

АНАЛІЗ ДІЯЛЬНОСТІ СУДНОБУДІВНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ В УКРАЇНІ ТА СВІТІ

©2022 ПЕТРЕНКО О. І., ЮРЧЕНКО М. А.

УДК 629.5
JEL: L79; L90; N70

Петренко О. І., Юрченко М. А. Аналіз діяльності суднобудівної промисловості в Україні та світі

Метою статті є проведення аналізу сучасного стану діяльності суднобудівної промисловості в Україні та світі. У проведеному дослідженні авторами розглянуто структуру суднобудівних підприємств та організацій в Україні. Здійснено огляд суднобудівної промисловості України з точки зору теоретичних і практичних аспектів, що зумовило негативні висновки щодо функціональної діяльності суднобудівних і судноремонтних верфей. Встановлено, що більшість заводів зазнавали труднощів ще до початку пандемії COVID-2019 і воєнного стану в країні. Аналізуючи динаміку фінансових результатів лише декількох із заводів за 2019–2021 рр., а саме: ПрАТ «Завод «Кузня на Рибальському», Київський суднобудівно-судноремонтний завод (КССРЗ), Херсонський державний завод «Палада», Миколаївський суднобудівний завод «Океан», можна стверджувати, що з роками спостерігається тенденція до зниження чистого доходу від реалізації товарів та послуг. Дана ситуація має спонукати до пошуку нових можливостей для максимізації кінцевого фінансового результату та поліпшення власного становища в конкурентному середовищі. Враховуючи, що суднобудівництво та судноремонт є стратегічною галуззю розвитку України, має відбуватися комплексний підхід у застосуванні стимулів та заходів підтримки з боку як держави, так і приватного сектора. Здатність продовжувати діяльність заводів на безперервній основі відбувалася лише завдяки підписаним контрактам з іноземними інвесторами. Зазначено, що саме завдяки цьому в поодиноких суднобудівних верфях існувала ймовірність вистояти на ринку та поборотися за спробу відповідати тенденціям світового та європейського ринків. Звичайно, це не стосується ССЗ «НІБУЛОН», який є лідером у процесах розбудови сучасного бізнесу й економіки України. Виявлено, що у 2021 р. було представлено проєкт стратегії розвитку суднобудування та судноремонту до 2030 р., який розроблявся з урахуванням аналізу діяльності міжнародних морських країн, які мають комплексну систему державної підтримки. Основною ціллю даного проєкту стало застосування подібних стимулів та заходів для суднобудівної галузі України.

Ключові слова: суднобудівельні та судноремонтні заводи, проєкт стратегії розвитку, світове суднобудування.

Рис.: 8. **Табл.:** 3. **Бібл.:** 23.

Петренко Ольга Іванівна – кандидат економічних наук, доцент, завідувачка кафедри бізнес-логістики та транспортних технологій, Державний університет інфраструктури та технологій (вул. Кирилівська, 9, Київ, 04071, Україна)

E-mail: olga.petrenko.bltt.duit@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1869-7999>

Researcher ID: <https://www.webofscience.com/wos/author/record/1148153>

Scopus Author ID: <https://www.scopus.com/authid/detail.uri?authorid=57287887300>

Юрченко Марія Артурівна – аспірантка кафедри бізнес-логістики та транспортних технологій, Державний університет інфраструктури та технологій (вул. Кирилівська, 9, Київ, 04071, Україна)

E-mail: mlysenkova27@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9200-1064>

UDC 629.5
JEL: L79; L90; N70

Petrenko O. I., Yurchenko M. A. Analyzing the Shipbuilding Industry in Ukraine and the World

The purpose of the article is to analyze the current state of activity of the shipbuilding industry in Ukraine and the world. In the carried out study, the authors considered the structure of shipbuilding enterprises and organizations in Ukraine. The shipbuilding industry of Ukraine was examined in terms of theoretical and practical aspects, which led to negative conclusions regarding the functional activity of shipyards and ship repair plants. It is determined that most of the plants experienced difficulties even before the onset of the COVID-2019 pandemic and martial law in the country. Analyzing the dynamics of financial results of only a few of the plants for 2019–2021, namely: PJSC «Plant «Kuznya na Rybalskomu», Kyiv Shipbuilding and Ship repair plant (KSSRP), Kherson State Plant «Palada», Mykolaiv Shipyard «Ocean», it can be stated that over the years there is a tendency of reducing the net income from the sale of goods and services. This situation should encourage the search for new opportunities to maximize the final financial result and improve their own position in the competitive environment. Given that shipbuilding and ship repair is a strategic industry of Ukraine's development, an integrated approach should take place in applying incentives and support measures on the part both the State and the private sector. The ability to continue with the activities of plants on a continuous basis was carried out only through signed contracts with foreign investors. It is noted that thanks to this in single shipyards there was a chance to survive in the market and compete for an attempt to meet the trends of the world and European markets. Of course, this does not apply to «NIBULON» Shipyard, which is a leader in the development of modern business and economy of Ukraine. It is identified that in 2021 a project of strategy for the development of shipbuilding and ship repair until 2030 was presented, which was developed taking into account the analysis of the activities of international maritime countries that have a comprehensive system of government support. The main goal of this project was to apply such incentives and measures for the shipbuilding industry of Ukraine.

Keywords: shipyards and ship repair plants, project of development strategy, world shipbuilding.

Fig.: 8. **Tabl.:** 3. **Bibl.:** 23.

Petrenko Olga I. – PhD (Economics), Associate Professor, Head of the Department of Business-Logistics and Transport Technologies, State University of Infrastructure and Technologies (9 Kyrylivska Str., Kyiv, 04071, Ukraine)

E-mail: olga.petrenko.bltt.duit@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1869-7999>

Researcher ID: <https://www.webofscience.com/wos/author/record/1148153>

Scopus Author ID: <https://www.scopus.com/authid/detail.uri?authorid=57287887300>

Yurchenko Mariia A. – Postgraduate Student of the Department of Business-Logistics and Transport Technologies, State University of Infrastructure and Technologies (9 Kyrylivska Str., Kyiv, 04071, Ukraine)

E-mail: mlysenkova27@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9200-1064>

Суднобудівна промисловість України належить до галузі машинобудування, підприємства якої будують і ремонтують судна усіх типів [1]. Суднобудування в Україні активно почало розвиватися ще за часів козаччини. За роки незалежної України, завдяки кооперації ряду українських заводів, активно налагодилася співпраця з Європою шляхом будівництва на українських заводах корпусів для будь-якого типу вантажних чи пасажирських суден, а в європейських країнах займалися їх добудовою та наповненням. Усі судна зобов'язані проходити плановий чи позаплановий ремонт і технічне обслуговування, що потребує великих капітальних вкладень, наприклад у спеціалізоване обладнання. Однак, незважаючи на деякі позитивні тенденції, Україна як морська держава не досягла значних успіхів у суднобудівній промисловості через постійний брак коштів, недостатню узгодженість наукових досліджень з підприємствами та організаціями галузі, а також багато інших факторів, які потребують додаткового вивчення.

