

УДК 346.14:629.5(477)

СТАН І ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ СУДНОБУДІВНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ В УКРАЇНІ: ГОСПОДАРСЬКО-ПРАВОВИЙ АСПЕКТ

*К. С. Письменна, кандидат юридичних наук, асистент
Національна юридична академія України імені Ярослава Мудрого*

Проаналізовано сучасний стан розвитку підприємств суднобудівного комплексу, економічний стан галузі, вказано на окремі недоліки правового забезпечення функціонування підприємств галузі. Запропоновано деякі господарсько-правові засоби поліпшення економічного стану підприємств суднобудівної промисловості, зокрема, прийняття низки нормативно-правових актів, що спрямовані на комплексне регулювання окремих галузей та підгалузей суднобудівної промисловості, які мусять мати ієрархічну структуру. Також запропоновано визнати судноремонтну галузь окремою галуззю суднобудівної промисловості та поширити на неї спеціальні режими, притаманні суднобудуванню.

***Ключові слова:** економічні відносини, правові відносини, засоби державного стимулювання, промислова політика, галузева політика.*

***Актуальність теми дослідження** обумовлена особливостями розвитку господарської діяльності у сфері суднобудівної промисловості.*

Стабільний розвиток країни залежить у першу чергу від стабільного розвитку підприємств промислового комплексу. Суднобудівна промисловість має всі передумови аби у майбутньому стати локомотивом розвитку промисловості в країні. Це вигідне географічне розташування України, вихід до Чорного та Азовського морів, потужна суднобудівна база, яка залишилася з радянських часів. Крім того, суднобудівна промисловість унаслідок трудомісткості потребує залучення значної кількості робітників, сприяючи таким чином зайнятості населення. Таким чином суднобудівна промисловість виконує важливу економічну та соціальну функцію, створює кумулятивний ефект не тільки в самій галузі, а й в інших галузях та видах виробництва.

Проте економічний стан галузі важко назвати задовільним, що не в останню чергу пов'язано з недосконалістю правового регулювання господарської діяльності підприємств галузі. На сьогодні скасовано низку податкових та митних пільг, що були впроваджені Законом України «Про заходи державної підтримки суднобудівної промисловості в Україні». Слід зазначити, що суднобудівна промисловість унаслідок своїх специфічних властивостей не може існувати без державної підтримки. Тому завданням господарської науки є

розроблення найбільш ефективних господарсько-правових засобів та механізмів стимулювання підприємств суднобудівної промисловості.

Аналіз останніх джерел і публікацій по обраній темі свідчить про те, що юридична спільнота України занадто мало уваги приділяє вивченню цієї проблеми. Питанням правового забезпечення розвитку суднобудівної промисловості в Україні в юридичній науці не приділялось взагалі. Загальні питання господарсько-правового забезпечення економічної діяльності вивчались О. М. Вінник, О. А. Беляневич, А. Г. Бобковою, І. Є. Замойським, Д. В. Задихайлом, В. К. Мамутовим, В. С. Щербіною та ін.

Основна мета статті полягає у розробленні практичних рекомендацій у вдосконаленні господарсько-правових засобів регулювання суднобудівної промисловості в Україні.

Предметом дослідження є господарсько-правові відносини, що виникають у зв'язку з забезпеченням стимулювання розвитку суднобудування та судноремонту в Україні.

Україна як морська держава має необхідні передумови для того, аби стати одним із світових лідерів суднобудівної промисловості. Серед них найбільш вагомими є такі: по-перше, історичні; по-друге, вигідне географічне розташування. Україна знаходиться усередині переміщення світових центрів суднобудування на схід, що дозволяє вітчизняним суднобудівним компаніям зайняти вигідну нішу на світовому ринку; по-третє, позитивним чинником є те, що Україна має власні підприємства із виготовлення сталі, тому в разі об'єднання зусиль з суднобудівниками Західної Європи, які володіють значно більшими фінансовими можливостями та сучасними технологіями суднобудування, Україна може посісти гідне місце на світовому ринку.

