

Електронне наукове фахове видання "Державне управління: удосконалення та розвиток" включено до переліку наукових фахових видань України з питань державного управління (Наказ Міністерства освіти і науки України від 22.12.2016 № 1604)

ДЕРЖАВНЕ УПРАВЛІННЯ
удосконалення та розвиток



Дніпровський державний
аграрно-економічний
університет

ДКС Центр
Видавництво ТОВ «ДКС-центр»

0 0 0 0 0 0 0

УДК 351,87:351,71:629,12

А. О. Дегтяр,

*заслужений діяч науки і техніки України, доктор наук з державного управління, професор,
завідувач кафедри менеджменту і адміністрування Харківської державна академія культури,
Харківська державна академія культури (м. Харків)*

О. В. Балуєва,

*доктор економічних наук, доцент, проректор з наукової роботи,
Донецький державний університет управління (м. Маріуполь)*

В. І. Ляшенко,

*викладач кафедри менеджменту виробничої та невиробничої сфери,
Донецький державний університет управління (м. Маріуполь)*

СУЧАСНИЙ СТАН СУДНОБУДІВНОЇ ГАЛУЗІ, ЯК НЕВІД'ЄМНОЇ ЧАСТИНИ ОБОРОННО-ПРОМИСЛОВОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

A. O. Dehtiar,

*Honored Worker of Science and Technology of Ukraine, Doctor of Science in Public Administration,
Professor,
Head of the Department of Management and Administration of the Kharkov State Academy of Culture,
Kharkiv State Academic Culture (Kharkiv)*

O. V. Baluieva,

*Doctor of Economics, Docent, vice rector for scientific work
Donetsk State University of Management (Mariupol)*

V. I. Liashenko,

*Teacher of the department of management of production and non-production sphere,
Donetsk State University of Management (Mariupol)*

THE CURRENT STATE OF THE SHIPBUILDING INDUSTRY, AS AN INTEGRAL PART OF THE DEFENSE INDUSTRY OF UKRAINE

Стаття присвячена аналізу сучасного стану суднобудівної галузі, а також особливостям державної політики галузі з моменту проголошення незалежності України. Здійснено аналіз зарубіжного досвіду (на прикладі трьох країн, а саме Китаю, Південної Кореї і Японії) з підтримки вітчизняного суднобудування.

Визначені причини сучасного стану суднобудівної галузі як невід'ємної частини оборонно-промислового комплексу України. Наведені пропозиції щодо розвитку та подолання негативних тенденцій в галузі.

The article is devoted to the analysis of the current state of the shipbuilding industry, as well as the peculiarities of the state policy of the industry since the proclamation of Ukraine's independence. The analysis of foreign experience (on the example of three countries, namely China, South Korea and Japan) has been carried out for support of domestic shipbuilding. The reasons for the current state of the shipbuilding industry as an integral part of the defense industry complex of Ukraine are determined. The suggestions for development and overcoming of negative trends in the industry are presented.

Ключові слова: суднобудування, виробництво, галузь, корабель, тоннаж, завод, вантажоперевезення, приватні компанії, державне управління, оборонно-промисловий комплекс.

Key words: shipbuilding, production, industry, ship, tonnage, factory, cargo transportation, private companies, public administration, defense industry complex.

Постановка проблеми. У ХХІ столітті технічний і технологічний прогрес визначили зовсім інші напрями розвитку виробництв. Нові технології та технічні рішення в різних сферах діяльності докорінно змінили уявлення про діяльність людини. Технічний і технологічний прогрес змусив по-новому осмислити такі галузі науки, як управління, організація виробництва, економіка. Метою технічного прогресу є задоволення постійно зростаючих потреб людини. Як це відбувається наочно демонструє суднобудівна індустрія в таких країнах, як Південна Корея, Японія і Китай [1].

Перебуваючи на постійному піднесенні свого розвитку, суднобудівна галузь охоплює такі напрями: економічний розвиток країни, що полягає у побудові сучасної системи планування та організації виробництва, у здійсненні наукових відкриттів, що дозволяють істотно розширити номенклатуру сучасних суден, підвищенні оборонного потенціалу за рахунок застосування новітніх технологій у військовому суднобудуванні. Фундаментом розвитку суднобудування є впровадження в дану галузь промисловості новітніх наукових розробок, що акумулює в продукції суднобудування досягнення великої кількості суміжних галузей, а саме: металургії, електроніки, машинобудування та інших, при цьому стимулює розвиток як цивільних галузей так і галузей оборонного значення. Одне створене робоче місце в суднобудівній галузі стимулює створення п'яти робочих місць у суміжних галузях.

Слід зазначити, що суднобудуванню, як невід'ємній частині оборонно-промислового комплексу будь-якої країни, притаманні такі відмітні риси, як висока наукоємність кораблів і суден, тривалий цикл розробки, будівництва та висока капіталомісткість суден, що, в разі коливання вартості національної грошової одиниці, зумовлює високі ризики для підприємства-виробника. При цьому, в разі відсутності на підприємстві чи всередині країни власних виробництв, виникає необхідність закупівлі значної частини комплектуючих і устаткування за кордоном. Звідси і уявлення про сучасні судна як про складний технічний об'єкт з високим ступенем застосування сучасного обладнання. Також необхідно сказати, що стимули для інноваційного розвитку галузі, підвищення професіоналізму співробітників зумовлюють високий рівень конкуренції на ринках суднобудування. Таким чином, світові ринки суднобудування на сьогодні є стратегічно перспективними для цивільного суднобудування і особливо для продукції оборонно-промислового комплексу, що пояснює високі вимоги до використовуваних у будівництві суден технологій і прискорений розвиток суднобудівної галузі (рис. 1) [2].



