

УДК 65.015.3:057.212.629.5

## СТАН ТА ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ СУДНОБУДІВЕЛЬНОЇ ГАЛУЗІ ПРОМИСЛОВОСТІ УКРАЇНИ

В.І. Борщ

*Одеський національний університет імені І.І. Мечникова, Одеса, Україна*

**С**уднобудування представляє собою одну з пріоритетних галузей світової економіки, яка динамічно розвивається. Україна як морська держава має необхідні передумови для того, аби стати одним зі світових лідерів суднобудівної промисловості. Серед них найбільш вагомими є історичні умови та вигідне географічне розташування. Україна знаходиться усередині переміщення світових центрів суднобудування на схід, що дозволяє вітчизняним суднобудівним компаніям зайняти вигідну нішу на світовому ринку. В країні діє значна кількість суднобудівних підприємств, розташованих на півдні та в центрі країни, що становлять цілісний виробничий сектор економіки, який має певну інфраструктуру. Унікальні технології та виробничі потужності дозволили нашій країні зайняти свій значний сегмент на ринку суднобудування.

Тому можна стверджувати, що суднобудування впливає на загальний стан економіки, створюючи кумулятивний ефект не тільки в самій галузі, а й суміжних галузях та видах виробництва, таких як чорна та кольорова металургія, енергопостачання, транспортна галузь та ін. При цьому підприємства галузі стабільно вносять значні грошові кошти до Державного бюджету країни, та є бюджетоутворюючими для міст розташування. До того ж суднобудівна промисловість унаслідок трудомісткості вимагає залучення значної кількості робітників, сприяючи тим самим зайнятості населення (на суднобудівних підприємствах України зайнято більш ніж 70 тис. працівників). Таким чином, суднобудівна промисловість виконує важливі економічну і соціальну функції.

### Аналіз останніх досліджень та публікацій

Однак незважаючи на таку соціально-економічну важливість даної галузі наукові дослідження щодо аналізу стану та тенденцій розвитку даної галузі ведуться досить відокремлено та зі значними часовими лагами. В наукових роботах авторів Е. Хачатурова, Д. Нікіша розглядається роль та місце суднобудування в системі соціально-економічного розвитку України, в роботах Н. Василькова, Д. Черненко увага приділяється аналізу світового суднобудівельного ринку та місцю України в ньому з точки зору наявного виробничого потенціалу та його використання. С.І. Соколенко у своїх наукових працях доводить можливість кластерного підходу до

*Борщ В.І. Стан та проблеми розвитку підприємств суднобудівельної галузі промисловості України.*

У статті розглянуто проблеми розвитку та чинники, які негативно впливають на розвиток суднобудівельної галузі промисловості України. Запропоновано заходи щодо покращення стану суднобудівельної промисловості.

*Ключові слова:* суднобудування, судноремонт, стратегія розвитку

*Борщ В.И. Состояние и проблемы развития предприятий судостроительной отрасли Украины.*

В статье рассматриваются проблемы развития и факторы, которые негативно влияют на развитие судостроительной промышленности Украины. Предложено мероприятия по улучшению состояния судостроительной отрасли.

*Ключевые слова:* судостроение, судоремонт, стратегия развития

*Borshch V.I. The current state and problems of development of Ukrainian shipbuilding industry.*

The article reviews main problems of development and key factors, that determinate the negative tendencies of the development of Ukrainian shipbuilding industry. The measures of improvement of Ukrainian industry were proposed in the article.

*Keywords:* shipbuilding, ship repair, strategy of development

процесу становлення суднобудівельної галузі в національній економіці. У публікаціях К. Пісьменної розглядається господарсько-правова проблематика суднобудівельної галузі України.

Таким чином, ми бачимо, що українські науковці підходять до аналізу проблем суднобудування з різних економіко-соціальних та правових точок зору не розглядаючи системно сили, які заповільнюють її розвиток. Відповідно, метою даної статті є визначення проблем та факторів, які негативно впливають на розвиток суднобудівельної галузі України.

### Виклад основного матеріалу

Суднобудівельна галузь України характеризується високим рівнем наукоємності, для якої є закономірним підвищення техніко-технологічного рівня виробництва, постійне ускладнення продукції, технологій виробництва та методів його організації. Особливо це стосується крупних суднобудівних підприємств, тому що вони створені і налаштовані на одиничне будівництво, на відміну від основних конкурентів – суднобудівних заводів Кореї й Китаю, які налаштовані на серійне виробництво, що дає їм перевагу у зниженні собівартості.

