УДК: 338.23; 629.5

*В. О. Діордієв,
аспірант,*

Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України, м. Одеса

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ СУДНОБУДІВНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ У ГЛОБАЛЬНОМУ КОНТЕКСТІ

Viktor Diordiiev

*Ph.D. student, Institute for Market Problems and Economic-and-Ecological Research of the
National Academy of Sciences of Ukraine, Odesa*

PROBLEMS AND PERSPECTIVES OF THE SHIPBUILDING INDUSTRY OF UKRAINE IN THE GLOBAL CONTEXT

У статті проведено огляд поточної ситуації в суднобудівній і судноремонтній промисловості України. Дана характеристика основних проблем галузі, визначено необхідність державної підтримки галузі, а також відображені можливі перспективи розвитку і потенційні ринкові ніші. Визначено, що прогрес суднобудування впливає на науково-технологічну та соціально-економічну сфери і стимулює міжгалузеву взаємодію. Зроблено висновок, що для того, щоб витрати виправдалися і суднобудування дійсно служило драйвером розвитку економіки, необхідно передбачити глобальні та національні виклики і перспективи і адекватно оцінювати нинішній стан галузі. Головні зовнішні загрози для суднобудування України пов'язано з військовим конфліктом, флуктуаціями економіки і посиленням позицій конкурентів на ринку. Спільним знаменником більшості внутрішніх проблем суднобудування визнано недостатнє фінансування галузі та технологічне відставання. Пояснено відсутність конкурентоспроможності у багатьох видах продукції на тлі високої вартості будівництва суден. Виявлено перспективні сегменти спеціалізації суднобудівного комплексу України і показані можливі напрями його розвитку в контексті прийняття Закону України «Про розвиток суднобудівної галузі в Україні».

The article reviews the current situation in the shipbuilding and ship repair industry of Ukraine. The characteristic of the main industry problems is given, the need for state support of the industry is determined, and possible development prospects and potential market niches are reflected. It is mentioned that the progress of the shipbuilding industry affects the scientific and technological, social and economic spheres and stimulates intersectoral interaction. It is concluded that in order to ensure that costs are met and shipbuilding really serves as a driver for economic development, global and national challenges and perspectives need to be foreseen, while an adequate assessment of the current state of the industry has to be defined. The main external threats to Ukraine's shipbuilding are connected to the military conflict, the fluctuations in the economy and the strengthening of the positions of competitors in the market. A common denominator for most of the domestic shipbuilding problems is the lack of industry funding and technological lag. The lack of competitiveness in many types of products is explained by the high cost of vessels construction. The perspective segments of the shipbuilding specialization complex

of Ukraine are revealed and the possible directions of its development in the context of the adoption of the Law of Ukraine "About the development of the shipbuilding industry in Ukraine" are shown. For Ukraine, the implementation of government programs that are specified in the new Law can create a multiplier effect that will positively impact the recovery of the economy, especially its industrial component. The stagnation of shipbuilding enterprises will stop. Ukrainian specialists will not have to look for work outside the state if they are able to receive decent wages in Ukraine, which will also increase the demand on the domestic consumer goods market. The development of the export potential of shipbuilding and domestic marine shipping will contribute to the influx of currency and, thus, will positively affect the provision of a stable exchange rate of the Ukrainian national currency.

Ключові слова: суднобудівна індустрія; економічний стан галузі; портфель замовлень; світовий ринок суднобудування; фактори розвитку; конкурентні переваги; дедвейт; проблеми розвитку; державне управління; державна підтримка.

Keywords: shipbuilding industry; economic state of the industry; order book; global shipbuilding market; development factors; competitive advantages; deadweight; development problems; public administration; government support.

Постановка проблеми. Суднобудівна галузь володіючи науково-технічним і виробничим потенціалом, грає важливу роль в багатьох суміжних галузях, в економіці держави в цілому, впливає на її обороноздатність і політичне становище в світі. Стан суднобудування відображає рівень науково-технічного потенціалу країни, так як готова продукція являє собою сукупність досягнень в металургії, машинобудуванні, електроніці і новітніх технологій.

Обсяг світового ринку суднобудівної продукції перевищує 150 млрд. доларів на рік, а вартість фрахту суден, що забезпечують перевезення вантажів морем, становить понад 250 млрд. дол. При цьому в даний час українська суднобудівна промисловість не займає більш-менш значних позицій на світовому ринку, на якому домінуючі позиції утримують Південна Корея, Японія, Китай і ЄС.

