТНОГО ЗАВОДУ

В статті проведено ретроспективний аналіз діяльності Кілійського суднобудівельно-судноремонтного заводу, визначені сучасні тенденції розвитку та обґрунтовані перспективні шляхи його функціонування. Визначені причини нестабільності в діяльності підприємства.

Ключові слова: *суднобудівельно-судноремонтний завод, історичний аспект, аналіз, тенденції розвитку.*

Постановка проблеми. В сучасних умовах розвитку економіки країни велика кількість підприємств, в тому числі і суднобудівельно-судноремонтні заводи, ще досі залишаються збитковими. Дана тенденція зумовлена падінням обсягів перевезень як вантажів, так і пасажирів судноплавними компаніями; низьким попитом на будівництво нового флоту та безліччю інших причин. Саме тому, актуальним на сьогодні є проведення ретельного аналізу діяльності підприємств, визначення особливостей їх історичного розвитку та сучасного стану, та виявлення причин, які гальмують їх розвиток, з метою розробки стратегії їх подальшого функціонування.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Висвітленням проблем розвитку та шляхів їх вирішення на основі проведення моніторингу діяльності підприємств водного транспорту, зокрема і суднобудівельно-судноремонтних заводів займалися наступні автори: Баришнікова В.В., Филипченко А.О., Степанова К.В. [1], Захараш Н.В. [2], Зінченко А.І. [3], Майстренко О., Гурченков О. [4], Пархоменко І.Н. [5], Познанська І.В., Гнатюк П.І. [6], Письменна К.С. [7] та інші.

Невирішена частина проблеми. Аналіз проведених досліджень свідчить про те, що більшість науковців вивчають та аналізують стан галузі взагалі. Публікацій, що присвячені окремим підприємствам суднобудівельно-судноремонтної галузі практично немає. Але кожне підприємство має свої особливості розвитку, на його діяльність впливає велика кількість регіональних чинників, що потребує більш детального і прискіпливого аналізу окремого підприємства, котрий надає чітку інформованість та можливість прийняття ефективних та дієвих управлінських рішень щодо функціонування, регулювання та контролю їх діяльності.

Мета дослідження полягає у проведенні діагностики стану Кілійського суднобудівельно-судноремонтного заводу з метою визначення історичних та регіональних особливостей його

розвитку та обґрунтування основних шляхів підвищення ефективності діяльності підприємства у посткризовий період.

Викладення основного матеріалу. Кілійський суднобудівельно-судноремонтний завод був заснований 29 серпня 1944 року на території колишніх судноремонтних майстерень Кілійського порту і напівзруйнованого млина [8].

Первісний завод складався з 2 цехів: слюсарно-ковальського та деревообробного.

27 грудня 1944 року рішенням Кілійського міськкому і міськвиконкому було організувати в місті Кілія відстійний пункт на 150-200 суден і судноремонтну базу з обсягом продукції 7 мільйонів карбованців

З 1 січня 1945 року рішенням Міністерства морською флоту СРСР судноремонтні майстерні були передані в підпорядкування створеному Дунайському пароплавству і перейменовані у Кілійський судноремонтний завод.

Період 1945-1959 роки були украй важкими для колективу підприємства. Цехи розміщалися в старих, непристосованих будівлях. Не було устаткування, не вистачало матеріалів, інструментів. Учораšní кустарі і сільськогосподарські робітники не мали досвіду судноремонтного виробництва. Післявоєнний період характеризувався збільшенням флоту пароплавства, обсягів судноремонту. Придунайські країни почали розвивати торгівлю. А торгівля - це перевезення по річці Дунай. Необхідність розвитку судноремонтної бази встає на перший план. Уже в 1950 році Міністерство морського флоту приймає рішення про будівництво Кілійського судноремонтного заводу. Після 1954 року ця територія перетворюється в будівельний майданчик.

У 1949 році була побудована електростанція У 1950-1951 роках побудовані пилорама й організована суднопіднімальний цех. У 1955 році вводиться в дію киснева станція, у 1957 році побудований механічний цех, у 1958 році корпусний цех, компресорна, завершується будівництво складного гідротехнічного спорудження - сліпа. Тепер на ремонт можуть бути підняті будь-які судна, докова вага яких до 1100 тонн. З 1959 по 1969 року побудовані й введені в дію лісосушилка, парокотельня, трубопровідний і гальванічний цехи. У 1960-1970 роках була побудована та введена в експлуатацію котельня заводу, закінчена реконструкція ливарки у 1965 році.

