

Ковбатюк М.В., Беник Н.Г.

ОСОБЛИВОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ СУДНОБУДІВЕЛЬНО-СУДНОРЕМОНТНИХ ПІДПРИЄМСТВ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ ОКРЕМИХ РЕГІОНІВ УКРАЇНИ

У статті досліджено історію розвитку й визначені особливості функціонування суднобудівельно-судноремонтних заводів окремих регіонів України, узагальнені потенційні можливості та обґрунтовані основні шляхи підвищення ефективності діяльності цих підприємств у сучасних умовах господарювання.

***Ключові слова:** суднобудівельно-судноремонтний завод, історичний аспект, регіональний аспект, потенційні можливості, перспективи розвитку.*

Постановка проблеми. В умовах економічної кризи суднобудівельно-судноремонтні заводи України переважно є збитковими. Це зумовлено падінням обсягів перевезень судноплавними компаніями як вантажів, так і пасажирів; низьким попитом на будівництво нового флоту та безліччю інших причин. У зв'язку з цим актуальним на сьогодні є проведення ретельного аналізу діяльності підприємств суднобудівельно-судноремонтної галузі, визначення особливостей їх історичного та регіонального розвитку, сучасного стану, виявлення причин, які гальмують їх розвиток з метою розробки стратегії їх подальшого функціонування.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Моніторингом діяльності, висвітленням проблем розвитку суднобудівельно-судноремонтних підприємств водного транспорту та визначенням шляхів їх вирішення на основі проведеного аналізу займалися такі вчені, як: Баришнікова В.В., Филипенко А.О., Степанова К.В., Захараш Н.В., Зінченко А.І., Майстренко О., Гурченков О., Пархоменко И.Н., Познанська І.В., Гнатюк П.І., Письменна К.С. 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 або суднобудівельно-судноремонтним заводам певного регіону, практично немає. Але кожне підприємство має свої особливості розвитку, на його діяльність впливає велика кількість регіональних чинників, що потребує більш детального та прискіпливого їх аналізу з метою прийняття обґрунтованих дієвих управлінських рішень щодо ефективного функціонування окремого суб'єкта господарювання.

Мета дослідження полягає у вивченні історії розвитку й визначенні особливостей функціонування суднобудівельно-судноремонтних заводів окремих регіонів України та обґрунтування основних шляхів підвищення ефективності діяльності підприємств у сучасних умовах господарювання.

Основні результати дослідження. Історія суднобудування та судноремонту України веде свій початок від суднобудування Київської Русі, подальший розвиток отримує в суднобудуванні запорізьких козаків, потім, після входження України до Росії, суднобудування України розвивається у складі російського суднобудування, а в післяреволюційний період у складі суднобудування СРСР, нині в незалежній Україні. На кожному історичному етапі розвитку країни морський флот відіграв важливу роль в економічній та політичній складовій держави.

В Україні першу суднобудівельну верф для будовання військових суден спорудило Російське Адміралтейство у 1788 році в Миколаєві. У 1862 в Києві засновано машинобудівельне підприємство, яке пізніше перетворено на суднобудівельний завод. У 1895-1897 роках збудовано два суднобудівельних підприємства в Миколаєві. Всього в

Україні у 1913 році діяло 7 суднобудівельних і судноремонтних підприємств (у Миколаєві, Херсоні, Одесі та ін.) [1].

Великі втрати торгового флоту в першу світову війну ще більше загострили і без того величезну нестачу суден. Перед молодого Радянською державою в перші роки свого існування постало важке завдання – практично заново створити суднобудівельну промисловість. Почала здійснюватися відбудова й реконструкція зруйнованих заводів і побудова нових. У 1920-1930 роки суднобудування в Україні отримало великого розвитку. Вже у 1929 році воно давало 14% продукції всього машинобудування, а його вага в СРСР збільшилася. Було побудовано ряд нових заводів і реконструйовано старі [2].

Ще до початку Великої Вітчизняної війни, за 20 років уряд і народ змогли відновити втрати. До 1941 року торговий флот СРСР нараховував близько 700 комерційних (вантажних) суден. Втрачений флот був не тільки відновлений, але докорінно відрізнявся від царського флоту новими ідеями, конструкторськими рішеннями, технічними характеристиками. Країна мала у своєму розпорядженні як військові кораблі, так і комерційний флот, що не поступався закордонним аналогам.