Вітчизняна галузь суднобудування та судноремонту не має достатніх можливостей для входу на міжнародний ринок через відсутність технологій і конкурентних витрат, брак досвіду будівництва та ремонту деяких суден навіть для українського ринку, відсутність необхідних потужностей. Незадовільний економічний та технічний стан даної галузі в Україні також пов'язаний із складною політичною ситуацією в державі та недосконалістю правового регулювання господарської діяльності підприємств галузі. Наприклад, на сьогоднішній день, скасовано низку податкових та митних пільг, що були прийняті Законом України «Про заходи щодо державної підтримки суднобудівної промисловості в Україні». Однак суднобудівна промисловість, через свої специфічні властивості, не може ефективно функціонувати без державної підтримки.

В той же час, Україна має прекрасні умови для розвитку морської індустрії, можна говорити про те, що поряд з авіабудівною індустрією суднобудування володіє не менш технологічним потенціалом, здатним стати джерелом інновацій і генерації високих технологій для нашої держави.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню проблем і перспектив розвитку суднобудування в світі та в Україні присвячено багато наукових праць, варто відзначити внесок таких вітчизняних і зарубіжних вчених як: Б.В. Буркинський, Т.Е. Герберг, А.І. Зінченко, В.І. Лисицький, П. Куван, Д.В. Пашко, Дж.Р. Перкінсон, К.С. Письмена, Г.Ф. Романовський, В. Христенко та інших.

Постановка завдання. Метою даної статті є комплексне дослідження стану суднобудування в Україні, виявлення проблем та обґрунтування напрямів відродження галузі в контексті прийняття закону України «Про розвиток суднобудівної галузі в Україні».

Відповідно до поставленої мети, передбачається розв'язання наступних задач: провести аналіз тенденції розвитку суднобудування в світі та в Україні; ідентифікувати проблемні питання, які необхідно вирішити для подальшого розвитку вітчизняного суднобудування; запропонувати основні напрями розвитку суднобудування та необхідні заходи для їх здійснення в контексті прийняття Закону України «Про розвиток суднобудівної галузі в Україні».

Виклад основного матеріалу дослідження. Суднобудівна індустрія стала більш глобальною, ніж місцева, через посилення попиту на глобалізацію та легкого переміщення сировини, компонентів, готової продукції на водних шляхах світу. У суднобудівній промисловості завжди домінують морські держави, такі як Великобританія, Франція, Німеччина, США, Японія, Корея та Китай. Суднобудування має два основних напрями, сегменти; названі як комерційний сегмент і морський сегмент. В даний час у галузі комерційного суднобудування переважають Китай, Японія, Корея, країни Європи; в той час як у секторі морського

суднобудування переважають США, Китай, ЄС, Росія, Японія, Індія. Суднобудування вважається одним з найбільш стратегічних, найстаріших, найбільш відкритих і високооплачуваних конкурентних ринків у світі [1]. Хоча суднобудівна промисловість має величезний досвід у виживанні під час піків та спад економіки, нинішня глобальна економічна та політична криза суттєво вплинула на спад у суднобудівній галузі.

Оскільки суднобудування є надзвичайно капіталомісткою галуззю, сильна державна підтримка та політична стабільність є необхідною умовою виживання в цій галузі. Суднобудівна промисловість несе відповідальність за проектування та будівництво океанських об'єктів по всьому світу. Ця промисловість бере участь у будівництві та модифікації суден, ці операційні процеси здійснюються в спеціалізованих установах, відомих як верфі – спеціалізовані ремонтні заводи. Ключові фактори, що стимулюють зростання ринку - ВВП, глобальна морська торгівля, поліпшення економічного зростання, зростання урбанізації, підвищення ціни на викопне паливо у світовому виробництві сталі. Деякі з визначних тенденцій і розвитку цієї галузі - це зелене суднобудування технологія, автоматизація в промисловості, модульна техніка суднобудування, сучасна оснастка, подушки безпеки для суден, СПГ / LPG, що працюють на двигунах, а також сонячні та вітрові судна. Однак розвиток суднобудівної промисловості може постраждати від посилення конкуренції, екологічних норм, посилення глобалізації та політичної та фінансової нестабільності.

Визначальними показниками розвитку світового ринку суднобудування є: портфель замовлень на будівництво суден, обсяг побудованих в конкретному році судів і нові замовлення що надійшли. Ці показники можуть бути представлені різними способами, в тому числі, загальною кількістю суден. Однак у цій статті ми розглядатиме світовий ринок в мільйонах реєстрових тонн. За даними статистики, в 2017 році було побудовано 1832 судна тоннажем 39,2 млн рег. т. Цей показник нижче значення попереднього року на 41%. Зростання можна спостерігати в частині нових замовлень. Було замовлено 1388 суден тоннажем 59,6 млн. рег. т, що більш ніж в 3 рази перевищує значення 2016 року [2].

