

DOI: <https://doi.org/10.32782/2308-1988/2024-51-24>

УДК 330 : 339.9 : 629.5

Жукова Олена Юріївна

кандидат економічних наук, доцент,
доцент кафедри інтелектуальної цифрової економіки,
Національний університет кораблебудування імені адмірала Макарова
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8966-8354>

Olena Zhukova

Admiral Makarov National University of Shipbuilding

НАСЛІДКИ ЗРУШЕНЬ НА ГЛОБАЛЬНОМУ РИНКУ ДЛЯ ПОВОЄННОЇ РЕВІТАЛІЗАЦІЇ СУДНОБУДУВАННЯ В УКРАЇНІ

IMPLICATIONS OF GLOBAL MARKET SHIFTS FOR THE POST-WAR REVITALIZATION OF SHIPBUILDING IN UKRAINE

Анотація. Поза усіляким сумнівом, після завершення війни перед економічною наукою та господарською практикою постане проблема відновлення вітчизняної індустрії. Суднобудування не буде винятком. Разом з тим, працюючи над стратегіями відновлення та планами їх реалізації знадобиться осмислити події, які відбуваються у відповідній царині на світовому ринку. Їхньому огляду присвячена ця публікація. Перш за все досліджено метаморфози з перерозподілом замовлень від судовласників між ключовими гравцями ринку. Виявлено причини, які призвели до теперішнього стану справ, чинники, що впливали на окреслені тенденції. Зокрема, в нашій країні. Підкреслено, що прагнення підвищити продуктивність морських комерційних перевезень, разом з політичними обставинами різного масштабу, мали наслідком посилення уваги судноплавних компаній до будівництва відповідних інженерних споруд підвищеної вантажопідйомності. Є підстави вважати, що ця тенденція буде продовжуватися в майбутньому попри чинні застереження.

Ключові слова: економіка, глобалізація, ринок, світовий ринок, промисловість, суднобудування, ревіталізація.

Summary. Without a doubt, after the end of a full-scale, protracted war, the political elite, economic science and business practice will immediately face the primary problem of the earliest possible restoration of the domestic industry. Shipbuilding will not be an exception. Its solution looks more than burdensome given the significant damage caused to the fixed capital and personnel of shipyards: from management to skilled workers. At the same time, working on the best recovery strategies and plans for their implementation, it will be necessary to deeply understand the events taking place in the relevant field on the world market. It is necessary because, among other things, shipbuilding is a highly competitive business and a fierce struggle for the conclusion of profitable contracts takes place on a planetary scale. Globalization is really making its mark. This publication is devoted to a review of the current state of affairs in world shipbuilding and economic phenomena that preceded it in the recent past. First of all, metamorphoses with redistribution between key players in the market of orders from shipowners were investigated. The reasons that led to their current positioning, the factors that influenced the outlined trends were identified. In particular, in our country. It was emphasized that the desire to increase the productivity of maritime commercial transportation, together with military-political circumstances of various scales, resulted in increased attention of owners and management of shipping companies to the construction of engineering structures of appropriate types and purposes with increased carrying capacity. The main reason for the fascination with “gigantomania” is the desire to save on scale at all stages of the vessel’s life cycle. We have sufficient reason to believe that this trend will continue in the future despite the current warnings. The effect of scale looks too attractive: for shipyards, for cargo carriers, and for end consumers of goods. The conclusions and practical recommendations drawn from the results of the study should be useful to everyone who is not indifferent to the future of one of the key sectors of Ukrainian industry, with whose fate the prospects for the rise of the domestic blue economy are linked.

Keywords: economy, globalization, market, world market, industry, shipbuilding, revitalization.

Постановка проблеми. Економічна глобалізація відбилася й на світовому ринку суднобудування. Він відрізняється високим рівнем конкурентної боротьби між ключовими товаровиробниками, розташованими в країнах на різних континентах планети. Протистояння між ними призводить до тектонічних структурно-географічних зрушень. Їхні наслідки важливо проаналізувати, щоб правильно визначити державну та корпоративні стратегії повосенної ревіталізації галузі.