Проблематикою розвитку суднобудівної та судноремонтної діяльності в Україні займається вузьке коло вітчизняних науковців, а дослідження ведуться досить відокремлено: в науковій роботі К. С. Письменної [2] розглядаються практичні рекомендації щодо вдосконалення господарсько-правових засобів регулювання суднобудівної промисловості в Україні; В. І. Борщ [3] приділяє значну увагу визначенню проблем і факторам, які негативно впливають на розвиток суднобудівної галузі України; В. Г. Рогов [4] у своїх наукових працях досліджує економічне стимулювання розвитку підприємств суднобудування України.

Більшість українських учених через відсутність чи неоприлюдненість інформації щодо діяльності суднобудівних заводів України обмежилися відокремленими підходами в аналізі проблематики через призму економіко-соціальних і правових точок зору.

Основним завданням даного наукового дослідження стало проведення аналізу сучасного стану суднобудівної промисловості в Україні та світі.

Суднобудівництво та судноремонт є стратегічною галуззю розвитку України. У Радянському Союзі суднобудування та судноремонт займали лідируючі позиції у світі. На українських виробництвах за часів СРСР вироблялася велика частка обладнання: 25% продукції судового машинобудування та до 10% навігаційно-гідроакустичного устаткування [5]. Однак сьогоднішній поточний стан українського флоту можна охарактеризувати як катастрофічний. З цієї причини в Україні з'явилася політична воля до розвитку суднобудування.

У 2021 р. було представлено проект стратегії розвитку суднобудування та судноремонту, що розглядається РНБО. Проект стратегії розвитку суднобудівної промисловості України на період до 2030 року розроблений Укроборонпромом спільно з Асоціацією суднобудівників України (АСУ) «Укрсуд-

пром» [6] і включає детальний аналіз стану військового та цивільного суднобудування в Україні, містить перелік певних заходів і пропозицій, які визначають основні напрямки державної політики [7]:

- 1) податкові пільги для судновласників, які реєструють свої судна в українському реєстрі суден: пільги при сплаті податку на прибуток, на майно, транспортного податку, страхових внесків до Пенсійного фонду, Фонду соціального страхування тощо;
- 2) тимчасові податкові та митні пільги для суднобудівних заводів при придбанні матеріалів і ресурсів, комплектуючих виробів та обладнання, які не виробляються в Україні;
- 3) реструктуризація суми заборгованості суб'єктів господарювання в суднобудівній сфері перед бюджетами та фондами;
- 4) компенсація першому власнику судна 40% початкової вартості судна внутрішнього плавання, побудованого в Україні, та/або 70% банківської ставки за банківськими кредитами на будівництво та/або перше придбання суден, побудованих в Україні;
- 5) субсидування частини витрат на сплату відсотків за кредитами та лізинговими платежами, отриманими в українських кредитних організаціях на будівництво в Україні суден і гідротехнічних споруд;
- 6) встановлення для Адміністрації морських портів України нормативу відрахування чистого прибутку в розмірі 30% за умови спрямування 50% чистого прибутку від своєї діяльності на виконання інвестиційної програми із закупівлі суден (обсяг відкладеного попиту – до 5,5 млрд грн);
- 7) залучення експортно-кредитного агентства до стимулювання експортерів суднобудівної галузі, у тому числі забезпечення страховим покриттям наданих кредитів для виробництва продукції та реалізації робіт і послуг, надання відстрочки потенційним іноземним покупцям, захист українських експортерів від ризику неплатежів та фінансових втрат;
- 8) запровадження прогресивного стимулюючого податку на експлуатацію суден, старших за 30 років, та ін.

Перелік даних пропозицій потребує значного законодавчого доопрацювання. Він був розроблений і запропонований з урахуванням аналізу діяльності міжнародних морських країн (Німеччина, Італія, Нідерланди, Фінляндія, Північна Корея, Японія, КНР, США), які мають комплексну систему державної підтримки. На жаль, в Україні не застосовуються подібні стимули та заходи підтримки суднобудівної галузі.

Розглядаючи структуру суднобудівних підприємств та організацій в Україні, можна стверджувати, що вона формується з трьох складових, які взаємозалежать і доповнюють одна одну (рис. 1).

Відповідно до аналізу, наведеного в проєкті Стратегії розвитку суднобудування та судноремонту до 2030 року, сьогодні в Україні налічується близько 20 верфей, 15 проектно-конструкторських організацій та НДІ (рис. 2) [8].

На жаль, найбільшою перепоною та загрозою у функціонуванні вищевказаних підприємств є війна Росії проти України, що призвело до окупації півдня України російськими військами, а відповідно, і до призупинення роботи більшої частини суднобудівних і судноремонтних підприємств та організацій в Одеському, Миколаївському, Запорізькому, Херсонському регіонах і Маріуполі.

У 2019–2021 рр. суднобудівні та судноремонтні галузі не могли показати значних досягнень, адже країна та світ зустрілися з пандемією COVID-19. Дана ситуація потенційно змінила всю світову торгівлю та роботу безпечного й ефективного морського флоту.

Аналіз структури виробництва в динаміці за три роки (2018–2020 рр.) характеризується збільшенням питомої ваги суднобудування та судноремонту зі суттєвим зменшенням інших робіт (рис. 3).

Загальний обсяг реалізованої продукції суднобудівних підприємств за 2020 р. становив 3,5 млрд грн, що на 18% менше аналогічного показника 2019 р. (4,3 млрд грн), у тому числі суднобудування – 1,97 млрд грн (91% до 2019 р.), судноремонту – 1,0 млрд грн (97,8%) та інше.

Майже половину послуг у структурі будівництва та ремонту суден належить суднобудівно-судноремонтному заводу (ССЗ) «Нібулон» із 7 верфей української галузі, але лише для власного використання. З детальним аналізом будівництва та ремонту суден в Україні за 2018–2020 рр. можна ознайомитися в табл. 1.

Проаналізувавши роботу заводів за три роки, можна відстежити тенденцію збільшення кількості побудованих суден – на 38% у 2020 р. порівняно з 2018 р. Також спостерігається значне збільшення кількості відремонтованих (модернізованих суден) – на 74%. Доречно додати, що саме на ССЗ «Нібулон» у 2019 р. побудовано 140-метрове самохідне судно-перевантажувач, що є найбільшим судном, яке було збудоване за останні 20 років [9].

Розглядаючи детальніше діяльність деяких із суднобудівних і судноремонтних підприємств і організацій в Україні до початку воєнного стану, можна спостерігати постійну потребу в підтримці розвитку цієї стратегічної галузі з метою компенсації слабких місць. Проаналізуємо діяльність деяких із них.