Слід зазначити, що згідно з п. 2 ст. 7 Закону України від 16 січня 2003 р. № 433-IV «Про пріоритетні напрямки інноваційної діяльності», ст. 7 Закону України від 11 липня 2001 р. за № 2623-III «Про пріоритетні напрями розвитку науки і техніки в Україні», постанови Кабінету Міністрів України від 29 лютого 1996 р. № 272 «Про концепцію державної промислової політики», до пріоритетних виробництв, які можуть сприяти досить швидкому підвищенню рівня промислово-технологічного перероблення та посиленню конкурентоздатності продукції, *віднесено, зокрема, суднобудування*. Але, незважаючи на визнання галузі пріоритетною, а деякі підприємства (суднобудівний завод імені 61 комунара в м. Миколаїв, ВАТ «Феодосійська суднобудівна компанія “Море”»), відповідно до Постанови Кабінету Міністрів України від 23 грудня 2004 р. за № 1734 «Про затвердження переліку підприємств, які мають стратегічне значення для економіки і безпеки держави», стратегічними, подальші зусилля законодавця щодо стимулювання суднобудівної промисловості фактично припинилися.

Але сьогодні Україна має низку передумов для активного розвитку суднобудування і виходу на одну з перших позицій на світовому ринку. Серед них

можна виділити також високий науковий потенціал суднобудівного комплексу України, наявність власної сировинної бази, необхідних виробничих потужностей і кваліфікованих кадрів. Багатопрофільність виробництва, орієнтація на світовий ринок, можливість виготовляти конкурентоспроможну на світовому ринку продукцію говорять про те, що сьогодні (при сприятливій кон'юнктурі світового суднобудівного ринку) Україна не повинна втратити шанс зберегти і розвинути накопичений суднобудівний потенціал. Підприємства галузі зберегли з радянських часів значну виробничу базу, і за умови виваженої державної економічної політики суднобудування може стати однією з ключових галузей промисловості в країні. В Україні діє значна кількість суднобудівних підприємств, розташованих на півдні і в центрі країни, що становлять цілісний виробничий сектор економіки, який має певну інфраструктуру. Тому можна говорити про те, що суднобудування впливає на загальний стан економіки, створюючи кумулятивний ефект не тільки в самій галузі, а й суміжних галузях та видах виробництва. Ці підприємства вносять значні кошти до Державного бюджету. Крім того, суднобудування є галуззю промисловості, яка потребує істотних людських ресурсів, тим самим сприяючи зайнятості населення. Тому стан розвитку суднобудування суттєво впливає на соціально-економічний стан країни. Отже, розвиток суднобудування має важливе економічне, політичне та соціальне значення.

Суднобудівна промисловість є досить складним сектором економіки та має певну внутрішню структуру. За видами виробництва вона поділяється на такі галузі: 1) суднобудування; 2) судноремонт; 3) суднове машинобудування; 4) морське приладобудування. У свою чергу суднобудування як провідну галузь суднобудівної промисловості залежно від спрямованості продукції можна поділити на дві великі групи: цивільну та військову. Цивільне суднобудування залежно від типів суден, що будуються, поділяється на будування: пасажирських суден; суден торговельного флоту; суден спеціального призначення (науково-дослідних, пожежних, мусорозбірників та ін.) Такий поділ має не тільки теоретичне, а й велике практичне значення. Кожен з цих видів суднобудування володіє певною технологічною специфікою, тому підхід держави до стимулювання кожного виду виробництва не може бути уніфікованим. На нашу думку, доцільно ставити питання про створення механізмів підтримки індивідуальних для будування окремих типів суден у разі, якщо це є економічно доцільним.

Суднобудівна промисловість України після утворення незалежної держави успадкувала потужний промисловий потенціал: вісім прекрасно оснащених, високоприбуткових суднобудівельних заводів, які складали близько 30 % суднобудування колишнього СРСР. На цих заводах в попередні роки за рахунок механізації технологічних процесів підвищувалася продуктивність праці, знижувалася собівартість судів, зростав чистий прибуток. Заводи мали обо-

ротні кошти вище за норматив, що дозволяло їм забезпечувати сплату податків і заробітної плати, розширювати і технічно переоснащувати виробництво, розвивати соціальну сферу, будувати житло [1].