Суднобудування порівняно з іншими галузями економіки має свої характерні особливості, які представлені у табл. 1.

Таблиця 1. Економічні умови суднобудівної галузі

Складові	Характеристика
Екзогенні	<p>1) Глобалізаційні процеси забезпечують стабільне зростання обсягів перевезень водним транспортом та, у свою чергу, створюють у середньо- та довгостроковому періодах постійне підвищення попиту на нові судна.</p> <p>2) Значний рівень конкуренції на ринку суднобудування створює потужні стимули для інноваційного, науково-технічного удосконалення виробництва на суднобудівних заводах.</p> <p>3) Україна має переваги у географічному та природному потенціалі для відтворення потужного суднобудівного ринку.</p>
Ендогенні	<p>4) Кінцева продукція українських виробників є конкурентоздатною на міжнародних ринках. Доказом цього є збереження високої долі експорту кінцевої продукції (навіть на протязі кризових 2008-2009 рр.).</p> <p>5) Індивідуальна продуктивність праці робітників (виробництво валової доданої вартості на одного робітника) перевищує середнє значення національної економіки. Значне зниження цін на судна на протязі останніх десятиліть значно не вплинуло на це співвідношення.</p> <p>6) Інновації займають значне місце у суднобудівному виробництві, при цьому виступають базовим чинником економічної динаміки, сполучним елементом між результатами наукових досліджень та розробок; постійно оновлюється суднобудівне виробництво.</p> <p>7) Інноваційний цикл (період від завершення дослідницького процесу до реалізації у виробництво) відзначається тривалістю (3-5 років) та високим рівнем невизначеності кінцевих результатів (інноваційним ризиком).</p> <p>8) Значну частину витрат на будівництво суден складають імпортні матеріали та комплектуючі (більш 35%), які поставляються переважно на ранніх етапах суднобудування, зменшуючи на 1-1,5 роки чи більше оборотні засоби заводів (Наприклад: оплата увізного митного збору).</p>

*Джерело: розроблено автором.*

Таким чином, ми бачимо, що суднобудівна промисловість має високу фондо- та ресурсомісткість продукції. Значно більш висока, на той же обсяг продукції, потреба в обігових фондах на підприємствах суднобудування, в порівнянні з машинобудівними й приладобудівними підприємствами, обумовлена тим, що цикл будівництва судна набагато триваліше. За своєю специфікою, будівництво суден не може відноситися до масового виробництва, відтак, через індивідуалізацію продукції суднобудування, потребує значних витрат ще на початкових етапах технологічного циклу при розробці технічної документації [2].

Однак реальний стан справ суднобудування України не відповідає світовим показникам розвитку галузі та ілюструє значні негативні тенденції. Про це свідчить негативний спад України у рей-

тингу суднобудівних держав світу, який здійснюється Lloyd's Register of Shipping. У світовому виробництві суден у 1995 р. Україна по обсягам реалізації суднобудівної галузі займала 3-є місце серед країн Східної Європи та 25-е – серед країн світу, а вже у 2012 р. – 15-е місце серед країн Східної Європи та 72-є місце світового рейтингу (частка України по дедвейту споруджуваних суден складає всього 0,3% світового суднобудівного ринку).

При цьому, за роки незалежності Україна втратила позиції не тільки на міжнародних, а й на внутрішніх ринках, хоча наприкінці 2009 – на початку 2011 рр. спостерігалася позитивна тенденція, яка втратила свою динаміку вже у 2012-2013 рр. Динаміка обсягів виробництва підприємств суднобудування наведена у табл. 2 та 3.

Таблиця 2. Показники виробництва суднобудівної галузі України

Показник	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	$\Delta a_i$ 12/02	$\Delta b_i$ 12/02
Виробництво основних видів продукції, шт.	3	15	26	38	52	42	30	36	38	42	37	34	12,3
Обсяги продукції галузі, млн.грн.	1225	1488	1838	2073	2303	2017	2512	2920	3210	4356	3942	2717	3,2
Індекс обсягу продукції, %	76,0	121,5	123,5	112,8	111,1	87,6	124,5	116,2	118,5	123,8	112,7	36,7	1,48

Примітка: \*  $\Delta a_i$  – абсолютне відхилення, \*\*  $\Delta b_i$  – відносне відхилення.

