

УДК 330.321.1 (477)

**ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ЗАЛУЧЕННЯ ПРЯМИХ ІНОЗЕМНИХ ІНВЕСТИЦІЙ ДО СУДНОБУДІВЕЛЬНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ**

DOI 10.30838/ P.ES.2224.271018.54.273

**Каховська О. В., д.е.н.  
Машенко С. О., к.е.н.  
Самойленко П. І.***ДВНЗ «Придніпровська державна академія будівництва та архітектури», м. Дніпро*

У статті проаналізовано сучасний стан транспортної системи України. Визначено, що динаміка обсягів перевезення вантажів морським транспортом має тенденцію до зниження. Досліджено розвиток суднобудівельної галузі України. Доведено, що до 2011 року виробництво суден та заключення контрактів мало значні обсяги замовлень, а починаючи з 2012 року почалося їх скорочення. Зазначено, що з 2010 року та до сьогодні в структурі виробництва суден в Україні займають корпуси та корпусні деталі. Проаналізовано економічні показники діяльності підприємств галузі суднобудування України та виявлено, що за обсягом реалізованої продукції спостерігається позитивна динаміка, однак вона доволі незначна порівняно з іншими країнами. Розглянута динаміка іноземних інвестицій у транспортну інфраструктуру України. Зазначено, що інвестиції у водний транспорт мають доволі непогані показники, тому й галузь суднобудування є доволі перспективною для залучення прямих іноземних інвестицій. Зазначено, що суднобудівельна індустрія може розвиватися тільки за рахунок іноземного інвестування. Названі головні причини, які стримують розвиток суднобудівельної галузі України та приплив іноземних інвестицій до неї. Запропоновані рекомендації залучення іноземних інвестицій в суднобудування. Зроблений висновок, що дотримання запропонованих рекомендацій дозволить підвищити інтерес інвесторів до суднобудівельної галузі України та підвищить конкурентоспроможність української економіки.

**Ключові слова:** прями іноземні інвестиції, суднобудування, суднобудівельна галузь, транспортний сектор, інвестори.

UDC 330.321.1 (477)

**PROBLEMS AND PROSPECTS OF ATTRACTING FOREIGN DIRECT INVESTMENT IN SHIPBUILDING OF UKRAINE**

DOI 10.30838/ P.ES.2224.271018.54.273

**Kahovska O., Dr. of Econ. Sc.,  
Maschenko S., PhD in Economics  
Samoilenko P.***Prydniprovskaya state academy of civil engineering and architecture, Dnipro*

The paper analyzes the modern state of a transport system of Ukraine. It has defined,

that the dynamics of volumes of transportation's loads a marine transport has a tendency to the decline. Development of Ukraine's shipbuilding industry has been investigated. It has been proved that the production of courts and contracting are small considerable volumes in 2011 and their reduction has begun since 2012. It is marked that from 2010 and till today the pattern courts production in Ukraine are corps and cabinet-type details. The economic indicators of activity of enterprises of industry of shipbuilding of Ukraine have been analyzed. It is educed, that positive dynamics is the products realized on volume, however its insignificant comparing with other countries. Dynamics of foreign investments in a transport infrastructure of Ukraine have been considered. It is marked that investments in a water-carriage have quite good enough indexes, that is why shipbuilding` industry is perspective for foreign investments. It has been marked that shipbuilding industry can develop only with the foreign investing. The main reasons which restrain development Ukraine's shipbuilding industry and wave of foreign investments to it are adopted. Some recommendations which bring the foreign investments to shipbuilding have been offered. It has been concluded that recommendations would be allow to promote investors to the Ukraine's shipbuilding industry and would be promote the competitiveness of Ukrainian's economy.

**Keywords:** direct foreign investments; shipbuildings; shipbuilding industry; transport sector; investors

**Актуальність проблеми.** Для економічного розвитку країни іноземне інвестування має доволі важливе значення. Спираючись на світовий досвід можна зазначити, що без залучення прямих іноземних інвестицій та без впровадження сучасних технологій, будь-якій країні доволі важко самотійно вийти з економічної кризи. Зазвичай, залучення прямих іноземних інвестицій призводить до поліпшення економічної ситуації в країні так і в її галузях. Щодо українських реалій саме залучення прямих іноземних інвестицій до галузей, що володіють доволі високим виробничим потенціалом не лише поліпшить ситуацію в цілому, а й призведе до підвищення конкурентоспроможності українських підприємств на міжнародних ринках. Однією з таких галузей є суднобудівельна галузь, яка є доволі специфічна, адже її продукція є доволі капіталоемною, в технологічному процесі задіяні тривалі цикли розробки та є потреба в кваліфікованих кадрах. Але незважаючи на цю низку факторів саме суднобудівельна галузь може стати каталізатором відродження української економіки, саме завдяки залученню прямих іноземних інвестицій до неї.

