УДК 35.01:338.24:629.5

Р. А. Марецький,
аспірант кафедри економічної теорії та історії економіки,
Національна академія державного управління при Президентові України

КОНКУРЕНТНІ ПЕРЕВАГИ СУДНОБУДІВНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ ТА МЕХАНІЗМИ ДЕРЖАВНОГО СПРИЯННЯ ЇХ РЕАЛІЗАЦІЇ В СУЧАСНИХ УМОВАХ ГОСПОДАРЮВАННЯ

Стаття присвячена дослідженню потенційних конкурентних переваг суднобудівного комплексу України. На основі SWOT-аналізу автором визначені пріоритетні напрями посилення державно-управлінського впливу на процеси, пов'язані з реалізацією цих переваг в умовах загострення кризових явищ у розвитку світової і вітчизняної економіки.

Research of potential competitive advantages of Ukraine's shipbuilding industry is presented in the given article. Priority ways of strengthening state-governmental influence on the processes, concerning with realization of these advantages under conditions of crisis worsening in the development of world and national economy based on SWOT — analysis are defined by the author here.

Ключові слова: суднобудівний комплекс, конкурентні переваги, механізми державного регулювання розвитку суднобудівного комплексу.

Key words: shipbuilding industry, competitive advantages, mechanisms of state regulation shipbuilding industry's development.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ ТА ЇЇ ЗВ'ЯЗОК З НАЙВАЖЛИВІШИМИ НАУКОВИМИ І ПРАКТИЧНИМИ ЗАВДАННЯМИ

Сучасна світова фінансова криза суттєво позначилась на стані ринку суднобудівної продукції: внаслідок критичного спаду попиту на перевезення судновласники у багатьох країнах нині анулюють контракти на закупівлю нових суден, зменшуючи завантаження верфей [1]. Ця негативна тенденція характерна й для розвитку суднобудування України, де індекс обсягу продукції лише за 2008 рік скоротився майже на 30% [2]. Вплив цих чинників актуалізує проблему забезпечення конкурентоспроможності вітчизняного суднобудівного комплексу, а відтак, і потребу проведення виважених досліджень, пов'язаних із оцінкою його конкурентних переваг і ризиків розвитку, можливостей забезпечення ефективного державно-управлінського впливу на цю сферу відносин.

Перспективні напрями забезпечення конкурентних переваг суднобудівного комплексу в сучасних умовах України активно обговорюються вітчизняними науковцями і практиками у зв'язку із розробкою Загальнодержавної програми розвитку промисловості України на період до 2017 року [3], Стратегії розвитку суднобудування на період до 2020 року [4] та концепції Закону України "Про морську політику України" [5]. У проектах зазначених документів містяться положення, що стосуються запровадження низки необхідних заходів з реструктуризації і модернізації вітчизняного суднобудування, зайняття ним більш ефективних конкурентних позицій на світовому ринку відповідної продукції. Однак вони надмірно узагальнені, не зорієнтовані на врахування специфіки нинішньої глобальної фінансової кризи і, головне, на реальну оцінку конкурентоспроможності цього комплексу національної економіки.

АНАЛІЗ НАУКОВИХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ, В ЯКИХ ЗАПОЧАТКОВАНО РОЗВ'ЯЗАННЯ ДАНОЇ ПРОБЛЕМИ, ВИДІЛЕННЯ НЕВИРІШЕНИХ РАНІШЕ ЧАСТИН ЗАГАЛЬНОЇ ПРОБЛЕМИ

Проблеми формування і розвитку конкурентних переваг різних галузей і виробничих структур є предметом дослідження Тимофєєва А. [6], Бендикова М.А., Фролова І.Є. [7], Михайлика Г.В. [8], Фатхутдинова Р.А. [9] та багатьох інших дослідників. У цих публікаціях проаналізовані найбільш суттєві характеристики конкурентоспроможності господарюючих суб'єктів, описані шляхи її забезпечення. Разом із тим, питання конкретизації оцінки та реальних можливостей реалізації відповідних переваг виробничих комплексів, зокрема суднобудівного, висвітлені в згаданих джерелах недостатньо і потребують більш детального розгляду.