Велика Вітчизняна війна завдала непоправної шкоди флоту країни, а також суднобудівельним та судноремонтним заводам, портам та припортовій інфраструктурі, транспортній системі країни. У післявоєнний період почалося відродження суднобудівельної промисловості та флоту Радянського Союзу. Тут дуже важливо відзначити, що дані питання вирішувалися комплексно. Відродження суднобудівельних, судноремонтних заводів і суднобудівельної галузі загалом здійснювалося паралельно із розвитком суднобудівельної інфраструктури, флоту й портів, наукової бази, підготовки інженерно-технічного складу та робочого персоналу. Роль й інтерес держави в будівництві вітчизняного комерційного флоту був першочерговим. Він полягав не тільки в його будівництві, приділялася велика увага його технічному розвитку, новим конструкторським рішенням, комерційній складовій. Роль судноплавних компаній (пароплавств) полягала в підготовці кадрового складу, розробці та впровадженні абсолютно нових напрямків у грамотній експлуатації отриманих суден. Не можна не відзначити абсолютно новий напрямок у вітчизняному суднобудуванні, спрямований на розробку проектів, впровадження у виробництво і будівництво рибодобувного і рибопереробного флоту. Паралельно розвивалася берегова база (будівництво рибних портів, холодильників, консервних заводів, рибопереробних підприємств) і також на промисловій основі необхідна інфраструктура. Весь процес перебував під пильною увагою перших осіб держави, Ради Міністрів СРСР, а також державних структур – міністерства морського флоту, міністерства річкового флоту, міністерства рибного господарства, міністерства військово-морського флоту, міністерств залізничного та автомобільного транспорту [3].

Суднобудівельна галузь СРСР вже до 70-х років вийшла на лідируючі позиції у світі, завдяки чому СРСР став провідною морською державою. 5-е місце щодо тоннажу посідав комерційний флот, перше місце у світі – за кількістю рибодобувних і переробних суден. Розвиток річкового флоту здійснювався такими темпами, з якими не змогла зрівнятися жодна закордонна країна. До 1990 року в Україні налічувалося близько 200 суднобудівельних та судноремонтних заводів, а суднобудівельна інфраструктура дозволяла будувати і комплектувати судна продукцією вітчизняних виробників [4].

Отже, до 1991 року суднобудування та судноремонт Радянського Союзу займали одну з лідируючих позицій у світі. Суднобудування забезпечувало третину світового воєнного кораблебудування, а країна входила до десятки найрозвинутіших держав щодо цивільного суднобудування.

Після того, як Україна стала самостійною державою, їй в спадщину дісталася потужна суднобудівельна й судноремонтна індустрія. Це ряд суднобудівних заводів у Миколаєві – Чорноморський суднобудівний (ЧСЗ), ім. 61 комунара, «Океан», завод газових турбін для кораблів і суден (ПТЗ «Зоря»); у Херсоні – суднобудівне об'єднання (ХСЗ); у Севастополі – «Севморзавод» («Лазаревська верф»); у Керчі – суднобудівний завод «Залив»; у Феодосії –

виробниче об'єднання «Море», у Києві – «Ленінська кузня»; у Первомайську – завод суднових механізмів «Фрегат»; Київський, Запорізький і Кілійський суднобудівно-судноремонтні заводи; судноремонтні заводи в Одесі, Іллічівську, Миколаєві, Херсоні, Керчі, Маріуполі, Ізмаїлі; Дніпропетровська та Вилківська ремонтно-експлуатаційні бази тощо, які склали близько 30% суднобудування та судноремонту колишнього СРСР. До складу морської індустрії України увійшли 11 суднобудівельних та 66 судноремонтних заводів, 18 машинобудівельних підприємств, 30 науково-дослідних і проектно-конструкторських закладів [5].

Але після 1992 року будівництво суден було практично зупинене. Однією з основних причин було те, що більшість українських судновласників не мали засобів для будівництва необхідних їм суден на вітчизняних суднобудівних підприємствах, які одночасно втратили і військові, і цивільні замовлення. Єдине, що залишилося – будувати судна на експорт за ціною на 10%-20% нижчою від світових цін.

Також свій руйнівний внесок у теперішній стан суднобудівельно-судноремонтної галузі зробила і поспішна приватизація. У 1990-х роках деякі українські суднобудівельні та судноремонтні підприємства були продані іноземним корпораціям за низькою ціною.