Рис. 1. Динаміка світових потреб у нових судах

Важливо зазначити, що вирішальну роль у бурхливому розвитку світового суднобудування відіграв стрімкий розвиток морських перевезень (рис. 2) [3]. Однак не варто забувати і про військове суднобудування, частка якого в світі менше цивільного, проте саме військові технології, що стали згодом цивільними, змушують виробників прагнути до постійного вдосконалення свого продукту.



Рис. 2. Обсяги перевезень вантажів морем

Фундаментом для досягнення зазначених вище цілей завжди була держава. Саме держава надає головну підтримку суднобудуванню в розвинених країнах, виступаючи гарантом галузі, що дозволяє розширювати суднобудівну інфраструктуру. Результатом стабільної підтримки суднобудівної галузі є бурхливий розвиток оборонно-промислового комплексу.

Слід зазначити, що на сьогодні у суднобудівній галузі України відсутній системний розвиток. Сьогодні три основних підприємства галузі, які розташовані у Миколаєві, «Чорноморський суднобудівний завод», ДП «Суднобудівний завод ім. 61 комунара», «Миколаївський суднобудівний завод «Океан» практично простоюють. Гірше було тільки в 1944 році після остаточного завершення звільнення відповідних регіонів України [4].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Результати дослідження стану вітчизняної суднобудівної галузі, тенденцій, які призвели до її занепаду, а також перспективи галузі широко висвітлюються в аналітичних збірниках і публікаціях державних та приватних організацій, інформаційних порталів та агентств.

Зазначені вище питання розглянуті також у працях Н. В. Чантурія, В. П. Беглиці, Л. І. Федулової, В. Лісцького, А. Поспелова.

Н. В. Чантурія в статті «Три удари уряду, які зруйнували суднобудування України» [5] детально розглядає виробничі можливості суднобудівного підприємства «Миколаївський суднобудівний завод» «Океан» і ті урядові постанови, які зумовили занепад суднобудування України. Автор стверджує, що на зорі становлення незалежності нашої держави у керівників великих суднобудівних підприємств були реальні пропозиції щодо збереження та модернізації галузі, однак недалекоглядність представників вищих ешелонів влади призвела до занепаду галузі.

В. П. Беглиця в статті «Удосконалення механізмів державного регулювання суднобудівної галузі в умовах глобальної конкуренції» [6] стверджує, що для досягнення переваг суднобудівної галузі України в умовах повсюдної конкуренції необхідна розробка більш досконалих механізмів державного регулювання галузі. Автор наполягає на

необхідності використання позитивного зарубіжного досвіду державного регулювання суднобудівної галузі. Заслужують на увагу наведені автором напрямки державного сприяння розвитку перспективних сегментів ринку суднобудування України, а також запропонований підхід до інноваційної модернізації підприємств.

Л. І. Федулова в розвідці «Можливості та умови формування інтеграційних зв'язків в галузі суднобудування Росії і України» [7] наголошує на серйозних якісних змінах суднобудівних галузей обох держав у разі створення ними кластеру.

В. Лісіцький у дослідженні «Суднобудування України - у вкрай важкому становищі» [8] аналізує сучасний стан суднобудівної галузі нашої країни і причини її катастрофічного занепаду. Автор вказує на недостатню державну підтримку галузі в наш час. У результаті було запропоновано низку дій, необхідних для реанімації суднобудування України.

О. Волович у циклі статей «Український ОПК в умовах «гібридної війни» з Росією» [9] детально розглядає стан вітчизняного суднобудівного комплексу, починаючи з розпаду СРСР. Автор дає реальну оцінку сучасного стану комплексу та наголошує на тому, що сьогодні Україна має можливості створювати сучасні види цивільних і військових кораблів.

Проте, безсумнівно існуюча ситуація потребує подальших досліджень. Тому **мета статті** полягає в аналізі сучасного стану оборонно-промислового комплексу України у розрізі його суднобудівної галузі та державної політики щодо неї з метою виявлення шляхів покращення стану галузі та відновлення серед провідних суднобудівних країн світу.

Виклад основного матеріалу дослідження. Центром світового суднобудування є Східна Азія. Три держави Китай, Південна Корея і Японія за підсумками 2015 року забезпечили 89 % усіх світових поставок нового транспортного флоту (рис. 3). На все європейське суднобудування припадає близько 7 % світових замовлень суден. Усі країни Європи, які раніше володіли розвиненим суднобудуванням, серед них Німеччина, Голландія, Великобританія, Італія та інші, виявилися неконкурентоспроможними на світовій арені в масовому будівництві транспортних суден, тим самим поступившись першістю азіатському регіону, але при цьому зберегли військове суднобудування [7]. У наш час з європейською суднобудівною галуззю азіатські країни не можуть конкурувати тільки в сегменті круїзних лайнерів, однак за останніми даними Китай почав робити перші спроби будівництва такого роду кораблів.