**Аналіз останніх наукових досліджень.** Доволі багато як закордонних так і українських вчених присвячували свої праці питанню

іноземного інвестування, а саме Дж. Даннінг, Г. Райтер, Й. Пензель, Н. Пайн, С. Томсон, О. Рога, В. Краківська, Б. Губський, В. Бодров, О. Гаврилюк, І. Бураковський, А. Гальчинський, Г. Климко, В. Новицький, В. Міщенко, та інші. Дослідженню стану вітчизняної суднобудівельної галузі та тенденціям її розвитку присвячені праці таких науковців як Н. В. Чантурія [1], В. П. Беглиці [2], Л. І. Федулової [3], В. Лісіцького [4], О. Воловича [5]. Кожен з зазначених науковців у своїх дослідженнях наголошує на тому, що неефективність постанов керівного апарату країни призвели до занепаду суднобудування в Україні та стверджують, що слід розробити більш досконалий механізм державного регулювання в умовах кризових явищ та глобальної конкуренції. Також науковці зазначають, що Україні необхідно спиратись на світовий досвід державного регулювання суднобудівельної галузі та створювати сучасні види цивільних та військових кораблів. Проте незважаючи на низку запропонованих заходів потребують більш детального розгляду питання проблематики залучення прямих іноземних інвестицій до суднобудівельної галузі України та шляхи їх вирішення.

**Мета роботи.** Проаналізувати проблеми та виявити перспективи залучення прямих іноземних інвестицій до суднобудівельної галузі України.

**Викладення основного матеріалу дослідження.** Аналіз сучасного стану транспортної системи України показав, що нині транспортний комплекс України охоплює шість залізниць, три морські пароплавства та АСК «Укррічфлот», 67 авіакомпаній, 800 підприємств автомобільного транспорту, 50 тис. км трубопроводу, комплекс науково-виробничих підприємств та організацій космічного транспорту. У сфері транспорту нині зайнято 20% населення та 30% основних фондів. Кожну добу кордон перетинає в середньому понад 150 тис. громадян та 40 тис. одиниць транспорту [6, с. 58].

Основні показники роботи транспортного комплексу України, а саме кількість перевезених вантажів усіма видами транспорту, представлено в табл. 1

З наведених нижче даних, можна зробити висновок, що в загалом обсяги перевезень усіма видами транспорту в Україні мають тенденцію до зниження, щодо перевезень морським транспортом, то слід зазначити, що починаючи з 2012 р. обсяги перевезень доволі стрімко знизилась. Це

перш за все пояснюється нестабільною фінансово-економічною та воєнно-політичною ситуацією в Україні.

*Таблиця 1. – Динаміка обсягів перевезень вантажів усіма видами транспорту у 2012-2016 рр., млн. т. в Україні*

	2012 р.	2013 р.	2014 р.	2015 р.	2016 р.	Темпи росту 2016/2012, %
Усього	605,6	591,1	576,3	505,4	458,9	-24,22
у т.ч., %	100	100	100	100	100	0,00
залізничний	469,3	457,5	443,6	386,2	349,9	-25,44
у т.ч., %	77,4	77,3	76,9	76,4	76,1	-1,68
морський	4,1	3,4	3,4	2,8	3,2	-21,95
у т.ч., %	0,8	0,57	0,58	0,55	0,69	-13,75
автомобільний	125,6	124,3	126,5	113,3	102,6	-18,31
у т.ч., %	20,7	21,0	21,9	22,4	22,2	7,25
річковий	5,7	4,7	2,8	3,1	3,15	-44,74
у т.ч., %	1,2	0,79	0,48	0,61	0,68	-43,33
авіаційний	0,9	1,2	0,09	0,07	0,06	

