

УДК 347.791:629.12

**ПРАВОВА РЕГЛАМЕНТАЦІЯ ПОБУДОВИ ТА ВВЕДЕННЯ
В ЕКСПЛУАТАЦІЮ СУДЕН В СУЧАСНИХ УМОВАХ**

Хачатуров Е.Б.,
к.т.н., старший науковий співробітник,
проректор з науково-педагогічної, адміністративної роботи та розвитку
Національний університет кораблебудування імені адм. Макарова

У статті визначені технологічна структура побудови та введення в експлуатацію суден, наведені проблемні питання їх створення на різних етапах, показаний вплив методів та принципів нормативно-правової регламентації на основні процеси. Рекомендовані шляхи удосконалення і розвитку суднобудівної галузі.

Ключові слова: суднобудування, цільові стандарти, міжнародна кооперація, захист прав суднобудівників, правова регламентація, митне регулювання.

Хачатуров Э.Б. / ПРАВОВАЯ РЕГЛАМЕНТАЦИЯ ПОСТРОЕНИЯ И ВВЕДЕНИЯ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ СУДОВ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ / Национальный университет кораблестроения им. адм. Макарова, Украина

В статье определены технологическая структура построения и введения в эксплуатацию судов, приведены проблемные вопросы их создания на разных этапах, показано влияние методов и принципов нормативно-правовой регламентации на основные процессы. Рекомендованы пути совершенствования и развития судостроительной отрасли.

Ключевые слова: судостроение, целевые стандарты, международная кооперация, защита прав судостроителей, правовая регламентация, таможенное регулирование.

Khachaturov E.B. / LEGAL REGULATION OF CONSTRUCTION AND COMMISSIONING OF VESSELS IN MODERN CONDITIONS / National university of shipbuilding name of Makarov, Ukraine

In this article the technological structure of the construction and commissioning of the ship, move the problematic issues of its creation at various stages, showing the influence of methods and principles of the legal regulation of basic processes. Recommended ways of improving and developing the shipbuilding industry. A modern ship is a complex engineering structure. The process of shipbuilding is long and the cost is relatively high. At the same time, the main income the owner receives from its operation within 3-5 years. Technical definition and statistical data, the period of safe operation of the vessel is 25-30 years. Big role, in this case, is the construction cost of the vessel, as the payback period and the market competitiveness of finished products. This requires the specialization of the shipbuilding enterprises in order to obtain the maximum economical efficiency at the lowest cost. Centralize the production of units, knots and details of mass consumption and removal of production shipyards and factories of marine engineering. Such forms of cooperation will allow the use of large economic advantages of specialization in production.

A set of techniques and processes used in the manufacture of ship designs and construction of the vessel generally includes fundamental technology and individual production. A set of techniques and processes used in the manufacture of ship designs and construction of the vessel generally includes fundamental technology and certain manufacturing processes. The principal technology regulates the method of construction of the vessel: a method of forming the housing, the separation vessel Assembly parts etc. At the same time, the technology of individual production processes, depending on the type of ship production, regulates the methods of execution of works, production equipment, tooling, fixtures, tool.

An important element of technological processes of construction of the vessel is complete and on-time supply of kits, materials and spare parts, most of which domestic shipyards receive from abroad. Thus it is necessary to understand the importance of foreign economic activity (FEA) of economic entities of Ukraine, namely the crossing of the customs border of Ukraine. A special role in modern conditions becomes the improvement of customs, as an objective factor, regulating foreign economic activity. Note that the main products of imports are high-tech, high-tech products: engines, deck machinery, power equipment, navigation equipment, electronic devices.

Thus, legal regulation of customs regulation of foreign economic activity of the shipbuilding industry needs to be improved to reduce customs duties and charges, reduction of terms of construction of the vessel, reduce the cost of their construction and as a result, increase price competitiveness.

Key words: shipbuilding, target standards, international cooperation, protection of shipbuilders, legal regulations, customs regulation.

Постановка проблеми обумовлюється розвиненням вітчизняного суднобудування та зміцненням Україною статусу морської держави, де значної актуальності набувають етапи створення судна від «формування концепції призначення судна» до введення його в експлуатацію за міжнародними стандартами та регламентом зі взаємозв'язком кожного етапу з регуляторними функціями нормативно-правової бази національного законодавства з метою підвищення цінової конкурентоздатності побудови суден.