До її опрацювання залучатимуться, вочевидь, представники органів законодавчої та виконавчої влади, фахівці-практики, академічна й наукова спільноти. Свої висновки та рекомендації, а також законодавчі ініціативи та рішення кожен зі стейкхолдерів зобов'язаний ретельно обґрунтовувати. Маємо надію, що матеріали, викладені у цій статті, стануть їм у пригоді.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Останнім часом проблематика, пов'язана з розвитком блакитної економіки набуває усе більшого поширення. З'явилася низка солідних публікацій, серед яких вважаємо за потрібне виділити ті, які вийшли з під пера Бібера А., Нодта С., Вісбека М. [1], Ващиленка А.М. [2], Волосюк М.Б. [3], Парсяка В.Н. [4], Сполдінга М.Дж. [5]. Аналізу світового ринку суднобудування присвячені розвідки Деніела Л., Адачі Т., Лі С., Сапплай С. [6], Камола-Цеслік М. [7]. Кожен з них розв'язує свої наукові задачі. Тому згадані матеріали містять фрагменти відомостей, що потребують систематизації та узагальнення.

Метою статті є дослідження подій, які відбуваються у царині суднобудування на світовому ринку для отримання дороговказів щодо повосенної ревіталізації підприємств галузі в нашій країні.

Виклад основного матеріалу дослідження. Розпочнемо з географічного перерозподілу світового портфеля замовлень між ключовими гравцями. Річ у тім, що впродовж деякого часу після закінчення другої світової війни за новими комерційними та військовими спорудами судновласники зверталися до корабельні Великої Британії та США. Воно й не дивно: суднобудівні заводи континентальної Європи та Японії були розтрощені авіацією союзників, а економіка, яка поступово приходила до тями, потребувала усе нових та нових засобів перевезення вантажів. До прикладу, на той час Штати мали 64 приватні корабельні, 24 з яких – великі [8]. Британські верфі продукували майже 50 % світового комерційного тоннажу. Разом з тим, усі вони ґрунтувалися на трудомістких технологіях та організації виробництва, характерних для першої чверті минулого сторіччя [9, с. 5–6].

Ця обставина стала для них фатальною. Оскільки ті, що будувались наново або реконструювалися, отримували переваги над недавніми лідерами, позбавляючи їх конкурентної спро-

можності за критерієм виробничих витрат, а відтак й ціни. Як наслідок, у 1956 р. японська промисловість випередила Великобританію та стала провідною у світовому рейтингу. Особливо, що стосується великотоннажних нафтоналивних танкерів [10]. Не обійшлося тут й без трансферту знань. Опікувався ним американський бізнесмен Д.К. Людвіг. У 1949 р. він орендував найпотужнішу японську військово-морську корабельню у м. Куре де розпочав виготовлення супертанкерів [11]. Досвід виявився захопливим і суднобудівні компанії поширилися архіпелагом, витіснивши з глобального ринку на початку сімдесятих усіх європейців. Розглянемо чинники їхнього успіху:

– використання кращих технологій, які забезпечували незрівнянно вищу продуктивність виробництва;

– помірні заробітні плати робітників;

– ставка на будівництво простих за конструкцією, але водночас трудомістких комерційних суден (танкерів, контейнеровозів, балкарів). На них набували майстерності й от у 2024 р. в Китаї з'явився перший в його історії круїзний лайнер «Adora Magic City» [12]. Ще донедавна такими здобутками пишалися виключно європейські корабельні;

– ефективний маркетинг, який сприяв продажу суден ще до того, як на стапелі закладалися перші секції;

– державний протекціонізм, що буйно розквітнув у сучасному Китаї.