З огляду на це метою статті є визначення потенційних конкурентних переваг суднобудівного комплексу України та аналіз механізмів державного сприяння їх реалізації в сучасних умовах господарювання.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕННЯ

Під конкурентним перевагами суб'єкта господарювання, як правило, розуміється одна або більше властивостей його продукції, які відсутні або менш виражені у конкурентів [6, с.90]. Потенційна конкурентоспроможність виробничої структури визначається динамізмом її ринку, науковим потенціалом підприємств, що входять до її складу, монополізацією ринку відповідної продукції, кадровою політикою, територіальним розташуванням, рівнем державної підтримки, відношеннями з постачальниками, розвитком мережі збуту та іншими важливими чинниками [6, с. 91; 8, с.133; 9, с. 45].

Оцінюючи з цих позицій конкурентні переваги суднобудівного комплексу України, можна визначити, що вони, насамперед, визначаються наявністю потужного виробничого і науково-технічного потенціалу для реалізації повного циклу виробництва суден: розробки технології, проектування, виготовлення, випробування й збуту. За експертними оцінками, потенційні можливості вітчизняного суднобудування становлять 570 тис. т дедвейту на рік, що забезпечує 7-ме місце України в рейтингу світових суднобудівних країн світу [10]. Слід також підкреслити, що комплекс спроможний забезпечувати виробництво практично усіх класів надводних кораблів (великих та малих протичовнових, пошуково-ряту-

вальних, сторожових), а також важких авіаносців та ракетних крейсерів, підводних човнів, суден розвідки та допоміжних суден, швидкохідних патрульних катерів, плавучих композитних доків тощо. Виробничі потужності судноремонтних підприємств комплексу — зокрема, компаній "Море", "Паллада", "Океан", заводу ім. 61 Комунара — створюють можливість проводити модернізацію та ремонт всіх типів надводних кораблів і підводних човнів, окрім атомних.

Суттєвою конкурентною перевагою вітчизняного суднобудування є також те, що воно зберігає можливість комплектації кораблів українськими газовими турбінами, засобами обробки повітря і радіозв'язку, радіолокаційними і навігаційними комплексами, гідроакустичною технікою, системами керування корабельними технічними засобами. Варто зауважити, що окремі види цього обладнання та пристроїв за своїми техніко-економічними характеристиками не поступаються місцем провідним зарубіжним аналогам. Проектування та виготовлення такого роду продукції здатні забезпечити, зокрема, ДП "НВК газотурбобудування "Зоря" — "Машпроект", Херсонський державний завод суднового обладнання та суднової арматури "Судмаш", ВАТ "Завод "Екватор". Важливу роль відіграє наявність в структурі суднобудівного комплексу України підприємств морського приладобудування — ВАТ "Буревісник", ВАТ "Красний луч", заводу автоматики ім. Г.І. Петровського та інших.

Слід також зазначити, що до складу суднобудівного комплексу нашої країни входять такі потужні науково-дослідні інститути, як УкрНДІ технології суднового машинобудування, НВВЦ "Ай-Петрі", НДІ автоматизованих систем та інформатики в суднобудуванні. Серед провідних проектно-конструкторських організацій комплексу доцільно назвати ДНВП "Меридіан", ДПІ "Дніпроверф", ДПКТБ "Суднокомпозит", ПКБ "Прогрес", ВАТ "Чорноморсуднопроект", конструкторські бюро "Чорноморець", "Шхуна", "Ізумруд". Ці організації спроможні забезпечувати науково-технічний супровід найважливіших питань проектування кораблів: за окремими напрямами існують вагомі напрацювання, є унікальна експериментальна і випробувальна база. Ці характеристики також можна розглядати в якості найважливіших конкурентних переваг вітчизняного суднобудівного комплексу.

При визначенні потенційних конкурентних переваг аналізованого комплексу доцільно також акцентувати увагу на наявності розгалуженої системи вищих, середніх і спеціальних навчальних закладів для підготовки його промислово-виробничих кадрів. Це, зокрема, Національний університет кораблебудування ім. адмірала Макарова, Севастопольський національний технічний університет, Керченський державний морський технологічний університет, Херсонський державний морський інститут, Миколаївський політехнічний технікум, Миколаївське вище професійне училище суднобудування, Миколаївський професійний суднобудівний ліцей, професійно-морський ліцей Херсонського морського коледжу та інші.