ПрАТ «Завод «Кузня на Рибальському», що розташований у Києві на березі Дніпра, займається будівництвом різних суден і кораблів: від рибальського господарства до військової продукції. Однак завод упродовж декількох років переживає не кращі часи, що пов'язано з проведенням слідства Державного бюро розслідування. Дана ситуація призводить до зменшення обсягів виробництва. Варто зауважити, що з 1 січня 2021 р. сплив термін дозволу заводу на експорт військової продукції [10]. Розглядаючи динаміку фінансових результатів заводу, можна стверджу-

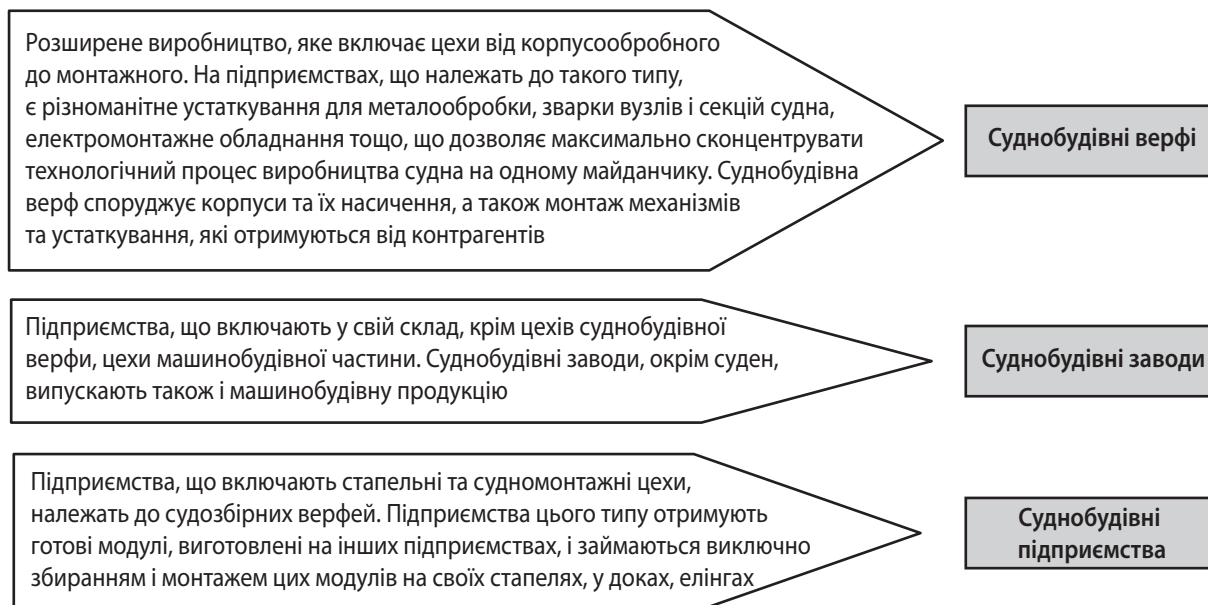


Рис. 1. Структура суднобудівних підприємств та організацій України

Джерело: розроблено за даними [1].

СУДНОБУДІВНІ ТА СУДНОРЕМОНТНІ ПІДПРИЄМСТВА ТА ОРГАНІЗАЦІЇ УКРАЇНИ	
<p>Суднобудівні та судноремонтні верфі Одеського регіону</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ВСП Судноремонтна верфь «Україна» 2. ПрАТ «Іллічівський судноремонтний завод» 3. ГВСП «Кілійський суднобудівельно-судноремонтний завод» 4. ПрАТ «Дунайсудноремонт» 5. ТОВ «Судноремонтне підприємство «Дунайсудносервіс» 	<p>Суднобудівні та судноремонтні верфі Київського регіону</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ТОВ «Київський суднобудівельно-судноремонтний завод» 2. ПрАТ «Завод «Кузня на Рибальському» <p>Проектно-конструкторські організації, НДІ Київського регіону</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ДП «Київський державний науково-дослідний інститут гідропріладів» 2. ДП «Інститут гідромеханіки НАН України» 3. ДП «Державний проєктний інститут «Діпроверф»»
<p>Проектно-конструкторські організації, НДІ Одеського регіону</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ТОВ «Морське Інженерне Бюро» 2. ТОВ КБ «Гранд інжиніринг» 3. ДП «Науково-дослідний інститут «Шторм» 	<p>Суднобудівні та судноремонтні верфі Миколаївського регіону</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ДП «Миколаївський суднобудівний завод» 2. ТОВ «Суднобудівний завод «Океан» 3. ССЗ у складі ТОВ СП «НБУЛОН» 4. ТОВ «Смарт Мерітайм Груп» 5. Суднобудівна верфь ТОВ «Артіль ЛТД»* 6. ТОВ «Чорноморська яхтенна верфь»* <p>Проектно-конструкторські організації, НДІ Миколаївського регіону</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ДП «Дослідно-проєктний центр кораблебудування» 2. ТОВ «Марин Дизайн Інжиніринг Миколаїв» 3. ТОВ «СІ-Джоб Миколаїв» 4. ТОВ ПДБ «ПроЛайн» 5. ТОВ ПКБ «Залів Шіп Дизайн» 6. ТОВ ПКБ «Асаба Дизайн Груп» 7. ПП ПКБ «Тюрола Дизайн Груп» 8. ПАТ «Чорноморсуднопроект»
<p>Суднобудівні та судноремонтні верфі Херсонського регіону</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ТОВ «Смарт Мерітайм Груп» 2. Херсонський суднобудівний-судноремонтний завод, філія ПАТ СК «Укррічфлот» 3. ДП «Херсонський державний завод «Палада» 4. ТОВ «Шипярд1930»* 	<p>Запорізький суднобудівний-судноремонтний завод, філія ПАТ СК «Укррічфлот»</p> <p>ПП «Суднобудівна верфь «Оріон»*, м. Черкаси</p>

Примітка: * – малі підприємства, які мають власну верфь і виробничі площі для будівництва суден довжиною до 30–40 м

Рис. 2. Суднобудівні та судноремонтні підприємства та організації України

Джерело: розроблено за даними [8].

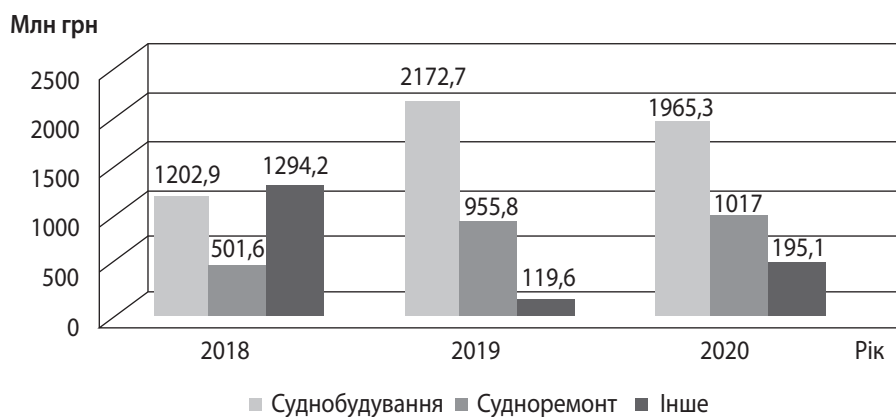


Рис. 3. Структура виробництва суднобудівних підприємств України, млн грн

Джерело: побудовано за даними [9].