Необхідно відзначити, що Кілійський судноремонтний завод спеціалізувався на ремонті судів, але на початку 60-х років, випробуючи велику потребу в тоннажі, керівництво пароплавства приймає рішення про будівництво флоту на заводі.

Перше судно Кілійського заводу – нафтоналивний танкер – було побудовано у грудні 1960 року.

На початку 70-х років у практиці вітчизняного морського флоту вводиться ліхтеровозна система перевезення вантажів. Перед заводом поставлена задача комплектування ліхтеровозів ліхтерами. Наприкінці 1979 року був побудований і введений у дію ліхтерний цех, що є заводом у заводі. У цех подається метал, а з цеху виходить готове судно, причому цехом виконується більш 85% усіх робіт із будівництва судна.

Найбільш показовим є 1987 рік побудовано 66 ліхтерів вантажопідйомністю 1100 тони кожний. У цьому ж році відремонтовано більш 130 суден Українського Дунайського Пароплавства (УДП), Інтерліхтера і дунайських портів. Чисельність працівників заводу тоді складала близько 2300 чоловік. На сьогоднішній день чисельність заводу складає 422 чоловіка (дані на 1.01.2011 р.).

По загальновідомим причинам, з 1992 року почався різкий спад виробництва, а до 1995 року практично зупинилось суднобудівництво, об'єми судноремонту були зведені до мінімуму. Було очевидним, поки не стабілізується стан українських судовласників, завод завантаженості мати не буде. Єдиний вихід - пропонувати свою продукцію у зовнішньому середовищі.

Переломним для колективу був 1995 рік, коли директором заводу став уже працюючий на цій посаді Мельник Михайло Андрійович. Використовуючи великий запас інформації,

накопичений під час роботи в Австрії у представництві Дунайського пароплавства, він запропонував переорієнтувати завод на зовнішній, стабільний ринок Західної Європи.

В результаті переговорів укладається контракт на перший експортний заказ у середині 1996 року з германською фірмою «Філіп Еберт». У 1997 році цей заказ був виконаний. Замовник признає, що європейський пароплавний бізнес шокований існуванням в невідомій Європі України такого суднобудівельного виробництва. Перше судно візитна картка заводу, від якої залежить його подальша доля. Триєдина задача - якість, терміни та конкурентоспроможна ціна - були вирішені успішно. Було реалізовано ще два контракти, для бельгійського та голландського замовників. На 1997 рік завод заключив угоду з фірмою «Філіп Еберт» на право рекламування заводу на західному ринку. Сьогодні ім'я кілійських суднобудівельників відомо та визнано в світі, про що говорять багато чисельні пропозиції та різноманітні призи.

Завод був представлений класифікаційному товариству «Германський Ллойд», та отримав сертифікат на право виконання робіт під його наглядом. Керівництво заводу орієнтувалось на Германію, розуміючи, що передусім у судновласників Верхнього Дунаю, Рейну, Майна, Голландії та Бельгії найбільш високий попит на нові річні судна і судна типу «ріка-море».

Європейське визнання підприємства – не його реклама. Про КСБСРЗ довідалися в Греції, Голландії, Росії. Почали надходити пропозиції на будівництво різних типів річкових суден. Завод став будувати судна для змішаного плавання.

Розміри суден збільшилися. Виникли деякі труднощі по спуску таких суден на воду – заводський сліп не дозволяв спускати судна понад 80-метрову довжину. Тому заводчани розробили технологію будівлі суден із двох частин. Обидві частини корпусу виготовляються в ліхтерному цеху, спускаються на воду за допомогою сліпа, потім буксируються на Ізмаїльський СРЗ, де на плавучому доці з'єднують обидві половини в єдиний корпус судна. Така технологія дозволила будувати корпусу самохідних суден довжиною 135 метрів і водотоннажністю більш 6 тисяч тонн.