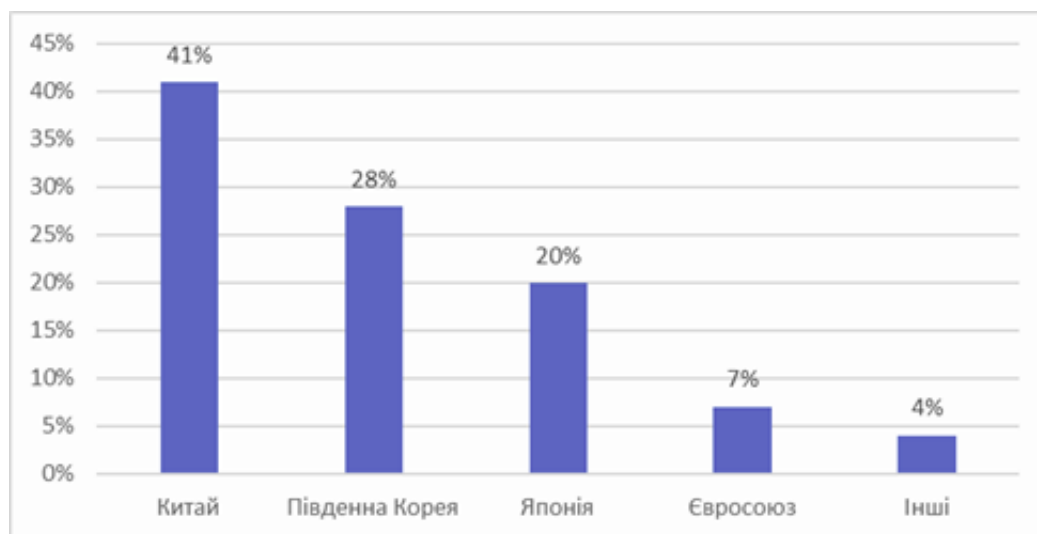


Рис. 3. Найбільші світові виробники суден

Слід зазначити, що між Китаєм, Південною Кореєю і Японією постійно ведеться конкурентна боротьба. Для корейського суднобудування, яке утримувало лідируючі позиції протягом двадцяти років 2009 рік став зламним. Саме тоді три великих суднобудівних підприємства подали заяви на банкрутство і Китаю вдалося обійти за обсягами суднобудування Південну Корею. Згідно з інформацією британського агентства Clarkson Plc, загальний тоннаж судів, що були замовлені в Південній Кореї, ненабагато поступався китайському - 52,8 млн. CGT проти 53,2 млн. CGT. Проте за якістю і вартістю вироблених суден Китай значно поступається Південній Кореї (приблизно в 2 рази).

Суднобудування Японії не таке різноманітне, як в інших країн регіону і в основному зосереджено на будівництві найбільших у світі супертанкерів та суховантажів. Загальний тоннаж побудованих в Японії суден становить 40 % світового тоннажу.

У 2014 році в світі було побудовано 1681 судно (рис. 4), але частка України в цій кількості незначна. Суднобудівна галузь, як одна із складових оборонно-промислового комплексу України, на сьогодні переживає не кращі свої часи [2].



Рис. 4. Динаміка будівництва суден у світі

За СРСР саме суднобудівна галузь України вважалася найбільш потужною. Суднобудування Союзу забезпечувало третину світової потреби у військових суднах. На галузь у цілому припадало 30 % світового обсягу суднобудування за тоннажем і 40 % за кількістю суден. Основні суднобудівні підприємства оборонно-промислового комплексу на той час розташовувалися в Миколаєві, Києві, Херсоні, Севастополі, Керчі, Феодосії. На цих підприємствах будувалися судна без обмежень за класом і призначенням, вважалися унікальними не тільки в країні, але й в світовому масштабі. Так, наприклад, у Миколаєві здійснювали будівництво крейсерів авіаносного класу, Херсонський суднобудівний завод «Паллада» виробляв плавучі доки, Севастопольський «Севморзавод» здійснював будівництво плавучих кранів. Діяла широка мережа судноремонтних підприємств, здатна підтримувати належний стан суден цивільного і військового флотів як вітчизняних, так і зарубіжних.

Для підтримки постійного інноваційного розвитку галузі в СРСР працювали конструкторські центри суднобудування і науково-дослідні інститути, велика частина з яких була орієнтована на військово-морську тематику. У той час розробки вітчизняних підприємств були на одному рівні із зарубіжними аналогами. Так Київський науково-дослідний інститут «Квант» наприкінці 80-х років минулого тисячоліття розробив для авіаносних крейсерів військово-морського флоту комплексну радіолокаційну систему «Марс-Пасат», яка не поступалася за своїми характеристиками американській системі «Aegis». Слід зазначити, що підприємства колишнього Союзу, і суднобудування не становило винятку, ефективно працювали лише в умовах загальної кооперації з підприємствами суміжних галузей. Саме це і стало однією з причин занепаду суднобудівної галузі в перші роки незалежності України.

Розпад СРСР негативно вплинув на оборонно-промисловий комплекс України в цілому і зокрема на суднобудування. Після здобуття нашою країною незалежності на стапелях її суднобудівних заводів залишалося близько 20 військових суден, однак протягом наступних десяти років добудувати змогли лише чотири і це були останні великі військові судна побудовані в незалежній Україні. До їх числа відносяться:

- фрегат «Гетьман Сагайдачний»;
- корвети «Луцьк» і «Тернопіль»;
- малий десантний корабель «Донець».