Джерело: дані представлено Державним комітетом статистики України.

Таблиця 3. Обсяги виробництва суднобудівних підприємств

Рік	Обсяги виробництва, млн. грн.	Обсяги реалізації, млн. дол.		
		Корпуси	Повнокомплектні судна (експорт)	Повнокомплектні судна (внутрішній ринок)
2002	1225	35,14	55,12	17,69
2003	1488	27,39	26,35	32,35
2004	1838	29,96	70,7	1,8
2005	2073	66,7	17,1	33,2
2006	2303	33,2	65,8	35,9
2007	2017	31,0	58,3	32,3
2008	2512	32,9	63,2	41,9
2009	2920	36,4	65,4	32,4
2010	3210	37,1	72,9	29,6
2011	4356	40,8	81,6	25,4
2012	3942	33,5	80,2	19,01
$\Delta a_i$ 12/02	2717	-1,64	25,08	1,32
$\Delta b_i$ 12/02	3,2	0,95	1,46	1,07

Примітка: \*  $\Delta a_i$  – абсолютне відхилення, \*\*  $\Delta b_i$  – відносне відхилення.

Джерело: дані представлено Державним комітетом статистики України.

Незважаючи на покращення показників розвитку вітчизняного суднобудування, підприємства галузі знаходяться у кризовому стані. Виходячи з табл. 2 та 3, у період 2002-2012 рр. виробництво суднобудівельно-судноремонтних заводів за основними видами продукції збільшилось в більш ніж 12 разів, а загальний обсяг продукції у 2012 р. порівняно з 2002 р. виріс у 3,2 рази. Але порівняно з попереднім 2011 р. в 2012 р. виробництво основних видів продукції зменшилось в 0,88 разів, а обсяг продукції галузі – 0,9 разів, що свідчить про погіршення стану суднобудівельної галузі України в останні роки. При чому, обсяги реалізації корпусів суден знизилися у 2012 р. по абсолютному відхиленню на 1,64 млн. дол., а в відносному – на 5% порівняно з 2002 р.

Підтвердженням негативної динаміки розвитку є данні Укрморрчфлоту. Так на 1 січня 1991 р. у складі державних судноплавних компаній України налічувалося 375 тільки морських суден загальною вантажопідйомністю (дедвейтом) 5,3 млн. тонн, а до кінця 2004 р. сумарний дедвейт морських, річкових і суден «ріка-море», зареєстрованих в Україні, становив лише 1,2 млн. тонн. При цьому середній вік суден вже перевищив граничний для вантажного флоту 25-річний поріг. А найбільше з колишніх морських пароплавств – Черно-

морське, що мало 240 суден, на сьогодні втратило свій флот і практично перестало існувати як судноплавна компанія. За оцінками експертів на 2013 р. дедвейт флоту зменшився ще на 0,7 млн. тонн, таким чином склав 0,5 млн. тонн [6].

На даний час в Україні до складу морської індустрії з 2011р. входить суднобудівний комплекс, який складається з 9 суднобудівельних та 66 судноремонтних заводів, 18 машинобудівельних підприємств, 11 приладобудівних заводів, 30 науково-дослідницьких і проектно-конструкторських закладів.

Центрами морського суднобудування України є Миколаїв та Херсон, а річного – Київ. Судноремонт морського транспорту здійснюється в Маріуполі, Керчі, Херсоні та Севастополі, а річного – Запоріжжі та Ізмаїлі.

За видами виробництв суднобудівельно-судноремонтна галузь України поділяється на такі галузі:

- суднобудування;
- судноремонт;
- суднове машинобудування;
- морське приладобудування.

В свою чергу суднобудування як провідна галузь суднобудівної промисловості залежно від

спрямованості продукції можна поділити на дві великі групи: цивільне та військове. Цивільне суднобудування, залежно від типів суден, що будуються, поділяється на будівництво: пасажирських суден, суден торговельного флоту, суден спеціального призначення (науково-дослідних, пожежних, мусорозбірників та ін.).

Однією з основних рис суднобудівної галузі України в роки її незалежності є експортна спрямованість: більше 90% продукції випускається на експорт. За період 1995-2012 рр. на експорт було поставлено більше, ніж 100 суден на суму більше, ніж 592,62 млн. дол., а вітчизняним замовникам – лише на 85 млн. дол. Однак, ці цифри не є ознакою стабілізації галузі, а скоріше носять характер локальних успіхів окремих підприємств у залученні замовлень.