Таблиця 1

Структура та динаміка будівництва та ремонту суден в Україні за 2018–2020 рр.

№ з/п	Показник	2018 р.	2019 р.	2020 р.	Абсолютне відхилення, од.	Темп зростання, %
					2018–2020 рр.	
1	Усього побудовано у т. ч.	13	14	18	5	138
1.1	– на експорт	1	3	4	3	400
1.2	– на внутрішній ринок	12	11	14	2	117
2	Відремонтовано (модернізовано), у т. ч.	181	282	315	134	174
2.1	– на експорт	49	125	134	85	273
2.2	– на внутрішній ринок	132	157	181	49	137

Джерело: складено на основі [9].

вати, що з роками відбувається зниження чистого доходу від реалізації товарів і послуг – на 14,1%, що спонукає до необхідності пошуку можливостей для збільшення обсягу продажів товарів і послуг для максимізації кінцевого фінансового результату (рис. 4).

Ще один із найбільших річкових суднобудівних і судноремонтних заводів на Дніпрі, Київський суднобудівний-судноремонтний завод (КССРЗ), зазнає також не кращих часів. Аналізуючи динаміку фінан-

сових результатів заводу за 2019–2020 рр., спостерігаємо зниження чистого доходу від реалізації товарів і послуг на 71,07%, що вказує на дуже низьку конкурентоспроможність у динамічному середовищі (рис. 5).

Сума чистого збитку компанії становить 94073 тис. грн у 2020 р., що вказує на реальне знецінення вартості наявних у компанії активів і необхідність пошуку можливостей для скорочення витрат на виготовлення товарів і послуг [12]. Однак варто заува-

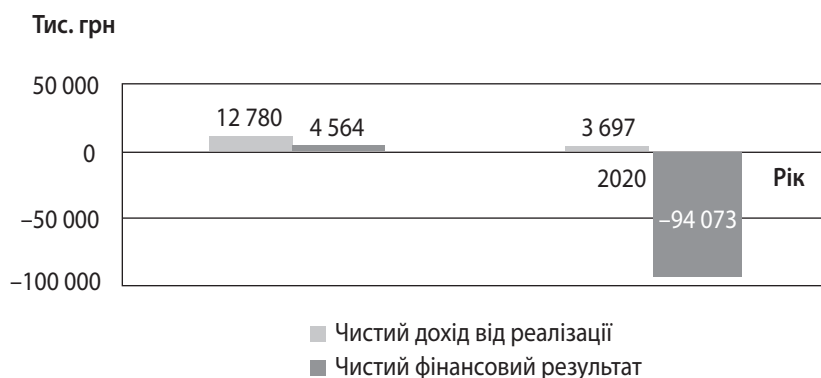


Рис. 4. Динаміка фінансових результатів ПрАТ завод «Кузня на Рибальському» у 2019–2020 рр., тис. грн

Джерело: побудовано за даними [11].

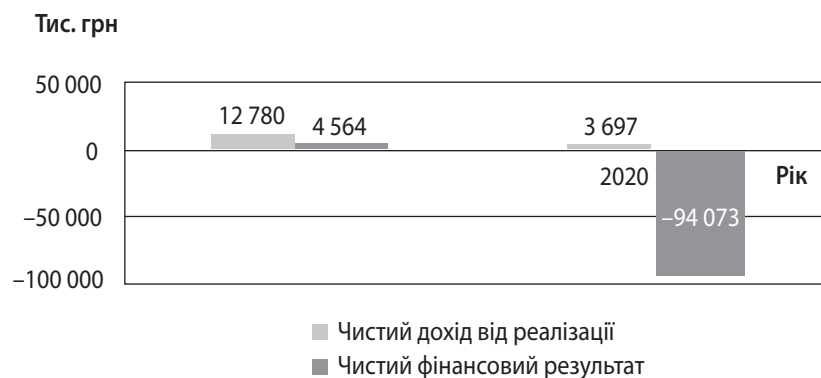


Рис. 5. Динаміка фінансових результатів КССРЗ у 2019–2020 рр., тис. грн

Джерело: побудовано за даними [12].

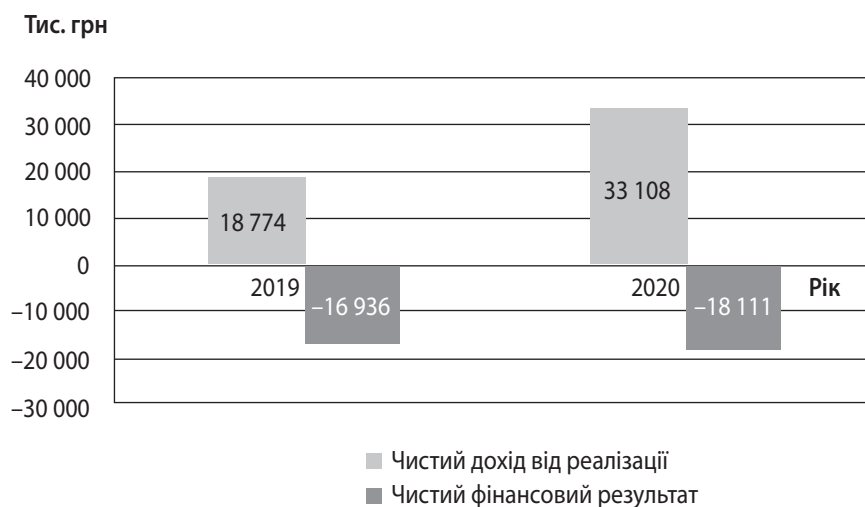


Рис. 6. Динаміка фінансових результатів Херсонського державного заводу «Палада» у 2019–2020 рр., тис. грн

Джерело: побудовано за даними [14].

жити, що за 2021 р. завод виконав велику кількість контрактів по ремонту суден, понтонів та інших плавучих об'єктів від постійних замовників – державних і приватних структур. Наприклад, КССРЗ у березні 2021 р. спустив на воду буксир «Джура», на якому були виконані роботи з піскоструминному очищенню металу, виконане дефектування корпусу та ремонт гвинто-рульового комплексу [13]. Також КССРЗ у 2021 р. завершив доковий ремонт судна Національної академії наук України «Гідробіолог», яке успішно пройшло всі випробування та здатне брати на борт 24 науковця, у випадках довготривалих подорожей – 12.

Херсонський державний завод «Палада» входить до складу Укроборонпрому, однак також має збиткову діяльність, що підтверджується оцінкою фінансових результатів на рис. 6.