Проте треба відзначити, що 65 % продукції суднобудівних підприємств становили військові кораблі, які будувалися за держзамовленнями. Тому питання фінансування будівництва судів перед суднобудівними заводами не стояли взагалі. Після 1992 р., коли будівництво кораблів було практично зупинене, з'ясувалося, що більшість українських судновласників не мають засобів для будівництва необхідних їм судів на вітчизняних суднобудівельних заводах, які одночасно втратили і військові, і цивільні замовлення. Вихід з такого становища бачився в будівництві судів на експорт, оскільки українські суднобудівельні підприємства будували експортні судна на 10–12 % дешевше, ніж деякі зарубіжні фірми, і замовників вистачало [1].

Сьогодні економічний стан підприємств суднобудівної промисловості не є оптимальним, і говорити про сильні конкурентні позиції України як морської держави в світі важко. За останні десять років позиції судноплавних компаній України були втрачені не тільки на міжнародному, а й на внутрішньому ринку. Сам же морський флот значно застарілий — більшість суден вже не відповідають вимогам міжнародних конвенцій. Більше 92 % вантажів, які оброблюються в українських портах, транспортуються іноземними суднами. Вітчизняні верфі в основному простоюють або працюють на зарубіжного замовника [1].

Перелічені зовнішні умови виробничої і фінансово-економічної діяльності заводів справили значний вплив на зростання витрат при будівництві суден. Вирішальними чинниками збільшення витрат з вини суднобудівних заводів можна вважати: значне зниження обсягів виробництва; нераціональне використання основних промислово-виробничих фондів і складу працівників при зменшенні завантаження потужностей програмою суднобудування; віднесення заводських накладних витрат, не пов'язаних з випуском суднобудівної продукції, на суднобудівний комплекс; нераціональне фінансування будівництва суден. Складнощі з фінансуванням будівництва замовлень, падіння виробництва несуднобудівної продукції зумовили істотне зменшення завантаження потужностей і працівників на підприємствах. Так, обсяг випуску продукції в 1997 р. склав відносно 1992 р.: на Чорноморському суднобудівельному заводі — 29 %, державному підприємстві «Завод ім. 61 комунара» — 27 %, на заводі «Океан» — 13 %. Низький рівень завантаження виробничих потужностей і значне зростання витрат при будівництві судів, які стали перевищувати їх контрактну вартість, привели до різкого зниження ефективності основної діяльності суднобудівельних заводів. При такому становищі суднобудівельних заводів і загальному стані економіки, іноземні замовники стали

виявляти обережність і недовіру до заводів, пропонуючи контракти вже за умовами зарубіжних вимог, тобто сплата 10 % вартостей судна з певними гарантіями після підписання контракту і 90 % — при передаванні готового судна. Виробничі потужності суднобудівельних підприємств України на даний час завантажені в середньому на 25–30 % [1].

Сьогоднішній стан морського і річкового українського торговельного флоту характеризується низкою негативних тенденцій:

- скороченням кількості торговельних судів, у тому числі під національним прапором;
- зменшенням валютних внесків, отриманих від роботи флоту, і відповідно скороченням податкових відрахувань;
- активним старінням флоту, що у свою чергу приводить до обмеження кількості заходів вітчизняних судів до іноземних портів.

Зниження обсягів участі українського флоту в перевезеннях зовнішньоторговельних вантажів приводить, крім втрати прибутків, до посилення залежності України від світового фрахтового ринку і збільшення імпорту транспортних послуг. В Україні до цих пір відсутня прийнята в багатьох країнах практика фінансування судів з розстроченням платежів, у тому числі з використанням системи лізингу. Причиною цього є ризик, через який кредитування суднобудівної галузі також ще не набуло широкого поширення.

Потенційні можливості українського суднобудування дозволяють йому зайняти принаймні сьоме місце в рейтингу суднобудівельних держав світу.

Слід зазначити, що суднобудування традиційно є галуззю, яка орієнтована на експорт, оскільки деякі держави внаслідок недостатньо високого рівня економічного розвитку не в змозі створювати власне суднобудування, а наявності національного судноплавства та оборонних інтересів.

Крім того, продукція українських суднобудівних підприємств користується попитом як на внутрішньому, так і на світовому ринку. Це насамперед такі види суден, як танкери, сухогрузи та судна спеціального призначення, танкери для перевезення сирої нафти. Їхня частка в усьому збудованому тоннажі становить 22,6 %. На наш погляд, будуванню зазначених типів суден необхідна підтримка з боку держави, а саме: прийняття окремих програм розвитку для цих типів суден. Швидкий розвиток світової торгівлі, що спостерігається в останнє десятиріччя, зумовлює зростання обсягу транспортних перевезень, у тому числі і морських. Тому будування суден саме для потреб торговельного флоту набуває особливої актуальності. Слід зазначити, що судна морського торговельного флоту потребують модернізації та переоснащення, насамперед, покращення експлуатаційних характеристик. Необхідність масової модернізації суден, зокрема, торговельного флоту, що називається реновацією, утворює окремий ринок робіт у сфері суднобудівної та судноремонтної галузей.