Відповідно до останнього звіту аналітичного агентства Clarksons Research, деякі верфі простоювали без замовлень і можуть закритися в результаті банкрутства. Число активних верфей знизилося з 440 на початку 2017 року до 360 на початку 2018 року/ Найбільшим попитом користувалися балкери (286 замовлень), за ними слідують танкери (271 замовлення). Також було замовлено 108 контейнеровозів, 39 газовозів і 37 офшорних судів. На лом було відправлено 35,2 млн т, що нижче за показник 2016 року у 21% [3].

Прогнозується, що в 2018 році буде здано на 20% менше судового тоннажу, ніж в попередньому році. Загальний обсяг світового флоту оцінюється в 1,9 млн т дедвейту. Стабільне зростання спостерігається в сегментах газовозів і танкерів [3].

Загальний обсяг світового портфеля замовлень зараз налічує 4598 суден тоннажем 143,7 млн. рег. т. Китай став лідером світового суднобудування за обсягом портфеля замовлень. Частка країни склала 39%. За ним слідують Південна Корея (25%) і Японія (21%). Китай отримав в 4-му кварталі 2017 року 167 нових замовлень на будівництво суден загальним тоннажем 7,8 млн рег. т, що становить 53% усього обсягу.

За підсумками 2017 року китайська суднобудівники вийшли на перше місце в світі за обсягом зданих судів, а також нових і споруджуваних замовлень [4].

За даними Китайської національної асоціації суднобудівної галузі (CANSI), в 2017 році відсоток виконаних китайцями замовлень склав 41% від світового ринку, в той же час частка нових замовлень зросла до 42,4%, а відсоток замовлень в роботі піднявся до 44% [5].

Південна Корея отримала 46 нових замовлень обсягом 5,4 млн рег. т, тоді як в Японії було замовлено в 2017 році аналогічну кількість судів тоннажем 0,4 млн рег. т, що вказує на те, що в Японії замовляються судна меншого тоннажу.

Рис. 1. Структура портфеля замовлень на будівництво суден по країнах 2017 р., у відсотках

Основну частку в портфелі замовлень на будівництво суден складають танкери, балкери і круїзні судна, при цьому останні потрапляють сюди тільки за рахунок тоннажу. У портфелі замовлень їх налічується всього 96 одиниць, тоді як балкерів - 607, танкерів для перевезення сирої нафти - 314. У 2018 очікується здача 3250 суден сумарним тоннажем 70,9 млн рег. т.

Рис. 2. Структура портфеля замовлень на будівництво суден по країнах 2017 р.

Щодо суднобудівної галузі нашої держави, Україна мала ключову позицію суднобудівній галузі СРСР, де були зосереджені основні і судноплавні підприємства країни. Після розпаду СРСР Україна отримала суднобудівний комплекс, що мав можливості будівництва всіх видів комерційних та військових суден, частина яких успішно імпортувалося закордон до судноплавних компаній.

Галузь суднобудування в українській промисловості об'єктивно відноситься до списку галузей, що володіють великим науково-технічним і виробничим потенціалом. На її динамічний розвиток і процвітання в даний час направлено велику кількість зусиль і грошових коштів. Однак дана галузь є специфічною і розвивати її вкрай важко, так як необхідні фахівці даної області.

Держава надає активну впливаючи на різні важелі підтримки галузі, закликаючи робити всілякі спроби для виведення української суднобудівної галузі на нові вищі місця в рейтингу країн всього світу. Як відомо, специфічними особливостями галузі є висока капіталомісткість продукції, тривалі цикли розробки і побудови, а також значна наукоємність. Крім цього, особливістю суднобудування є і те, що воно акумулює в своїй продукції досягнення великої кількості галузей промисловості, таких як електроніка, машинобудування, металургія і ін. Виходячи з цього, розвиток суднобудівних і морських технологій сприяє розвитку технологій в суміжних галузях промисловості і стимулює розвиток і модернізацію даних галузей в цілому.

При цьому суднобудівні підприємства є стабільними платниками податків до Державного бюджету і являються бюджетотворюючими для міст, у яких вони розташовані. Характерною особливістю суднобудівної індустрії є трудомісткість, так як вона вимагає залучення великої кількості працівників, і тим самим сприяє підвищенню зайнятості населення (на українських підприємствах галузі суднобудування працює більш ніж 70 тис. чол.). Тож, суднобудівна промисловість виконує економічну і соціальну функції.