Основними типами суден, що будуються та реалізуються суднобудівними підприємствами України за експортними контрактами є:

- танкери (58,6% від загальної вартості і 27,1% від загальної кількості суден, поставлених на експорт за період 1995-2012 рр.);
- рефрижератори (13,0% і 14,6% відповідно);
- рибпромислові траулери (6,5% і 25,0% відповідно)
- інші (21,9% і 33,3% відповідно).

Більш детальна структура продукції та послуг, які надаються підприємствами суднобудівельної галузі, представлена на рис. 1.

Найбільшим замовником українських суден є Греція, на яку припадало 47,1% загальної вартості реалізованих протягом 1995-1998 рр. суден. Друге місце за цим показником (30,3%) посідає Росія. Далі йдуть Данія (4,3%), Ліберія (3,8%), Голландія (3,6%), інші країни.

Проведений аналіз вітчизняного суднобудівного комплексу свідчить про його високий науковий потенціал, наявність власної сировинної бази, необхідних виробничих потужностей та кваліфікованих кадрів, характеризується довготривалим циклом виробництва, великими обсягами фінансування, значною капіталомісткістю і вартістю готової продукції.

Особливістю сучасного етапу розвитку підприємств будь-якої галузі економіки є залежність від стану зовнішньої середовища та можливість оперативно та адекватно реагувати на зміни в ній. Узагальненні фінансові, ринкові, державні та галузеві фактори впливу на суднобудівельну галузь представлено на рис. 2. На основі представлених факторів впливу на суднобудівельну галузь, можна зробити узагальнюючі висновки щодо основних негативних тенденцій, які стримують розвиток українських суднобудівних підприємств. До них відносять наступні:

1) проблеми з кадровим складом підприємств: втрата значної частини висококваліфікованих робітників та відсутність професійних

управлінців, здатних керувати підприємствами в умовах змінного ринкового середовища; брак на підприємствах відповідних спеціалістів з досвідом стратегічного управління та планування інноваційної діяльності даної галузі;

2) руйнування інфраструктури галузі, зокрема, виробничої, соціальної, наукової та освітньої;

3) використання обладнання та технологій, які були створені 30-40 років назад і є «спадщиною» етапу розвитку суднобудівної галузі Радянського Союзу. Відповідно, такі застарілі технологічні процеси, методи організації виробництва, а також основні фонди вітчизняної суднобудівної галузі потребують значних інновацій та інвестицій, метою яких повинно стати зменшення питомої трудомісткості у 3-4 рази та тривалості циклу побудови суден не менш ніж у 2 рази, забезпечення необхідної якості продукції. Особливої актуальності набуває в цьому контексті проблема оновлення та модернізації відповідно до сучасних досягнень науки і техніки як існуючого флоту, так і основних фондів суднобудівної промисловості: приладів, верстатів та докового обладнання, що вимагають застосування цілісної системи господарсько-правових засобів;

4) тотальна приватизація підприємств галузі та відсутність чітких інвестиційних зобов'язань значно ускладнюють контроль держави за збереженням основного профілю діяльності підприємств – суднобудування та судноремонту, а також за збереженням повного циклу виробництва саме в Україні, що є принциповим питанням з точки зору розвитку конкурентоздатності суб'єктів господарювання;

5) недосконалість організації ринку фінансово-кредитних послуг у державі: українським суднобудівним заводам недоступні дешеві кредити, тому більшість з них з метою «оздоровлення» орієнтуються на використання власних засобів та цілком ухиляються від зовнішнього кредитування інноваційних проектів. Однак власних фінансових ресурсів не завжди вистачає на організацію процесу науково-дослідницьких робіт та впровадження інноваційних технологій;

6) проблема остаточної вартості суден: вона, як правило, вище початкової, що пов'язано з постійним зростанням вартості матеріалів (вартість сталю прокату складає 20% від вартості судна).

7) Конкуренція на ринку останнім часом стала більш жорсткою, тому що на ринку з'являються пропозиції від китайських заводів, у яких ціни на металопродукцію знаходяться майже на одному рівні з українською, а вартість робочої сили – нижче. Всупереч очікуваного зниження собівартості побудови суден, внаслідок реструктуризації підприємств суднобудівельно-судноремонтної галузі відбулося, їх зростання.