Завод є членом престижного міжнародного Клубу лідерів світової торгівлі. Цей клуб щорічно проводить конкурс серед підприємств на кращу продукцію. За результатами світової торгівлі 1997 року заводу був присуджений приз «За кращу торгову марку 1997 року». З 117 підприємств, що приймати участь у цьому конкурсі, суднобудівну галузь представляв тільки КСБСРЗ. 9 березня 1998 року в Женеві КСБСРЗ нагороджується другим призом «За кращу торгову марку 1998 року». У квітні 1998 року в Мадриді ведучі бізнесмени зі Швеції, Німеччини, Данії, Росії, ОН ІА й інших країн на ХХ111 конвенції присуджують заводу приз за прагнення до якості «Арка Європи». У фавні 1998 року в Парижі на церемонії засідання Клуба лідерів світової торгівлі заводу вручається другий приз «За якість». У липні 1998 року в Нью-Йорку вручається третій приз за якість «Золотий приз Америки за якість», золота версія. У 1999 році отриманий приз Америки «За якість і підприємницький престиж», платинова версія. 8 травня 2000 року в Мадриді Клуб лідерів світової торгівлі нагороджує завод призом «За кращу торгову марку».

В теперішній час до складу Міністерства транспорту України входять два дунайських заводи – Кілійський суднобудівельно-судноремонтний завод (КСБСРЗ) та Ізмаїльський судноремонтний завод (ІСРЗ). Основне призначення Кілійського заводу – будівництво несамохідних суден та плавзасобів, а також ремонт річкових суден і плавзасобів дунайського басейну.

Кілійський суднобудівельно-судноремонтний завод має державну форму власності. Сьогодні Кілійський суднобудівельно-судноремонтний завод – це велике підприємство з високим виробничим і інтелектуальним потенціалом, здатним вирішувати найрізноманітніші завдання з будівництва та ремонту суден, випуску продукції машинобудування, виготовлення товарів масового попиту. Основними напрямками виробничої діяльності заводу є суднобудування (80 %) і судноремонт (20%) [8].

Суднобудування – будівництво вантажних барж вантажопідйомністю 2000 тонн і вище для перевезення сипучих, генеральних і навалочних вантажів; танкерів різних типів і

призначення; ліхтерів; барж - майданчиків; самохідних суден класу «ріка-море» плавання доковою вагою до 600 тонн, довжиною до 90 метрів, шириною до 15 метрів і суто морських суден водотоннажністю до 5000 тонн і довжиною до 135 м., яхт різного типу і класу.

Основна продукція останніх 15 років: ліхтер «ріка-море» ІН.І635КМ, баржа-секція типу «Європа-2» ІН.20691, нафтоналивна баржа ін.5849, баржа-контейнеровоз ін.245. понтони для перевезення великовагових поїздів ін.254/255, баржа-хімовоз ін 250. самохідні землевідвізні шаланди, яхти.

Судноремонт - комплексний ремонт річкових суден І суден класу «ріка-море» дунайських судноплавних компаній і інших замовників (буксирні-штовхачі ін.415, 4151, 4152, баржі, землесоси, землечерпалки. ліхтера, річкові танкери, несамохідні і самохідні, сушвантажні і наливні судна та інші). Виконуються корпусно-зварювальні, механомонтажні, трубопровідні, електромонтажні, деревообробні роботи, механізоване очищення, фарбування корпусів суден.

Інша продукція:

1. Суднове машинобудування виготовлення судових палубних механізмів і засобів механізації судноремонтних робіт: шпиль ЯШ ЗР. лебідка ЛР-800 м. ЯРС-45, знімач 45150. 90-280. знімач дія випресовки підшипників. пристосування дія затягування анкерних зв'язків, пристосування дія випресовки фланцевих болтів Ф-250. верстат ТГ-І. пристосування для проточки кінгстонів, верстат для притирання гнізд клапанів, пристосування дія розвальцьовування кінців труб. пристосування дія розсунення фланців та інші.

2. Послуги виробничого характеру – товари народного споживання: трати віконні, труби різного діаметру і довжини, металеві паркани, окремі вироби (дерева по замовленням місцевих організацій і фізичних осіб, послуги по ремонту кисневих балонів і реалізації кисню та інші товари і послуги, які завод виготовляє на замовлення.

Головним напрямком заводу є суднобудівництво, але зараз він займається тільки судноремонтом (рис.1).

