

УДК 339.5: 339.3

**О. Є. Бабина,***к. е. н, доцент, професор кафедри економіки і менеджменту, Київська державна академія водного транспорту імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного, м. Київ***А. М. Пічка,***аспірант, факультет економіки транспорту, Київська державна академія водного транспорту імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного, м. Київ*

## ТЕНДЕНЦІЇ І ПРОБЛЕМИ РИНКУ СУДНОБУДУВАННЯ І СУДНОРЕМОНТУ В УКРАЇНІ

**O. Babyna,***Ph.D. in Economics, Professor of Economics and Management Department of Kyiv State Maritime Academy After Hetman Petro Konashevich-Sahaydachnyi***A. Pichka,***Postgraduate, faculty of Economics and Transport of Kyiv State Maritime Academy After Hetman Petro Konashevich-Sahaydachnyi*

TRENDS AND CHALLENGES IN THE SHIPBUILDING AND SHIPREPAIR MARKET IN UKRAINE

*У статті проведено аналіз суднобудівної галузі України, а також розглянуто проблеми функціонування суднобудівних та судноремонтних підприємств. Запропоновано заходи щодо покращення функціонування суднобудівних та судноремонтних підприємств України.*

*In this article were done the analysis of shipbuilding industry in Ukraine, also there were considered the main problems in function shipbuilding and shiprepair organizations. Improvement actions concerning function of shipbuilding and shiprepair organizations in Ukraine were proposed.*

*Ключові слова: суднобудування, судноремонт, проблеми суднобудівної галузі.*

*Key words: shipbuilding, shiprepair, problems of shipbuilding branch.*

### ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Швидкий розвиток світової торгівлі, що спостерігається в останнє десятиріччя, зумовлює зростання обсягу транспортних перевезень, у тому числі і морських. Тому будівництво суден для внутрішніх і зовнішніх потреб торговельного флоту набуває особливої актуальності. Наявність науково-виробничого потенціалу, а також розвинутого морського і річкового забезпечення України дозволяє вітчизняним суднобудівним компаніям зайняти свій сегмент на міжнародному ринку суднобудування.

Відсутність детального аналізу тенденцій розвитку суднобудівної галузі України, а також висвітлення проблем і висновків по відновленню суднобудівної галузі України, зумовлює актуальність даної статті.

### АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Проблематиці розвитку суднобудівної галузі присвячували праці вчені: К.С Письменна., В.І. Борщ, Е. Хачатурова, Д. Накіша, Н. Василькова, Д. Черненко, С. Соколенко та інші.

У науковій роботі К.С Письменної розглядаються практичні рекомендації щодо вдосконалення господарсько-правових засобів регулювання суднобудівної промисловості в Україні. В.І. Борщ приділяє значну увагу визначенню проблем та факторам, які негативно впливають на розвиток суднобудівної галузі України.

У роботах Н. Василькова, Д. Черненко увага приділяється аналізу світового суднобудівельного ринку та місцю України в ньому з точки зору наявного виробничого потенціалу та його використання. С.І. Соколенко у своїх наукових працях аналізує процеси становлення суднобудівельної галузі в національній економіці. Таким чином, ми бачимо, що науковці підходять до аналізу проблем суднобудування з різних економіко-соціальних та правових точок зору. Але існуючі наукові дослідження недостатньо розкривають проблеми і пропозиції по відновленню суднобудівної галузі України.

### МЕТА СТАТТІ

Метою статті є дослідження сучасного стану розвитку суднобудування та судноремонту в Україні, визначення основних проблем галузі і пропозицій щодо її відновлення згідно тенденцій світового та європейського ринків суднобудування.

### ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕННЯ

Суднобудівна галузь в Україні є досить складним сектором економіки та має певну внутрішню структуру. За видами виробництв вона поділяється на такі групи: 1) суднобудування; 2) судноремонт; 3) суднове машинобудування; 4) морське приладобудування. У свою

Таблиця 1. Обсяги виробництва суднобудівної галузі України

Роки	Виробництво основних видів продукції, шт.	Обсяги продукції галузі, млн грн.
2002	3	1225
2003	15	1488
2004	26	1838
2005	38	2073
2006	52	2303
2007	42	2017
2008	30	2512
2009	36	2920
2010	38	3210
2011	42	4356
2012	37	3956
2013	21	2180,3
Темп росту 2013/2012 р., %	56,8	55,1

Джерело: сформовано авторами за даними [2; 3].

чергу, суднобудування, як провідну галузь суднобудівельної промисловості, залежно від спрямованості продукції можна поділити на дві великі групи: цивільну та військову [1].

На даний час в Україні до складу суднобудівельної галузі входить суднобудівний комплекс, який складається з 9 суднобудівельних та 66 судноремонтних заводів, 18 машинобудівельних підприємств, 11 приладобудівних заводів, 30 науково-дослідницьких і проектно-конструкторських закладів.

Центрами морського суднобудування України є Миколаїв та Херсон, а річкового — Київ. Судноремонт морського транспорту здійснюється в Маріуполі, Херсоні, а річного — Запоріжжі та Ізмаїлі [2].

Реальний стан справ суднобудування України не відповідає світовим показникам розвитку галузі та ілюструє значні негативні тенденції.

У світовому виробництві суден у 1995 р. Україна за обсягами реалізації суднобудівної галузі займала 3-є місце в світі, а вже у 2012 р. — 15-е місце серед країн Східної Європи та 72-е місце світового рейтингу (частка України по девету споруджуваних суден складає лише 0,3% світового суднобудівного ринку).

При цьому за роки незалежності Україна втратила позиції не тільки на міжнародних, а й на внутрішніх ринках, хоча наприкінці 2009 — на початку 2011 рр. спостерігалася позитивна тенденція, яка втратила свою динаміку вже у 2012—2013 рр. [2]. Динаміка обсягів виробництва підприємств суднобудування наведена у таблиці 1.

Незважаючи на тенденцію покращення показників розвитку вітчизняного суднобудування, про що свідчить зростання обсягів виробництва основних видів продукції, підприємства галузі знаходяться в незадовільному стані. За даними таблиці 1 у період 2002—2013 рр. обсяг виробництва суднобудівельно-судноремонтних заводів за основними видами продукції збільшився більш ніж в 10 разів, а загальний обсяг продукції у 2013 р. становив 2180,3 млн грн., що у 1,8 раз більше порівняно зі значенням 2002 року. Проте у порівнянні з попереднім 2012 роком у 2013 році виробництво основних видів продукції зменшилось на 43,2%, а обсяг продукції галузі на 44,9%, що свідчить про погіршення стану суднобудівельної галузі України в останні роки.

За даними Державного комітету статистики щодо стану, кількості рухомого складу та придатності суден до експлуатації, які здійснюються кожні три роки (ос-

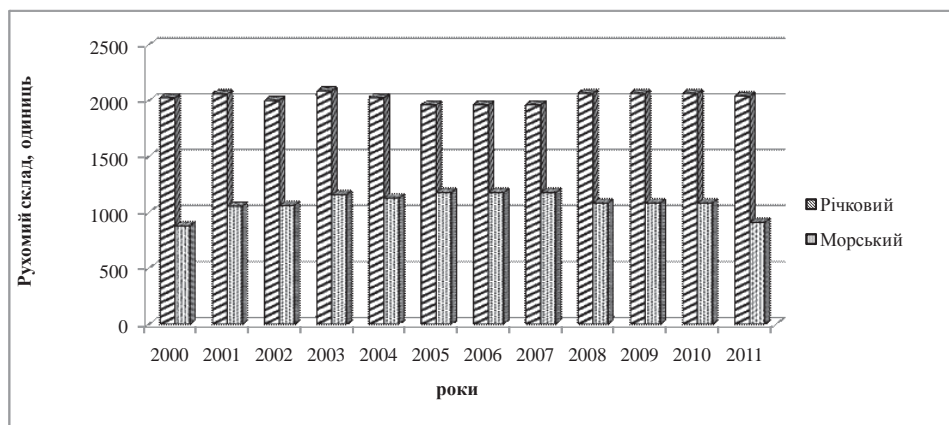


Рис. 1. Рухомий склад водного транспорту за 2000—2011 рр.