Ця деталізація вресіті-решт визначає шляхи підвищення конкурентоздатності суднобудівної промисловості та може набути юридичного значення і стати важливим чинником застосування законодавцем до підприємств галузі спеціальних режимів господарювання.

Негативним чинником розвитку суднобудування нині є відсутність державного замовлення на будування нових суден. Невикористання вітчизняною системою державного регулювання економіки такого важливого господарсько-правового засобу, як державне замовлення, призводить до втрати низки потенційно можливих чинників розвитку галузі, а саме: 1) збільшення обсягів виробництва і, отже, одержання економії на витратах виробництва за рахунок його серійності; 2) стимулювання випуску нової інноваційної продукції; 3) збільшення нових замовлень на інноваційну продукцію (особливо військового та подвійного призначення) з боку іноземних контрагентів в умовах, коли держава сама є замовником такої продукції для власних потреб. Негативний ефект, що справляє на розвиток галузі відсутність державного замовлення, істотно підсилюється на тлі відсутності розвинутих інституційних лізингових відносин у сфері збуту продукції суднобудівної промисловості.

В умовах призупинення дії Закону України «Про заходи державної підтримки суднобудівної промисловості в Україні», що викликано переважно фіскальними інтересами держави, фактично втрачає юридичне та економічне значення позитивний і передовий досвід стимулювання розвитку галузі. Такий стан законодавчого регулювання суднобудівної промисловості є негативним прикладом державної галузевої політики. В умовах застосування державної підтримки іноземних конкурентів (прямі субсидії, дешеві кредити) в інших країнах українські підприємства не можуть успішно конкурувати на світовому ринку.

Постановою Кабінету Міністрів України від 17 серпня 2006 р. «Про зупинення дії деяких постанов Кабінету Міністрів України» було зупинено дію постанови Кабінету Міністрів України від 3 серпня 2006 р. за № 1084 «Про доповнення переліку та обсягів матеріалів, устаткування і комплектуючого обладнання, що використовуються для будівництва суден підприємствами суднобудівної промисловості, визначеними відповідно до ст. 1 Закону України “Про заходи щодо державної підтримки суднобудівної промисловості в Україні”, та ввозяться на митну територію України згідно з контрактами, укладеними цими підприємствами», було призупинено дію положень відповідного Закону.

На сьогодні для стимулювання галузі застосовується лише відкриття окремих рахунків та оперування з авансовими платежами замовників, які не підлягають безумовному списанню, використовуються тільки на будування суден і не обкладаються податком на прибуток до здавання судна замовникам. Такий стан державної підтримки галузі не можна назвати перспективним. Галузь

потребує, по-перше, повернення пільг та гарантій, що існували; по-друге, поширення такого правового режиму на судноремонт; по-третє, впровадження нових, спрямованих не тільки на пряму підтримку діяльності саме підприємств суднобудівної промисловості, а й 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, упровадження і стимулювання лізингу та факторингу, створення технологічних парків та стимулювання концентрації капіталу в галузі шляхом створення холдінгових компаній тощо.

Істотним недоліком сучасного господарсько-правового регулювання галузі є також відсутність правового механізму обов'язкового моніторингу стану підприємств і вивчення потреб сучасного морського та річкового флоту в будівництві нових суден та ремонті тих, що використовуються. Такий моніторинг, на нашу думку, має стати передумовою стимулювання галузі та дозволить, урахувавши економічні особливості розвитку суднобудування, розробити основи економічної, зокрема галузевої, політики суднобудування.