Решта кораблів, серед яких значилися атомний авіаносець «Ульяновськ» (ступінь готовності 20 %; повинен був стати другим за розмірами авіаносним судном у світі), авіаносний крейсер «Варяг» (ступінь готовності 87 %), ракетний крейсер «Україна» (ступінь готовності 95 %), плавуча технічна база ПМ-16 (ступінь готовності 90 %) через фінансові та інші причини виявилися непотрібними молодій незалежній державі [9].

Слід зазначити, що наша країна могла самостійно завершити будівництво кількох кораблів, в їх числі фрегат «Гетьман Байда Вишневецький», корвети «Львів» і «Запорізька січ», тим сам поповнивши і посиливши свої військово-морські сили, проте недалекоглядність вищого керівництва, фінансові проблеми та інші чинники не дали змоги цього зробити.

Після розпаду СРСР на території України залишилася потужна суднобудівна і судноремонтна бази оборонно-промислового комплексу, розвинена мережа морських і річкових портів, морські середні технічні й вищі навчальні заклади та інша інфраструктура. На сьогодні деякі з них разом зі своїми унікальними виробництвами і технологіями назавжди втрачені, проте багато і збережені (табл. 1). Однак при цьому необхідно внести певну ясність - номінальна наявність підприємств, інститутів та іншої інфраструктури не означає, що зараз вони все ще володіють колишніми потужностями. Багато з них ще в 1990-ті роки були розукрупнені і, відповідно відчужені частини продані в приватні руки, або здані в оренду. Так, наприклад, розпалася більшість виробничих і науково-виробничих об'єднань, які могли частково забезпечувати інноваційні та виробничі цикли сучасності [10].

Таблиця 1.
Морська і річкова інфраструктури України

№ пор.	Найменування організації	Загальна кількість, од.	
		1992 рік	2016 рік
1	Суднобудівні заводи	11	7
2	Судноремонтні заводи	16	7
3	Підприємства корабельного машинобудування	7	9
4	Підприємства морського приладобудування	11	
5	Науково-дослідні та конструкторські бюро	27	15
6	Морські середні технічні навчальні заклади	7	7
7	Спеціалізовані вищі навчальні заклади	4	4
8	Морські порти	23	13
9	Річкові порти	10	10
10	Морські судноплавні компанії	3	1
11	Річкові судноплавні компанії	4	4
12	Морські зернові елеватори	3	3
13	Нафтогавані	3	3
14	Аміачні термінали	1	1
15	Ліхтеровізні комплекси	2	1
16	Морські та річкові пасажирські вокзали	15	11
17	Управління рибного господарства	4	4
18	Поромні переправи	2	1

Розукрупнення було головною умовою приватизації різних промислових і наукових гігантів. Так, об'єднання «Київський радіозавод», на якому працювало близько 20 тис. осіб і яке було роздроблене на 24 самостійних суб'єкти. Провідне підприємство СРСР у галузі лазерних систем і систем управління торпедами НВО «Квант» було роздроблене на 7 суб'єктів. Кожне з таких колись великих підприємств могло стати ядром інноваційного розвитку країни, що відповідало б сучасним тенденціям в управлінні інноваційною діяльністю. Однак роздроблені на дрібні частини підприємства перестали впливати на технологічний прогрес у своїх галузях [11].

Починаючи з 1992 року для суднобудівних підприємств змінилися умови фінансування. Раніше для підтримання постійного інноваційного циклу держава надавала підприємствам безоплатне фінансування. У той час саме оборонні замовлення відігравали для всіх, без винятку, підприємств головну роль. Після розпаду СРСР підприємствам необхідно було діяти винятково в рамках надходження коштів від реалізації на ринку виробленої продукції, власних накопичень, банківських кредитів і залучених інвестицій.

Головною умовою, для утримання виробництва на належному рівні, своєчасної і глибокої модернізації основних виробничих фондів суднобудівним підприємствам життєво необхідні регулярні фінансові надходження. Гарантом таких надходжень може виступити тільки держава, яка зацікавлена в розвитку відповідних галузей оборонно-промислового комплексу та надає їм деякі преференції. Саме державне регулювання суднобудування може допомогти галузі як вийти в лідери, так і продовжувати відставати.

Щодо зарубіжного досвіду розвитку суднобудування, то як було зазначено вище, на сьогоднішній день світовими лідерами є Китай, Південна Корея і Японія. Для забезпечення галузі регулярними фінансовими надходженнями Урядом Південної Кореї був створений національний інвестиційний фонд, який надавав довгострокові пільгові кредити суднобудівним підприємствам. Мито на імпорт промислового устаткування та комплектуючих було знижено практично до нуля. Позиція держави в питанні суднобудування була націлена на цілковитий захист вітчизняного виробника і внутрішнього ринку. Також підприємствам компенсувалася різниця між ринковою та пільговою відсотковою ставкою, страхувалися ризики. Однак таке послаблення було тимчасовим і припинило свою дію з моменту досягнення корейськими суднобудівниками конкурентоспроможності на міжнародному ринку, але при цьому високоефективним. Така державна політика щодо сприяння розвитку галузі дозволила в найкоротші терміни отримати частку близько 60 % у сегменті найбільш дорогих суден.