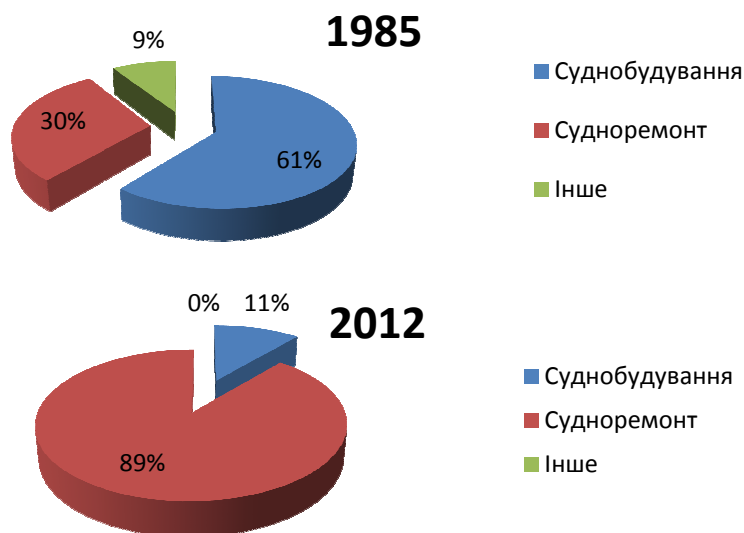


Рис. 1. Структура випуску продукції у 1985 та 2012 рр.

Всього до теперішнього часу було побудовано більш ніж 1000 суден. Незначна частина виробництва припадає на машинобудівництво та інші роботи. Головними замовниками послуг судноремонту (ПрАТ «Українське Дунайське Пароплавство» (УДП), порти Дунайського і Чорноморського басейнів, міжнародна організація Інтерліхтер (Угорщина). Внутрішній ринок України розвинутий не на повну міру, тому українські суднобудівельники вимушені на свій страх і ризик виходити на ринки інших країн, куди їх ніхто не запрошував і де працюють власні судові компанії. Послуги мають бути якісними,

конкурентоспроможними по ціні, щоб зацікавити іноземного замовника. Важливим для КСБСРЗ являється відкриття глибоководного суднового каналу Дунай-Чорне море, яке відбулося 26 серпня 2004 року.

Завод не бере участь у створенні спільних підприємств. Замовлення, що КСБСРЗ виконує для іноземних фірм – це результат індивідуальних партнерських відносин, що виникають при контакті «Замовник-Виконавець».

КСБСРЗ співпрацює з багатьма заводами та організаціями напряму без посередників. Серед них такі як:

- м. Донецьк «Донецький металургійний завод», вони постачають на КСБСРЗ листовий прокат, полособульб;
- м. Маріуполь «Маріупольський Мет. Комбінат ім. Ілліча», вони постачають на КСБСРЗ металопрокат, куток;
- м. Одеса ООО «Індустріальний метизний союз» – св. проволока;
- м. Миколаїв ПКФ ООО «Укрюжкомпанія» – електроди для суднобудівництва під надзором;
- м. Нікополь ОАО «Нікопольський завод феросплавів» – феросплави для автономної сварки;
- м. Нікополь ООО «Нікопольський южно-турбинний завод» – трубний прокат, системи;
- м. Одеса ООО «Стальканат» – сталеві канати;
- м. Запоріжжя ОАО «Запорожський мет. комбінат» – тонкий лист, оцинковане залізо;
- International Paint Ltd (Ukraine) м. Миколаїв – постачальники фарби;
- Sigma Амстердам – шоппраймери, системи від корозії;
- багато інших фірм.

Постачальники являють собою важливу конкурентну силу, так як, в першу чергу, вони мають поставляти якісний метал та інші матеріали. При цьому завод не в змозі диктувати відпускні ціни на сировину. В зв'язку з різким збільшенням цін на матеріальні ресурси постачальники вимагають проводити передоплату за необхідні ресурси. Так, протягом всього аналізованого періоду період погашення кредиторської заборгованості скорочувався. І цей факт становить реальну загрозу для підприємства в умовах оплати замовником після отримання готової продукції та в умовах браку власних грошових коштів. В останні ж роки з іноземними замовниками відділом ЗЕЗтаМ практикувалося співробітництво на основі кредитування КСБСРЗ на основі давальницької сировини: замовник без будь-яких гарантій закуповував та поставляв основні матеріали (металопрокат, профіль) і комплектуюче обладнання. Таким чином, значно вирішилась проблема нестачі обігових коштів.

Судноремонтні підприємства України сьогодні переживають складні часи, які постійно борються за виживання і не більш того. Говорячи про суднобудування, необхідно відмітити, що Україна, поки ще, зберігає за собою характеристику потенційно значної суднобудівельної держави, оскільки має 8 великих суднобудівельних підприємств. Фінансова схема здійснення суднобудування та судноремонту і отримання прибутку – довгий та складний процес. Проте це те виробництво, без якого на морі неможливо обійтись. Потреба в ньому буде завжди.