Певною конкурентною перевагою суднобудівного комплексу України, на наш погляд, можна вважати зосередження переважної частки підприємств і організацій в південних регіонах країни. Специфіка територіального розміщення основних виробництв зумовлює доцільність більш тісної інтеграції відповідних структур шляхом розвитку горизонтальних зв'язків та запровадження кластерного підходу до побудови системи управління комплексом [7, с. 129]. Територіальними чинниками визначається ще одна важлива конкурентна перевага вітчизняного суднобудування — наближеність відповідних підприємств до ринку сировини і необхідних комплектуючих матеріалів (насамперед, продукції металургії, хімічної промисловості, машинобудування). На цих засадах формуються об'єктивні передумови підвищення рівня концентрації і спеціалізації виробництва, раціоналізації коопераційних зв'язків цього комплексу, в т.ч. міжгалузевих.

Наявність цих конкурентних переваг зумовлена специфікою розвитку суднобудування за часів СРСР. Відомо, що саме в Україні було зосереджено основне виробництво цивільних і суттєва частка військових суден. Значний за обсягами міжнародний попит на кінцеву суднобудівну продукцію, виготовлену на території нашої країни, в останні 30—40 років існування СРСР підтверджував високий рівень її конкурентоспроможності. Тому не випадково, що стратегія розвитку суднобудування України розглядалась у нерозривному зв'язку із удосконаленням системи радянської морської індустрії в цілому. Значна (якщо не більше) частка науково-дослідних і проектних робіт, результати яких використовували вітчизняні суднобудівники, виконувалась провідними ленінградськими і московськими конструкторськими бюро, а більша частка комплектуючих механізмів, пристроїв та озброєння вироблялась в інших республіках СРСР. Основним споживачами кінцевої продукції українського суднобудування були ВМФ, Міністерство морського транспорту, інші загальносоюзні міністерства і відомства. По суті, корабели України не мали мінімально необхідного досвіду самостійного ведення бізнесу на світовому ринку. Розпад СРСР призвів до розриву усталених наукових і виробничих зв'язків, налагодженої системи реалізації продукції, а відтак — до втрати значної частини конкурентних переваг вітчизняних суднобудівних підприємств.

В останні два десятиріччя ця негативна тенденція посилювалась внаслідок суттєвих прорахунків у здійсненні державної промислової політики України. Відсутність необхідних фінансових коштів для проведення галузевої реструктуризації, цільових програм адаптації виробництва до ринкових умов господарювання зумовило виникнення численних загроз у розвитку вітчизняного суднобудування і фактично призвело до його занепаду. Нині в портфелі замовлень українських верфей надзвичайно низькою є частка контрактів на виготовлення суден з високою доданою вартістю, таких як нафтові танкери і бурові судна, ціни на які не залежать суттєво від зміни ринкової кон'юнктури і навіть за умов сучасної світової кризи залишаються високими. Внаслідок розриву коопераційних зв'язків заводи комплексу перейшли на будівництво надзвичайно простих та неповнокомплектних суден — без головного двигуна, штурманського, гідроакустичного, радіолокаційного та іншого необхідного обладнання і пристроїв. При цьому обсяги виконання такого роду робіт постійно скорочуються, що призводить до простою устаткування і, як наслідок, неефективного використання наявних в галузі виробничих потужностей.

Деградація якісних характеристик кінцевої продукції, її різка примітивізація та спрощення викликали негативні зміни в професійно-кваліфікаційній структурі працівників, зайнятих в цьому виробничому комплексі. Невисокий рівень заробітної плати, відсутність стабільності її виплати зумовили зниження престижу і привабливості суднобудування серед інших сфер зайнятості населення відповідних регіонів. Порівняно із початком 90-х років загальна чисельність виробничого персоналу підприємств галузі нині скоротилася в 10—15 разів [10]. Вже зараз комплекс стикається із зростаючим дефіцитом кваліфікованих кадрів, оскільки молодь, яка здобула освіту в профільних навчальних закладах, як правило, працевлаштовується не за спеціальністю. При цьому найбільш гостра проблема постає із залученням працівників, що мають унікальні суднобудівельні професії (слюсар-монтажник судових приладів, електромонтажник, наладчик складних судових механізмів та апаратури тощо). Це пояснюється масовою трудовою міграцією таких спеціалістів за кордон, де плата за виконання відповідних видів робіт є на порядок вищою, а умови праці — більш зручними.