На теперішній час розвиток морської індустрії в Україні визначає підвищення ролі суднобудівної галузі як потужної складової економіки держави. Розглядаючи дане питання, було зауважено, що в країні не приділяється потрібної уваги формуванню та розвитку морського комплексу, а саме суднобудуванню. Задекларовані нормативні акти не втілюються у життя, не мають системного підходу до розвитку індустрії. В той же час питанням правової регламентації побудови та введення суден в експлуатацію в юридичній науці уваги не приділялося взагалі. Лише загальні питання господарсько-

го забезпечення суднобудівної галузі відображалися у працях таких дослідників, як: С. В. Ківалов, Н. Д. Желтобрюх, В. І. Дудчак, К. С. Письменна, С. І. Логачев, Д. В. Пашко та ін.

Завданням даної статті є з'ясування сутності та розробку правових стандартів та науково-обґрунтованих рекомендацій щодо будівництва і введення в експлуатацію суден, спрямованих на поліпшення сучасного стану суднобудівної галузі.

Метою статті є дослідження впливу правових норм, стандартів, регламентів на будівництво і введення в експлуатацію суден в сучасних умовах як визначальних чинників ефективного функціонування суднобудування.

Суднобудування – галузь промисловості, що займається будівлею суден усіх типів і призначень. Будучи складною машинобудівною галуззю виробництва, суднобудування об'єднує не тільки підприємства, що здійснюють безпосередню споруду суден, а й підприємства, які виробляють комплектуючі для споруджуваних суден та являє собою одне з найстаріших виробництв транспортного машинобудування [1].

Сучасне судно – дуже складна інженерна споруда. При його проектуванні доводиться працювати з величезною кількістю конструктивних елементів та устаткуванням і управляти великою базою даних. Сам процес будівництва великих суден довгий і вартість його порівняно велика. Наприклад, в атомному підводному човні налічується мільйон деталей, а в авіаносці – понад 10 млн. Для порівняння: пасажирський літак містить біля 100 тис. деталей, а автомобіль – менш 10 тис. Судно більш ніж на 90% складається зі сталі, але також містить велику кількість інших речовин: азбесту, цинку і його похідних, поліхлорованих біфенілів та інших. За статистикою, строк служби суден, який гарантує їхню безпечну експлуатацію – 25-30 років, що в 2-3 рази менше, ніж в пасажирських авіалайнерів [2].

Спеціалізація верфей суднобудівних заводів та підприємств суднового машинобудування переслідує загальну мету – створення умов для ефективного виробництва. Спеціалізоване виробництво в суднобудуванні, судноремонті і судновому машинобудуванні, порівняно з універсальним виробництвом, має підвищену економічну ефективність, яка визначається:

- а) збільшення обсягу виробництва при повному використанні обладнання та інших потужностей;
- б) зниженням трудомісткості і підвищенням продуктивності праці;
- в) зменшенням собівартості будівництва судна;
- г) скороченням виробничого циклу, що в свою чергу знижує витрати на будівництво судна та накладні витрати;
- д) поліпшенням якості виробів;
- е) можливістю більш широкого використання досягнень сучасної науки і техніки та передового досвіду інших підприємств [3].

Подальша спеціалізація підприємств має на меті отримання найбільшої економічної ефективності та підвищення випуску суднобудівної продукції високої надійності при найменших затратах. Необхідно домогтися створення спеціалізованих заводів для централізованого виготовлення агрегатів, вузлів і деталей масового застосування та зняття їх з виробництва верфей і заводів суднового машинобудування [4].

У суднобудуванні та судноремонті застосовуються різні види кооперування:

- а) внутрішньорайонне, коли організація виробничих зв'язків між підприємствами здійснюється в рамках одного економічного району;
- б) внутрішньогалузеве або міжзаводське кооперування (МЗК) в одній суднобудівній галузі;
- в) міжгалузеве, що зв'яже підприємства різних галузей, наприклад суднобудівної та машинобудівної;
- г) міжнародне, коли комплектуючі за контрактами надходять з-за кордону [5].