Основними чинниками, що забезпечили інвестиційну привабливість підприємств суднобудування та судноремонту на етапі приватизації, стали наступні: наявність потужної виробничої бази як засобу виробництва суден і отримання прибутку від залучення і виконання замовлень; сподівання на ріст вартості підприємств і можливість вигідного продажу пакетів цінних паперів в перспективі; наявність значних земельних ділянок підприємств, які дозволяють реалізовувати інші інвестиційні проекти [6].

Нові власники орієнтувалися на замовлення, які змогли б окупитися за короткий час – на дрібні і середні судна, кораблі технічного забезпечення. Вони не прагнули вкладати кошти в модернізацію потужностей, у розвиток технологій, продукція, що випускалася, була невисокої якості. Крім того, українським суднобудівникам діставалася в основному чорнова робота – виробництво окремих елементів або корпусів, заготівля необхідних матеріалів. А повна добудова відбувалася за кордоном, тому на Україні отримували тільки малу частку вартості готового судна. У результаті склалася ситуація фінансової неспроможності та занепаду українського виробництва та обслуговування суден [7].

Згодом на Україну та безпосередньо на суднобудівельні й судноремонтні підприємства почала впливати низка несприятливих зовнішніх факторів, таких як: обов'язковий продаж валютних засобів; зменшення можливості своєчасного придбання імпортного устаткування; інфляційні процеси; значне зростання вартості матеріалів, зокрема металопродукату, енергоресурсів тощо. Це призвело до того, що на цих підприємствах став відчуватися брак оборотних коштів, умови їх виробничої й фінансово-економічної діяльності істотно погіршали, вони були вимушені брати кредити з високим рівнем процентних ставок у вітчизняних банках. А це при нестачі оборотних коштів і довгостроковому циклі будівництва суден різко збільшило собівартість цих суден, і зацікавленість ними у замовників та інвесторів зникла. Як результат, обсяг випуску продукції на суднобудівних та ремонтні роботи на судноремонтних підприємствах набагато зменшилися, а на деяких і зовсім припинилися.

Сьогодні в Україні залишилося небагато потужних суднобудівельних та судноремонтних підприємств, яким дуже важко працювати в сучасних ринкових умовах, у зовнішньому середовищі, яке їх оточує.

Розташування суднобудівельних та судноремонтних підприємств в Україні відбувалося згідно з системою розвитку транспорту та транспортної інфраструктури країни, яка була побудована на науковій основі та тісно пов'язана з планами економічного розвитку регіонів, вантажною базою, експортної та імпоротної складової держави. Тому можна спостерігати чітке розмежування та зосередження цих підприємств в окремих регіонах, придатних для специфіки їхньої роботи (таблиця 1).

Розподіл суднобудівних та судноремонтних підприємств за регіонами України

№ з/ч	Регіон	Підприємство	
1	Дніпровський регіон	1	ПАТ Київський суднобудівельно-судноремонтний завод
		2	ПАТ Завод «Ленінська кузня», м. Київ
		3	ПАТ Суднобудівельна верф «Оріон», м. Черкаси
		4	Запорізький суднобудівельно-судноремонтний завод (СБСРЗ), філія ПАТ СК «Укррічфлот»
2	Херсонський регіон	5	ДП Херсонський судноремонтний завод ім. Куйбишева
		6	Херсонський СБСРЗ ім. Комінтерну філія ПАТ СК «Укррічфлот»
		7	ДП Завод «Палада», м. Херсон
		8	ПАТ Херсонський суднобудівельний завод
3	Миколаївський регіон	9	ДП Миколаївський суднобудівельний завод ім.61комунара
		10	Комунальне підприємство «Миколаїв-Судпром»
		11	ПАТ Завод «Ліман», м. Миколаїв
		12	ПАТ Суднобудівельний завод «Океан», м. Миколаїв
		13	ПАТ Чорноморський суднобудівельний завод, м. Миколаїв
4	Азовський регіон	14	ДП Азовський судноремонтний завод. До 2016 року знаходиться в оренді у ТОВ «Судноремонтний завод»
5	Одеський регіон	15	ВСП Судноверф «Україна», м. Одеса
		16	ПАТ Іллічівський судноремонтний завод
6	Дунайський регіон	17	Кілійський суднобудівельно-судноремонтний завод» ПрАТ«УДП»
		18	ДП Ізмаїльський судноремонтний завод
		19	ПАТ «ДУНАЙСУДНОСЕРВІС», м. Ізмаїл
		20	Вілківська РЕБФ філія ПАТ СК «Укррічфлот»

Джерело: сформовано авторами за [5;7].