Отже, після аналізу специфічних особливостей галузі можна зробити підсумок - суднобудівна промисловість України має високу фондомісткість та ресурсомісткість продукції. У порівнянні з машино- і приладобудівними підприємствами виявляється значно більш висока потреба в обігових засобах, на той же обсяг продукції, що обумовлено тривалішим циклом будівництва суден. Відтак, виходячи зі своєї специфіки, українське суднобудівництво не можна віднести до масового виробництва, так як через індивідуалізацію продукції воно, вимагає значних витрат навіть на початкових стадіях технологічного циклу на етапі розробки технічної документації.

На сьогодні показники стану суднобудівної галузі України значно нижче світових показників розвитку даної індустрії. Ця ситуація чітко простежується за зниженням позиції України у світовому рейтингу суднобудівних держав, який публікує Lloyd's Register [6]. У 1995 р. світовому рейтингу судового виробництва за обсягами реалізації суднобудівної галузі Україна посідала 3-тє місце серед країн Східної Європи та займала 25-тє – серед країн світу. З цього моменту почалося поступове зниження. У 2012 р. Україна займає 15-тє місце серед країн Східної Європи та 72-ге місце у світовому рейтингу (частка України по дедвейту побудованих суден становить лише 0,3% світового суднобудівного ринку). На жаль 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, але вже у 2012-2013 рр. знову почалося падіння [6].

Новим ударом для суднобудівної галузі стала анексія Криму, після неї в Україні із крупних підприємств суднобудування фактично залишилося тільки три: Кузня на Рибальському у Києві, миколаївський завод «Нібулон» і суднобудівний холдинг Смарт Мерітайм Груп (СМГ). Взагалі сьогоднішній день в Україні працюють 10 суднобудівних заводів. Аналіз показників діяльності суднобудівних підприємств за останні роки наведено у таблиці 1.

Таблиця 1.

Узагальнений аналіз показників діяльності підприємств галузі суднобудування України 2015-2017 рр.

Показник	Одиниці вимір-ня	Суднобудівні підприємства		
		2015	2016	2017
Обсяг реалізованої продукції	тис.грн	1167323	1417652	2382212
В т.ч. суднобудування	тис.грн	622524	764415	1554712
Судноремонт	тис.грн	240627	351477	461725
Чистий прибуток (збиток)	тис.грн	12251	118323	27647
	тис.грн	-36140	-4421	-11875
Середня чисельність працівників	осіб	3619	3698	4039
Зайняті у суднобудуванні/судноременті	осіб	2505	2610	2917
Створено робочих місць	кількість		105	307
Відрахування до бюджету	тис.грн	213807	623067	745756
Середня заробітна плата				
	грн.	3500	4000	4500
max	грн.	10900	12200	16700
min	грн.			

Джерело: складено автором за даними[7]

Як бачимо останні роки є невелика позитивна тенденція, але в цілому об'єми реалізованої продукції мізерні у порівнянні з іншими морськими суднобудівними державами закордоном.

На думку В. Лисицького - президента асоціації Укрсудпром, у докризовий період завантаження суднобудівних підприємств в Україні за оптимістичним підрахунком, не досягало навіть 10 відсотків від їх загальної потужності, сума обсягу експортної виручки по галузі коливалася в межах декількох десятків млн. дол. на рік. Хоча технічно, на той час, існувала можливість виробництва більше ніж на мільярд доларів [8].

Із початком військового конфлікту ситуація ще більше погіршилася. Навіть у до кризові роки інтерес іноземних інвесторів та замовників до проектів щодо суднобудування в Україні був слабким через недосконалість регуляторної системи та рівень корупції, то сьогодні на тлі воєнного конфлікту, коли ситуація погіршилася ще більше, вони відмовляються від співпраці з Україною. Ті замовники, які погоджуються співпрацювати, вимагають від українських підприємств додаткових гарантій. Іноземні фінансові установи відмовляють у кредитуванні на замовлення для суднобудування, що розміщені на території України, особливо на наблизеної до Криму та зони конфлікту.