Усіма цими перевагами скористалися й в Південній Кореї. В часи, про які йдеться, корпорації Hyundai, Daewoo, Samsung відкрили свої корабельні, здатні будувати надвеликі судна. Знову не обійшлося без підтримки ззовні. Принаймні технічну допомогу в реалізації деяких проєктів надавали фахівці з Туманного Альбіону [13]. І це попри занепад власного суднобудівного бізнесу. Але економічну свободу вибору ділових партнерів він не скасував. Технічна досконалість, помножена на невибагливість робітників щодо своїх статків обумовила конкурентоспроможність нового гравця.

Доки на початку вісімдесятих років не з'явилися інші – Китайська Народна Республіка та Сінгапур. Останній після набуття незалежності отримав від Британії за безцінь потужні підприємства та сконцентрував зусилля на будівництві морських бурових установок. Інтерес до них знайшовся у США. Поки адміністрації, змінюючи одна одну, розмірковували як дати раду суднобудуванню, що занепадало, нафтодобувні корпорації задовольняли потребу в обладнанні в найприйнятніший для себе спосіб – задешево. Наслідок: країна, яка на визначальних етапах своєї історії очолювала реєстри світових лідерів комерційного суднобудування, за останні роки спускає на воду щороку від трьох до п'яти суден, призначених для океанічного перевезення вантажів (табл. 1).

Таблиця 1 – Портфель замовлень великих комерційних океанських суден, од. на кінець року

Країни (регіони)	Роки		
	2020	2021	2022
Китай	1216	1708	1794
Південна Корея	441	623	734
Японія	533	612	587
Європа	284	284	319
США	4	3	5

Джерело: [14]

Маємо досвід, надзвичайно повчальний для України, яка, по-перше, потерпає від конвенціональної довготривалої війни та, по-друге, теж не може похвалитися досягненнями в використанні для потреб зовнішньоекономічної діяльності торгового флоту під своїм прапором та кількістю і якістю військових кораблів, здатних захистити її народ від зовнішніх зазіхань. Це означає, що наші проблеми не є унікальними.

Тож треба послідовно та зосереджено шукати на ньому своє місце. Зокрема:

- прагнути, щоб готові вироби переважали аналоги за нижчою ціною та не поступатися їм у якості;

- концентрувати зусилля на привабливих ринкових нішах;

- робити ставку на прогресивні цифрові технології будівництва суден, які спроможні забезпечити вищу за конкурентів продуктивність праці;

- активно співпрацювати з європейськими компаніями, які можуть розглядати співпрацю з українськими партнерами, як резерв нарощування своїх виробничих потужностей з мінімальними інвестиціями. Це тим більш важливо, що ми маємо відповідний досвід. У 2000 р. власником одного найпотужніших суднозаводів («Океан», м. Миколаїв) став нідерландський концерн «Damen Shipvars Group». За шість років було побудовано 55 суден. Зокрема, 24 – самохідні повнокомплектні. Замовляли їх компанії з Великобританії, Німеччини, Нідерландів, Норвегії, України [15];

- лобювати інтереси галузі в органах державної влади з метою збільшення державної підтримки через замовлення бодай спорудження кораблів для військово-морського флоту з прийнятною для сторін рентабельністю;

- уникати помилок, ретельно вивчаючи закордонний досвід суднобудування. Цілком ймовірно, що треба полишити спроби самостійно набути конкурентну спроможність на міжнародному рівні, віддаючи перевагу вбудовуванню в чинні закордонні ланцюги створення вартості та максимального ефективного обслуговуванню внутрішніх ринків.

Якщо США підтримують свої корабельні військовими замовленнями, то країни ЄС знайшли додаткові шляхи розв'язання проблем, які постали

перед ними у відповідній царині. Йдеться про заходи виробничої диверсифікації, які відкрили нові або посилили чинні позиції на ринку:

1. Інноваційних суден та суден преміумкласу:
 - океанічних яхт, поромів, круїзних лайнерів. На Європу припадає понад 35% світового ринку яхт довжиною 20–50 метрів. Лідерами у виробництві та інноваціях є Італія, Франція та Німеччина [16];
 - спеціалізованих науково-дослідних суден, включно з сейсмічними, які вивчають поклади нафти та газу під морським дном;
 - суден з горизонтальним завантаженням, хімовозів, офшорних суден;
 - екологічно безпечних суден. На останніх зведено нанівець шкідливі викиди в атмосферу та у морську воду, запроваджено чисельні технології заощадження палива або конверсії його альтернативними видами.