Ці форми кооперування дозволяють використовувати великі економічні переваги спеціалізації виробництва. Застосування кооперування в корпусобудуванні можливе не тільки всередині суднобудівної галузі, а й з іншими галузями промисловості. Сукупність прийомів і способів виготовлення суднових конструкцій і побудови судна в цілому включає принципову технологію та окремі виробничі процеси за окремими видами суднобудівного виробництва. Принципова технологія регламентує спосіб побудови судна: метод формування корпусу, розбивку судна на одиниці збирання та ін. Технологія окремих виробничих процесів в залежності від видів суднобудівного виробництва регламентує способи виконання робіт, виробниче обладнання, оснащення, пристосування, інструмент. При виборі виробничих процесів виходять з необхідності забезпечення найвищої продуктивності праці, необхідної якості продукції, мінімальних витрат матеріальних ресурсів і мінімальної собівартості продукції [3]. Зовнішньоекономічна діяльність в суднобудуванні та судноремонті залежить від якісного, своєчасного та повного забезпечення матеріалами та

комплектуючими, постачання яких обумовлене регулюванням складного та неоднорідного комплексу відносин між учасниками: Замовником, Виконавцем, Постачальником та ін., та безпосередньо пов'язане з реалізацією митної справи. Але учасники взаємовідносин сьогодні, звичайно, не є суб'єктами господарської діяльності однієї держави. Одним з найважливіших організаційних елементів рішення цієї задачі є міжнародна співпраця, яка необхідна для досягнення поставленої мети і її значення важко переоцінити [4].

В світовій практиці суднобудування розрізняють, зазвичай, чотири головних етапи створення суден і передавання їх Замовнику, які побічно регламентують правовідносини усіх учасників цього процесу, а саме:

1. ПРОЕКТУВАННЯ.

- 1.1 Формування концепції призначення судна.
- 1.2 Розробка техніко-експлуатаційних вимог для судна.
- 1.3 Розробка передконтрактної документації (специфікація судна, креслення повздовжнього розрізу корпусу і по міделю, перелік основного обладнання і матеріалів, мейкер-лист).
- 1.4 Розробка базового проекту, погодження із Замовником та Класифікаційним товариством.
- 1.5 Розробка робочих креслень і виробничої документації.

2. РОЗМІЩЕННЯ БУДІВНИЦТВА.

- 2.1 Пошук і аналіз Класифікаційним товариством суднобудівних заводів.
- 2.2 Аналіз Заводом-будівником своїх можливостей прийняти замовлення.
- 2.3 Підписання контракту на будівництво судна [6].

3. БУДІВНИЦТВО СУДНА.

- 3.1 Наказ директора заводу щодо підготовки виробництва та будівництва нового судна.
- 3.2 Графік побудови судна, який містить: графік укладення договорів на постачання обладнання, матеріалів і комплектуючих, перелік – графік контрагентських робіт, план-графік фінансування будівництва судна.
- 3.3 Корпусні, трубомонтажні, механіко-монтажні, контрагентські роботи.
- 3.4 Спускання на воду, добудовчі роботи.
- 3.5 Випробування [1].

4. ВВЕДЕННЯ СУДНА В ЕКСПЛУАТАЦІЮ.

- 4.1 Ревізія.
- 4.2 Контрольний вихід.
- 4.3 Підписання акту приймання.

Всі вище перераховані етапи створення судна і пов'язані з цим заходи не починаються без організації юридичного забезпечення, яке в узагальненому варіанті можливо викласти наступним чином:

ЮРИДИЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПРОЦЕСІВ СТВОРЕННЯ СУДНА

- 1. Проробка договорів з Виконавцем проектування і Класифікаційним товариством. Авторський супровід будівництва судна.
- 2. Аналіз правовстановлюючих документів сторін, у тому числі потенційного Будівника.
- 3. Контракт на будівництво судна та його правове супроводження.
- 4. Проробка всього масиву і правове супроводження договорів на матеріально-технічне забезпечення будівництва судна.
- 5. Проробка і правове супроводження договорів з контрагентами.
- 6. Правове супроводження трудових взаємовідносин Роботодавця і Працівника при будівництві судна.
- 7. Правове супроводження ходових випробувань з участю здавальної команди заводу. Акт приймання судна, встановлення гарантійного терміну [6].

Навіть не ознайомленому з деталями виробництва фахівцю зрозуміло, наскільки багатогранним і складним є процес побудови судна не залежно від його габаритів та призначення. До цього ж слід додати, що в теперішній час

багато підприємств суднового машинобудування в Україні не працюють, тому більшу частину комплектуючих доводиться закуповувати за кордоном [1]. На сьогодні Тимчасовий порядок розгляду та погодження документів технічного проекту судна заповнює вакуум нормативних документів. Порядком визначені лише установи, які здійснюють науково-технічні спостереження, та їх обов'язки, а функції та обов'язки головного спостерігача відсутні. Навіть цей неповний аналіз діючої системи замовлення та супроводження розробок дає підстави встановити основні недоліки та визначити відповідні шляхи з усунення прогалин в належній організації будівництва судна за діючими структурами виробництва. Таким чином, існує реальна необхідність використовувати накопичений досвід колишнього СРСР, що мав чітку систему замовлення та супроводження розробок [7].