Уряд Китаю в питанні суднобудування пішов іншим шляхом. У Китаї суднобудівним підприємствам надавалися пільги і фінансова підтримка на придбання важливих, з точки зору промисловців, технологій. Також було встановлено режим пільгового кредитування галузі. Суднобудівні підприємства були в повному обсязі звільнені від сплати податку на землю. В результаті вже на початку 2000-х років суднобудівна галузь Китаю вийшла не третє місце в світовому рейтингу [10].

Державна підтримка оборонно-промислового комплексу України у розрізі суднобудування з моменту проголошення незалежності і до нашого часу носить інший характер. Основна її ознака – реорганізація структур управління, постійна зміна керівників галузі. Специфіка суднобудівної галузі полягає в необхідності поетапної оплати споруди середніх і великих суден, оскільки витрачені кошти через тривалу зайнятість потужностей підприємства, повертаються через рік і більше. Отже, навіть короточасний брак оборотних грошових коштів у процесі виробництва є вкрай згубним для підприємства, оскільки затримання оплати постачання, як наслідок, затримає і постачання, що

приведе до зриву термінів здачі готового виробу і штрафів. У суднобудівного підприємства більше п'ятисот постачальників матеріалів і обладнання незалежно від розмірів виробленого судна, тому навіть зрив у роботі з одним з них негативно позначиться на всьому підприємстві.

Як було зазначено вище, для будь-якої галузі одним зі способів поновлення матеріальних фондів і підтримання стабільної роботи є інвестиції. Досвід показує, що потік насамперед іноземних інвестицій у великі виробничі підприємства нашої країни протягом багатьох років з дня проголошення незалежності був не стабільним. Політичний фактор є вирішальним та одним із головних для потенціальних закордонних інвесторів. Спостерігаючи спад розвитку економіки України, часту зміну Уряду, нестабільне економічне становище в країні, що призводить до гальмування виробничих процесів і зриву виконання замовлень, іноземні замовники не ризикують і виявляють надмірну обережність в роботі. Українським суднобудівним заводам нав'язувалися вкрай не вигідні умови, зокрема пропонувалася передплата за нове судно в розмірі 10 % його вартості, а інші 90 % після передачі готового судна, тобто завод фактично одноосібно повинен був оплатити будівництво судна без будь-яких гарантій з боку замовника. Крім того, вітчизняний виробник повинен був надати потенційному замовнику гарантії першокласного європейського банку, що для пострадянських підприємств було практично нездійсненним, оскільки їх було важко отримати і коштували вони дорого, досвіду такої роботи і грошових коштів на оформлення відповідних документів не було. З такою проблемою першим зіткнувся Миколаївський суднобудівний завод «Океан». Такі умови були не вигідні, бо позбавляли завод необхідного обсягу оборотних грошових коштів, що свідомо ставило підприємство у вкрай не вигідні умови. Далі вихід був знайдений і суднобудівному заводу вдалося укласти з грецькими замовниками контракт на поставку шести суден на кращих умовах [5].

У пошуках необхідного фінансування нових структур, бюджетної галузі, а також з метою стримування обвального падіння курсу національної грошової одиниці Урядом і Національним банком було прийнято Постанову про валютну політику, згідно з якою кожне підприємство отримуючи валюту за свою продукцію, мало 50 % продати Національному банку за значно заниженим курсом. Взаєморозрахунки з підприємствами країн СНД дозволялося проводити винятково в національній валюті. Решту валюти необхідно було також продавати Національному банку вже за реальним курсом. Це був перший негативний фактор, що сильно вплинув на оборонно-промисловий комплекс, оскільки така державна політика швидко позбавила підприємства оборотних грошових коштів. Постачальники, а велика їх частина знаходилася в Росії, відмовлялися приймати оплату у вітчизняній валюті, що призвело до розриву налагоджених коопераційних зв'язків. Півтора роки знадобилося, щоб домогтися скасування Постанови.

Втративши оборотні грошові кошти, суднобудівні та інші підприємства комплексу змушені були брати кредити для підтримання своїх потужностей та часткового погашення заборгованості із заробітної плати, щоб повністю не зупинити виробництво. Другим негативним фактором для оборонно-промислового комплексу України було прийняття рішення про переведення банків з державної у комерційну власність. Нові комерційні структури отримали від Національного банку ліміти на кредитування від 100 до 300 % річних та деякі інші преференції. Підприємства з прибутку віддавали державі 80 % різних податків, що призвело до зупинки, банкрутства та закриття безлічі унікальних підприємств оборонно-промислового комплексу України. Підприємства, які забезпечували прибуткову частину бюджету, зупиняли виробництво, заморожували соціальні проекти.

Третім негативним фактором стало створення Урядом інституту посередників продажу сировини та енергії, якому дозволили підняти тарифи на всі енергоносії. Унаслідок чого відбулося різке підвищення цін на всю продукцію оборонно-промислового комплексу і, як наслідок, катастрофічне зниження конкурентоспроможності українських постачальників на міжнародному ринку. У суднобудівній галузі найбільш важливою на той момент проблемою було імпортозаміщення матеріалів і устаткування, необхідних для будівництва суден, які традиційно купувалися в Росії. Однак кожен новий Уряд лише замінював керівний склад Міністерства і це відбувалося часто, внаслідок цього жодне з важливих питань галузі вирішено не було [5].