Отже, сьогодні на території України можна виділити 6 регіонів, що включають 20 потужних підприємств суднобудівельно-судноремонтної галузі.

Заводи Дніпровського регіону здатні виробляти судна різних типів, складні металоконструкції, обладнання для горнозбагачувальної промисловості, здійснювати ремонт дизельних двигунів, несамохідних понтонів і кранів, виконувати весь комплекс суднобудівельних і судноремонтних робіт. Їх технічний потенціал дозволяє будувати судна і плавзасоби практично будь-якого призначення з вимірами, які максимально використовують пропускну можливість шлюзів і мостів на Дніпрі.

Підприємства Херсонського й Миколаївського регіонів є найбільш потужними. Вони здійснюють свою виробничу діяльність у таких напрямках: цивільне та військове суднобудування; ремонт суден і кораблів; виготовлення виробів машинобудування. Можливості підприємств з ремонту суден базуються на потужностях суднобудівного й машинобудівного виробництва.

Так, наприклад, на Чорноморському суднобудівельному заводі трохи більше ніж за століття побудовано більше 1000 кораблів і суден різних типів та призначень: ескадрені міноносці, лінійні кораблі, підводні човни, крейсери, криголами, буксири, китобазы, суховантажі, науково-дослідні судна, плавбази ракетної зброї, плавбази підводних човнів, плавмайстерні, судна з горизонтальним способом вантажообробки, протичовнові крейсера, супертраулери-рибовози, судна для дослідження морського дна, авіаносці, танкери, а також десятки тисяч машин, механізмів, котлів, обладнання різноманітного призначення [8].

Азовський регіон представлений ДП Азовський судноремонтний завод, який є багатопрофільним підприємством на узбережжі Азовського моря (Маріуполь). Здійснює ремонт, модернізацію та будівництво плавзасобів, перевалку різних видів вантажів і виробляє машинобудівну продукцію. Він є єдиним заводом на Азовському узбережжі України, що володіє плавучим доком з вантажопідйомністю 15 000 тонн з можливістю

обслуговувати судна довжиною до 200 метрів і шириною до 25 метрів, підхідним каналом 8 метрів, обладнаними причалами і спеціалізованими цехами й виробництвами. Завод має багаторічний досвід будівництва несамохідних барж, ліхтерів типу «LASH», плавучих доків, причалів, призначених для швартування суден водотоннажністю до 5000 тонн, завдовжки до 105 м, що складаються з трьох шарнірно-сполучних понтонів з перехідним мостом [9].

Одеський регіон нараховує два потужні підприємства – ВСП Судноверф «Україна» та ПАТ Іллічівський судноремонтний завод. ВСП Судноремонтна верф «Україна» виготовляє різні металоконструкції, виконує окремі замовлення промислового характеру. У причалів верфі «Україна» здійснюється ремонт суден іноземного флоту, суден країн СНД і суден під прапором України [10].

ПАТ Іллічівський судноремонтний завод є найбільшим судноремонтним підприємством в Україні, який пропонує першокласні умови для будь-якого ремонту суден, включаючи модернізацію. Підприємство має можливість виконання ремонту всіх типів суден, включаючи технічно складні типи суден, такі як автомобілевози, пороми, танкери-продуктовози, ріферний флот, контейнеровози і судна багатоцільового призначення.

Зв'язки з морською індустрією, що історично склалися в нашому регіоні, забезпечили наявність всіх видів кваліфікованої робочої сили, технічної підтримки й постачання, які можуть знадобитися під час ремонту [11].

З чотирьох підприємств Дунайського регіону найбільш потужним є Кілійський суднобудівельно-судноремонтний завод. Завод проводить свою діяльність за наступними напрямками: суднобудування, судноремонт і суднове машинобудування. Сьогоднішній фінансовий стан підприємства незадовільний. На суттєве зменшення обсягу виробництва вплинула відсутність іноземних замовників, які є єдиним джерелом завантаження заводу з будівництва суден, обумовлене світовою фінансовою кризою, нестабільністю економічної ситуації в країні та небажанням банків надавати кредити.