2. Вітрових парків. Вони створюються з такою інтенсивністю, що деякі підприємства, наприклад, «Swan Hunter» (м. Ньюкасл, Велика Британія) свого часу стовідсотково переорієнтувалися на встановлення морських вітрогенераторів та їхньому обслуговуванні.

3. Платформ для нафто- та газовидобування на морському шельфі та офшорних суден.

4. Обладнання та машини – двигунів, турбін, навігаційного обладнання, приладів для випробувань, вимірювань та контролю за його роботою.

5. Технологій для розвитку нових напрямів блакитного зростання (оновлення шельфів, марікультура).

6. Здійснення науково-дослідних та інноваційних досліджень, надання послуги з корабельного інжинірингу та консалтингу.

Як бачимо, поміж них не відшукати торгові океанічні об'єкти, оскільки судноплавні компанії віддають перевагу дешевшій пропозиції з боку азійських конкурентів. Чого не скажеш про їхніх колег з Китаю, Японії, Південній Кореї, які у себе в дома мають те, чого прагнуть. Наслідуючи приклади один одного, вони прямо чи опосередковано субсидують вітчизняне суднобудування й пропонують свої послуги за незрівнянними цінами. Це спотворена конкуренція, але – реальна. Хай там як, європейці забезпечують замовленнями близько 300 корабельних та понад 28 тис. підприємств-виробників морського обладнання, постачальників технологій. Щороку, завдяки плідній роботі 1,1 млн висококваліфікованих фахівців, вини генерують вартість у 128 млрд євро [17].

Запекла конкуренція точилася й на сході. До 1980 р. японське суднобудування скоротилося на 35 %. Галузь радикально реорганізували, поділивши її на чотири групи: великі, малі корабельні, високо- та помірно-технологічні. Частина тих, які спеціалізувалися на супертанкерах, закрили, або перепрофілювали на офшорне виробництво чи

надання послуг з ремонту. Усі ці та інші заходи забезпечили відігравання ролі лідера до 1989 р., але щоразу утримувати позиції на ринку ставало все складніше [10].

Зрештою Азійсько-тихоокеанський регіон перетворився у новий центр світового суднобудування. За даними порталу Statista, у 2024 р. верфі Китаю, Південної Кореї та Японії виготовили близько 86 % тоннажу. Усі спроби бодай щось протиставити цій «навалі» не мали жодного успіху: ні «навальницька» раціоналізація виробництва, ні націоналізація (як у Великій Британії), ні її антипод – приватизація навіть з фінансовою допомогою від уряду.

Привертає увагу: статистика елементарно ігнорує США, розташувавши наддержаву в категорії «інші». Нас може тішити та обставина, що разом з ними до неї належить й Україна. Бачимо для цього декілька причин:

по-перше, після краху колишнього Союзу зруйнувався колосальний внутрішній ринок з гарантованим державним замовленням;

по-друге, одночасно з припиненням «холодної війни», так само як і в країнах НАТО, миттєво згорнулися програми військового кораблебудування. Вони так й не оновилися за усі часи незалежності. І тільки війна мотивувала до поживлення активності інжинірингу та виробництва. Головним чином в сегменті надводних кораблів без екіпажу, завдячуючи яким ВМС України розпочали ефективно знищувати російський чорноморський флот;

по-третє, менеджмент виявився абсолютно невідповідним до роботи на міжнародних ринках з їх шаленою конкуренцією;

по-четверте, держава продемонструвала цілковиту байдужість до долі суднобудування. Її вади, де-факто, зруйнували ділові відносини спочатку з «Damen Shipvards Group», а потім – з норвезькою «Aker Yards ASA».