Джерело: сформовано авторами за даними [4; 5].

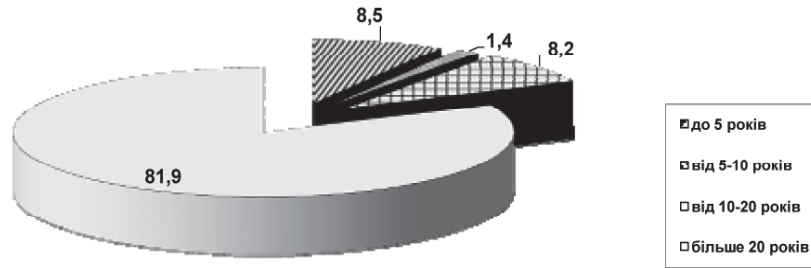


Рис. 2. Структура річкових суден за роками випуску на кінець 2011 року, %

Джерело: сформовано авторами за даними [5].

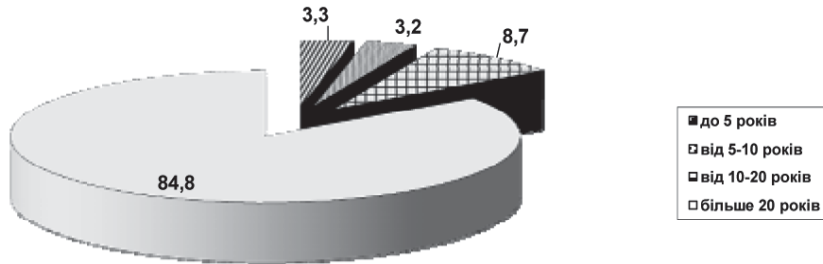


Рис. 3. Структура морських суден за роками випуску на кінець 2011 року, %

Джерело: сформовано авторами за даними [5].

тання обробка даних відбувалася у 2012 році) було проведено аналіз (рис. 1), який показав, що рухомий склад річкового транспорту має значну перевагу над морським. Кількість суден річкового транспорту протягом 2000—2011 рр. у середньому трималася на рівні 2000 одиниць. За аналізований період динаміка свідчить про збільшення кількості річкових суден (на 15 одиниць) у 2011 році порівняно з 2000 р., хоча показники у порівнянні з 2008—2010 рр. мають протилежну тенденцію та характеризуються спадом кількості рухомого складу у 2011 р. на 24 одиниці.

Щодо морського транспорту, то станом на 2011 р. він представлений суднами у кількості 910 одиниць, що на 174 одиниці менше ніж у 2008—2010 рр. та на 267 одиниць ніж у 2005—2007 рр.

Проаналізувавши структуру річкових суден за роками випуску на кінець 2011 року (рис. 2) бачимо, що найбільшу частку придатних до експлуатації річкових суден становлять судна віком більше 20 років — 81,9%, питома вага флоту віком до 5 років та від 10 до 20 років майже однакова (8,5% та 8,2% відповідно), судна від 5 до 10 років складають лише 1,4%.

Співвідношення питомої ваги морських суден залежно від віку в 2011 р. таке (рис. 3): найбільшу частку, аналогічно до річкових, складають судна віком більше

20 років — 84,8%. Флот віком від 10 до 20 років займає 8,7%, посідаючи друге місце, а судна до 5 років (3,3%) та від 5 до 10 років (3,2%), маючи різницю в 0,1% займають найменші частки в структурі.