*Джерело [7]*

Для більш детального аналізу проблем залучення прямих іноземних інвестицій та пошуку шляхів їх вирішення розглянемо тенденції розвитку української суднобудівельної галузі. Перш за все слід відмітити, що характерною особливістю суднобудівної індустрії є трудомісткість, так як вона вимагає залучення великої кількості працівників, і тим самим сприяє підвищенню зайнятості населення (на українських підприємствах галузі суднобудування працює більш ніж 70 тис. чол.) [8]. Отже можна зазначити, що суднобудівельна галузь сприяє економічному та соціальному розвитку. Як вже зазначалося, суднобудівельна галузь є досить специфічною та має досить високу ресурсоемність продукції. Так, наприклад, у порівнянні з машинобудуванням суднобудування має доволі довгий цикл виробництва готового продукту: високі витрати на початкових стадіях виробничого циклу та навіть на при розробці технічної документації.

В порівнянні зі світовими показниками розвитку суднобудівельної галузі українська індустрія знаходиться на стадії занепаду. Так згідно з світового рейтингу суднобудівних держав Lloyd's Register [8] Україна знаходиться у низу даного рейтингу. Наприклад у 1995 р. за обсягами реалізації

продукції Україна займала третю щабель рейтингу серед країн Східної Європи та 25 – серед країн світу. Починаючи з 90-х років даний показник має тенденцію до зниження та вже у 2012 р. наша країна посіла 15-те місце серед країн Східної Європи та 72-ге місце у світовому рейтингу.

У 2006 році обсяги виробництва суднобудівних підприємств досягли 2.3 млрд. грн., а зростання виробництва порівняно з 2005 роком становило 11 %. До кінця 2006 року українська суднобудівна галузь виробила 26 суден на суму 135,5 млн. USD, в тому числі експортна частина становила 99,6 млн. USD. Необхідно сказати, що загальне число суден, замовлених в Україні в 2006 році становило 52 одиниці (загальна сума контрактів 329,7 млн. USD), у 2007 році 42 одиниці (загальна сума контрактів 248 млн. USD) (рис. 1). Побудували суднобудівні заводи в 2007 році 39 суден на загальну суму 209,8 млн. USD, з них тільки 11 суден були повнокомплектними, тобто пройшли на підприємстві-виробнику повний цикл виробництва від виготовлення корпусу судна до установки устаткування.

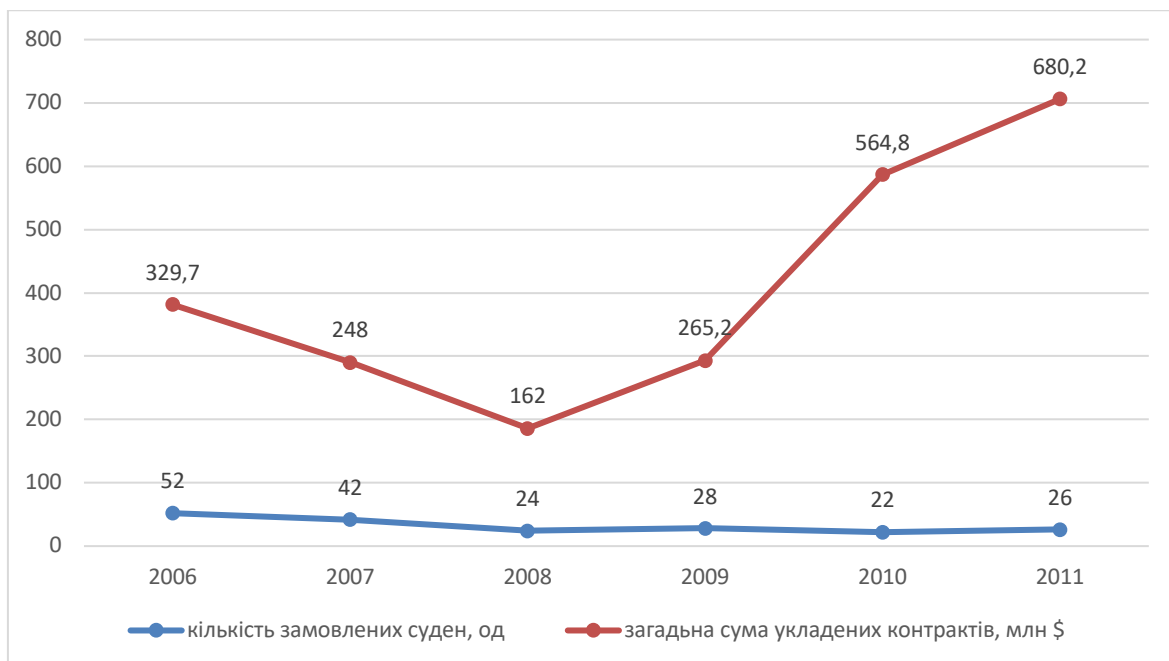


Рис. 1 Загальне число суден, замовлених в Україні  
Джерело [9]