З цього робимо висновок, що перетворення, які відбуваються на складно передбачуваних ринках, докорінно змінюють ролі учасників виробничого процесу. Достатньо згадати метаморфози в суднобудуванні під впливом інновацій Індустрії 5.0. Але так чи інакше захоплення споживачів викликають лише ті, хто вражає учасників маркетингового процесу товарною пропозицією, збалансованою за якістю та ціною.

Характерною ознакою останнього часу стала поява суднобудівного бізнесу у країнах, що розвиваються: в Алжирі, Бангладеш, В'єтнамі, Індії, Індонезії, Малайзії, на Філіппінах. Більшість сфокусувала свої зусилля на невеликих та середніх об'єктах й вже спромоглася обслуговувати експортні ринки. Перелік держав, які нарощують обсяги торгівлі знову побудованими суднами, поширили Бразилія, Венесуела та Мексика. Вони теж не позбавлені гонору: компанія «Dipensa» інвестує 71 млн дол. США в спорудження (під опікою нідерландської «DAMEN Group») найбільшої корабельні у Латинській Америці [18].

За період, підданий аналізу, змінилася структура світового флоту: не за типами суден, а за їхніми розмірами (рис. 1). Можна стверджувати, що судновласники чим далі, тим більше віддають перевагу надвеликим спорудам: з 2005 р. по 2022 р. їхній валовий тоннаж збільшився на 15 %. Найбільший із побудованих танкерів – «Seawise Giant» – мав дедвейт 565 тис. тонн. У секторі контейнеровозів «Oocl Hong Kong» досяг рекордних 21414 TEU [21]. Пасажирське «Icon of the Seas» що рейсу запрошує на борт 5610 пасажирів. А на додаток – 2350 членів команди та обслуги [22].

Головна причина захоплення «гігантоманією» – бажання отримати зиск з масштабу на усіх етапах життєвого циклу суден, оскільки зі збільшенням їхніх розмірів провізна спроможність зростає швидше, а ніж сумарно будівельна

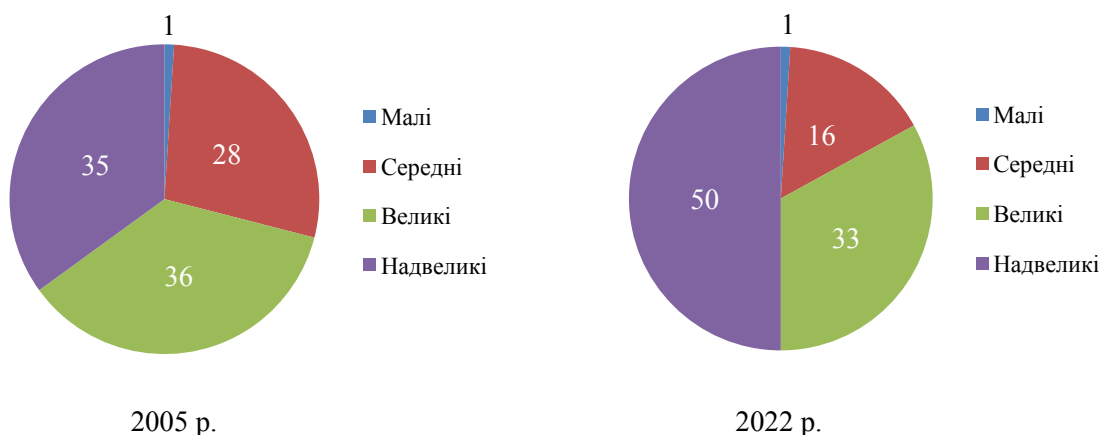


Рисунок 1 – Світовий флот: валовий тоннаж (ВТ), за розміром суден, %

Пояснення: малі ВТ < 500; середні 500 < ВТ ≤ 25000; великі 25000 ≤ ВТ < 60000; надвеликі ВТ > 60000

Джерело: [19, с. 6; 20, с. 11].