Проведений аналіз кількості, технічного стану та наявності рухомого складу вітчизняного водного транспорту свідчить про недостатнє оновлення рухомого складу як річкових, так і морських суден. Переважання суден двадцятирічного віку в усіх групах є однією з основних проблем втрати конкурентоспроможності водотранспортних підприємств, що спричиняє зменшення обсягів ванта-

жо- та пасажироперевезень як у внутрішньодержавному, так і міжнародному сполученні. Проте, з іншого боку, аналітичні дані, які свідчать про застарілий рухомий склад, вказують на наявність внутрішніх ринків збуту, оновлення яких дозволить відновити ефективну роботу як суднобудівельних та судноремонтних заводів, так і покращать діяльність підприємств водного транспорту.

Однією з основних рис суднобудівної галузі України в роки її незалежності є експортна спрямованість: більше 90% продукції відпускається на експорт. За період 1995—2012 рр. на експорт було поставлено понад 100 суден на суму майже 600,0 млн дол., а вітчизняним замовникам — лише на 85 млн дол. Однак, ці цифри не є ознакою стабілізації галузі, а скоріше носять характер локальних успіхів окремих підприємств у залученні замовлень [2].

Основними типами суден, що будуються та реалізуються суднобудівними підприємствами України за експортними контрактами у 2012 р. представлені на рисунку 4.

Обсяги українського суднобудування незначні. Даний висновок можна зробити порівнявши величину експорту продукції суднобудування з вкладом у розвиток світового торгового флоту (табл. 2).

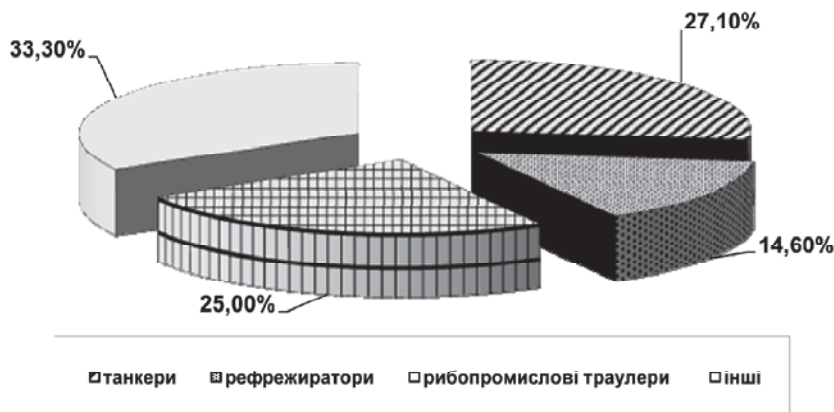


Рис. 4. Структура основних типів побудованих та реалізованих суден українськими суднобудівними підприємствами за експортними контрактами станом на 2012 рік

Джерело: побудовано авторами за [2].

Таблиця 2. Розвиток світового торгового флоту і суднобудування України

№	Показники	
1	Дедвейт торгового флоту світу на 01.01.2002, млн т	822
2	Дедвейт торгового флоту світу на 01.01.2013, млн т	1629
3	Чистий приріст дедвейту торгового флоту світу млн т (п.2-п.1)	807
4	Середньозважена ціна 1 т. дедвейту, тис. дол. США	1,5
5	Витрати судновласників на чистий приріст торгового флоту, млрд дол. США (п.3*п.4) Примітка: 1210 млрд дол. США = приблизно 7 річних об'ємів ВВП України	1210
6	Експорт із України морських і річкових плавучих засобів за 2002-2012 рр., млрд дол. США	2
7	Частка України на ринку морського торгового флоту (Питома вага експорту з України в затратах судновласників на чистий приріст торгового флоту (п.6*100/п.5))	0,17

Джерело: [6].

Експорт продукції суднобудування на 2 млрд дол. США за 11 років може видатися непоганим результатом, оскільки за отриману суму можна побудувати приблизно 40 танкерів водотоннажністю 50 тис. т. дедвейту. Проте до отриманням незалежності тільки за один рік в Україні здавали 50—60 цивільних суден та 10—12 військових кораблів [6]. Беручи до уваги всі вищевведені аналітичні дані, необхідно визначити причини неспроможності використання значного суднобудівного та судноремонтного потенціалу України.