Досвід розвинутих суднобудівних держав свідчить про те, що суднобудівна індустрія успішно розвивається тільки на умовах потужної патерналістської підтримки, що може проявлятися через різні механізми. Компанія Roland Berger, що є міжнародним лідером у консалтингу, оприлюднила дослідження аналізу світового досвіду надання державної підтримки підприємств суднобудівної індустрії. Проведений аналіз показав, що в Китаї, В'єтнамі, Німеччині, і Росії запроваджено пільгове кредитування, а в деяких випадках воно надається крім суднобудівних підприємств, і їх замовникам; У В'єтнамі, Туреччині і Росії існують також податкові пільги; У Китаї та Німеччині держава надає фінансування галузевим науково-дослідним і дослідно-конструкторським установам; у ряді держав скасовані або мінімізовані ввізні мита на матеріали та комплектуюче обладнання, необхідні у суднобудуванні. У Туреччині з держбюджету навіть субсидуються витрати на електроенергію суднобудівних підприємств. Головним стимулом до розвитку суднобудування у цих країнах є те що держава надає замовникам гарантії [9].

На жаль в Україні немає сьогодні схожих преференцій: пільг і субсидій, держгарантій та немає, фінансування у науково-дослідні розробки. До того ж ввізні мита на імпортовані комплектуючі до судового обладнання, становлять до 70% у вартості готового судна. Облікові ставки Нацбанку є завищеними, тому українські суднобудівні підприємства не мають можливості отримати «довгі» кредити з розумною процентною ставкою. Іноземні банки сьогодні видають кредити під 2-4% річних (в деяких випадках програми державної підтримки надаються пільгові ставки кредитування на рівні до 0,3%). В Україні облікова ставка НБУ у 2017 році становила 12%, у комерційних банках ця ставка ще вище.

Все це зумовлює ситуацію, коли незважаючи на те, що в Україні заробітна плата зайнятих у суднобудуванні в десятки разів нижча ніж у провідних суднобудівних державах, вартість судна що будується в Україні виходить вища. Така ж парадоксальна ситуація складається стосовно податкового навантаження. За показником простоти оподаткування та обсягами стягуваних у відсотках до обороту податків Україна посідає 107 місце у світовому рейтингу, непрозорість і складність системи негативно впливає на виробника. Наслідком є те, що українські суднобудівні підприємства вимушені сплачувати більші податки ніж їх конкуренти в інших країнах світу. Наслідком наведених причин є те, що навіть вітчизняні нечасті замовлення виконуються на верфях, що знаходяться за межами України. Сьогодні українське суднобудування становить менше 1% від загальноєвропейського.

В даний час існує чимало факторів, що стримують розвиток суднобудування в Україні, виділимо основні:

1. Для судноремонтних заводів України характерно одиничне і дрібносерійне виробництво, практично відсутня автоматизація технологічних процесів. Підприємства не дуже технічно Оснащені, але в той же час на них практично не оновлюється обладнання.

2. Не розвивається кооперування між судноремонтними і суднобудівними компаніями, що стримує вдосконалення структури цих виробництво спільний розвиток їх спеціалізації і кооперування.

3. Недосконалість системи оподаткування. Стійке економічне зростання підприємницької діяльності всіх господарюючих суб'єктів забезпечується за рахунок ефективної реалізації податкової політики держави, що в свою чергу призводить до створення сприятливих умов для ефективного і соціально орієнтованого розвитку економіки.

5. Недолік оборотних коштів. Після відмови від державного фінансування, у українських судновласників не виявилось достатніх коштів для будівництва суден, а високі вартості українських кредитів і їх короткі терміни відшкодування практично не дозволяють будувати судна за їх рахунок на вітчизняних верфях.

6. Дорожнеча вітчизняних кредитів. Українські банки видають кредити у розмірі 40-60% від вартості судна, максимум на 4-6 років і під дуже високі відсотки, що досягають 12-15% річних, це істотно знижує прийнятну економіку роботи суден і збільшує період їх окупності. В сьогоднішніх умовах, виходячи з доступності та вартості довгострокового фінансування, реалізувати ефективний суднобудівний проект можливо тільки за умови отримання закордонного експортного кредиту, що передбачає розміщення суднобудівного контракту за кордоном.

7. Високі витрати. Терміни будівництва суден на наших підприємствах через їх технологічну відсталість в 2-2,5 рази більше, отже, зростають витрати, трудомісткість будівництва збільшується у три - п'ять разів. Так само на витрати впливає висока вартість імпортованого комплектуючого обладнання (збільшена на величину ПДВ і ввізного мита).

8. Низький рівень конкурентоспроможності вітчизняного суднобудування і судноремонту. Більше 90% нових суден, що були замовлені вітчизняними судновласниками за останні 10 років побудовані на зарубіжних верфях. Також закордонні судновласники, під час замовлення на будівництво судна, занижують вартість угоди, аргументуючи високим ризиком вкладення коштів в українську промисловість. Так само відмова держави від політики протекціонізму, лібералізація зовнішньоекономічної сфери призвела до збільшення міжнародної конкуренції.