Таким чином, всі суднобудівні та судноремонтні підприємства мають виробничі потужності та висококваліфікований персонал, що дозволяють виробляти високоякісну продукцію, яка відповідає найсучаснішим вимогам. У той же час більшість заводів не працюють в повну силу і не використовують повністю свій потенціал.

Отже, можна зробити висновок, що стан суднобудівельно-судноремонтної галузі знаходиться в кризовому стані, потужності повністю не використовуються, виробництво зменшується, прибуток відсутній.

За таких умов для стимулювання розвитку суднобудування та судноремонту можна скористатися досвідом, набутим в інших країнах та запропонувати наступні заходи щодо розвитку галузі [12]:

1. Розробка і затвердження стратегії розвитку суднобудівельної промисловості на довгостроковий період, яка має передбачати розвиток суднобудування у комплексі з розвитком судноплавства, повинна визначати перспективні напрямки розвитку галузі, заходи щодо державного стимулювання підприємств, залучення інвестицій.

2. Забезпечення фінансування науково-дослідної та конструкторської роботи в галузі, активізації роботи профільних наукових установ та конструкторських бюро.

3. Забезпечення сприятливих умов для іноземних інвесторів.

4. Розробка системи заходів ефективного державного регулювання галузі (митна, податкова, фінансово-кредитна політика). Необхідною умовою розвитку вітчизняного суднобудування є прийняття у рамках законодавчого і нормативно-правового забезпечення низки протекціоністських заходів, які мають забезпечити пріоритет українських суднобудівників перед іноземними конкурентами.

5. Формування ефективної системи лізингу суден, можливо шляхом створення спеціалізованої лізингової компанії.

6. Реформування галузі суднобудування та судноремонту шляхом утворення державних господарських науково-виробничих об'єднань (концернів, корпорацій тощо) із залученням науково-дослідних і дослідно-конструкторських установ та організацій.

7. Розвиток науково-технічного і виробничого потенціалу, проведення комплексної модернізації та технічного переоснащення підприємств галузі (оновлення основних фондів, упровадження високих технологій у таких підгалузях суднобудування, як суднове машинобудування та морське приладобудування);

8. Забезпечення ефективного використання кадрового потенціалу галузі і залучення висококваліфікованих фахівців [13].

Усі ці заходи можуть створити в Україні сприятливі умови для залучення інвестицій за рахунок списання з підприємств боргів, повернення їм можливостей створення оборотних коштів тощо. Суднобудівельна-судноремонтна галузь поки що зберегла здатність до відновлення накопиченого виробничого, науково-технічного й кадрового потенціалу; має підприємства й організації, здатні забезпечувати реалізацію повного життєвого циклу суден і кораблів (розробку технологій, проектування, виготовлення, випробування та здачу) [14].

Потенційні можливості суднобудівних-судноремонтних підприємств України узагальнені в таблиці 2.

Таблиця 2

Потенційні можливості суднобудівних та судноремонтних підприємств України

<i>Види продукції та послуг</i>	<i>Типи суден чи обладнання для їхнього обслуговування</i>	<i>Завод*</i>
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>
Будівництво суден для перевезень вантажів	Танкери	2,6,9,12,13
	Танкери класу «річка-море»	2,17
	Контейнеровози	2,6,9,12
	Контейнеровози класу «річка-море»	1,12,17
	Нафторудовози	12
	Рудовози	5
	Суховантажі	1,2,6,12
	Хімовози	2,8,13
	Хімовози класу «річка-море»	8,13,17
	Ro-Ro	12
	Лісовози	12
	Баржі	5,12,17
	Баржі несамохідні	1,2,5,14
Ліхтери класу «річка-море»	5,14,17	
Будівництво суден для перевезень пасажирів, спорту і рекреації	Пасажирські судна	5,6,10
	Пасажирські судна класу «річка-море»	1,4,17
	Прогулянкові судна	3,5
	Катери	1,2,11
	Спортивні судна	3,11
	Яхти	1,3,5,11,17
	Човни	2,17,20
	Глісери	11
Будівництво суден для військово-морських сил, морської охорони, Державної пограничної служби України	Швидкісні кораблі	2,9,11
	Важкі авіанесучі лайнери	13
	Патрульні кораблі	2,9
	Швидкісні патрульні катери	2,9
	Малі сторожеві кораблі	2,9
	Судна берегової охорони	2,9
Будівництво суден для технічного забезпечення роботи портів та інші	Буксири морські	5,12,13
	Буксири-рятівники	2,12
	Буксири портів	2
	Лоцманські судна	11
	Портові судна різного значення	1,2,5
	Судна-постачальники	9,12,13
	Судна-постачальники льодового класу	6