Функціонування суднобудівних та судноремонтних підприємств супроводжується значним впливом ендогенних та екзогенних чинників, які створюють значну кількість проблем, що гальмують їх розвиток. Вплив ендогенних та екзогенних факторів досліджено в роботі В. Борщ [2]. Основні проблеми, які супроводжують діяльність українських суднобудівних та судноремонтних заводів, наведені на рисунку 5.

Одна з головних проблем вітчизняного суднобудування є пошук нових замовлень і можливість будувати



Рис. 5. Проблеми функціонування суднобудівельних та судноремонтних підприємств

Джерело: сформовано за [1; 7; 8; 9; 10; 11] та доповнено авторами.



та ремонтувати судна, які задовольняють замовника відповідно вимог конкурентоспроможності світового ринку за технічними, екологічними і економічними параметрами.

Також однією з ключових проблем суднобудівельної галузі України є недосконалість організації ринку фінансово-кредитних послуг. Українським суднобудівельним заводам недоступні дешеві кредити, тому більшість з них орієнтується на використання власних коштів і всіляко уникають зовнішнього (комерційного) кредитування проектів [9].

Ще одним негативним чинником розвитку суднобудування нині є відсутність державного замовлення на будівництво нових суден. Невикористання вітчизняною системою державного регулювання економіки такого важливого господарсько-правового засобу, як державне замовлення, призводить до втрати низки потенційно можливих чинників розвитку галузі.

Відсутність у країні виробництва сучасного устаткування та обладнання для випуску суднобудівельними заводами суден "під ключ", змушує їх закуповувати ці елементи, або будувати лише корпуси суден на експорт, що, як правило, є економічно невиправданим. Технологічна, наукова і випробувальна бази галузі морально та фізично застаріла, зношеність основних засобів підприємств становить від 30% до 60% і більше [9].

На сьогоднішній день існує тенденція по будівництву екологічно безпечних суден, що пов'язано з необхідним зниження суднових шкідливих викидів в атмосферу. Тому суднобудівним і судноремонтним підприємствам України треба приділяти увагу до проблем екологічного судноплавства, від верфей очікується співпраця з судновласниками та виробниками обладнання для виробництва енергетично-екологічних суден

Однією з внутрішніх проблем суднобудівних і судноремонтних підприємств це відсутність або в кращому випадку часткове використання сучасних інструментів управління. Одним з яких є бюджетування, в межах якого виконуються: постановка цілей, планування, виконання, стимулювання, мотивування, контроль, облік, аналіз і регулювання (формування управлінського впливу і коригування планів або цілей). На практиці на українських суднобудівних і судноремонтних підприємствах при використанні бюджетування відсутні деякі з етапів процесу управління: одні організації не мають чітко сформульованих цілей, у інших відсутня правильна методика планування. Ще частіше зустрічається відсутність або неповнота системи управлінського обліку, в результаті чого ми отримуємо дані недостовірні або просто невчасно, що робить неможливим контроль і якісний аналіз виконання бюджетів проектів. Також орієнтиром для загальної системи стимулювання і мотивування на підприємстві слугують ключові показники діяльності, які формуються на основі планових і фактичних показників бюджету. Відсутність методики планування, управлінського обліку, не включення планових і фактичних показників бюджету в систему стимулювання і мотивування, а також нерегулярний контроль і не повний аналіз загрожує зривом планів, погіршенням якості роботи, падінням дисципліни, перевитратою ресурсів, а також не дозволяє правильно оцінити, як досягнуті результати по проектам будівництва і ремонту суден.

Відновлення суднобудівної галузі України доцільно почати з визначення того, наскільки Україна слідує тенденціям розвитку світового та європейського ринків суднобудування, які в загальному вигляді можна сформулювати наступним чином:

1. У центрі сучасної суднобудівної політики є інноваційна діяльність, стимулювання наукових досліджень і розробок, освоєння нової продукції і модернізація верфей, високі вимоги до кваліфікації персоналу. Великі суднобудівні підприємства є більш конкурентоспроможними в плані залучення фінансових ресурсів в інно-

ваційні проекти. Майбутнє суднобудування — не в монтажному виробництві, а в верфях, які пропонують компетентні системні рішення в суднобудуванні.