9. Недосконалий менеджмент. Після 90-х р керівникам було складно адаптуватися до нових умов ринкової економіки. З множини проблем - невідповідність виробництва до випуску цивільної продукції особливо гостро стояла перед керівниками верфей.

10. Наука, яка обслуговує суднобудування і судноремонт, не розвивається. В Україні вже майже 2 десятиліття не створювався науковий доробок, необхідний для проведення розробок будь-якої перспективної техніки. Державна підтримка наукових досліджень і розробок недостатня, виникає застаріння експериментальної бази, відчувається брак наукових кадрів. Це призводить до морального та технічного старіння флоту, який стає більш складним і дорогим в експлуатації і обслуговуванні, а так само менш надійним.

11. Брак робочих кадрів. Сьогодні на верфях бракує робочих унікальних професій, яких неможливо запозичити з інших галузей, таких як судові слюсарі-монтажники, електромонтажники, наладчики. Підготовка наукових кадрів для високотехнологічних галузей, до яких відноситься суднобудування, займає дуже тривалий час.

Таким чином, фундаментальною передумовою, що визначила загальну тенденцію стагнації суднобудівної галузі є відсутність ринкових переваг у вітчизняних підприємств у порівнянні з аналогічними за кордоном.

Проведений аналіз стану світового ринку суднобудування та дослідження ситуації, що склалася сьогодні у суднобудівній галузі України, дозволяють визначити основну мету стратегії розвитку суднобудівної галузі. Це створення нової конкурентоспроможної суднобудівної промисловості, що має здійснюватись на основі оптимізації виробничих потужностей, модернізації і технічного переозброєння, вдосконалення нормативно-правової бази з метою задоволення потреб держави та бізнесу в сучасній суднобудівній продукції.

У частині преференцій і допомоги держави у формуванні класу вітчизняних судновласників для відновлення українського суднобудування необхідна державна програма будівництва свого флоту. Розроблення, прийняття та реалізація такої програми дозволить відродити потенціал, що втрачається. Також необхідно створювати умови для нарощення експортного потенціалу суднобудування і судноплавства.

Проведене дослідження показало необхідність державної програми підтримки суднобудівної галузі. Усвідомлюючи необхідність змін 23 травня 2018 року Президентом України був підписаний закон про підтримку вітчизняного суднобудування. Документи було підписано під час виступу глави держави на заводі «Нібулон» у Миколаєві.

Законом пропонується зробити суднобудування пріоритетною галуззю розвитку української економіки і запровадити «Національну програму розвитку суднобудування України до 2038 року» та «Державну цільову програму розвитку кораблебудування на період до 2038 року». Розробники пропонують розробляти програми на п'ять років [10]. У числі економічних стимулів для розвитку суднобудування пропонується: «Тимчасово, на період з 1 січня 2019 року до 1 січня 2038 року ввести державну фінансову підтримку будівництва корабельних, морських, річкових суден та інших плавучих засобів і реконструкції основних виробничих фондів підприємств суднобудівної промисловості через механізм здешевлення кредитів шляхом визначення часткової компенсації ставки за кредитами комерційних банків, залученими суб'єктами господарювання у національній валюті» [10].

Законопроектом не ставиться завдання конкурувати зі світовими лідерами суднобудування. Але прийняття закону дає надію отримання хоча б частини їх підрядів.

Проаналізуємо можливі ефекти. Річне обмеження режиму переробки, що діяло раніше було зняте і термін перебування судна під ремонтом на митній території України подовжено до двох років. Це важливо, тому що коли судно приходить зі складним ремонтом, в залежності від можливостей судновласника його профінансувати, терміни можуть затягуватися. Тому доводилося у буквальному сенсі вивозити такі судна буксирами за 12-мильну зону, потім завозити назад, щоб не порушувати законодавство. Це витрати. І зазвичай це витрати заводу. Зараз же ці кошти можуть бути заощаджені і піти на зарплати, закупівлю обладнання.

Податкові преференції для вітчизняних виробників. Це особливо важливо в нинішніх умовах, коли податкова політика все ще залишається досить обтяжливою для товаровиробників і особливо для тих, які опинилися в кризових умовах. На жаль у цьому законі не йдеться про звільнення суднобудівних компаній від сплати податку на землю. Хоча раніше такий намір був. Нагадаємо, що земельні ділянки під суднобудівними об'єктами значні. За ЧСЗ понад 300 га, у інших заводів понад 100 га. Сьогодні значна частина цих площ задіяна не під суднобудування. А сплата податку за землю до бюджету міста завжди була проблематичною, особливо для державних підприємств.