Однак, починаючи з 2010 року незважаючи на щорічне збільшення обсягів виробництва зменшувалися замовлення на будівництво повнокомплектних суден, а також зменшувалася присутність іноземних замовників на вітчизняному ринку. Перш за все слід відмітити, що знос основних виробничих фондів підприємств, на оновлення яких просто не

вистачало грошових коштів, світова економічна криза і, як було зазначено вище, нестабільна політична ситуація в країні – це ключові фактори, які гальмують розвиток української суднобудівельної галузі. Починаючи з 2010 року та до сьогодні в структурі виробництва суден в Україні, займають корпуси і корпусні деталі, тобто металомісткі конструкції з низькою доданою вартістю та практично повною відсутністю наукових досліджень (рис. 2) [9].



*Рис. 2. Структура виробництва суден в Україні  
Джерело [9]*

Новим ударом для суднобудівної галузі стала анексія Криму, після неї в Україні із крупних підприємств суднобудування фактично залишилося тільки три: Кузня на Рибальському у Києві, миколаївський завод «Нібулон» і суднобудівний холдинг Сمارт Мерітайм Груп (СМГ). Взагалі сьогоднішній день в Україні працюють 10 суднобудівних заводів [8]. Аналіз у діяльності суднобудівельних підприємств України 2015-2017 р за економічними показниками наведений у таблиці 2.

Згідно наведених даних, можна зробити висновок, що за рядом показників, а саме обсягом реалізованої продукції в тому числі суднобудування має позитивну динаміку, однак вона доволі незначна порівнюючи з країнами Європи та Китаєм. У докризовий період завантаження суднобудівних підприємств в Україні за оптимістичним підрахунком, не досягало навіть 10 відсотків від їх загальної потужності, сума обсягу експортної виручки по галузі коливалася в межах декількох десятків млн. дол. на рік [8].

Таблиця 2. – Економічні показники діяльності підприємств галузі суднобудування України 2015-2017 рр.

Показник	Одиниця вимірювання	Рік		
		2015	2016	2017
Обсяг реалізованої продукції	тис.грн	1167323	1417652	2382212
В т.ч. суднобудування	тис.грн	622524	764415	1554712
Судноремонт	тис.грн	240627	351477	461725
Чистий прибуток (збиток)	тис.грн	12251	118323	27647
тис.грн	-36140	-4421	-11875	
Середня чисельність працівників	осіб	3619	3698	4039
Зайняті у суднобудуванні/ судноремонті	осіб	2505	2610	2917
Створено робочих місць	кількість	105	307	
Відрахування до бюджету	тис.грн	213807	623067	745756
Середня заробітна плата max	грн.	3500	4000	4500
min	грн.	10900	12200	16700

Джерело: [8]

До військової ситуації на сході та півдні України, наша країна знаходилась у переліку 30 країн, які були найбільш перспективними для залучення іноземного капіталу, однак на сьогодні дана ситуація призвела до суттєвого зниження купівельної спроможності населення, розвитку корупції, нестабільної ситуації з валютним курсом та політичної нестабільності. Усі ці фактори відлякують потенційних інвесторів від інвестування в доволі перспективні галузі української економіки, а саме оптовій і роздрібній торгівлі, операцій з нерухомістю, харчова промисловість, транспортна інфраструктура й суднобудування. Для іноземного інвестора потрібні додаткові гарантії, які наша держава на даному етапі надати не в змозі. Щодо міжнародних фінансових установ, то й вони відмовляються від кредитування українських суднобудівельних підприємств, через зазначені вище фактори. Якщо поглянути на динаміку інвестування у транспортну інфраструктуру України (табл. 3), то можна зазначити, що у 2013 -2014 рр. інвестування в водний значно скоротилось, однак з 2015 р. іноземні інвестиції збільшилися майже вдвічі, а отже розвитку саме суднобудівельної галузі слід приділити найбільшу увагу.