Основи державної економічної, зокрема промислової галузевої політики, мають бути законодавчо закріплені в програмах економічного та соціального розвитку. В цьому контексті слід зазначити, що з метою стимулювання галузі за ініціативи Міністерства аграрної політики було прийнято Закон України «Про національну програму будівництва суден рибпромислового флоту України на 2002–2010 роки». Але слід констатувати, що ні загальної програми, яка б закріплювала основи економічної політики в галузі суднобудування та судноремонту, ні галузевих, які були б спрямовані на стимулювання окремих галузей суднобудування з урахуванням їх технологічних особливостей та особливостей правового регулювання, прийнято не було. Крім того, розвитку вітчизняних виробничих потужностей судноремонту законодавець узагалі не приділяє уваги.

Законодавчим втіленням промислової політики повинно стати прогнозне та програмне забезпечення, яке мусить мати ієрархічний характер та складатися з галузевої програми економічного розвитку суднобудування як генерального нормативно-правового акта який визначає основні напрями та цілі стимулювання галузі взагалі, і так званих підгалузевих програм розвитку окремих видів виробництв, які б урахували їх особливості та закріплювали найбільш оптимальні механізми стимулювання. Остаточним об'єктом таких програм має стати будівництво в Україні окремих визначених типів суден на основі повного циклу виробництва, а також визначення типів і видів судноремонтних робіт та типів і видів необхідного для розвитку галузі обладнання, устаткування та технологічного забезпечення.

На основі проведеного аналізу можна зробити такі **ВИСНОВКИ**:

1. Суднобудівна промисловість, хоча і визнана на законодавчому рівні пріоритетною галуззю виробництва, в силу низки чинників не може існувати без державної підтримки (ця діяльність пов'язана з наявністю великих капіталовкладень, які заморожуються на тривалий період), фактично залишилася без підтримки з боку держави.

2. Сьогодні для забезпечення ефективної господарської діяльності підприємств суднобудівної промисловості необхідно поновити пільги, передбачені Законом України «Про заходи державної підтримки суднобудівної промисловості в Україні».

3. Оскільки сьогодні більшість суднобудівних підприємств перекваліфіковано у судноремонтні, необхідно визнати судноремонт окремою галуззю суднобудівної промисловості та законодавчо визнати судноремонтну галузь пріоритетною.

4. Оскільки суднобудівна промисловість є комплексною, для її державного стимулювання необхідно створити ієрархічну систему програмних нормативно-правових актів, що має складатися з Морської доктрини, програм розвитку суднобудування та судноремонту, а також підгалузевих програм розвитку найбільш конкурентоздатних галузей суднобудування та судноремонту.

ЛІТЕРАТУРА

1. http://ankor-odessa.com.ua/articles/shipbuilding_ua/

СОСТОЯНИЕ И ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ СУДНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ В УКРАИНЕ: ХОЗЯЙСТВЕННО-ПРАВОВОЙ АСПЕКТ

Письменная Е. С.

Проанализированы современное состояние развития предприятий судостроительного комплекса, экономическое состояние отрасли. Указано на отдельные недостатки правового обеспечения функционирования предприятий отрасли, а также предложены отдельные хозяйственно-правовые средства улучшения экономического состояния предприятий судостроительной промышленности, в частности, принятие ряда нормативно-правовых актов, направленных на комплексное регулирование отдельных отраслей и подотраслей судостроительной промышленности, которые должны иметь иерархическую структуру. Предложено также признать судоремонтную отрасль отдельной отраслью судостроительной промышленности и распространить на нее специальные режимы, присущие судостроению.

Ключевые слова: экономические отношения, правовые отношения, средства государственного стимулирования, промышленная политика, отраслевая политика.

THE STATUS AND TENDENCE OF THE DEVELOPMENT OF SHIPBUILDING IN UKRAINE: LEGAL ASPECTS

Pismenna K. S.

This article analyses the today's condition of the shipbuilding enterprises. indicated some shortcomings of the legal operation of the industry, and also proposed some economic and legal means to improve the economic condition of enterprises of shipbuilding industry. In particular the adoption of several regulations aimed at comprehensive regulation of certain industries and segments of the shipbuilding industry, which should have a hierarchical structure. The article analyzes the current state of shipbuilding complex, analyzed the economic situation in the industry, highlights the individual lacks the legal functioning of the industry and offered some economic and legal means of improving the economic status of shipbuilding enterprises. A ship-repair industry also recognize a separate branch of the shipbuilding industry and extend to her special regimes inherent sudnobuduvannyu.

Key words: economic relations, legal relations, means of public promotion, industrial policy, industrial policy.