Суттєвою проблемою суднобудівного комплексу України є застаріла матеріально-технічна база, зношеність основ-

них засобів — сума їх зносу на початок 2009 р. збільшилась майже вдвічі порівняно із 2004 р. [2]. Ця негативна тенденція посилюється внаслідок хронічної відсутності коштів для потреб інноваційної модернізації виробництва та стрімкого падіння рівня інноваційної активності підприємств суднобудівного комплексу. Так, загальний обсяг реалізації інноваційної продукції в 2007 р. порівняно з 2004 р. скоротився на 64% (тобто більш ніж на 5 млн грн.) [2]. Це зумовлено, насамперед, відсутністю виваженої амортизаційної політики держави в зазначеній сфері відносин та відчутних податкових стимулів для впровадження інновацій. Як результат такого стану справ, всі українські суднобудівні підприємства вдвічі поступаються світовим лідерам у тривалості й трудомісткості побудови кораблів. Наприклад, будівництво танкерів в Україні триває 1,5—2 роки, тоді як в Південній Кореї — всього 7—8 місяців [10].

Надзвичайно високими є енерговитрати українських суднобудівників — питома вага їх витрат на придбання електроенергії, за деякими експертними оцінками, в 3—6 разів вища, ніж у провідних компаній цього ринку [10]. Це спричиняє надмірну чутливість аналізованого комплексу національної економіки до змін цінової кон'юнктури на ринку енергоресурсів, виникнення численних ризиків, пов'язаних із забезпеченням умов його сталого розвитку.

Суттєві ускладнення при виробництві суден на українських верфях виникають також внаслідок того, що деякі види комплектуючих (насамперед, головних дизельних двигунів, дизель-генераторів, рульових машин, систем озброєння кораблів) у нашій країні не виготовляються і мають бути імпортовані. Проте здійснення такого роду господарських операцій нині не підтримується державою — корабели не отримують необхідних преференцій у вигляді податкових і митних пільг, гарантій тощо. Варто також звернути увагу, що і експорт готової продукції вітчизняних суднобудівників стикається із значними труднощами: система маркетингово-збутової діяльності продукції на світовому ринку, по суті, не налагоджена, розгорнута інформація про можливості українських виробників майже не представлена. Водночас збереження високої частки експорту в кінцевій продукції суднобудування (на рівні 70—80% [10]) свідчить, що вона є цілком конкурентоспроможною і за умов виваженої зовнішньоекономічної політики її номенклатура може бути значно розширена.

Критичність стану справ у виробництві позначується на фінансово-економічних показниках діяльності підприємств і організацій суднобудівного комплексу. Аналіз зведених результатів діяльності суднобудівної і судноремонтної галузей України дозволяє зробити висновок про їх прогресуючу збитковість: якщо в 2005 р. сукупний розмір збитків становив 12,2 млн грн., в 2006 р. — 157,2 млн грн., то в 2007 р. він вже сягнув 158,5 млн грн. [2]. Зауважимо, що ця тенденція нині набуває поширення у зв'язку із загостренням кризових явищ у розвитку національної економіки. Визначальну роль в цьому процесі відіграє відсутність ефективних механізмів відшкодування ПДВ і, як наслідок, зростання обсягів накопичення дебіторської та кредиторської заборгованості підприємствами галузі.

Хронічно великі збитки, низька рентабельність і дохідність інвестицій в цій сфері виробництва унеможливлюють доступ суднобудівних компаній до банківських кредитів для потреб модернізації виробничої бази комплексу.

При вирішенні проблеми відновлення і розвитку конкурентних переваг вітчизняного суднобудівного комплексу доцільно виходити з того, що розвиток ринку відповідної продукції сьогодні в світі визнається перспективним і постійно зростаючим. За експертними оцінками, в середньо- і довгостроковому періоді очікується суттєве збільшення попиту на нові судна (новобудову) та якісний судноремонт внаслідок посилення тенденцій глобалізації, зростання обсягів перевезень водним транспортом і вилову риби (видобутку морепродуктів) [11]. Проте навіть за умов сприятливої зовнішньої кон'юнктури вітчизняний суднобудівний комплекс не спроможний самостійно, без підтримки держави, вийти із замкненого кола постійно зростаючих проблем. З метою визначення пріоритетів відповідної державно-управлінської діяльності доцільно узагальнити викладене щодо сильних і слабких сторін вітчизняного суднобудівного комплексу, потенційних можливостей та загроз його розвитку. Результати цього узагальнення представлені у вигляді SWOT- аналізу (табл. 1).