Слід зазначити, що не всі рішення Уряду набували деструктивного характеру. У 1999 році був прийнятий Закон «Про заходи відносно державної підтримки суднобудівної промисловості України», в 2001 році - «Про спеціальну економічну зону «Миколаїв» [8]. Зазначені вище закони встановлювали для суднобудівної галузі деякі економічні преференції, до яких відносяться:

- скасування імпортного мита;
- скасування ПДВ на імпорт судового устаткування;
- скасування податку на землю (створення вільних економічних зон);
- спрощення податку на прибуток.

Ця допомога хоч і була в сотні разів менше тієї, що надають вітчизняній промисловості зарубіжні країни, але в період з 2000 по 2004 роки були отримані високі результати, зокрема витрати на будівництво суден в Україні наближалися до світових, що дало надію на відродження стратегічно важливої галузі оборонно-промислового комплексу України. Зокрема, Миколаївському суднобудівному заводу «Океан» вже в 2004 році вдалося вийти на обсяги суднобудування 1980-х років, саме в ті роки спостерігалися найбільші обсяги суднобудування в колишньому СРСР, практично без залучення коштів державного бюджету. Суднобудівний завод «Море» отримав замовлення на будівництво серії малих десантних кораблів на повітряній подушці проекту 12322 для Китаю.

У вересні 2000 року пакет акцій Миколаївського суднобудівного заводу «Океан» придбала голландська фірма «Damen Shipyards». Інвестор свої зобов'язання виконав і завод запрацював. У найкоротші терміни портфель замовлень був заповнений до 2012 року. Аналогічна ситуація спостерігалася практично на всіх підприємствах галузі, проте мали

місце також інші випадки, як-от: акції Чорноморського суднобудівного заводу були продані державою у приватну власність за 119,3 млн. грн., тобто за ціною значно нижче ринкової. [12].

Вже в першому кварталі 2005 року новий Уряд України скасував чинні з кінця 1999 року преференції для суднобудівної та інших галузей промисловості оборонно-промислового комплексу, що призвело до несподіваних наслідків для галузі. Наприкінці 2005 року в Україні почали хаотично мінятися власники суднобудівних заводів, в результаті чого іноземні інвестори почали залишати нашу країну. Так голландська фірма «Damen Shipyards», яка володіла контрольним пакетом акцій Миколаївського суднобудівного заводу «Океан» і успішно працювала на цьому підприємстві протягом декількох років, продала акції норвезькій «Aker Yards», а та в свою чергу російській «Wodan Shipyards». Остання компанія збанкрутувала, була продана німецькій фірмі «Nordic Yards». Флагмани українського цивільного і військового суднобудування: Севастопольський «Севморзавод», Київський суднобудівний завод «Ленінська кузня», Чорноморський суднобудівний завод та інші були доведені до банкрутства і частково припинили свою діяльність. Зокрема, деякі площі Чорноморського суднобудівного заводу були продані в приватні руки компанії «Порт-сервіс» [7].

Незважаючи на всі негативні тенденції, що відбувалися в суднобудівній галузі, тим підприємствам, якими управляли професіонали, в ті роки все ж вдавалося підтримувати матеріально-технічну базу заводів оборонно-промислового комплексу України у робочому стані, а також певною мірою зберігати фахівців. У 2006 році обсяги виробництва суднобудівних підприємств досягли 2,3 млрд. грн., а зростання виробництва порівняно з 2005 роком становило 11 %. До кінця 2006 року українська суднобудівна галузь виробила 26 суден на суму 135,5 млн. USD, в тому числі експортна частина становила 99,6 млн. USD. Необхідно сказати, що загальне число суден, замовлених в Україні в 2006 році становило 52 одиниці (загальна сума контрактів 329,7 млн. USD), у 2007 році 42 одиниці (загальна сума контрактів 248 млн. USD) (рис. 5). Побудували суднобудівні заводи в 2007 році 39 суден на загальну суму 209,8 млн. USD, з них тільки 11 суден були повнокомплектними, тобто пройшли на підприємстві-виробнику повний цикл виробництва від виготовлення корпусу судна до установки устаткування. Слід зазначити, що в 2011 році на «Чорноморському суднобудівному заводі», вперше після проголошення незалежності, було розміщено замовлення на будівництво десяти корветів проекту 58250 для військово-морських сил України.



Рис. 5. Загальне число суден, замовлених в Україні

Однак незважаючи на щорічне збільшення обсягів виробництва фінансова складова суднобудівної галузі через скасування вільних економічних зон та інших преференцій залишалася обмеженою, що сприяло постійному зростанню кредиторської заборгованості. З кожним роком зменшувалися замовлення на будівництво повнокомплектних суден, а також зменшувалася присутність іноземних замовників на вітчизняному ринку. Причин цього було багато, але головними з них були застарілі на 80-85 % виробничі фонди підприємств, на оновлення яких просто не вистачало грошових коштів, світова економічна криза і, як було зазначено вище, нестабільна політична ситуація в країні. Уже в 2010 році з 22 замовлених в Україні суден лише 6 були призначені на експорт. Не рятувало положення розпорядження вже нового Кабінету Міністрів України № 581-р від 6 травня 2009 року «Про схвалення стратегії розвитку суднобудування на період до 2020 року».