2. У світовій економіці існує системна невідповідність виробничих потужностей суднобудівних підприємств до попиту на нові судна. На тлі перезавантаження потужностей азіатських лідерів світового суднобудування, за прогнозом Організації європейського співробітництва та розвитку у Європі очікується 40% перевищення виробничих потужностей над потребою в нових суднах. Переміщення центру світового суднобудування в південно-східну Азію і сформована в зв'язку з цим диспропорція в завантаженості виробничих потужностей, визначає перспективи розвитку суднобудування в Європі тільки як високотехнологічної та системної галузі промисловості.

3. Основою конкурентної стратегії Європи є процеси зміцнення суднобудівних об'єднань на загальноєвропейському та національному рівнях, а також вертикальна інтеграція із залученням до неї постачальників, корабелів і судновласників. Невипадково найвищих результатів у замовленні та будівництві суден досягали великі концерни, як "Квернер" (Норвегія), "Фінкант'єри" (Італія). Високі комерційні показники великих суднобудівних концернів досягнуті завдяки позитивному ефекту масштабу виробництва, який в суднобудуванні досягається тільки при великих виробничих потужностях та їх завантаженості. Саме висока концентрація виробництва стала однією з причин успіху південнокорейських суднобудівників, де створена потужна організація — Асоціація суднобудівників Південної Кореї. Шляхом створення великих концернів пішли також Хорватія (Хорватська суднобудівна компанія), Японія (5 великих суднобудівних компаній), Китай (Китайська державна суднобудівна корпорація), Польща (Промислова група).

4. В основі успіху країн-лідерів світового суднобудування лежить державна підтримка галузі. Міжнародні угоди в рамках Організації економічного співробітництва і розвитку з метою створення рівних умов для конкуренції в суднобудуванні регламентує дії держави щодо підтримки своїх виробників. Єдині для всіх вимоги містять наступні пункти — розмір кредиту до 80% ціни судна, термін кредитування до десяти років, ставка — не менше 8% річних, державна підтримка суднобудування — шляхом часткового субсидування вартості будівництва судна до 9%. Проте в конкурентній боротьбі багато країн порушують дані угоди. Іспанія видає кредити в розмірі 85% ціни судна, США — 87,5% на термін 25 років. Уряди Японії і Німеччини видають національним верфям субсидії в розмірі до 30%, в Іспанії — до 19%, а в Італії — до 13%. У багатьох країнах суттєво зменшено митні збори на імпортовану корабельне обладнання, в Китаї та Польщі вони взагалі відсутні.

5. Світовий ринок суднобудування є типовим представником олігопольної конкуренції з характерними для нього ціновими методами конкурентної боротьби. При цьому процес ціноутворення значною мірою залежить від впливу зовнішнього середовища, внаслідок чого успіх роботи суднобудівних підприємств також залежить від сприятливих зовнішніх умов, значна роль у створенні яких належить державі.

Таким чином, щоб слідувати світовим тенденціям розвитку, українське суднобудування має розвиватися шляхом створення великих суднобудівних підприємств, орієнтованих на створення інноваційної високотехнологічної продукції і користуватися значною підтримкою держави. Основним фактором успішного розвитку є організація ефективного державного управління галуззю.

З метою практичної реалізації плану виходу та закріплення України на певних сегментах світового ринку суднобудування можна сформулювати наступні пропозиції:

1. Для модернізації українського суднобудування та виходу на міжнародні ринки необхідне створення внутрішнього суднобудівного ринку, для чого однією з важливих умов є розробка і прийняття державної програми будівництва флоту.