вартість й експлуатаційні витрати. Прагнення набути ефект масштабу позначається й на інжинірингових рішеннях. Зокрема:

– оптимізації конструкції для зменшення опору води та хвилеутворення, які зростають разом з нарощуванням розмірів корпусу, обрання найкращої пропульсивної установки для зниження споживання палива та дотримання екологічних обмежень;

– вибору матеріалу, який забезпечує міцність корпусу його структурних елементів та здатність протистояти зовнішнім силам впливу.

Висновки. Проведене дослідження висвітлює шляхи, якими рухається суднобудівний бізнес планети. Їхнє осмислення є вкрай важливим, оскільки надає уявлення про стратегії розвитку вітчизняних підприємств галузі у повоєнний період. Працюючи над ними, усі, хто за покликом душі або за посадою опікується відновленням блакитної економіки України, мають закладати в підґрунтя своїх рішень такі принципові констатації:

1. Суднобудівний ринок є надзвичайно конкурентним. Головними перевагами підприємств, які залишаються на його теренах є порівняно

менша собівартість, а від так й ціна новобудов та об'єктів, що підлягають ремонту й конверсії. Це з одного боку. З іншого – інноваційна унікальність споруд з огляду на потребу дотримуватись дедалі жорсткіших стандартів екологічної безпеки та безпеки судноплавства.

2. Характерною ознакою сучасного суднобудування є надвисока капіталомісткість. Оновлення корабельних заводів, які потерпіли від військових дій, потребуватиме значних інвестицій. Розраховувати на допомогу держави – марно, оскільки економіка країни занепала. Актуальності набуває пошук інвесторів, формування у них позитивних очікувань від вкладання коштів в український бізнес. Для цього потрібно точно та однозначно проголосити його чинні унікальні переваги або, при відсутності, створити їх.

3. Маємо зберігати у полі зору технології індустріального аутсорсингу, які чудово продемонстрували свої принади в інжиніринговій сфері. Так само суднобудівні підприємства можуть запропонувати замовникам виконання визначених технологічних операцій швидше, дешевше або з вищою якістю, в порівнянні з альтернативними пропозиціями.

Список використаних джерел:

1. Biber A., Knodt S., Visbeck M. Sustainable Blue Economy Transformation, Value and the Potential of Marine Ecosystems. Bad Homburg, 2022. 73 p.
2. Parsyak V., Zhukova O, Vashchylenko A. Blue economy of Ukraine: potential and perspectives of integration into the European space. *Three Seas Economic Journal*, 2023, Vol.4, № 1. P. 58–63.
3. Волосюк М.Б. Економічний розвиток прибережних територій у контексті сталої «блакитної» економіки. *Бізнес Інформ*, 2024. № 4. С. 54–62.
4. Парсяк В.Н. Економіка моря. Херсон: ОЛДІ-ПЛЮС, 2018. 394 с.
5. Spalding M.J. The New Blue Economy: the Future of Sustainability. *Journal of Ocean and Coastal Economics*, 2016, Vol. 2, Iss. 2, Art. 8.
6. Daniel L, Adachi T, Lee S. Shipbuilding market developments, first semester 2022 monitoring developments in ship supply, demand, prices and costs. *OECD science, technology and industry policy papers*, 2022, № 132, OECD Publishing, Paris, DOI: <https://doi.org/10.1787/e511558d-en>.
7. Kamola-Ciešlik M. Changes in the Global Shipbuilding Industry on the Examples of Selected States Worldwide in the 21st Century. *European Research Studies Journal*. 2021, Vol. XXIV, Issue 2B. P. 98–112
8. The Shipbuilding Business in the United States of America. Edited by F. G. Fassett Jr, New York: *The Society of Naval Architects and Marine Engineers*, 1948. Vol. I: p. 324, Vol. II. P. 255.
9. Colton T., Huntzinger LaVar. A Brief History of Shipbuilding in Recent Times. 2002, Mark Center Drive, Alexandria, Virginia. P. 29. URL: <https://apps.dtic.mil/sti/tr/pdf/ADA409101.pdf>
10. Davies P.N. The development of the Japanese shipping industries in the post-war era. 2020. p. 181–197. URL:
11. McNamara J. Maritime Ystori Notes Daniel K. Ludwig – father of the supertanker. *Freight Waves*, 2023. URL: <https://www.freightwaves.com/news/maritime-history-notes-daniel-k-ludwig-father-of-the-supertanker>
12. China's First Domestically Built Cruise Ship Begins Maiden Voyage. *Voice of America*. 2024. URL: <https://www.voanews.com/a/china-s-first-domestically-built-cruise-ship-begins-maiden-voyage-/7420707.html>
13. Kang J. Y., Kim S, Stig T. British financial, managerial and technical assistance in establishing the global shipbuilding giant, Hyundai Heavy Industries. *International Journal of Maritime History*. 2016, URL: <https://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/0843871415622404?journalCode=ijha>
14. U.S. Commercial Shipbuilding in a Global Context. Congressional Research Service, 2023. URL: <https://sgp.fas.org/crs/misc/IF12534.pdf>
15. Миколаївський суднобудівний завод Океан / Т.В. Шуліченко, О.Л. Шевченко // Енциклопедія Сучасної України; НАН України. Київ: Інститут енциклопедичних досліджень НАН України, 2018. URL: <https://esu.com.ua/article-65298>. Останнє поновлення: 1.01.2023.
16. Yacht market – global outlook & forecast 2024–2029. Arizton, 2024. URL: <https://www.arizton.com/market-reports/yacht-market>

17. Setting sail to build in europe 10,000 sustainable and digitalised vessels by 2035. Sea europe's call for a european maritime industrial strategy. Shipyards' & Maritime Equipment Association. 2024. URL: https://www.seaeurope.eu/images/Setting_sail_to_build_in_Europe_10000_sustainable_and_digitalised_vessels_by_2035_SEA_Europes_call_for_a_European_maritime_industrial_strategy_April_2024.pdf
18. Mexico-based Dipensa to build largest shipyard in Latin America. URL: <https://mexico-now.com/mexico-to-build-largest-shipyard-in-latin-america/>
19. The world merchant fleet in 2005. Equasis Statistics, 2006, 114 c.
20. The 2022 World Merchant Fleet. Equasis Statistics, 2023, Chapter 1, 110 c.
21. Dincer E. Size Matters: Economies of Scale in Container Transportation, 2021. URL: <https://www.morethanshipping.com/size-matters-economies-of-scale-in-container-transportation/>
22. Icon of the Seas. Ship fact sheets. URL: <https://www.royalcaribbeanpresscenter.com/fact-sheet/35/icon-of-the-seas/>

References:

1. Biber A., Knodt S., Visbeck M. (2022) Sustainable Blue Economy Transformation, Value and the Potential of Marine Ecosystems. Bad Homburg, 73 p.
2. Parsyak V., Zhukova O, Vashchylenko A. (2023) Blue economy of Ukraine: potential and perspectives of integration into the european space. *Three Seas Economic Journal*, vol. 4, no. 1, pp.58–63.
3. Volosiuk M.B. (2024) Ekonomichnyi rozvytok pryberezhnykh terytorii u konteksti staloi "blakytnoi" ekonomiky [Economic development of coastal areas in the context of a sustainable "blue" economy]. *Biznesinform*, no. 4, pp. 54–62.
4. Parsiak V.N. (2018) Ekonomika moria [Economics of the Sea]. Kherson: OLDI-PLLuS, 394 p.
5. Spalding M.J. (2016) The New Blue Economy: the Future of Sustainability. *Journal of Ocean and Coastal Economics*, vol. 2, iss. 2, Art. 8.
6. Daniel L, Adachi T, Lee S. (2022) Shipbuilding market developments, first semester 2022 monitoring developments in ship supply, demand, prices and costs. *OECD science, technology and industry policy papers*, no. 132, OECD Publishing, Paris, DOI: <https://doi.org/10.1787/e511558d-en>.
7. Kamola-Ciešlik M. (2021) Changes in the Global Shipbuilding Industry on the Examples of Selected States Worldwide in the 21st Century. *European Research Studies Journal*, vol. XXIV, issue 2B, p. 98–112
8. The Shipbuilding Business in the United States of America. Edited by F. G. Fassett Jr, New York: *The Society of Naval Architects and Marine Engineers*, 1948. Vol. I: p. 324, Vol. II, p. 255.
9. Colton T., Huntzinger LaVar. A Brief History of Shipbuilding in Recent Times. 2002, Mark Center Drive, Alexandria, Virginia, p. 29. Available at: <https://apps.dtic.mil/sti/tr/pdf/ADA409101.pdf>
10. Davies P.N. (2020) The development of the japanese shipping industries in the post-war era, pp. 181–197.
11. McNamara J. (2023) Maritime Yistori Notes Daniel K. Ludwig – father of the supertanker. Freight Waves. Available at: <https://www.freightwaves.com/news/maritime-history-notes-daniel-k-ludwig-father-of-the-supertanker>
12. China's First Domestically Built Cruise Ship Begins Maiden Voyage. Voice of America. 2024. Available at: <https://www.voanews.com/a/china-s-first-domestically-built-cruise-ship-begins-maiden-voyage-/7420707.html>
13. Kang J.Y., Kim S, Stig T. (2016) British financial, managerial and technical assistance in establishing the global shipbuilding giant, Hyundai Heavy Industries. *International Journal of Maritime History*. Available at: <https://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/0843871415622404?journalCode=ijha>
14. U.S. Commercial Shipbuilding in a Global Context. Congressional Research Service, 2023. Available at: <https://sgp.fas.org/crs/misc/IF12534.pdf>
15. Mykolaivskiy sudnobudivnyi zavod Okean / T.V. Shulichenko, O.L. Shevchenko // Entsyklopedia Suchasnoi Ukrainy / NAN Ukrainy, NTSh. Kyiv: Instytut entsyklopedychnykh doslidzhen NAN Ukrainy, 2018. Available at: <https://esu.com.ua/article-65298>. Ostannie ponovlennia: 1.01.2023.
16. Yacht market – global outlook & forecast 2024–2029. Arizton, 2024. Available at: <https://www.arizton.com/market-reports/yacht-market>
17. Setting sail to build in europe 10,000 sustainable and digitalised vessels by 2035. Sea europe's call for a european maritime industrial strategy. Shipyards' & Maritime Equipment Association. 2024. Available at: https://www.seaeurope.eu/images/Setting_sail_to_build_in_Europe_10000_sustainable_and_digitalised_vessels_by_2035_SEA_Europes_call_for_a_European_maritime_industrial_strategy_April_2024.pdf
18. Mexico-based Dipensa to build largest shipyard in Latin America. Available at: <https://mexico-now.com/mexico-to-build-largest-shipyard-in-latin-america/>
19. The world merchant fleet in 2005. Equasis Statistics, 2006, 114 c.
20. The 2022 World Merchant Fleet. Equasis Statistics, 2023, Chapter 1, 110 c.
21. Dincer E. Size Matters: Economies of Scale in Container Transportation, 2021. Available at: <https://www.morethanshipping.com/size-matters-economies-of-scale-in-container-transportation/>
22. Icon of the Seas. Ship fact sheets. Available at: <https://www.royalcaribbeanpresscenter.com/fact-sheet/35/icon-of-the-seas/>

Стаття надійшла до редакції 05.12.2024