ВИДИ ПРОДУКЦІЇ І ПОСЛУГ СУДНОБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВ УКРАЇНИ			
<p><b>Перевезення вантажів</b></p> <p>Танкери (1-6) Танкери класу «ріка-море» (12) Контейнеровози (3-5) Контейнеровози класу «ріка-море» (12) Нафторудовози (1) Рудовози (5) Суховантажі (1,4, 5) Хімовози (4) Хімовози класу «ріка-море» (12) Ro-Ro (1) Лісовози (1) Баржі (1,12) Баржі несамохідні (4, 6) Ліхтери класу «ріка-море» (12)</p>	<p><b>Перевезення пасажирів, спорт і рекреація</b></p> <p>Пасажирські судна (5) Пасажирські судна класу «ріка-море»(12, 14, 15) Судна на підводних крилах (10) Катери (9,10) Спортивні судна (10) Яхти (9, 12) Глісери (10)</p>	<p><b>Військово-морські сили і Морська охорона Державної пограничної служби України</b></p> <p>Швидкісні кораблі (9,10) Важкі авіанесучі лайнери (2) Фрегати (6) Патрульні кораблі (4) Швидкісні патрульні катери (4) Малі сторожеві кораблі (4) Судна на повітряній подушці і каверні (10) Судна берегової охорони (10) Ремонт, модернізація військових кораблів (13)</p>	<p><b>Технічне забезпечення</b></p> <p>Буксири морські (1, 2) Буксири-рятівники (1,4) Буксири портів (4) Судна-постачальники (1-3) Судна-постачальники льодового класу (5) Пожежні судна (4, 7) Боновстановловальник-нафтозбирач (7) Багаточерпакові земснаряди (4) Землесоси (4) Грунтовозні шаланди (4, 7, 12) Якорукладальники (2) Мусорозбиральники (4) Плавучі крани (7) Судове обладнання (14) Комплекс добудови суден (11, 16-19) Переобладнання суден у пароми (11, 15) Системи управління суднами (20)</p>
<p><b>Рибна промисловість</b></p> <p>Супертраулери (1) Траулери-рибзаводи (2) Рефрижератори (1, 3, 6) Рибопромислові судна (4)</p>	<p><b>Видобування мінеральних ресурсів і наукові дослідження</b></p> <p>Науково-дослідницькі судна (1) Бурові судна (5, 6) Бурові платформи (6, 7) Основи для занурювальних платформ (8)</p>	<p><b>Додаткові послуги</b></p> <p>Плавучі повітряні електростанції (8) Плавучі причали (7, 8) Вироби для АЕС (3) Грейфери для переробки навалочних вантажів (16) Посадання залізобетонних понтонів на плаву (8)</p>	

Підприємства: 1. «Океан»; 2. Чорноморський суднобудівний завод; 3. «Суднобудівний завод ім 61 комунара» (1-3 м. Миколаїв); 4. Завод «Ленінська кузня» (м. Київ); 5. Херсонський судноремонтний завод; 6. Суднобудівний завод «Затока» (м. Керч); 7. «Севморзавод» (м. Севастополь); 8. Завод «Паллада» (м. Херсон); 9. Суднобудівний завод «Лиман» (м. Миколаїв); 10. Феодосійська суднобудівна компанія «Море»; 11. Судноремонтний завод «Південний Севастополь»; 12. Кілійський суднобудівельно-судноремонтний завод; 13. Севастопольський судноремонтний завод; 14. Запорізький суднобудівельно-судноремонтний завод; 15. Київський судноремонтно-суднобудівельний завод; 16. «Судноремонтний завод» (Азовський); 17. Ізмайльський судноремонтний завод; 18. Херсонський судноремонтний завод; 19. Керченський судноремонтний завод; 20. Завод «Фіолент» (м. Сімферополь)  
Джерело: адаптовано [1].

Рис. 1. Потенційні можливості суднобудівних підприємств України



Рис. 2. Фактори впливу на суднобудівельну галузь України (Джерело: доповнено автором [1].)