Починаючи з 2010 року в структурі виробництва суден в Україні, стали переважати корпуси і корпусні деталі, тобто металомісткі конструкції з низькою доданою вартістю та практично повною відсутністю наукових досліджень (рис. 6) [7].

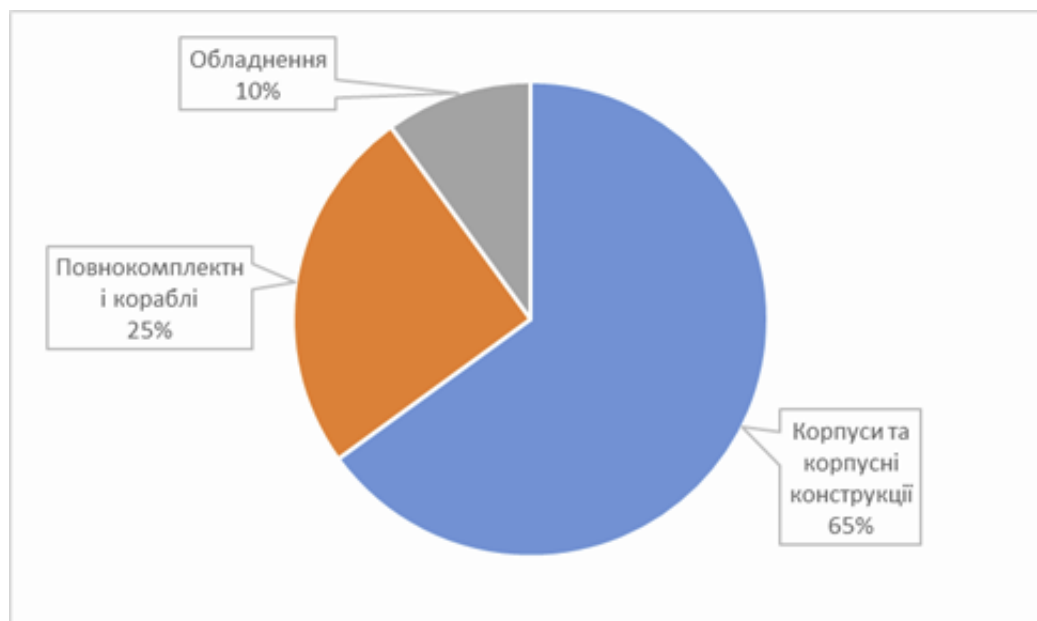


Рис. 6. Структура виробництва суден в Україні

Розпочата в 2014 році антитерористична операція на Сході України, а також втрата державних і приватних підприємств після анексії Криму погіршила становище оборонно-промислового комплексу України, оскільки ні у держави, ні у приватного бізнесу не виявилось грошових коштів для оплати суден, які знаходилися в стадії виробництва. Суспільно-політична ситуація і припинення співпраці з іноземними інвесторами. Особливою актуальності набула необхідність перепрофілювання наявних потужностей на випуск актуальної продукції. Фахівці відзначали, що шалено багата інфраструктура морських і річкових портів, величезні комерційно ефективні судноплавні компанії, суднобудівні заводи повністю зникли, проте з новим реформаторським курсом профільних Міністерств спостерігаються позитивні тенденції в галузі, що необхідно розуміти як перепрофілювання суднобудівних підприємств на випуск нової продукції [8]. Так, наприклад, завод «Ленінська кузня», хоч і займається будівництвом броньованих катерів, однак основні потужності підприємства перепрофілювані на інший сектор оборонно-промислового комплексу, а саме проектування і будівництво броньованих автомобілів для армії, а також деяких видів озброєння, зокрема гранатометів. Чорноморський суднобудівний завод, одне з найбільших суднобудівних підприємств Європи, з 2015 року зосереджує свою діяльність на судноремонті, проте основні потужності заводу зайняті виготовленням обладнання для металургійних підприємств.

Слід зазначити, що наприкінці 2015 року Миколаївський суднобудівний завод «Океан» був визнаний банкрутом і загальні збори кредиторів прийняли рішення продати підприємство.

Висновки і перспективи подальших досліджень. Отже, беручи до уваги проаналізовані негативні явища, є підстави стверджувати, що оборонно-промисловий комплекс України у розрізі його суднобудівної галузі має необхідні ресурси для системного розвитку. Збережений потенціал, постійно зростаючі обсяги світових вантажоперевезень і попит на військові кораблі створюють реальні можливості для відродження галузі шляхом радикального вдосконалення чинного законодавства. Вітчизняна галузь здатна зупинити зникнення цієї важливої конкурентної переваги, оскільки продукція українського суднобудування є конкурентоспроможною на світовому ринку.

Список літератури.