З аналізу наведеної таблиці випливає, що конкурентні переваги суднобудівного комплексу України нині базуються переважно на використанні нетехнологічних чинників, пов'язаних із експлуатацією успадкованої від часів СРСР виробничої і наукової бази, низькою вартістю факторів виробництва, насамперед, робочої сили. Реалізація суто технологічних (або інноваційних) чинників розвитку відноситься, скоріш, до його слабких сторін. З огляду на це пріоритетне значення при виборі механізмів державного сприяння реалізації конкурентних переваг суднобудівного комплексу має належати тим, що безпосередньо спрямовані на посилення його технологічних характеристик. Мова йде, насамперед, про надання податкових, амортизаційних стимулів впровадження інновацій у виробництво, удосконалення системи митного регулювання, створення інституційних засад для здешевлення кредитів комерційних банків, які надаються підприємствам комплексу для забезпечення основного виробництва, впровадження сучасних гнучких методів оплати праці та матеріального стимулювання працівників державного сектора цього виробничого комплексу.

Практичне втілення цих механізмів передбачає, насамперед, створення належної нормативно-правової бази. З огляду на це при доопрацюванні Загальнодержавної програми розвитку промисловості України на період до 2017 року [3] доцільно передбачити низку заходів з підвищення інвестиційної привабливості та проведення комплексної реструктуризації суднобудування. В Стратегії розвитку суднобудування на період до 2020 року [4] та в Законі України "Про морську політику України" [5], на наш погляд, варто більш детально виписати норми, пов'язані із наданням компаніям комплексу безпосередньої державної фінансової допомоги у вигляді субсидій, дотацій та забезпеченням селективного державного фінансування проектів з інноваційної модернізації комплексу, імпортозаміщення, запровадження енергозберігаючих технологій.

ВИСНОВКИ З ДАНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШИХ РОЗВІДОК У ДАНОМУ НАУКОВОМУ НАПРЯМІ

Проведений аналіз засвідчує, що в сучасних умовах суднобудівний комплекс України зберігає деякі конкурентні переваги — спроможність забезпечувати будівництво кораблів і доків різних класів і видів, можливість комплектації суден обладнанням та пристроями вітчизняного виробництва, потужну ремонтну базу тощо. Проте їх реалізація нині стикається із значними труднощами, пов'язані насамперед із відсутністю дієвих механізмів державної підтримки відповідних господарських процесів. Тому найважливішими напрямами посилення конкурентних позицій українських суднобудівних компаній мають стати ті, що пов'язані із запровадженням ефективних механізмів податкового і митного регулювання, сприянням розвитку інтеграційних процесів, державним фінансуванням пріоритетних інноваційних проектів тощо.

Перспективними напрямами подальших розвідок у даному напрямі автор статті вважає конкретизацію заходів з реалізації зазначених механізмів, їх відображення у перс-

Таблиця 1. SWOT-аналіз основних чинників і можливостей розвитку суднобудівного комплексу України