Таблиця 3. – Динаміка іноземних інвестицій у транспортну інфраструктуру України у 2013-2016 рр., млн. грн. \*

Напрямки інвестування	2013 р.	2014 р.	2015 р.	2016 р.
Наземний транспорт	12670,8	4867,7	3455,8	5067,1
Водний транспорт	132,6	96,8	208,1	230,9
Авіаційний транспорт	780,0	523,1	320,1	435,6
Додаткові транспортні послуги та допоміжні операції	14207,8	10789,6	9849,5	4923,2

Джерело: [7]

Досвід розвинутих суднобудівних держав свідчить про те, що суднобудівна індустрія успішно розвивається тільки на умовах потужної державної підтримки, а саме надання пільг та субсидій суднобудівельним підприємствам та фінансування науково-дослідних розробок в суднобудівельній індустрії. На жаль в Україні немає жодних з цих перелічених гарантій зі сторони державної влади. До того ж неможливе й кредитування, адже облікові відсоткові ставки є надто високими, тому українські суднобудівельні підприємства не в змозі отримувати довгострокові кредити з мінімальної відсоткової ставкою. До того ж розвиток суднобудування гальмує й доволі низька заробітна плата та складнощі в оподаткуванні. Податкове навантаження в Україні набагато ніж в інших країнах світу. Наслідком наведених причин є те, що навіть вітчизняні нечасті замовлення виконуються на верфях, що знаходяться за межами України.

Як було зазначено вище, для будь-якої галузі одним зі способів поновлення матеріальних фондів і підтримання стабільної роботи є інвестиції. Досвід показує, що потік насамперед іноземних інвестицій у великі виробничі підприємства нашої країни протягом багатьох років з дня проголошення незалежності був не стабільним. Політичний фактор є вирішальним та одним із головних для потенціальних закордонних інвесторів. Спостерігаючи спад розвитку економіки України, часту зміну Уряду, нестабільне економічне становище в країні, що призводить до гальмування виробничих процесів і зриву виконання замовлень, іноземні замовники не ризикують і виявляють надмірну обережність в роботі. Також на більшості українських підприємств відсутня технологічна оснащеність, автоматизація процесів та оновлення обладнання. Повністю відсутня кооперація між підприємствами виробниками та



судноремонтними підприємствами. Відсутність фінансування науково-дослідних доробок в суднобудуванні гальмує його розвиток та стримує іноземних інвесторів. Ще однією проблеми є й відсутність кваліфікованих кадрів для виробництва та обслуговування суден. Суднобудівельна галузь є доволі специфічною, тому залучення слюсарів чи монтажників з інших суміжних галузей просто неможлива.

Головні причини, що гальмують розвиток суднобудівельної галузі України та стримують приток прямих іноземних інвестицій, а також перспективні шляхи її розвитку наведені у табл.4.

*Таблиця 4. – Проблеми та перспективи залучення прямих іноземних інвестицій до суднобудівельної галузі України*

<b>Проблеми залучення прямих іноземних інвестицій до суднобудівельної галузі України</b>	
1. Нестабільна політична ситуація	5. Високі імпорتنі мита
2. Високі облікові ставки	6. Недосконалість системи оподаткування
3. Нестабільне економічне становище в країні.	7. Зношеність основних фондів та застаріле обладнання на більшості заводів.
4. Низький рівень конкурентоспроможності вітчизняного суднобудування та судноремонту.	8. Відсутність кваліфікованих спеціалістів.
	9. Відсутність фінансування наукових розробок в суднобудуванні
	10. Низька купівельна спроможність внутрішнього ринку.
<b>Перспективні шляхи залучення прямих іноземних інвестицій в суднобудівельну галузь України</b>	
1. Вдосконалення нормативно-правової бази з метою задоволення потреб держави та бізнесу в сучасній суднобудівній продукції.	5. Розробка державної програми розвитку національного суднобудування
2. Партнерство з закордонними банками та міжнародними кредитними організаціями	6. Підвищення інноваційної активності підприємств
3. Поява податкових пільг	7. Впровадити 100% податкові канікули строком на 5 років для нових інвесторів.
4. Проведення інформаційна та консультативна підтримка іноземних інвесторів;	8. Створення системи страхування ПП
	9. Державна підтримка фінансового лізингу та франчайзингу