1	2	3
Будівництво суден для технічного забезпечення роботи портів та інші	Пожежні судна	2
	Боновстановлювальник-нафтозбирач	5,14
	Багаточерпакові земснаряди	2,3
	Землесоси	2
	Грунтовозні шаланди	2,17
	Якорекладальники	13
	Мусорозбиральники	2,14
	Плавучі крани	5
	Пороми для внутрішнього і прибережного плавання в морях	1,2
	Корпуси суден різноманітного призначення	1
	Судове обладнання	4,5,18
	Комплекс добудови суден	5,14,18
	Переобладнання суден у пороми	17
	Системи управління суднами	8,13
Будівництво суден для рибної промисловості	Супертраулери	12
	Траулери-рибзаводи	11,13
	Рефрижератори	9,12
	Рибпромислові судна	2,5,11
Будівництво суден та обладнання для видобування мінеральних ресурсів і наукових досліджень	Науково-дослідницькі судна	12
	Бурові судна	6
	Бурові платформи	7
	Основи для занурювальних платформ	7
Додаткові послуги	Плавучі повітряні електростанції	7
	Плавучі готелі, офіси, тощо	5,7
	Плавучі причали	7
	Вироби для АЕС	9
	Грейфери для переробки навалочних вантажів	14
	Поєднання залізобетонних понтонів на плаву	1,7,12,14
	Понтонні переправи	1
	Причальні понтони	5,7,11
	Причали	1,7,11,14
	Доки	7,14
	Сліпи	7
Ремонт та модернізація	Ремонт, модернізація військових кораблів	2,9
	Ремонт дизельних двигунів	1,6,8,13,14,15,16,19
	Ремонт корпусів	3,4,6,8,9,10,14,15,16,19,20
	Ремонт, модернізація, переобладнання суден «річка-море» до 120 м.	1,3,4,5,10,16,19,20
	Ремонт рибпромислових суден	11,12,20
	Доковий ремонт суден	5,6,7,9,14,16,19,20
	Сліповий ремонт суден	5,6,17
	Ремонт суднового обладнання	5,7,8,10,15,16
	Оздоблювальні роботи на суднах	6,15,16
	Ремонт рушійно-рульового комплексу	6,9,14
	Ремонт електрообладнання суден	8,14,15,16,19
	Ремонт радіо-навігаційного обладнання	8,13,16,19
	Модернізація суден різного типу	8,13,16,19

*Нумерація заводів за регіонами розташування наведена в таблиці 1.

Джерело: сформовано авторами

З таблиці видно, що техніко-технологічний потенціал суднобудівельно-судноремонтної галузі України дає можливість побудови майже всіх існуючих типів суден. Але, під впливом багатьох факторів, наведених вище, цього не відбувається. Тому на основі своїх виробничих потужностей суднобудівельні заводи виконують судноремонт, який останніми роками переважає над суднобудуванням в Україні.

Висновки. Резюмуючи вищенаведене, можна стверджувати про наявність нестабільного розвитку суднобудівельно-судноремонтних підприємств водного транспорту, особливо в останні роки. Переломним періодом став 2009 рік, який супроводжувався світовою економічною кризою. Отже, необхідним елементом ефективного менеджменту є знаходження дієвих шляхів, впровадження креативних заходів з врахуванням специфіки регіонального розвитку для виходу підприємств з депресивного стану, окремі з яких запропоновані в статті.