2. У частині державної підтримки суднобудування Україна повинна слідувати в руслі світових тенденцій і використовувати всі форми державної підтримки галузі від прямого протекціонізму до гнучких форм підтримки з використанням кредитної, податкової, боргової та митної політики.

3. В оперативному плані в Україні якомога швидше необхідно відновити спеціальні регуляторні правила, що діяли в 2000 році. В даний час для відновлення потенціалу суднобудівних підприємств просто необхідно використовувати досвід 2000 р., коли був прийнятий закон "Про заходи щодо державної підтримки суднобудівної промисловості в Україні".

Реалізація положень цього документа сприяла тому, що з 2000 по 2004 р. обсяг реалізованої продукції в суднобудуванні України виріс в 3,5 рази, а кількість укладених контрактів на будівництво суден зростає майже в 2 рази. Зрештою, завдяки реалізації цих документів, Україна увійшла в десятку провідних країн за кількістю побудованих суден. І тут же спостерігаємо зворотний процес: у 2005 р. призупинення дії положень цього закону призвело до колапсу в суднобудівній галузі України, і, безсумнівно, відкинуло її в своєму розвитку на добрий десяток років.

4. Найважливішою умовою відродження галузі є відновлення її кадрового потенціалу. Для цього існує набір традиційних заходів на рівні держави щодо створення спеціальних умов для прискореного відновлення трудових колективів. Адже весь час свого існування як незалежної держави Україна перебуває в перманентній економічній кризі, що, в свою чергу, безпосередньо сприяє потужному відтоку робочої сили в інші країни.

### ВИСНОВОК

Галузь суднобудування має значний вплив на розвиток багатьох секторів національного господарства, особливо на галузь водного транспорту, торгівлю та економіку. Проведений аналіз вітчизняного суднобудівного та судноремонтного комплексу свідчить про значну кількість проблем і певний потенціал у вигляді: власної сировинної бази, виробничих потужностей і кваліфікованих кадрів. Для вирішення проблем суднобудівної галузі і ефективного використання наявного потенціалу автори статті сформулювали свої пропозиції щодо відновлення суднобудівної галузі.

Необхідною умовою підвищення конкурентоспроможності суднобудівної промисловості України є відповідна державна політика, а суднобудівники, зі свого боку, для виходу на визначені сегменти світового ринку суднобудування повинні володіти незаперечними конкурентними перевагами в будівництві і ремонті того чи іншого класу суден.

### Література:

1. Письменна К.С. Стан і тенденції розвитку суднобудівної промисловості в Україні: господарсько-правовий аспект [Електронний ресурс] / К.С. Письменна // Вісник Національної юридичної академії України імені Ярослава Мудрого. — 2010. — №1. — С. 223—226. — Режим доступу: <http://vuzlib.com/content/view/2516/27/>
2. Борщ В.І. Стан та проблеми розвитку підприємств суднобудівельної галузі промисловості України / В.І. Борщ // Економіка: реалії часу: Науковий журнал. — 2014. — № 3 (13). — С. 22—29.
3. Державна служба статистики. Відповідь на запит № 15.2-20/1477ПІ від 01.12.2014 р.
4. Державна служба статистики. Статистичний збірник "Транспорт і зв'язок України — 2010" / За ред. Н.С. Власенко. — Київ, 2011. — 267 с. — С.133.

5. Державна служба статистики. Статистичний збірник "Транспорт і зв'язок України — 2011". За ред. Н.С. Власенко. — Київ, 2012. — 273 с. — С. 136.

6. Судостроение Украины — от упадка к возрождению [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.segodnya.ua/blogs/lisickiyblog/blog-sudostroenie-ukrainy-ot-upadka-k-vozhrozhdeniyu-484682.html>

7. Все о судостроении и судоремонте Украины: справочник / [ред. К.А. Ильницький]. — Одесса: "Порты Украины", 2006. — 208 с.