*Джерело: розроблено авторами*

Отже, для розвитку національного суднобудування та залучення прямих іноземних інвестицій до суднобудівельної галузі України, перш за все необхідно розроблення механізмів щодо вдосконалення системи державного регулювання ПП для поліпшення інвестиційного клімату на території України. Задля того, щоб залучити іноземних інвесторів до суднобудівельної галузі необхідно: активізувати участь держави в

міжнародних інтеграційних об'єднаннях та угрупованнях, проводити розвиток системи довгострокового кредитування; створити сприятливе регуляторне середовище у сфері підприємницької діяльності як для національних підприємств так і іноземних, створити систему страхування прямих іноземних інвестицій, проводити інформаційну та консультаційну підтримку іноземних інвесторів, проводити державну підтримку фінансового лізингу та франчайзингу. Якщо усі перелічені вище заходи будуть виконуватися, то для української суднобудівної індустрії підвищаться можливості залучення зовнішніх позик по лінії міжнародних донорів, до числа яких належить Всесвітній банк реконструкції та розвитку, ЄБРР та інші. Впровадження та дотримання цих рекомендацій дозволять підвищити конкурентоспроможність українського суднобудування, залучити нові замовлення, підвищити інтерес з боку інвесторів.

**Висновки.** У роботі проаналізовано сучасний стан транспортної галузі України за обсягом перевезень вантажів усіма видами транспорту. Зазначено, що морський транспорт є доволі перспективним за кількістю перевезень. В подальшому було проаналізовано тенденції розвитку суднобудівельної галузі України та зроблений висновок, що галузь суднобудування знаходиться в стадії занепаду. Починаючи з 2013-2014 рр. суднобудування спрямоване лише на виробництво корпусних деталей та металомістких конструкцій. Зазначено, що замовлення на будівництво суден має тенденцію до зниження. Зроблений висновок, що для виведення суднобудівельної індустрії з занепаду необхідне залучення прямих іноземних інвестицій. Розглянуті головні проблеми розвитку суднобудівельної галузі України, а саме нестабільна політична ситуація в країні, високі облікові ставки, високі імпорتنі мита та низька купівельна спроможність внутрішнього ринку. Для вирішення цих проблем запропоновані перспективні рекомендації для залучення прямих іноземних інвестицій до українського суднобудування, головні з них: вдосконалення нормативно-правової бази з метою задоволення потреб держави та бізнесу, партнерство з закордонними банками й міжнародними кредитними установами, надання податкових пільг та «податкових канікул» іноземним інвесторам, проведення інформаційної та консультаційної підтримки іноземних інвесторів та підтримка з боку держави фінансового лізингу та франчайзингу. Зазначено, запропоновані

рекомендації дозволять залучити іноземних інвесторів до суднобудівельної галузі України та підвищити конкурентоспроможність продукції на внутрішньому та міжнародному ринку.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Чантурія Н. Три удари уряду, які зруйнували суднобудування України // Суднобудування. 1999. № 5. С. 64-65.
2. Беглиця В. П. Вдосконалення механізму державного регулювання суднобудівної галузі в умовах глобальної конкуренції // Наукові розвідки з державного і муніципального управління. 2013. № 2. С. 18-29.
3. Федулова Л. І. Можливості та умови формування інтеграційних зв'язків в галузі суднобудування Росії і України // Проблеми прогнозування. 2012. № 3. С. 70-85.
4. Суднобудування України – у вкрай важкому стані [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [https://www.ukrinform.ua/rubric-other\\_news/2077986-sudnobuduvanna-ukraini-u-vkraj-vazkomu-stani.html](https://www.ukrinform.ua/rubric-other_news/2077986-sudnobuduvanna-ukraini-u-vkraj-vazkomu-stani.html)
5. Офіційний сайт незалежного аналітичного центру геополітичних досліджень «Борисфен Інтел». [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://bintel.com.ua>
6. Партола А. І. Аналіз транспортно-логістичного комплексу України // Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Міжнародні економічні відносини та світове господарство. Випуск 9 • 2016. – С. 26-30.
7. Прокопчук О. А. Іноземні інвестиції в економіку України: тенденції та перспективи / О. А. Прокопчук // Збірник наукових праць Таврійського державного агротехнологічного університету (економічні науки). - 2013. - № 1(3). - С. 200-206.
8. В. О. Діордієв. Проблеми та перспективи суднобудівельної галузі України у глобальному контексті [Електронний ресурс] . – Режим доступу: [http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/10\\_2018/155.pdf](http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/10_2018/155.pdf)
9. А. О. Дегтяр, О. В. Балусьва, В. І. Ляшенко Сучасний стан суднобудівної галузі, як невід'ємної частини оборонно-промислового комплексу України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.dy.nayka.com.ua/?op=1&z=1092>