У теперішній час нестабільна політична та економічна обстановка в Україні погано вплинула на галузь водного транспорту і підприємство, яке, ще у не такі давні часи було у числі кращих в Україні, та марка КСБСРЗ, яка достатньо відома у Європі, і багатьом зарубіжним судновласникам, не допомогли і суднобудування практично зупинилося на початку 2009-го року. Українського замовника немає, а іноземні готові працювати з заводом, але ставлять умови, за яких підприємство одразу заганяють у кут. Саме політична ситуація в нашій країні призвела до того, що іноземці просто бояться мати справу з українськими підприємствами, а значить і з КСБСРЗ теж. Тобто, вони готові розміщувати замовлення, але за однієї умови: завод будує все за власні кошти, приганяють судно в країну замовника, йде приймання, і тільки при дотриманні всіх вимог відкривається фінансування. Для заводу цей шлях неприйнятний. Хоча таких замовлень па сьогоднішній день є приблизно на 48

мільйонів гривень. Звичайно, можна взяти кредити, але відсотки по них з'їдять значну частину прибутку. Рентабельність знизиться, а найменше недотримання термінів поставки навіть не з вини заводу призведе до таких штрафних санкцій, що можна потрапити у збитки. На таких умовах займатися суднобудуванням КСБСРЗ не буде. Тому це переноситься на перспективу. Останні роки підприємство трималося на судноремонті. Зараз на ремонті стоїть вісім буксирів УДП, дві баржі, ліхтер, шаланда Чорноморського пароплавства, буксир з Рені, є ще пропозиції. До КСБСРЗ звертаються з Ізмаїльського порту, практично підписаний контракт з Білгород-Дністровським портом. Замовлень на ремонт достатньо. Завод діє відповідно до вимог часу. Ринок диктує правила гри. Виживає тільки той, хто йде за цими правилами. КСБСРЗ поставило собі на меті виконувати роботу, дотримуючись «трьох китів» – якість, терміни і конкурентоспроможна ціна.

Нажаль, на Україні всі судноремонтні підприємства сьогодні переживають складні часи. Вони постійно борються за виживання.

Фінансова схема здійснення суднобудування та отримання прибутку – довгий та складний процес. Проте, це те виробництво, без якого на річці та морі неможливо обійтись. Причиною погіршення ситуації у суднобудуванні / судноремонті є нестабільний, хиткий політичний та економічний стан в країні, а також незацікавленість держслужбовців у поліпшенні та розвитку транспортної структури в Україні.

Кризовий стан суднобудівної та судноремонтної галузі країни в цілому, та зокрема Кілійського КСБСРЗ зумовлено наступними факторами:

- втрата національного флоту та неможливість його оновлення, що раніше здійснювалося за рахунок наявних суднобудівних та судноремонтних потужностей;
- неефективна система державного управління галуззю;
- застаріли основні фонди, техніка та обладнання, які виявляються неконкурентоспроможними на сучасному ринку суднобудівних та судноремонтних послуг;
- висока собівартість, трудомісткість та тривалість циклу будівництва (майже у 2 рази порівняно зі світовими аналогами).

В зв'язку з цим, пріоритетними напрямками розвитку суднобудування та судноремонту повинні стати наступні:

- побудова ефективною інфраструктури управління суднобудівною та судноремонтною промисловістю за рахунок створення регіонального кластеру, що дасть можливість збільшити капіталізацію та підвищити конкурентоспроможність галузі;
- створення діючого економічного механізму відновлення суднобудування та судноремонту в країні;
- розвиток сектору інтелектуальних бізнес-послуг (консалтинг, інжиніринг, проектний менеджмент) в галузі суднобудування та судноремонту.

Наявність значного науково-технічного потенціалу обумовлює один з стратегічних напрямків розвитку суднобудування та судноремонту в Україні - пропозиція на світових ринках конкурентоспроможного інтелектуального продукту (наукових розробок, нових технологій тощо). [9]

Серед пропонуємих напрямків особливу увагу треба звернути на можливість створення суднобудівного кластеру на базі Кілійського суднобудівельно-судноремонтного заводу. Це підтверджується і «Стратегічним планом підвищення конкурентоспроможності та економічного розвитку Придунайського економічного субрегіону на 2012-2022 рр.» [10], а також знаходить своє відображення в працях Филипченко А.О., Барішнікової В.В. [9], Соколенко С.І. [11] та інших науковців.