У 2021 р. на даному заводі було отримано замовлення від хорватської компанії на розроблення та підготовлення до виробничого процесу нового плавучого доку на 5000 тонн. Цей док здатен прийняти військові кораблі типу «корвет» і «легкий фрегат», а також дизель-електричні підводні човни. Завдяки

цьому контракту підприємство зайнято до кінця 2022 р. [14]. Також у 2021 р. Херсонський завод отримав контракт від нідерландської компанії Handelskade Shipyards B. V. на модернізацію шести суховантажних суден типу «костер». Модернізацією суден було подовження нової вставки довжиною на 12 метрів, таким чином, судна стали двотрюмними, обсяг трюмів збільшився більш ніж на 700 куб. м. Також було проведено фарбування баластних цистерн, зовнішньої обшивки та вантажних трюмів, прокладені нові системи трубопроводів та встановлено нові кришки люкових закриттів. Було встановлено шлюпку, яка скидається самостійно в надзвичайних ситуаціях. На оновлення кожного судна було використано 190 тонн металу. Вартість контракту складала близько 100 мільйонів гривень [16].

Миколаївський суднобудівний завод «Океан» здійснює діяльність у сфері будівництва суден і плавучих конструкцій, а також судноремонту. За останній період, незважаючи на дестабілізацію економічної та політичної ситуації в країні й інші негативні впливи, завод за період 2019–2020 рр. отримав незначний, однак позитивний фінансовий результат (рис. 7).

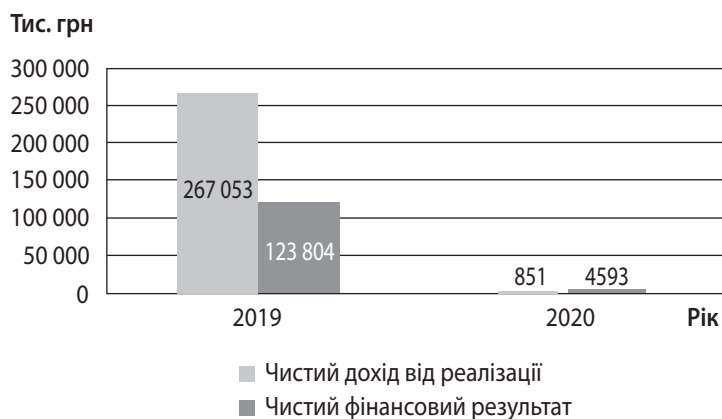


Рис. 7. Динаміка фінансових результатів Миколаївського суднобудівного заводу «Океан» у 2019–2020 рр., тис. грн
 Джерело: побудовано за даними [17].

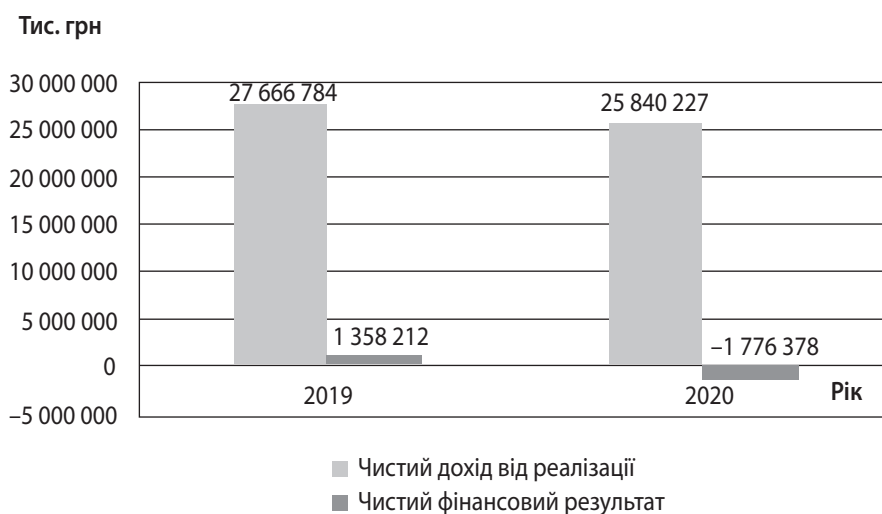


Рис. 8. Динаміка фінансових результатів СП «Нібулон» у 2019–2020 рр., тис. грн

Джерело: побудовано за даними [19].

У 2021 р. завод відновлював і модернізував своє виробництво. Підприємство виконало контракти на створення мостових балок, успішно завершило замовлення Миколаївської державної адміністрації на виготовлення міського флагштока, провело судноремонтні роботи на дев'яти судах і продовжило роботу з модернізації та добудови нового суховантажного судна – проекту 17620 типу «Буг». Протягом 2021 р. судноремонтний завод «Океан» створив найбільший і найновіший в Україні затвор для сухого доку, в грудні 2021 р. роботу було завершено, відбувся монтаж і фарбування затвору. З цією інновацією на заводі «Океан» зможуть відновити будівництво великовантажних суден у сухому доці [18].

Суднобудівно-судноремонтний завод у Миколаєві «Нібулон» – це сучасне підприємство з повним циклом будівництва повнокомплектних суден довжиною до 140 м. Доречно зазначити, що до ТОВ СП «Нібулон» належить не лише суднобудівно-судноремонтний завод, а й експортна діяльність, аграрне виробництво, складська та транспортна логістика.

Відповідно до аналізу фінансової звітності за 2020 р., яку підприємство проводить згідно з міжнародними стандартами, можна стверджувати, що збиток у 2020 р. було отримано у зв'язку зі зменшенням обсягів транспортування зерна через падіння його виробництва внаслідок складних погодно-кліматичних умов 2020 р. (рис. 8).

З результатами отриманого збитку у 2020 р. одними із ключових шляхів пошуку поліпшення фінансових результатів стали: зменшення витрат за рахунок оптимізації логістичних операцій з використанням власного флоту компанії та власних залізничних вагонів, а також надання послуг суднобудівно-судноремонтним заводом «Нібулон» стороннім замовникам послуг з будівництва та ремонту суден. Сьогодні завод «Нібулон» є одним із вітчизняних лідерів з нарощування тоннажу та оновленню торгового флоту, в якому налічується 81 одиниць: 45 несамохідних суден; 24 буксири; сучасний земснаряд виробництва Фінляндії «Watermaster Classic IV»;

потужне самохідне днопоглиблювальне судно «Миколаївець»; самохідний перевантажувач проекту П-140 «NIBULON MAX»; самохідний плавучий кран «Святий Миколай»; 2 несамохідних плавучих крани «Нібулонівець» і «Нібулонівець-2»; 4 високошвидкісних пасажирських судна на підводних крилах; 2 ґрунто-відвізні шаланди. Усі судна заводу «Нібулон» відповідають міжнародним вимогам і стандартам, Міжнародним кодексам з безпечного перевезення зерна насипом, Міжнародним конвенціям з охорони людського життя, Державним санітарним правилам для морських суден тощо. Розглянемо класифікацію деяких суден заводу «Нібулон» (табл. 2).

На жаль, у 2021 р. Господарський суд Миколаївської області підтвердив ліквідацію ПАТ «Чорноморський суднобудівний завод» (ЧСЗ). Сьогодні на ЧСЗ

функціонує Миколаївська верф холдингу SMG, приватні компанії взяли в оренду промислові потужності [21].