## REFERENCES:

1. Chanturiya N. (1999). Try udary uryadu, yaki zruynuvaly sudnobuduvannya Ukrayiny [Three Government Strikes That Shatter Shipbuilding in Ukraine]. *Sudnobuduvannya – Shipbuilding*, 5, 64-65 [in Ukrainian].
2. Behlytsya V. (2013). Vdoskonalennya mekhanizmu derzhavnoho rehulyuvannya sudnobudivnoyi haluzi v umovakh hlobal'noyi konkurentsiyi [Improving the mechanism

- of state regulation of the shipbuilding industry in the conditions of global competition]. *Naukovi rozvidky z derzhavnoho i munitsypal'noho upravlinnya – Scientific Intelligence on State and Municipal Management*, 2, 18-29 [in Ukrainian].
3. Fedulova L. (2012). Mozhlivosti ta umovy formuvannya intehratsiynykh zv'yazkiv v haluzi sudnobuduvannya Rosiyi i Ukrayiny [Opportunities and conditions of formation of integration ties in the field of shipbuilding of Russia and Ukraine]. *Problemy prohnouzuvannya – Problems of forecasting*, 3, 70-85 [in Ukrainian].
  4. Sudnobuduvannya Ukrayiny – u vkraj vazhkomu stani [Shipbuilding of Ukraine - in an extremely difficult condition]. (n.d.). *ukruniform.ua*. Retrieved from: [https://www.ukrinform.ua/rubric-other\\_news/2077986-sudnobuduvanna-ukraini-u-vkraj-vazkomu-stani.html](https://www.ukrinform.ua/rubric-other_news/2077986-sudnobuduvanna-ukraini-u-vkraj-vazkomu-stani.html) [in Ukrainian]
  5. Ofitsiynyy sayt nezalezhnogo analitychnoho tsentru heopolitychnykh doslidzen' «Borysfen Intel» [Official site of the independent analytical center of geopolitical research «Borisfen Intel»]. *bintel.com.ua*. Retrieved from: <http://bintel.com.ua> [in Ukrainian].
  6. Partola A. (2016). Analiz transportno-lohistychnoho kompleksu Ukrayiny [Analysis of transport and logistics complex of Ukraine]. *Naukovyy visnyk Uzhhorods'koho natsional'noho universytetu. Seriya: Mizhnarodni ekonomichni vidnosyny ta svitove gospodarstvo – Scientific Bulletin of Uzhgorod National University. Series: International Economic Relations and World Economy*, 9, 26-30 [in Ukrainian].
  7. Prokopchuk O. (2013). Inozemni investytsiyi v ekonomiku Ukrayiny: tendentsiyi ta perspektyvy [Foreign investment in the economy of Ukraine: trends and prospects]. *Zbirnyk naukovykh prats' Tavriys'koho derzhavnoho ahrotekhno-lohichnoho universytetu (ekonomichni nauky) – Collection of scientific works of the Tavria State Agrotechnological University (economic sciences)*, 1 (3), 200-206 [in Ukrainian].
  8. Diordiyev V. (n.d.). Problemy ta perspektyvy sudnobudivel'noyi haluzi Ukrayiny u hlobal'nomu konteksti [Problems and prospects of the shipbuilding industry of Ukraine in the global context]. *economy.nayka.com.ua*. Retrieved from: [http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/10\\_2018/155.pdf](http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/10_2018/155.pdf) [in Ukrainian].
  9. Dyehtyar A., Baluyeva O., Lyashenko V. (n.d.) Suchasnyy stan sudnobudivnoyi haluzi, yak nevid'yemnoyi chastyny oboronno-promyslovoho kompleksu Ukrayiny [The current state of the shipbuilding industry, as an integral part of the defense-industrial complex of Ukraine]. *dy.nayka.com.ua*. Retrieved from: <http://www.dy.nayka.com.ua/?op=1&z=1092> [in Ukrainian].