Не менш важливий крок - пільгове кредитування галузевих підприємств. Істотну роль тут мають відігравати державні банки. Важливо також створити передумови для того, щоб до реанімації галузі

підключилися і комерційні банки. Адже це значно знизить ціни на кінцеву продукцію суднобудування і дасть можливість залучити до України нових замовників. Якщо враховувати найдешевший метал, який має Україна і не дорогу робочу силу, підприємства зможуть через деякий час конкурувати на міжнародному ринку, а для початку повернути українські замовлення з Турецьких верфей.

Якщо програми передбачені законом дійсно будуть виконуватися, то для української суднобудівної індустрії підвищаться можливості залучення зовнішніх позик по лінії міжнародних донорів, до числа яких належить Всесвітній банк реконструкції та розвитку, ЄБРР та інші.

Такі кроки зможуть істотно підвищити конкурентоспроможність українського суднобудування, залучити нові замовлення, підвищити інтерес з боку інвесторів. Остання обставина особливо важливо. Додатковий приплив приватного капіталу згодом знизить фінансове навантаження, яку держава бере на себе у зв'язку з реалізацією цієї програми.

Висновки. Проведене дослідження дозволило сформулювати наступні висновки щодо стану та розвитку галузі суднобудування в світі та в Україні.

Прогрес суднобудування впливає на науково-технологічну та соціально-економічну сфери і стимулює міжгалузеву взаємодію. Особливо в тому випадку, коли суднобудівна галузь виявляється флагманом інновацій. Однак виробництво сучасних суден, на які роблять ставки провідні морські держави, вельми капіталомісткі.

Для того, щоб витрати виправдалися і суднобудування дійсно служило драйвером розвитку економіки, необхідно передбачити глобальні та національні виклики і перспективи і адекватно оцінювати нинішній стан галузі.

Головні зовнішні загрози для суднобудування України пов'язані з військовим конфліктом, «флуктуаціями» економіки і посиленням позицій конкурентів на ринку. Спільний знаменник більшості внутрішніх проблем суднобудування - недостатнє фінансування галузі та технологічне відставання. Відсутність конкурентоспроможності у багатьох видів продукції на тлі високої вартості будівництва суден.

Серед інших проблем галузі - дефіцит кваліфікованих кадрів і пробуксовка технологій в області будівництва цивільних суден (звідси і не та якість конструкційних матеріалів, невідповідність суден ряду вимог міжнародних екологічних стандартів). Значно зношена і інфраструктура внутрішніх водних шляхів. Відсутність пільг з імпорту інвестицій, невиправданий розмір податкових ставок, неможливість отримання «довгих» кредитів за пільговою ставкою, що суттєво впливає на зниження цінової конкурентоспроможності вітчизняних суднобудівних підприємств. З урахуванням всіх цих, галузь є мало привабливою для інвесторів.

Конкурентні переваги українського суднобудування багато в чому пов'язані зі збереженням частини технологічного потенціалу з часів СРСР, власна сировинна база та наявність кваліфікованих кадрів.

Побутує помилкова думка, що бізнес повинен самостійно піклуватися про свої інтереси. Державна підтримка як раз і полягає в тому, щоб лобювати інтереси своїх виробників, в тому числі, і корабелів, на зовнішніх ринках. Україна теж повинна про це подбати. Можливості є різні - інформаційна підтримка, залучення галузевих представників до роботи урядових делегацій та ін.

Державна підтримка повинна припускати і кадрове забезпечення. Сьогодні в суднобудівну галузь важливо залучити фахівців, які здатні просувати ідеї її модернізації за рахунок впровадження нової техніки і технологій.

Треба розуміти, що формування і реалізація державної програми розвитку вітчизняного суднобудування - справа непросте. Вона потребує чимало часу, зусиль і ресурсів. Але при цьому потрібно мати на увазі, що такий же шлях проходили і інші держави, які стартували навіть у більш складних умовах. Наприклад, післявоєнні Японія і Південна Корея, а також Китай. Сьогодні вони впевнено утримують лідерські позиції на світовому ринку суднобудування, забезпечуючи близько 90% його поставок. Таких результатів вони домоглися, перш за все, завдяки державній підтримці.