Суднобудівна галузь України все ж таки орієнтована на експорт. І цьому сприяє той факт, що більшість власників суднобудівельних заводів є іноземці. Втім, важливим є «суднобудівельний» аспект у зовнішньоекономічній політиці держави, який має бути відображений у всіх урядових документах, що передбачає виконання комплексу робіт з будівництва об'єктів Євразійського нафтотранспортного коридору та визначення маршрутів поставок з урахуванням інтересів України, а також у заходах, які передбачають розроблення та затвердження нової редакції Національної державної енергетичної програми до 2030 року і розроблення Концепції розвитку транспортної системи України [8]. Оскільки більшість обсягів виробництва суднобудівної галузі спрямована на експорт, суттєвим є питання зовнішньоекономічної діяльності. Розглядаючи це, потрібно усвідомити, що під зовнішньоекономічною діяльністю суб'єктів господарювання розуміють діяльність суб'єктів господарської діяльності України та іноземних суб'єктів господарської діяльності, побудовану на взаємовідносинах між ними, що має місце як на території України, так і за її межами, та яка в процесі здійснення зовнішньоекономічної діяльності потребує перетинання митного кордону України майном [9].

Особливої ролі при цьому в сучасних умовах набуває удосконалення митної справи, оскільки її об'єктивна зростаюча роль впливу на зовнішньоекономічну діяльність в суднобудуванні і судноремонті зумовили необхідність нового підходу до регулювання всього складного та неоднорідного комплексу відносин між учасниками: Замовником, Виконавцем, Постачальником та ін., пов'язаних, безпосередньо, реалізацією договірних умов. Такий підхід при будівництві судна або його ремонті в умовах міжнародної кооперації дозволить досягнути економічного оптимуму на підставі поєднання ринкових, адміністративних, правових інструментів і важелів. У зв'язку з цим підвищується роль заходів щодо оформлення документів, які забезпечують безперешкодний, своєчасний та легітимний ввіз із-за кордону матеріалів і комплектуючих для будівництва і ремонту суден, а також реалізація (продаж) цих суден та послуг по їх будівництву та ремонту зарубіжному Замовнику. Треба враховувати, що основною продукцією імпорту при будівництві та ремонті суден є наукоємні, високотехнологічні вироби: двигуни, палубні машини та механізми, енергетичні установки, навігаційне обладнання, електронні пристрої та тощо, які виробляються і поставляються в одиничній кількості з більш ніж десяти країн світу. В той же час треба враховувати, що протягом 1,5-2,5 років будівництва або ремонту судно буде укомплектоване цими виробами і продано за кордон [10].

Суднобудівельна діяльність – це правовідносини суб'єктів господарювання у сфері суднобудівельного виробництва, спрямовані на виготовлення та реалізацію кораблів та суден, виконання робіт чи надання послуг вартісного характеру, що мають цінну визначеність для суднобудівельної галузі. Основними ознаками суднобудівельної діяльності є:

– по-перше, це господарська діяльність, що полягає у виробництві кораблів та суден, виконанні робіт, наданні послуг не для власних потреб виробника, а для задоволення потреб інших осіб;

– по-друге, виконання робіт на професійних засадах;

– по-третє, результати такої діяльності мають реалізовуватися за плату, тобто функціонувати як товар;

– по-четверте, результати такої діяльності мають поєднувати як приватні інтереси виробника, так і публічні інтереси (держави, суспільства, акціонерів тощо) [11].

Виходячи з цього, відносини, які виникають при здійсненні суднобудівельної діяльності – це відносини фінансово-господарського характеру, оскільки суднобудівельна діяльність тісно пов'язана з виробництвом та комерцією, що складає в цілому суднобудівельну галузь, яка потребує окремої правової регламентації. Така регламентація не може обмежитися загальними вимогами при здійсненні діяльності, не може завдавати шкоди правам громадян, інтересам суспільства, погіршувати екологічну ситуацію і природні якості (ст. 41 Конституції України). Тому, правовими регуляторами господарського процесу суднобудування виступають системи стандартизації, сертифікації, забезпечення єдності вимірювань, правові норми захисту навколишнього середовища, ліцензування даної діяльності [1].