Таблиця 4. Зведена таблиця чинників, що негативно впливають на розвиток суднобудівельно-судноремонтної галузі, та заходи щодо їх усунення

Група чинників	Рівень регулювання	Характеристика чинника	Спосіб впливу	
Зовнішні	Державний	Дефіцит державного бюджету, нестабільний стан економіки	Створення сприятливих умов зростання ВВП	
		Відсутність ефективної процедури банкрутства, списання, реструктуризації боргів	Удосконалення платіжного обороту, порядку санації неплатоспроможних підприємств, процедури банкрутства	
		Втрати від експорту через занижений обмінний курс та обов'язковий продаж експортної виручки	Скасування порядку обов'язкового продажу валюти експортерами за умови створення достатнього обсягу валютних резервів у країні	
		Відплив капіталу за рубіж і нагромадження індивідуальних капіталів при лібералізації валютного регулювання	Підтримка діючих заходів валютного регулювання й контролю	
		Скорочення банківського кредитування промисловості, висока вартість кредитів	Здійснення державної допомоги у вигляді довгострокових кредитів з низьким відсотком при участі вповноважених банків	
		Нерозвиненість фінансового ринку і його інструментів	Впровадження апробованих міжнародною практикою фінансових інструментів	
		Високий рівень податкового навантаження, неефективність стимулюючої функції податкової системи	Звільнення від ПДВ операцій із придбання імпортованих матеріалів та устаткування для експортних контрактів, застосування пільгових ставок земельного податку	
		Інфляція	Контроль грошової маси, рівня цін монополій	
	Галузевий	Втрата замовника в особі держави	Розширення інвестиційних програм зі створення національних воєнного, торговельного, танкерного флотів	
		Висока конкуренція на світовому й внутрішньому ринку, обумовлена надлишком виробничих потужностей	Надання державної допомоги реструктуризованим підприємствам, прямих державних дотацій для великих контрактів суднобудування	
		Зменшення попиту у вітчизняних судновласників через недостатність фінансування для будівництва нових суден	Надання податкових пільг судновласникам, що здійснюють інвестиції у відновлення й модернізацію суден	
		Зниження контрактної вартості експортних замовлень для залучення зарубіжних замовників	Розробка заходів для запобігання неефективному ціноутворенню, нечесній конкуренції	
	Внутрішні	Підприємства галузі	Нестабільність обсягів реалізації й темпів розвитку	Пошук стратегічних партнерів, удосконалення маркетингу
			Дефіцит власного капіталу	Пошук потенційного інвестора, додаткова емісія цінних паперів
Неефективне використання виробничих ресурсів при знизненні попиту на продукцію (послуги)			Продаж або передача в оренду необоротних активів	
Відсутність управлінського обліку й неефективність контролю за формуванням операційних витрат			Впровадження системи управлінського обліку й бюджетування	
Недоліки фінансового планування			Удосконалення короткострокового фінансового планування	
Помилки в організації грошових потоків			Зміна умов одержання авансів від замовників, перегляд програм інвестування залучення платних фінансових ресурсів	
Утримання непрофільних об'єктів			Реструктуризація підприємства – ліквідація або виділення бізнес-одиниць	

Так, за рахунок збільшення кількості суднобудівних підприємств, які відразу стали встановлювати необґрунтовано високу ціну на свою продукцію (роботи та послуги), відбулося зростання величини витрат виробництва в частині контрагентських робіт та послуг. Зміни в організаційній структурі підприємств, їх розукрупнення вплинули на структуру планово-облікових одиниць, але не в найкращу сторону.

Аналіз практики ціноутворення на підприємствах суднобудівельної галузі показав, що у своїй діяльності вони використовують систему планово-облікових одиниць, засновану на технологічному

принципі для формування вартості. Але застосування технологічної ознаки, тобто технологічних комплектів і цехо-етапів, може дати можливість контролювати витрати та собівартість судна в процесі його побудови тільки за наявності надійних, достовірних нормативів. Однак у даний час на більшості суднобудівних підприємствах відсутня ефективна система встановлення нормативів за різними статтями витрат. Отже неможливо забезпечити коректність порівняння фактичної собівартості планово-облікової одиниці з їх плановою величиною, провести аналіз відхилень з виявленням причин, що спричинили дані відхилення.

Інші недоліки існуючої системи планово-облікових одиниць полягають у невірному закріпленні робіт за технологічними комплектами та цехо-етапами; помилками при встановленні строків робіт за планово-обліковими одиницями; порушенні строків складання та викривленні звітності виробничих підрозділів.