8. Познанська І.В. Потенціал суднобудівельної галузі України [Електронний ресурс] / І.В. Познанська, П.І. Гнатюк // Економічні інновації. — 2011. — Вип. 43. — С. 267—270. — Режим доступу: [http://www.nbu.gov.ua/Portal/Soc\\_Gum/Ei/2011\\_43/pdf/29\\_Pozn.pdf](http://www.nbu.gov.ua/Portal/Soc_Gum/Ei/2011_43/pdf/29_Pozn.pdf)

9. Аналітична записка "Щодо стратегічних пріоритетів реалізації потенціалу України як морської держави" [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/832/>

10. Концепція Закону України "Про державну підтримку суднобудування" [Електронний ресурс]. — Режим доступу: [http://sd.net.ua/2009/06/10/proekt\\_koncepc\\_zakonu\\_ukrani\\_pro\\_derzhavnu\\_pdtrimku\\_sudnobuduvannja.html](http://sd.net.ua/2009/06/10/proekt_koncepc_zakonu_ukrani_pro_derzhavnu_pdtrimku_sudnobuduvannja.html)

11. Шкляр В.В. Формування механізму антикризового менеджменту підприємств водного транспорту: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: 08.00.04 / Шкляр Вікторія Вікторівна; МОН України. Київ, держ. академ. водн. трансп. ім. гет. П. Конашевича-Сагайдачного. — К., 2014. — 20 с.

### References:

1. Pys'menna, K.S. (2010), "Status and trends of development shipbuilding industry in Ukraine: economic and law aspect", *Visnyk Natsional'noi iurydychnoi akademii Ukrainy imeni Yaroslava Mudroho*, vol. 1, pp. 223—226.
2. Borsch, V.I. (2014), "Status and problems of shipbuilding industry enterprises in Ukraine", *Ekonomika: realii chasu: Naukovyj zhurnal*, vol. 3, no. 13, pp. 22—29.
3. State Statistics Service of Ukraine (2015), *Statistical information*, available at: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (Accessed 5 February 2015).
4. State Statistics Service of Ukraine (2011), *Statystychnyj zbirnyk "Transport i zv'язok Ukrainy — 2010"* [Statistical Yearbook "Transport and Communications of Ukraine - 2010"], State Statistics Service of Ukraine, Kyiv, Ukraine
5. State Statistics Service of Ukraine (2012), *Statystychnyj zbirnyk "Transport i zv'язok Ukrainy — 2011"* [Statistical Yearbook "Transport and Communications of Ukraine — 2011"], State Statistics Service of Ukraine, Kyiv, Ukraine
6. Lisickij, V. (2012), "Shipbuilding of Ukraine - from decline to revival", available at: <http://www.segodnya.ua/blogs/lisickiyblog/blog-sudostroenie-ukrainy-ot-upadka-k-vozhrozhdeniyu-484682.html> (Accessed 5 February 2015).
7. Il'nickij, K.A. (2006), *Vse o sudostroenii i sudoremonte Ukrainy* [All about Shipbuilding and ship repairing in Ukraine], "Porty Ukrainy", Odessa, Ukraine.
8. Poznans'ka, I.V. (2011), "Potential of shipbuilding industry of Ukraine", *Ekonomichni innovatsii*, vol. 43, pp. 267—270.
9. NISS (2012), "", available at: <http://www.niss.gov.ua/articles/832/> (Accessed 5 February 2015).
10. Association of Shipbuilders of Ukraine (2009), "Project Concept of the Law of Ukraine "On State Support of Shipbuilding" available at: [http://sd.net.ua/2009/06/10/proekt\\_koncepc\\_zakonu\\_ukrani\\_pro\\_derzhavnu\\_pdtrimku\\_sudnobuduvannja.html](http://sd.net.ua/2009/06/10/proekt_koncepc_zakonu_ukrani_pro_derzhavnu_pdtrimku_sudnobuduvannja.html) (Accessed 5 February 2015).
11. Shklyar, V.V. (2014), "Formation of mechanism anticrisis management enterprises of water transport", Ph.D. Thesis, *Global economy*, Kyiv, Ukraine.

Стаття надійшла до редакції 20.01.2015 р.