Для України реалізація урядових програм, що зазначені у новому законопроекті може створити ефект мультиплікатора, який буде позитивно впливати на відновлення економіки, причому не стільки сировинної, скільки саме промислової її складової. Припиниться стагнація підприємств суднобудування. Українським спеціалістам не потрібно буде шукати роботу за межами держави при можливості отримувати достойну заробітну платню в Україні, що також збільшить попит на вітчизняному ринку споживчих товарів. Розвиток експортного потенціалу суднобудування і вітчизняного судноплавства сприятиме притоку валюти і, тим самим, позитивно впливатиме на забезпечення стабільного курсу гривні.

Література.

1. Sawyer, L.A. and Mitchell, W. H. 1985. The Liberty Ships: The History of the "Emergency" Type Cargo Ships Constructed in the United States During the Second World War, pp. 7-10, 2nd Edition, Lloyd's of London Press Ltd., London, England, 1985.
2. Рынок мирового судостроения в 2017 году: объем и структура заказов. - [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://sudostroenie.info/analitika/91.html>
3. Clarkson PLC today announces unaudited interim results for the six months ended 30 June 2018. - [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.clarksons.com/media/1144157/interim_results_announcement_2018.pdf

4. China leads in global shipbuilding industry in 2017. - [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.hellenicshippingnews.com/china-leads-in-global-shipbuilding-industry-in-2017/>
5. China tackles its shipbuilding equation. - [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://fairplay.ihs.com/ship-construction/article/4297571/china-tackles-its-shipbuilding-equation>
6. Lloyd's Register. - [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.lr.org/en/ship-performance/>
7. Журнал "Судостроение и судоремонт". - [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://sudostroy.com/ukrainskie-verfi-2017-obobshhennyj-analiz-ot-ukrsudproma.html>
8. Лисицкий В. Судостроение Украины – от упадка к возрождению/ Сегодня. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.segodnya.ua/blogs/lisickiyblog/blog-sudostroenie-ukrainy-ot-upadka-k-vozrozhdeniyu-484682.html>
9. BUSINESS CONFIDENCE SURVEY 2016. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.rolandberger.com/en/Publications/Business-Confidence-Survey-2016.html>
10. Закон України про розвиток суднобудівної галузі в Україні.- [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/JH6N100A.html

References.

1. Sawyer, L.A. and Mitchell, W. H. (1985), The Liberty Ships: The History of the "Emergency" Type Cargo Ships Constructed in the United States During the Second World War, 2-nd ed., Lloyd's of London Press Ltd., London, England.
2. sudostroenie.info (2018), "World Shipbuilding Market in 2017", available at: <http://sudostroenie.info/analitika/91.html> (Accessed 10 Oct 2018).
3. Clarkson PLC (2018), "Clarkson PLC today announces unaudited interim results for the six months ended 30 June 2018", available at: https://www.clarksons.com/media/1144157/interim_results_announcement_2018.pdf (Accessed 10 Oct 2018).
4. Shipbuilding News (2018), "China leads in global shipbuilding industry in 2017", available at: <https://www.hellenicshippingnews.com/china-leads-in-global-shipbuilding-industry-in-2017/> (Accessed 10 Oct 2018).
5. Fairplay (2018), "China tackles its shipbuilding equation", available at: <https://fairplay.ihs.com/ship-construction/article/4297571/china-tackles-its-shipbuilding-equation> (Accessed 10 Oct 2018).
6. Lloyd's Register (2018), available at: <https://www.lr.org/en/ship-performance/> (Accessed 10 Oct 2018).
7. Shipbuilding and Ship Repair (2018), "Ukrainian shipyards 2017", available at: <http://sudostroy.com/ukrainskie-verfi-2017-obobshhennyj-analiz-ot-ukrsudproma.html> (Accessed 10 Oct 2018).
8. Lysytsky, V. (2013), "Shipbuilding of Ukraine - from Decline to Revival", Segodnya, available at: <http://www.segodnya.ua/blogs/lisickiyblog/blog-sudostroenie-ukrainy-ot-upadka-k-vozrozhdeniyu-484682.html> (Accessed 10 Oct 2018).
9. Lee, S. (2017), "Business confidence survey 2016", available at: <https://www.rolandberger.com/en/Publications/Business-Confidence-Survey-2016.html> (Accessed 10 Oct 2018).
10. Verkhovna Rada of Ukraine (2018), "On the Development of the Shipbuilding Industry in Ukraine. Draft law of Ukraine", available at: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/JH6N100A.html (Accessed 10 Oct 2018).

Стаття надійшла до редакції 20.10.2018 р.