8) проблеми у економіці у цілому та державній підтримці галузі: починаючи з 2005 р. суднобудівні підприємства не отримують державних преференцій, які були передбачені законами України «Про заходи щодо державної підтримки суднобудівної промисловості в Україні» від 18.11.1999 р. та «Про спеціальну економічну зону «Миколаїв»» від 13.07.2000 р., які на даний час втратили свою дію. Прийняте Кабінетом Міністрів України розпорядження «Стратегія розвитку суднобудівництва на період до 2020 р.» від 06.05.2009 р. та закон України «Про проведення економічного експерименту по державній підтримці суднобудівельної промисловості» від 06.09.2012 р., за думкою більшості спеціалістів галузі та асоціації суднобудівників України, має загальний та декларативний характер та не дозволяє вирішити майже ні одну проблему галузі.

В цілому в країні відсутня так звана морська політики держави, яка б урахувала національні інтереси у Світовому Океані, напрями морської діяльності держави та її потенціал, основні положення морської політики, її принципи та напрями, роль суднобудування у розвитку морської індустрії. Відтак, слід констатувати, що відсутня програма розвитку суднобудівної промисловості, яка за допомогою впровадження системи господарсько-правових засобів дозволила б стимулювати її розвиток.

Слід зазначити, що невизначеною є позиція держави щодо судноремонту, який в умовах відсутності державного замовлення розвивається більш швидкими темпами, ніж суднобудування, містить значний виробничий і науковий потенціал та потенційно може бути визнаний пріоритетною галуззю економіки. Відповідно є відсутньою чітко сформульована інноваційна політика держави, яка б сприяла розвитку новітніх технологій у галузі суднобудування та судноремонту [4].

Державна підтримка суднобудівництва не повинна обмежуватися лише наданням фінансових пільг: системні інноваційні рішення даної галузі – це дії уряду, які направлено на підвищення долі транспортувань українських вантажів національними судовласниками, так наприклад, можливість транспортувань 50% українських вантажів вітчизняним флотом сприяє розвитку судовласників та підвищенню рівня замовлень на внутрішньому суднобудівному ринку [5].

Узагальнено ці сили можна представити у вигляді табл. 4. Разом з узагальненням була зроблена спроба запропонувати способи впливу на визначені негативні тенденції галузі.

Аналіз стану українського суднобудування дозволяє ціле спрямувати стратегії розвитку даної галузі на створення нового конкурентоспромож-

ного вигляду суднобудівельної промисловості на основі оптимізації виробничих потужностей, модернізації і технічного переозброєння, вдосконалення нормативно-правової бази з метою задоволення потреб держави та бізнесу в сучасній суднобудівній продукції.

Так, найбільш ефективним може бути поетапний розвиток суднобудівної промисловості, під чим мається на увазі, що на початковому етапі основна орієнтація має бути спрямована на внутрішній ринок з реінвестуванням у виробництво прибутку, отриманого від виконання внутрішніх замовлень. За цей час підприємства зможуть налагодити і модернізувати виробництва і відновити необхідні економічні зв'язки, сертифікувати всі види виробництв відповідно до сучасних міжнародних вимог і закріпити конкурентні переваги, що наявні сьогодні в суднобудуванні України.

Згідно зі ст. 1 Закону України від 18 листопада 1999 р. «Про заходи державної підтримки суднобудівної промисловості в Україні» до основних засобів державного стимулювання галузі відносяться:

- відкриття окремих рахунків та оперування з авансовими платежами замовників, які не підлягають безумовному списанню, використовуються тільки на будівництво суден і не обкладаються податком на прибуток до здавання судна замовникам;
- відстрочення на 60 місяців (починаючи з 1 січня 2000 р.) погашення заборгованості перед державним бюджетом та державними цільовими фондами;
- звільнення від плати за землю на територіях виробничого призначення;
- звільнення від сплати ПДВ проектно-конструкторських робіт, які здійснюються вітчизняними розробниками для суднобудівних підприємств за контрактами на будівництво суден;
- звільнення від сплати митних платежів з 1 січня 2000 р. під час ввезення на митну територію України матеріалів, обладнання та комплектуючого обладнання.

На сьогодні для стимулювання галузі застосовується лише відкриття окремих рахунків та оперування з авансовими платежами замовників, які не підлягають безумовному списанню, використовуються тільки на будівництво суден і не обкладаються податком на прибуток до здавання судна замовникам. Галузь потребує 1) повернення пільг та гарантій, що зазначені у Законі; 2) поширення такого правового режиму на судноремонт; 3) впровадження нових, спрямованих не тільки на пряму підтримку діяльності саме підприємств суднобудівної промисловості, але і на стимулювання діяльності їх контрагентів, суб'єктів інфраструктури суднобудівного та судноремонтного ринку, за допомогою яких підвищувалася б ефективність функціонування галузі.