ЛІТЕРАТУРА

1. Мельник Л. Г. Технічний переворот на Україні у XIX ст./Л.Г. Мельник. – К.: Вид-во Київського ун-ту, 1972. – 239 с.
2. История отечественного судостроения. – Т. 3. – С. 481.
3. Мореходов М. Импортзамещение в судостроении, потенциал и возможности внутреннего рынка/Электронная газета всеукраинского общественного движения «Украинский выбор». - № 7 (10). – 2015 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://wartime.org.ua/7072-sudnobuduvannya-ukrayini-minule-sogodennya-movoyu-cifr-faktv.html>.
4. Мореходов М. Суднобудування України: минуле і сьогодення мовою цифр і фактів/Військова панорама [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://wartime.org.ua/7072-sudnobuduvannya-ukrayini-minule-sogodennya-movoyu-cifr-faktv.html>.
5. Познанська І. В. Потенціал суднобудівельної галузі України/І.В. Познанська, П.І. Гнатюк//Економічні інновації: Зб. наук. пр. – Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2011. – Вип. 43. – С. 261-268.
6. Наумова Л. М. Стратегічні напрями розвитку українського суднобудування в умовах глобалізації економічного середовища/Л. М Наумова.//Електронне наукове фахове видання «Ефективна економіка». – №8. – 2014 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=3701>.
7. РБК України. Дослідження ринків [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://marketing.rbc.ua/publication/26.06.2013/5822>. – 2013.
8. SMG. Smart Maritime Group/Офіційний сайт [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://smart-maritime.com/ru/>.
9. Азовський судноремонтний завод/Офіційний сайт [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.asrz.com.ua/>.
10. ВСП «Судноверф Україна» Одеського порту/Офіційний сайт [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.port.odessa.ua/index.php/ua/infrastruktura/vsp-sudnoverf-ukrajina>.
11. ПАТ Іллічівський судноремонтний завод/Офіційний сайт [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://isrz.net/ru/o-nas/o-zavode>.
12. Наумов О. Б. Проблеми і перспективи розвитку суднобудування в Україні/О. Б. Наумов, Д. В. Пашко/Культура народів Причорномор'я № 152. – 2009 р. – С. 20.
13. Розпорядження Кабінету Міністрів України: Стратегія розвитку суднобудування на період до 2020 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.ovu.com.ua/articles/1444.
14. Майстренко О. Стан виробничого потенціалу суднобудування та перспективи його розвитку/О.Майстренко, О. Гурченков//Економічний аналіз. – Випуск 9. – Частина 2, 2011. – С. 299-304.

Ковбатюк М.В., Беник Н.Г.

ОСОБЕННОСТИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ СУДОСТРОИТЕЛЬНО-СУДОРЕМОНТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА ОТДЕЛЬНЫХ РЕГИОНОВ УКРАИНЫ

В статье исследована история развития и определены особенности функционирования судостроительно-судоремонтных заводов отдельных регионов Украины, определены потенциальные возможности и обоснованы основные пути повышения эффективности деятельности этих предприятий в современных условиях хозяйствования.

Ключевые слова: судостроительно-судоремонтный завод, исторический аспект, региональный аспект, потенциальные возможности, перспективы развития.

Kovbatiuk M., Benyk N.

PARTICULARITY OF OPERATION OF SHIPBUILDING AND SHIP REPAIR ENTERPRISES OF CERTAIN REGIONS OF UKRAINE

The history and the particularity of operation of shipbuilding and ship repair enterprises of certain regions of Ukraine is researched in the paper. Potential possibilities are summarized and basic ways of improving the performance of these enterprises in the current economic conditions are grounded.

Keywords: shipbuilding and shiprepair enterprise, historical aspect, regionally aspect, potential, prospects of development.

УДК 657.1:075.8

Малишкін О.І., Тимченко Є.

ВИМОГИ МІЖНАРОДНИХ ПІДХОДІВ ДО ЗВІТНОСТІ КОМПАНІЙ РІЗНИХ ГАЛУЗЕЙ ЕКОНОМІКИ

Стаття присвячена аналізу підходів до складання інтегрованої звітності українськими приватними (акціонерними) компаніями на підставі міжнародних засад інтегрованої звітності, обґрунтовано методологічне забезпечення фінансової і не фінансової звітності та визначення її місця в інформаційному середовищі для зовнішніх користувачів. Внесено пропозиції щодо принципів інтегрованого звіту компанії.

Ключові слова: звітність фінансова, не фінансова звітність, міжнародні стандарти звітності.

Постановка проблеми. На підприємствах водного транспорту, як і в інших галузях, особливої актуальності набуває процес реформування обліково-звітної інформації, придатної для прийняття ефективних та якісних управлінських рішень як на короткостроковий період, так і в довгостроковій перспективі. Відбувається зміна поглядів на склад і структуру фінансової звітності, яка донедавна розглядалася як головне джерело інформації для зовнішніх користувачів з метою прийняття ними відповідних рішень. Вимогою часу виступає складання і оприлюднення інтегрованої звітності, яка включає в себе компоненти фінансової та не фінансової інформації про діяльність компанії. Такий процес є більш характерним для приватних, акціонерних компаній, ніж для державних або комунальних.