Загалом, аналіз деяких верфей України підтверджує існування ряду проблем у суднобудівному та судноремонтному секторі, які є невирішеними, а отже, не можна очікувати сприятливого розвитку.

Якщо ж зробити поверхневий зріз аналізу функціонування суднобудівної та судноремонтної галузі інших країн світу, можна дійти висновку, що одним зі світових лідерів є азійська суднобудівно-судноремонтна галузь (табл. 3).

Відповідно до наведених даних за 5 років – питома вага новобудов Європи становить лише 3,4%, Східна Азія стає центром суднобудування, її питома вага – 95,7%, а Китай, Південна Корея та Японія ра-

Таблиця 2

Власний флот СП «Нібулон»

№ з/п	Тип(и) судна	Клас	Довжина, м	Ширина, м	Водотоннажність, т	Район плавання
1	140-метрове самохідне кранове судно проекту П-140 «NIBULON MAX»	КМ * Ice B-R4-RS3.0 AUT1 EPP ESP Навалювально-перевантажувач	140	28	8653	Змішаний (ріка – море)
2	Буксири проекту POSS-115: «NIBULON-1», «NIBULON-2», «NIBULON-3», «NIBULON-4», «NIBULON-5», «NIBULON-6», «NIBULON-8», «NIBULON-9», «NIBULON-10», «NIBULON-11»	КМ * ЛП4 ІІІЗП А1 Буксир	38,01	10,89	26,00	Внутрішні водні шляхи України та морські прибережні райони з висотою хвилі не більше 3,5 м
3	Буксири проекту 121: «Кременчуцький», «Козацький» і «Переяславський»	КМ * Ice2 B R4-RSN3,0 -AUT3 NAV-1 Буксир	26,77	8,8	254	Дніпро та Південний Буг і їхні прилеглі притоки, прибережні райони Чорного та Азовського морів, Керченська протока
4	Спеціалізовані самохідні вантажні судна-шаланди проекту ГШ2000: «Миколаївський-1» та «Миколаївський-2»	КМ * IceB-R4-RS3.0	119,04	13,00	–	Спеціалізоване судно може працювати в комплексі з днопоглиблювальною технікою та вивозити ґрунт після днопоглиблення в будь-яку точку акваторії Чорного моря
5	6 несамохідних суден проекту NBL-91	К * В1 Лід	90	16,00	3750	Змішане (ріка – море)
6	1 стометрове несамохідне судно проекту B5000M	К * Ice B-R4-RS2.5	101	17	5000	Внутрішні водні шляхи України

Джерело: складено за даними [20].

Світове суднобудування у 2016–2020 рр., млн т валового тоннажу

№ з/п	Країна	Рік					Разом за 5 років	Питома вага, %
		2016	2017	2018	2019	2020		
1	Азія	65,4	63,6	62,8	55,6	63,2	310,6	95,7
1.1	Китай	25,3	22,4	23,7	23,3	23,1	117,7	36,2
1.2	Південна Корея	23,8	25,5	22,6	14,6	21,1	108,1	33,3
1.3	Японія	12,9	13,4	13,1	14,4	16,2	70,1	21,6
2	Європа	1,6	2,6	2,3	2,0	2,3	10,9	3,4
3	Інші	0,9	0,6	0,6	0,5	0,4	2,9	0,9
Разом		67,9	66,8	65,7	58,0	65,9	324,3	100,0

Джерело: складено за даними [22].

зом забезпечують 91% усіх поставок світу транспортного флоту [22].

Однак уже в першій половині 2022 р. на частку китайської суднобудівної галузі припало 50,8% від загального обсягу всіх нових замовлень у світі [23]. Домінуючи у трьох ключових аспектах: обсяг виробництва, обсяг нових замовлень та обсяг наявних замовлень, Китай завершив будівництво суден загальним тоннажем 18,5 мільйона дедейт-тонн.

Останніми роками європейське суднобудування послаблює свої позиції на світовій арені через більш високу вартість робіт порівняно з конкурентами. Лідери Європи, які мають розвинуте суднобудування, а саме: Німеччина, Італія, Велика Британія, Нідерланди, програють Азійському регіону в масовій будівлі транспортних суден, але Європа зберігає за собою лідерство у військовому кораблебудуванні.

Наприклад, Південна Корея, щоб забезпечити суднобудівно-судноремонтну галузь, розробила регулярні фінансові надходження від уряду; було створено національний інвестиційний фонд, який надає пільгові кредити; зменшено мито на імпорт. Позиція уряду була спрямована на захист вітчизняного виробника та внутрішній ринок. Ця політика зумовила досягнення результатів у найшвидші терміни: південнокорейська продукція отримала частку 60% у ніші найбільш дорогих суден.

ВИСНОВКИ

Суднобудівна та судноремонтна галузі України мають стратегічне забезпечення, однак сьогодні переживають не найкращі часи. Більшість верфей продовжують свою діяльність завдяки підписаним раніше контрактам з іноземними компаніями. Показники фінансової діяльності деяких із верфей підтверджують критичний стан поточної ситуації та необхідність вживання термінових заходів щодо відновлення. Завдяки цьому в поодиноких суднобудівних верфях була можливість вистояти на ринку та поборотися за спробу відповідати тенденціям міжнародного ринку в якості надання послуг і виготовлення продукції, що

відповідає світовим стандартам. Окрім того, через війну в Україні та блокаду Чорноморського регіону, виникли безповоротні наслідки для всього світу в глобальній економіці.

Українське податкове законодавство та регулятивно-нормативна база терміново потребують розробки механізмів та пошуку інструментів для відновлення суднобудівної промисловості та досягнення нею високих показників. ■

БІБЛІОГРАФІЯ

1. Суднобудівна промисловість України // Вікіпедія. URL: <https://cutt.ly/GXAzGjx>
2. Письменна К. С. Стан і тенденції розвитку суднобудівної промисловості в Україні: господарсько-правовий аспект. *Вісник Національної юридичної академії України імені Ярослава Мудрого*. 2010. № 1. С. 221–229. URL: <http://econtlaw.nlu.edu.ua/wp-content/uploads/2016/03/1-221-229.pdf>
3. Борщ В. І. Стан та проблеми розвитку підприємств суднобудівельної галузі промисловості України. *Економіка: реалії часу*. 2014. № 3. С. 22–29. URL: <https://economics.net.ua/files/archive/2014/No3/22-29.pdf>
4. Рогов В. Г. Оцінка ефективності економічного стимулювання суднобудівних підприємств. *Бізнес Інформ*. 2020. № 11. С. 205–211. DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2020-11-205-211>
5. Національна політика в галузі судноплавства і судноремонту та перспективи її розвитку: (доповідь президента АСУ В. М. Гуреєва на загальних зборах Асоціації суднобудівників України «Укрсудпром» 17.05.2006 р.). Київ, 2006. URL: <http://www.ukrsudo.kiev.ua/index.php?id=212>
6. Стратегія розвитку суднобудівної промисловості України на період до 2030 року // Укрінформ. 28.09.2021. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-presshall/3322914-strategia-rozvitku-sudnobudivnoi-promislovosti-ukraini-na-period-do-2030-roku.html>
7. Лисенко С. В Україні з'явилася політична воля для розвитку суднобудування // GMK Center. 13.10.2021. URL: <https://gmk.center/ua/opinion/v->