До таких заходів можна віднести механізм ліцензування судноремонтних послуг, впровадження і стимулювання лізингу та факторингу, створення технологічних парків та симулювання

концентрації капіталу в галузі шляхом створення холдингових компаній, тощо.

Дійсно дієвим механізмом регулювання на державному рівні суднобудівельної галузі може стати створення на основі науково-дослідних інститутів суднобудування єдиного технопарку суднобудівельної промисловості, що не заперечує створення власної наукової бази окремими суднобудівниками. Судновласники, а також суднобудівні підприємства також мають можливість створювати власні НДІ. Але з огляду на те, що такі потужні підприємства є переважно підприємствами з іноземними інвестиціями, їх наукова база знаходиться в іноземній власності, а отже, виникає залежність вітчизняних суднобудівних підприємств від наукових центрів, що забезпечують інноваційність виробництва і знаходяться за кордоном, у системі суднобудівних ТНК (зокрема в Нідерландах). Тому створення технопарку є заходом, що спрямований на збереження потенціалу країни, в тому числі інноваційного майбутнього [3].

На наступному етапі виробничі потужності підприємств можна гарантовано завантажити закордонними замовленнями – в умовах високого

попиту на продукцію суднобудування у головних світових конкурентів об'єктивно не вистачить ресурсів і виробничих потужностей, щоб повністю і у короткий термін задовольнити зростаючий світовий попит на будівлю нових судів у найближчі роки. Тільки з виведенням суднобудівних підприємств на високий сучасний технічний і технологічний рівень без розширення виробничих потужностей у короткостроковій перспективі можливі стабілізація і вагомий внесок у національну економіку в довгостроковому періоді.

#### **Висновки**

Основною метою запропонованих структурних перетворень є підвищення ефективності роботи галузі та своєчасне створення умов для реалізації пілотних проектів та ефективної взаємодії з бізнесом. Отже, створення нового конкурентоспроможного вигляду суднобудівної промисловості забезпечить досягнення цілей держави і бізнесу, пов'язаних з випуском сучасної високотехнологічної продукції. Нова політика в галузі суднобудування забезпечить інтереси національної безпеки України.

#### **Список літератури:**

1. Зінченко А.І. Інструментарій забезпечення розвитку суднобудівних підприємств в Україні: автореф. дис. канд. екон. наук: 08.00.04 / А.І. Зінченко. – Одеса, 2009. – 18 с.
2. Мельник Н.О. Сучасні проблеми суднобудування України / Н.О. Мельник // *Modern directions of theoretical and applied researches*. – [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.sworld.com.ua/index.php/ru/conference/the-content-of-conferences/archives-of-individual-conferences/march-2013>
3. Пашко Д.В. Фінансово-економічний механізм модернізації суднобудування в Україні: автореф. дис. ... канд. екон. наук: 08.00.03 / Д.В. Пашко. – Сімферополь, 2009. – 18 с.
4. Пісьменна К.С. Господарсько-правове забезпечення суднобудування в Україні в контексті національної морської доктрини / К.С. Пісьменна // *Вісник Національної юридичної академії України імені Ярослава Мудрого*. – № 3. – 2010. – С. 144-152
5. Терьошкіна Н. Суднобудівна промисловість України: стан та шляхи покращення інноваційної діяльності / Н. Терьошкіна, О. Кириченко // *Суднобудівельна промисловість*. – Липень 2010. – №7. – С. 43-45
6. Хачатуров Е.Б. Роль і місце суднобудування в системі соціально-економічного розвитку України / Е.Б. Хачатуров, Д.О. Нікіша // *Митна справа*. – № 4 (88). – 2013. – С. 101-107.

Надано до редакції 04.03.2014

Борщ Вікторія Ігорівна / Viktoriia I. Borshch  
[viktoriya\\_borsh@mail.ru](mailto:viktoriya_borsh@mail.ru)

#### **Посилання на статтю / Reference a Journal Article:**

*Стан та проблеми розвитку підприємств суднобудівельної галузі промисловості України [Електронний ресурс] / В.І. Борщ // Економіка: реалії часу. Науковий журнал. – 2014. – № 3 (13). – С. 22-29. – Режим доступу до журн.: <http://economics.opu.ua/files/archive/2014/n3.html>*