У процесі суднобудівельного виробництва проявляються інтереси товаровиробників, держави, трудових колективів, споживачів та приватні. Виникає необхідність у їх узгодженні. Для цього використовуються правові регулятори в якості господарсько-правового супроводу, щоб не допустити зниження інтересів внаслідок надмірних податків та щоб наглядали за суб'єктами господарювання щодо дотримання норм природокористування, стандартизації, оподаткування, конкуренції тощо [11]. Практика законотворення, що утвердилася останнім часом, засвідчує, що неможливо угрупувати норми в окремий закон, тим паче в цілу галузь законодавства, яка відповідала б вимогам часу, без обґрунтованої наукової розробки концепції. Законодавство взагалі і господарське зокрема, має формуватися на підставі ретельно виважених та апробованих у світовій практиці наукових висновків, а не згідно з уявленнями і прагненнями окремих осіб [8].

Характерною ознакою господарських відносин у суднобудуванні є поєднання в них організаційних і майнових елементів. Господарськими є відносини між суб'єктами господарювання (підприємствами, установами та ін.) і органами управління, тобто між тими, хто господарює, державними і громадськими організаціями, які є споживачами продукції, робіт, послуг, що створюються в процесі організації і здійсненні господарської діяльності [11]. До цієї особливої частини відносять правове регулювання окремих видів господарської діяльності суднобудівельної галузі. Зокрема це правова регламентація реалізації продукції, купівля-продаж засобів виробництва, договір поставки та постачання енергетичних та інших ресурсів через присдану мережу, правова регламентація інвестиційної діяльності і капітального будівництва, виконання проектних робіт, правове регулювання діяльності по виконанню науково-дослідницьких і дослідницько-конструкторських робіт, правове регулювання діяльності, пов'язаної із наданням виробничих послуг, перевезенням вантажів та ін. Тому суднобудівельна галузь потребує розробки специфічних нормативних актів для правового супроводження її діяльності з метою створення сприятливих умов для розвитку суднобудівельних підприємств у сфері фінансово-господарських відносин [1].

Як відомо, будівництво суден здійснюється виключно під наглядом одного із Класифікаційних товариств, наприклад, Регістра судноплавства України. При цьому тільки фірма, яка здійснює нагляд за будівництвом суден, уклавши для цього контракт із Замовником має виключне право видати Виконавцю «мейкер-лист» із зазначенням

рекомендованих Постачальників та Виконавців. З вищевказаного випливає, що після визначення Замовником, тобто складання ним договору з Регістром судноплавства, під наглядом якого буде будуватися судно, можна починати деталізовану проробку переліку необхідних матеріалів, виробів та послуг, укладання різноманітних угод на постачання і вибудовувати відносини з усіма учасниками: Замовником, Виконавцем, Постачальником та ін., пов'язаних, безпосередньо, із реалізацією договірних умов. Такий підхід при будівництві судна в умовах Міжнародної кооперації дозволить досягнути економічного оптимуму на підставі поєднання ринкових, адміністративних, правових інструментів і важелів. Цим підвищується роль заходів щодо оформлення документів, які забезпечують безперешкодний, своєчасний та легітимний ввіз із-за кордону матеріалів і комплектуючих для будівництва суден, а також реалізацію (продаж) цих суден та послуг по їх будівництву іноземному Замовнику [4].

Відносини, у які вступають суб'єкти суднобудівної галузі при здійсненні діяльності, є господарськими правовідносинами, які регулюються законодавством. Господарські правовідносини – це врегульовані нормами господарського права суспільні відносини, що виникають у сфері господарювання у процесі організації та здійснення господарської діяльності, в т.ч. у суднобудуванні. У сфері господарювання виникають різноманітні відносини, пов'язані з організацією та здійсненням господарської діяльності, тому господарські правовідносини потрібно класифікувати: за характером; за сферою виникнення; залежно від взаємного становища сторін; за галузями господарювання, в яких вони виникають [11].

Оскільки при будівництві суден використовується велика кількість комплектуючих виробів: головні двигуни, палубне устаткування і механізми, радіонавігаційна і акустична апаратура, які постачаються по кооперації із-за кордону, діяльність суднобудівельних заводів будь-якої форми власності потребує митного регулювання зовнішньоекономічної діяльності [12]. Митний тариф застосовується як інструмент, який забезпечує дійовий державний контроль за проходженням вантажів (виробів) через митний кордон. Практично всі країни використовують митний тариф як інструмент фіскальної політики, що найефек-

тивніше забезпечує надходження грошей до державного бюджету. Правова регламентація митного регулювання зовнішньоекономічної діяльності суднобудівельної галузі здійснюється в основному такими нормативними актами, як: Митний кодекс України, Закон України «Про зовнішньоекономічну діяльність».