Сильні сторони	Слабкі сторони
— спроможність забезпечувати будівництво кораблів і доків різних класів і видів з подальшим технічнім обслуговуванням, проведенням необхідних ремонтних робіт; — здатність забезпечувати комплектацію кораблів газовими турбінами, засобами обробки повітря і радіозв'язку, радіолокаційними і навігаційними комплексами, іншими видами обладнання українського виробництва, деякі з яких за своїми техніко-економічними характеристикам відповідають кращим зарубіжним аналогам; — розгалужена мережа науково-дослідних інститутів та проектних бюро, за окремими напрямами є суттєві інноваційні розробки, унікальної експериментальної і випробувальної бази; — функціонування налагодженої системи підготовки кадрів комплексу – низки профільних вищих, середніх і спеціальних навчальних закладів; — вигідне територіальне розміщення переважної частки підприємств комплексу, близькість до постачальників основних видів сировини і комплектуючих	— застаріла матеріально-технічна база, високий рівень зношеності основних фондів на підприємствах комплексу; — неповне завантаження виробничих потужностей, скорочення числа укладених контрактів; — низька фондовіддача, порівняно довгий термін спорудження суден, висока трудомісткість виробництва; — необхідність імпорту деяких видів комплектуючого обладнання і пристроїв, ускладнення відповідних господарських операцій через розрив коопераційних зв'язків; — відсутність сталої, упорядкованої системи експортної маркетингово-збутової діяльності вітчизняних компаній; — низька питома вага інноваційної продукції в загальному обсязі виробництва, низький рівень впровадження нових технологій; — невисокий рівень заробітної плати працівників комплексу, відсутність стабільності її виплати, зростаючий дефіцит кваліфікованих кадрів; — висока енергоємність продукції, надзвичайна чутливість виробництва до змін ціни на енергоресурси; — хронічна збитковість виробництва, низькі рентабельність і дохідність інвестицій, відсутність фінансових коштів для впровадження інновацій, модернізації комплексу
Можливості	**Загрози**
— надання компаніям комплексу безпосередньої державної фінансової допомоги у вигляді субсидій, дотацій; — забезпечення селективного державного фінансування проектів з інноваційної модернізації комплексу, імпортозаміщення, запровадження енергозберігаючих технологій; — сприяння розвитку інтеграційних процесів, у т.ч. на регіональному рівні; — упорядкування механізму відшкодування ПДВ, встановлення зменшеної ставки на прибуток для підприємств і організацій, які розробляють і впроваджують інноваційні проекти, спрощення процедури справляння податків; — удосконалення амортизаційного митного регулювання господарської діяльності суднобудівних компаній; — здешевлення кредитів (в т. числи шляхом надання державних гарантій) комерційних банків, які надаються підприємствам комплексу для забезпечення основного виробництва; — впровадження сучасної гнучкої системи оплати праці, ефективної системи обліку витрат праці та матеріального стимулювання працівників державного сектора цього виробничого комплексу	— порушення вимог СОТ щодо засобів державної підтримки компаній – виробників промислової продукції; — недосконалість механізмів конкурсного відбору зазначених проектів, відсутність коштів у державному бюджеті на зазначені цілі; — незавершеність процесів реструктуризації комплексу, в т.ч. процесів приватизації і корпоратизації суднобудівних підприємств; — відсутність необхідного нормативно-правового супроводу змін в процедурах і правилах податкового і митного регулювання, недосконалість системи адміністрування стягнення податків і мита; — нераціональна амортизаційна політика, яка не зорієнтована на врахування специфіки виробничого циклу суднобудування, потреби оновлення виробничої бази комплексу; — відсутність надійних механізмів кредитування спорудження суден, які б враховували особливості виробничого циклу, можливі ризики та засобів їх зменшення тощо; — недосконалі методики обліку витрат праці, оцінки результатів праці, ефективної системи матеріального стимулювання в державному секторі економіки

пективному законодавстві та цільових програмах розвитку суднобудівного комплексу України.

Література:

1. Судовладельцы аннулируют контракты на покупку нових судов // Бюллетень иностранной коммерческой информации. — 2008. — №143. — С.10—11.

2. Фінансові результати діяльності підприємств за видами економічної діяльності (Інтернет-сторінка Державного комітету статистики України) — Режим доступу: http://ukrstat.gov.ua/control/uk/localfiles/display/operativ/oper_new.html?lang=uk3.

3. Концепція Загальнодержавної програми розвитку промисловості України на період до 2017 року (Інтернет-сторінка Кабінету Міністрів України). — режим доступу: http://industry.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=57967&cat_id=57966

4. Про схвалення Стратегії розвитку суднобудування на період до 2020 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 6 травня 2009 р. № 581-р. (Інтернет-сторінка Верховної Ради України). — Режим доступу: http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=581-2009-%F0

5. Про схвалення Концепції проекту Закону України "Про морську політику України": Розпорядження Кабінету Міністрів України від 20 травня 2009 р. № 545-р (Інтернет-сторінка Верховної Ради України). — Режим доступу: http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=545-2009-%F0

6. Тимофеев А. Вариант модельного анализа конкурентоспособности предприятий промышленной отрасли /Тимофеев А. // Российский экономический журнал. — 2007. — №7/8. — С. 90—92.

7. Бендиков М.А. Высокотехнологичный сектор промышленности России. Состояние, тенденции, механизмы инновационного развития / Бендиков М.А., Фролов И.Э. — М.: Наука, 2007 — 583 с.

8. Михайлик Г.В. Конкурентні переваги та шляхи їх формування на машинобудівних підприємствах України / Михайлик Г.В. // Актуальні проблеми економіки. — 2008. — №11. — С. 130—136.

9. Фатхутдинов Р.А. Стратегическая конкурентоспособность: учебн. / Фатхутдинов Р.А. — М.: Экономика, 2005 — 504 с.

10. Асоціація суднобудівників України "Укрсудпром" (Інтернет-сторінка Асоціації суднобудівників України "Укрсудпром"). — Режим доступу: http://www.rnat.org.ua/taxonomy/term/78

11. Review of marine Transport 2007. Report of UNCTAD secretariat. — New York and Geneva, 2007. — 167 p.

Стаття надійшла до редакції 27.11.2009 р.