Крім того, завод міг би спеціалізуватись на виробництві маломірних плавучих засобів, аероглісерів та ін. [10]. Тобто доцільно провести диверсифікацію виробництва.

Висновки. Резюмуючи вищенаведений аналіз, можна стверджувати наявність нестабільного розвитку Кілійського суднобудівельно-судноремонтного заводу, особливо в останні роки. Переломним періодом став 2009 рік, який супроводжувався світовою економічною кризою. Отже, необхідним елементом ефективного менеджменту є

знаходження дієвих шляхів та впровадження креативних заходів для виходу підприємства з депресивного стану, окремі з яких запропоновані в статті.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Филипенко А.О.* Щодо стратегічних пріоритетів реалізації потенціалу України як морської держави: аналітична доповідь./ А.О. Филипенко, В.В. Баришнікова, К.В. Степанова [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://od.niss.gov.ua/content/articles/files/Anal_Dopovid-30296.pdf.
2. *Захараш Н.В.* Місце кредиту у фінансовому забезпеченні суднобудівних підприємств: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук / Н.В.Захараш. – Київ. – 2001. – 15 с.
3. *Зінченко А.І.* Інструментарій забезпечення розвитку суднобудівних підприємств в Україні: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук / А.І.Зінченко. – Одеса. – 2009. – 24 с.
4. *Майстренко О.* Стан виробничого потенціалу суднобудування та перспективи його розвитку/ О.Майстренко, О.Гурченков // Економічний аналіз. – 2011. – Випуск 9. Частина 2. – с.299-304.
5. *Пархоменко И.Н.* Судостроение – мультипликатор развития смежных концентров экономики Украины / И.Н.Пархоменко // Методи та засоби управління розвитком транспортних систем. – 2012. – № 19. – с.20-29.
6. *Познанська І.В.* Потенціал суднобудівельної галузі України / І.В.Познанська, П.І. Гнатюк // Економічні інновації. – 2011. – Випуск 43. – с.264-271.
7. *Письменна К.С.* Стан і тенденції розвитку суднобудівної промисловості в Україні: господарсько-правовий аспект / К.С. Письменна // Вісник Національної юридичної академії України імені Ярослава Мудрого. – 2010. – № 1. – с. 221-229.
8. Українське Дунайське пароплавство. Кілійський суднобудівельно-судноремонтний завод [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://oaoudp.com.ua/content/view/23/lang,ukrainian/>
9. *Филипенко А.О.,* Стратегічні пріоритети розвитку України як морської держави / А.О. Филипенко, В.В. Баришнікова // Проблемы и перспективы развития сотрудничества между странами юго-восточной Европы в рамках черноморского экономического сотрудничества и ГУАМ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/pips/2012/318.pdf
10. Стратегічний план підвищення конкурентоспроможності та економічного розвитку Придунайського економічного субрегіону на 2012-2022 рр. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://ved.odessa.gov.ua/.../SP%20DANUBE%20Fina...>
11. *Соколенко С.І.* Кластерний підхід до реалізації стратегії ефективного використання водних ресурсів України / Соколенко С.І. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://ucluster.org/universitet/klastery-ukraina/2012-study/>

Ковбатьок М.В., Олту І.В.

ИСТОРИЯ, СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ КИЛИЙСКОГО СУДОСТРОИТЕЛЬНО-СУДОРЕМОНТНОГО ЗАВОДА

В статье проведен ретроспективный анализ деятельности Килийского судостроительно-судоремонтного завода, определены современные тенденции развития и обоснованы перспективные пути его функционирования. Определены причины нестабильности в деятельности предприятия.

Ключевые слова: судостроительно-судоремонтный завод, исторический аспект, анализ, тенденции развития.

Kovbatyuk M., Oltu I.

HISTORY, MODERN CONDITION AND PERSPECTIVES OF THE DEVELOPMENT OF KILIYA SHIPBUILDING-SHIPREPAIR YARD

In the article post-event analysis on the activity of Kiliya shipbuilding-shiprepair yard is made, modern tendencies of development are defined and perspectives on its functioning are proved. The reasons of instability in enterprise's activity are defined.

Keywords: shipbuilding-shiprepair yard, historical aspect, analysis, tendencies of development.