- ukraine-poyavilas-politicheskaya-volya-dlya-razvitiya-sudostroeniya-2/
8. Стратегія розвитку суднобудівної промисловості України на період до 2030 року. Київ, 2021. URL: <https://komprompol.rada.gov.ua/uploads/documents/30812.pdf>
 9. Аналіз стану суднобудування України у 2020 році // Судноплавство. 30.09.2021. URL: <https://ua.sudohodstvo.org/analiz-stanu-sudnobuduvannya-ukrayiny-u-2020-roczii/>
 10. Уряд розширив перелік компаній, які можуть експортувати військову продукцію // Промисловий портал. 07.01.2021. URL: <https://uprom.info/news/vpk/uryad-rozshyryv-perelik-kompanij-yaki-mozhuteksportuvaty-vijskovu-produkcziyu/>
 11. Приватне акціонерне товариство «Завод «Кузня на Рибальському»: бухгалтерська звітність і фінансовий аналіз за 2020 р. URL: https://zvitnist.com/14312364_PRYVATNE_AKCONERNE_TOVARYSTVO_ZAVOD_KUZYNA_NA_RYB#zvit
 12. Публічне акціонерне товариство «Київський суднобудівний-судноремонтний завод»: бухгалтерська звітність і фінансовий аналіз за 2020 р. URL: https://zvitnist.com/03149949_PUBLICHNE_AKCONERNE_TOVARYSTVO_KYIVSKYY_SUDNOBUD#analysis
 13. Київський суднобудівний-судноремонтний завод спустив на воду відремонтований буксир «Джура» // Промисловий портал. 14.03.2021. URL: <https://uprom.info/news/ships/kyivskyj-sudnobudivnyj-sudnoremontnyj-zavod-spustyv-na-vodu-vidremontovanyj-buksyr-dzhura/>
 14. Херсонський державний завод «Палада»: фінансова звітність за 2020 рік. URL: https://clarity-project.info/edr/24961253/finances?current_year=2020
 15. Завод «Палада» виготовить надсучасний плавучий док для хорватської компанії // Промисловий портал. 08.11.2021. URL: <https://uprom.info/news/ships/pallada-vygotovyt-nadsuchasnyj-plavuchyj-dok-dlya-horvatskoyi-kompaniyi/>
 16. Херсонская верфь SMG модернизирует 6 судов-костеров для голландской Handelskade Shipsales // Центр транспортних стратегій. 23.12.2020. URL: https://cfts.org.ua/news/2020/12/23/khersonskaya-verf-smg-moderniziruet-6-sudov-kosterov-dlya-gollandskoy-handelskade-shipsales_62560
 17. Звіт незалежного аудитора «Украудит XXI-Миколаїв» за 2020 рік учаснику та керівництву ТОВ «Суднобудівний завод «Океан». URL: https://ocean-shipyard.com/wp-content/uploads/2021/06/ocean_audit-1.pdf
 18. Завод «Океан» виготовив новий батопорт сухого доку // Промисловий портал. 20.11.2021. URL: <https://uprom.info/news/ships/zavod-ocean-vygotovuv-novyj-batoport-suhogo-doku-foto/>
 19. Окрема фінансова звітність згідно з Міжнародними Стандартами Фінансової Звітності (МСФЗ) за 2020 рік. Товариство з обмеженою відповідальністю сільськогосподарське підприємство «НІБУЛОН». URL: <https://www.nibulon.com/uploads/files/357296f6c587549dd745f4abcd7e1b337099dd07.pdf>
 20. Судноплавна компанія. НІБУЛОН. URL: <https://www.nibulon.com/data/filii/sudnoplavna-kompaniya.html>
 21. Збанкрутілий ЧСЗ ліквідовано: що стане з українським корветом «Володимир Великий» // Defense Express. 29.06.2021. URL: https://defence-ua.com/people_and_company/zbankruchenij_chsz_likvidovano_scho_stane_z_ukrajinskim_korvetom-4081.html
 22. Лисенко С. В. Європейське суднобудування конкурує з Азією не обсягом, а технологіями // GMK Center. 23.06.2021. URL: <https://gmk.center.ua/opinion/ievropejske-sudnobuduvannya-konkuruie-z-aziieju-ne-obsyagom-a-tehnologiyami/>
 23. Суднобудівна промисловість Китаю продовжує лідирувати на світовому ринку // Металургпром. 16.07.2022. URL: <https://metallurgprom.org/uk/noovini/mashinobuduvannja/11893-sudostroitelnajapromyshlennost-kitaja-prodolzhaet-lidirovat-na-mirovom-rynke.html>

REFERENCES

- “Analiz stanu sudnobuduvannia Ukrainy u 2020 rotsi” [Analysis of the State of Shipbuilding in Ukraine in 2020]. *Sudnoplavstvo*. September 30, 2021. <https://ua.sudohodstvo.org/analiz-stanu-sudnobuduvannya-ukrayiny-u-2020-roczii/>
- Borshch, V. I. “Stan ta problemy rozvytku pidpriemstv sudnobudivelnoi haluzi promyslovosti Ukrainy” [The Current State and Problems of Development of Ukrainian Shipbuilding Industry]. *Ekonomika: realii chasu*, no. 3 (2014): 22-29. <https://economics.net.ua/files/archive/2014/No3/22-29.pdf>
- “Khersonskaya verf SMG moderniziruyet 6 sudov-kosterov dlya gollandskoy Handelskade Shipsales” [Kherson Shipyard SMG Modernizes 6 Fireboats for the Dutch Handelskade Shipsales]. *Tsentr transportnykh stratehii*. December 23, 2020. https://cfts.org.ua/news/2020/12/23/khersonskaya-verf-smg-moderniziruet-6-sudov-kosterov-dlya-gollandskoy-handelskade-shipsales_62560
- “Khersonskiy derzhavnyi zavod «Palada»: finansova zvitnist za 2020 rik” [Kherson State Plant “Palada”: Financial Statements for 2020]. https://clarity-project.info/edr/24961253/finances?current_year=2020
- “Kyivskiy sudnobudivnyj-sudnoremontnyj zavod spustyv na vodu vidremontovanyi buksyr «Dzhura»” [The Kyiv Shipbuilding and Repair Plant Launched the Repaired Tugboat “Jura”]. *Promyslovyy portal*. March 14, 2021. <https://uprom.info/news/ships/kyivskyj-sudnobudivnyj-sudnoremontnyj-zavod-spustyv-na-vodu-vidremontovanyj-buksyr-dzhura/>
- Lysenko, S. “V Ukraini zivylasia politychna volia dlia rozvytku sudnobuduvannia” [The Political Will to Develop Shipbuilding has Appeared in Ukraine]. *GMK Center*. October 13, 2021. <https://gmk.center.ua/opinion/v-ukraine-poyavilas-politicheskaya-volya-dlya-razvitiya-sudostroeniya-2/>
- Lysenko, S. V. “Yevropejske sudnobuduvannia konkuruie z Aziieju ne obsiahom, a tekhnolohiiamy” [European Shipbuilding Competes with Asia not by Volume, but by Technology]. *GMK Center*. June 23, 2021. <https://gmk.center.ua/opinion/ievropejske-sudnobuduvannya-konkuruie-z-aziieju-ne-obsyagom-a-tehnologiyami/>