Загальноправові засади організації та здійснення митної справи в Україні, питання регулювання економічних, організаційних, правових, кадрових та соціальних аспектів діяльності митної служби України визначає Митний кодекс України. Кодекс спрямований на забезпечення захисту економічних інтересів України, створення сприятливих умов для розвитку її економіки, захисту прав та інтересів суб'єктів підприємницької діяльності та громадян, а також забезпечення додержання законодавства України з питань митної справи [13].

Подальший розвиток обсягів міжнародних контактів, швидке зростання виробничих сил та науково-технічного прогресу, повинні мати кінцевим результатом вільне переміщення товарів, послуг, капіталів, робочої сили через митні території інших держав та поступове зникнення торговельних бар'єрів між ними. Кожна країна на даний час поки що намагається контролювати процеси переміщення товарів через свої кордони, і Україна не є виключенням [10].

Таким чином, для подальшого удосконалення процесів будівництва та збільшення кількості введення в експлуатацію суден, необхідно:

- реформувати галузь з врахуванням реалізації державної політики згідно Національної програми суднобудування та кораблебудування в Україні;
- розвинути науково-технічний, виробничий потенціал з впровадженням високих технологій, а також удосконаленням митних формальностей при ввозі комплектуючих і запасних частин із-за кордону з метою зменшення собівартості, строків побудови і, як наслідок, підвищення цінності конкурентоздатності;
- адаптувати вітчизняне законодавство до міжнародного в частині Цільових стандартів;
- удосконалити митну та податкову нормативно-правову базу з метою розвитку суднобудування в частині фінансування, оподаткування, нормалізації взаємовідносин держави і підприємств галузі у цьому напрямку.

ЛІТЕРАТУРА

1. Желтобрюх Н. Д. «Технология судостроения и ремонта судов» / Н. Д. Желтобрюх. – Л. : Судостроение, 1990. – 343 с.
2. Капустин А. «Greenpeace» и утилизация судов / А. Капустин // Журнал «Порты Украины». – 2011. – № 4. – С. 36–38.
3. Горлов А. П. Питання правового регулювання науково-технічного супроводження проектування і будівництва об'єктів морської техніки в умовах інтеграції підприємств суднобудування / А. П. Горлов // Судоходство. – 2001. – № 5. – С. 24–25.
4. Рижков С. С. Еколого-правові аспекти будівництва суден під наглядом різних класифікаційних товариств / С. С. Рижков, Е. Б. Хачатуров // Митна справа. – 2010. – № 6. – С. 48–53.
5. Азизов А. Судостроение России / А. Азизов [Электронный ресурс]. – Режим доступа : www.referat-vip.ru/referat.php?id=8735
6. Каменецкий Ю. Т. Этапы и главные процессы создания морского судна (транспортного) / Ю. Т. Каменецкий // Збірник праць НУК ім. адм. Макарова. – 2011. – № 2. – С. 15–20.
7. Буркинський Б. В. Україна у світовій морській торгівлі (Що гальмує розвиток вітчизняного судноплавства?) / Б. В. Буркинський, О. М. Котлубай // Вісник національної академії наук України : зб. наук. праць. – К., 2008. – № 10. – С. 23–33.
8. Письменна К. С. Шляхи розвитку господарського законодавства у суднобудівному секторі промисловості України / К. С. Письменна [Электронный ресурс]. – Режим доступа : vizlib.com/content/view/2501/27
9. Про зовнішньоекономічну діяльність : Закон України від 16 квітня 1991 року № 959-ХІІ [Электронный ресурс]. – Режим доступа : zakon2.rada.gov.ua
10. Дудчак В. І. Митна справа : навчальний посібник / В. І. Дудчак, О. В. Мартинюк. – К. : КНЕУ, 2002. – 310 с.
11. Господарські відносини, як предмет регульовального впливу господарського права : поняття та види [Электронный ресурс]. – Режим доступа : ukr-pravo.at.ua
12. Технология судостроения : Словарь морских терминов [Электронный ресурс]. – Режим доступа : www.korabel.ru/dictionary/detail/1836.html
13. Ківалов С. В. Митна політика України : підручник / С. В. Ківалов, Б. А. Кормич. – О. : «Юридична література», 2002. – 256 с.