1. Державна концепція по відродженню суднобудування і флоту України. URL: <http://vybor.ua/article/economika/gosudarstvennaya-koncepciya-po-vozrojdeniyu-sudostroeniya-i-flota-ukrainy.html> (дата звернення: 17.06.2017).
2. Підсумки світового суднобудування 2014 року. URL: <http://sudostroenie.info/analitika/16.html> (дата звернення: 17.06.2017).
3. Оптимістична трагедія суднобудування України: Морська індустрія – другий локомотив української економіки. URL: <http://www.interlegal.com.ua/corporate/?p=1818> (дата звернення: 17.06.2017).
4. Суднобудівна галузь України: заводи розграбовані, фахівців немає. URL: <http://wartime.org.ua/20319-sudnobudivna-galuz-ukrayini-zavodi-rozgrabovan-fahivcv-nemaye.html> (дата звернення: 17.06.2017).
5. Чантурія Н. Три удари уряду, які зруйнували суднобудування України // Суднобудування. 1999. № 5. С. 64-65.
6. Беглиця В. П. Вдосконалення механізму державного регулювання суднобудівної галузі в умовах глобальної конкуренції // Наукові розвідки з державного і муніципального управління. 2013. № 2. С. 18-29.
7. Федулова Л. І. Можливості та умови формування інтеграційних зв'язків в галузі суднобудування Росії і України // Проблеми прогнозування. 2012. № 3. С. 70-85.
8. Суднобудування України – у вкрай важкому стані. URL: https://www.ukrinform.ua/rubric-other_news/2077986-sudnobuduvanna-ukraini-u-vkraj-vazkomu-stani.html (дата звернення: 17.06.2017).

9. Офіційний сайт незалежного аналітичного центру геополітичних досліджень «Борисфен Інтел». URL: <http://bintel.com.ua> (дата звернення: 24.04.2017).

10. Дослідження стану та перспектив розвитку суднобудування в Україні. URL: <http://publicaudit.com.ua/reports-on-audit/doslidzhennya-stanu-ta-perspektyv-rozvytku-sudnobuduvannya-v-ukraini/> (дата звернення: 24.04.2017).

11. Романенко С. І. Подолання кризи в галузях машинобудування – умова економічного та інноваційного підйому країн СНД // Інновації. 2008. № 2. С. 65– 73.

12. Суднобудування України як залишитися на плаву. URL: https://sensor.net.ua/resonance/237/sudostroenie_ukrainy_kak_ostatsya_na_plavu_katerina_antonyuk_blog_tsenzomet (дата звернення: 17.06.2017).

References.

1. Derzhavna kontsepsiia po vidrodzhenniі sudnobuduvannia i flotu Ukrainy, available at: <http://vybor.ua/article/economika/gosudarstvennaya-koncepciya-po-voztrojeniyu-sudostroeniya-i-flota-ukrainy.html> (Accessed 17 June 2017).

2. Pidsumky svitovoho sudnobuduvannia 2014 roku, available at: <http://sudostroenie.info/analitika/16.html> (Accessed 17 June 2017).

3. Optymistychna trahediia sudnobuduvannia Ukrainy: Mors'ka industriia –druhyj lokomotyv ukrains'koi ekonomiky, available at: <http://www.interlegal.com.ua/corporate/?p=1818> (Accessed 17 June 2017).

4. Sudnobudivna haluz' Ukrainy: zavody rozghrabortvani, fakhivtsiv nemaie. , available at: <http://wartime.org.ua/20319-sudnobudivna-galuz-ukrayini-zavodi-rozghrabortvan-fahvcv-nemaye.html> (Accessed 17 June 2017).

5. Chanturiia, N. (1999), “Three strikes by the government that destroyed shipbuilding in Ukraine”, Sudnobuduvannia, Vol. 5, pp. 64-65.

6. Behlytsia, V.P. (2013), “Improvement of the mechanism of state regulation of the shipbuilding industry in the conditions of global competition”, Naukovi rozvidky z derzhavnoho i munitsypal'noho upravlinnia, Vol. 2, pp. 18-29.

7. Fedulova, L.I. (2012), “Opportunities and conditions for the formation of integration ties in the field of shipbuilding of Russia and Ukraine”, Problemy prohnozuvannia, Vol. 3, pp. 70-85.

8. Sudnobuduvannia Ukrainy – u vkraj vazhkomu stani, available at: https://www.ukrinform.ua/rubric-other_news/2077986-sudnobuduvanna-ukraini-u-vkraj-vazkomu-stani.html (Accessed 17 June 2017).

9. Ofitsijnyj sajt nezaleznoho analitychnoho tsentru heopolitychnykh doslidzen' «Borysfen Intel» , available at: <http://bintel.com.ua> (Accessed 17 June 2017).

10. Doslidzhennia stanu ta perspektyv rozvytku sudnobuduvannia v Ukraini, available at: <http://publicaudit.com.ua/reports-on-audit/doslidzhennya-stanu-ta-perspektyv-rozvytku-sudnobuduvannya-v-ukraini/> (Accessed 17 June 2017).

11. Romanenko, S.I. (2008), “Overcoming the crisis in the field of mechanical engineering - a condition for economic and innovative recovery of the CIS countries”, Innovatsii, Vol. 2, pp. 65-73.

12. Sudnobuduvannia Ukrainy iak zalyshytysia na plavu, available at: https://sensor.net.ua/resonance/237/sudostroenie_ukrainy_kak_ostatsya_na_plavu_katerina_antonyuk_blog_tsenzomet (Accessed 17 June 2017).

Стаття надійшла до редакції 17.07.2017 р.



ТОВ "ДКС Центр"

Вропы