- "Natsionalna polityka v haluzi sudnoplavstva i sudnoremontu ta perspektyvy yii rozvytku: (dopovid prezidenta ASU V. M. Hureieva na zahalnykh zborakh Asotsiatsii sudnobudivnykiv Ukrainy «Ukrsudprom» 17.05.2006 r.)" [National Policy in the Field of Shipping and Ship Repair and Prospects for Its Development: (Report of the President of ASU V. M. Gureyev at the General Meeting of the Association of Shipbuilders of Ukraine "Ukrsudprom" on May 17, 2006)]. Kyiv, 2006. <http://www.ukrsudo.kiev.ua/index.php?id=212>
- "Okrema finansova zvitnist zhidno z Mizhnarodnymy Standartamy Finansovoi Zvitnosti (MSFZ) za 2020 rik" [Separate Financial Statements in Accordance with International Financial Reporting Standards (IFRS) for 2020]. *Tovarystvo z обмеzhenoiu vidpovidalnistiu silskohospodarske pidpriemstvo «NIBULON»*. <https://www.nibulon.com/uploads/files/357296f6c587549dd745f4abcd7e1b337099dd07.pdf>
- "Pryvatne aktsionerne tovarystvo «Zavod «Kuznia na Rybalskomu»: bukhhaltenska zvitnist i finansovyi analiz za 2020 r." [Private Joint-stock Company "Zavod "Kuznya na Rybalskomu": Accounting Reports and Financial Analysis for 2020]. https://zvitnist.com/14312364_PRYVATNE_AKCONERNE_TOVARYSTVO_ZAVOD_KUZNYA_NA_RYB#zvit
- "Publichne aktsionerne tovarystvo «Kyivskiy sudnobudivnyi-sudnoremontnyi zavod bukhhaltenska zvitnist i finansovyi analiz za 2020 r." [Public Joint-stock Company "Kyiv Shipbuilding and Repair Plant" Accounting Reports and Financial Analysis for 2020]. https://zvitnist.com/03149949_PUBLICHNE_AKCONERNE_TOVARYSTVO_KYIVSKYY_SUDNOBUD#analysis
- Pysmenna, K. S. "Stan i tendentsii rozvytku sudnobudivnoi promyslovosti v Ukraini: hospodarsko-pravovyi aspekt" [The Status and Tendence of the Development of Shipbuilding in Ukraine: Economic and Legal Aspect]. *Visnyk Natsionalnoi iurydychnoi akademii Ukrainy imeni Yaroslava Mudroho*, no. 1 (2010): 221-229. <http://econ.tlaw.nlu.edu.ua/wp-content/uploads/2016/03/1-221-229.pdf>
- Rohov, V. H. "Otsinka efektyvnosti ekonomichnoho stymulivannia sudnobudivnykh pidpriemstv" [Evaluating the Efficiency of Economic Incentives for Development of Shipbuilding Enterprises]. *Biznes Inform*, no. 11 (2020): 205-211. DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2020-11-205-211>
- "Stratehiia rozvytku sudnobudivnoi promyslovosti Ukrainy na period do 2030 roku" [Strategy for the Development of the Shipbuilding Industry of Ukraine for the Period Up to 2030]. Kyiv, 2021. <https://komprompol.rada.gov.ua/uploads/documents/30812.pdf>
- "Stratehiia rozvytku sudnobudivnoi promyslovosti Ukrainy na period do 2030 roku" [Strategy for the Development of the Shipbuilding Industry of Ukraine for the Period Up to 2030]. *Ukrinform*. September 28, 2021. <https://www.ukrinform.ua/rubric-preshall/3322914-strategia-rozvitku-sudnobudivnoi-promislovosti-ukraini-na-period-do-2030-roku.html>
- "Sudnobudivna promyslovist Kytaiu prodovzhuie lidyruvaty na svitovomu rynku" [China's Shipbuilding Industry Continues to Lead the World Market]. *Metallurgprom*. July 16, 2022. <https://metallurgprom.org/uk/novini/mashinobuduvannja/11893-sudostroitel-naja-promyshlennost-kitaja-prodolzhaet-lidirovat-na-mirovom-rynke.html>
- "Sudnobudivna promyslovist Ukrainy" [Shipbuilding Industry of Ukraine]. *Vikipediia*. <https://cutt.ly/GXAzGjx>
- Sudnoplavna kompaniia. *NIBULON*. <https://www.nibulon.com/data/filii/sudnoplavna-kompaniya.html>
- "Uriad rozshyryv perelik kompanii, yaki mozhut eksportuvaty viiskovu produktsiiu" [The Government Has Expanded the List of Companies That Can Export Military Products]. *Promyslovy portal*. January 07, 2021. <https://uprom.info/news/vpk/uryad-rozshyryv-perelik-kompanij-yaki-mozhut-eksportuvaty-vijskovu-produktsiyu/>
- "Zavod «Okean» vyhotovyy novyi batoport sukhoho doku" [The "Ocean" Plant Produced a New Dry Dock Bathoport]. *Promyslovy portal*. November 20, 2021. <https://uprom.info/news/ships/zavod-okean-vygotovyy-novyy-batoport-suhogo-doku-foto/>
- "Zavod «Pallada» vyhotovyt nadsuchasnyi plavuchy dok dlia khovratskoi kompanii" [The Pallada Plant Will Manufacture a State-of-the-art Floating Dock for a Croatian Company]. *Promyslovy portal*. November 08, 2021. <https://uprom.info/news/ships/pallada-vygotovyt-nadsuchasnyj-plavuchyj-dok-dlya-hovratskoyi-kompaniyi/>
- "Zbankrutilyi ChSZ likvidovano: shcho stane z ukrainskym korvetom «Volodymyr Velykyi»" [The Bankrupt ChSZ Has Been Liquidated: What Will Happen to the Ukrainian Corvette Volodymyr the Great]. *Defense Express*. June 29, 2021. https://defence-ua.com/people_and_company/zbankruchenij_chsz_likvidovano_scho_stane_z_ukrajinskim_korvetom-4081.html
- "Zvit nezalezhnoho audytora «Ukraudyt XXI-Mykolaiv» za 2020 rik uchasnyku ta kerivnytstvu TOV «Sudnobudivnyi zavod «Okean»" [Report of the Independent Auditor "Ukraudyt XXI-Mykolaiv" for the Year 2020 to the Participant and Management of "Ocean Shipyard" LLC]. https://ocean-shipyard.com/wp-content/uploads/2021/06/ocean_audit-1.pdf