

В. П. Беглиця,
к. е. н., Академія муніципального управління

РОЛЬ СУДНОБУДІВНОЇ ГАЛУЗІ У СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОМУ РОЗВИТКУ УКРАЇНИ

Проведено дослідження суднобудівних підприємств України. Визначено роль суднобудівної галузі для соціально-економічного розвитку України та індикатора рівня розвитку економіки держави.

Research of shipbuilding enterprises of Ukraine is Conducted. Certainly role of shipbuilding industry for socio-economic development of Ukraine and to the indicator of level of development of economy of the state.

Ключові слова: державна політика, індикатор рівня, конкурентоспроможність, попит, світовий ринок, соціально-економічний розвиток.

ВСТУП

Україна за своїм географічним положенням має усі необхідні передумови для розвитку морських та річкових перевезень, прибережного та океанічного промислу, морського та річкового туризму, опанування видобутку корисних копалин у шельфовій зоні Чорного та Азовського морів. Не викликає сумніву, що в такій морській країні повинно бути і розвиватися суднобудування. Розумна державна політика, націлена на розвиток морської галузі, здатна надати потужний імпульс до розвитку всіх галузей господарської діяльності держави, оскільки повнокомплектне суднобудування тягне за собою необхідність постачання широкої номенклатури продукції, що може виготовлятися в Україні. Адже морська діяльність завжди була і залишається прибутковою справою. Річна вартість фрахту транспортних засобів, що забезпечують перевезення вантажів морем, становить у світі \$230—250 млрд, а вартість риби і морепродуктів, які щорічно виловлюються в морях і океанах, — \$35—40 млрд [5, с.143]. Тому провідні країни приділяють значну увагу розвитку національних суднобудівних галузей.

До того ж суднобудування є дуже специфічною галуззю важкої промисловості, оскільки, акумулюючи в своїй продукції досягнення великого числа суміжних галузей (металургії, машинобудування, хімічної промисловості, електроніки та ін.), стимулює їх ефективну діяльність і досягнення ними високого науково-технічного рівня.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ НАУКОВИХ ДОСЛІДЖЕНЬ

Проблеми розвитку світової суднобудівної промисловості та аналіз стану цієї галузі в Україні є предметом досліджень українських та зарубіжних вчених та науковців. Серед них велику увагу цій темі приділяють вчені Логачов С.І., Чугунов В.В., Пашин В.М., Гуреєв В.М., Шабанов Д.С., Лисицький В.І. та інші.

ПОСТАНОВКА ЗАВДАННЯ

— провести дослідження суднобудівних підприємств України;

— визначити роль суднобудівної галузі для соціально-економічного розвитку України та індикатора рівня розвитку економіки держави.

РЕЗУЛЬТАТИ

Суднобудівна галузь має вирішальне значення для соціально-економічного розвитку України і служить одним з індикаторів рівня розвитку економіки держави в цілому. Крім того, виняткова важливість і першочергова необхідність поглибленого опрацювання галузевих питань підвищення якості продукції і в цілому конкурентоспроможності вітчизняного суднобудування як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринках зумовлюються тим, що суднобудування є стимулюючою ланкою економічного розвитку, оскільки разом із збільшенням зайнятості населення (на підприємствах галузі зайнято більше 70 тис. робітників), активна діяльність суднобудівних підприємств забезпечує транспортну та економічну безпеку країни. Необхідно зважити на те, що в даний час розвиток світової суднобудівної промисловості характеризується високою залежністю від процесів глобалізації ринкової економіки, зокрема від регіональної концентрації виробництва судів і кораблів певних типів.

До 1991 року суднобудування Радянського Союзу займало одну з лідируючих позицій в світі. Воно забезпечувало третину світового військового кораблебудування, а країна входила в десятку найрозвиненіших держав по лінії громадського суднобудування.

На українських підприємствах за часів СРСР вироблялася велика номенклатура суднобудівного обладнання, зокрема до 25% продукції судового машинобудування та до 10% навігаційно-гідроакустичного устаткування. З 1991 року на території України функціонувала потужна суднобудівна база. Окрім того, Україна володіє рядом судноремонтних та суднобудівельних підприємств, що підпорядковуються міністерству транспорту та зв'язку, комітету рибного господарства й міністерству оборони [3].

Основними заводами суднобудівної галузі України є наступні:

— ВАТ "Херсонський суднобудівний завод", м. Хер-

сон;
 — ВАР "Суднобудівний завод "Океан", м. Миколаїв;
 — ДП "Суднобудівний завод ім. 61 Комунара", м. Миколаїв;
 — ДАКХ "Чорноморський суднобудівний завод", м. Миколаїв;
 — ВАР "Суднобудівний завод "Залів", м. Керч;
 — ВАР "Ленінська кузня", м. Київ;
 — ВАР "Феодосійська суднобудівна компанія "Море", м. Феодосія;
 — ВАР "Севастопольський морський завод", м. Севастополь;
 — Судноремонтне підприємство "Персей", м. Севастополь, а також ще 20 судноремонтних підприємств, серед яких найбільші:
 — ДП "Керченський судноремонтний завод", м. Керч;
 — ТОВ "Судноремонтний завод "Південний Севастополь";
 — ЗАТ "Кілійський суднобудівний-судноремонтний завод", Одеська обл.;
 — ЗАТ "Ізмаїльський суднобудівний-судноремонтний завод", Одеська обл.;
 — ЗАТ "Київський суднобудівний-судноремонтний завод", м. Київ.

За останні роки основні суднобудівні підприємства України зазнали серйозних структурних змін, адже станом на 1991 рік структура потенціалу цих заводів мала значну питому вагу військового кораблебудування (до 45%), у тому числі:

— по "Чорноморському суднобудівному заводу" — 59%;
 — по "Суднобудівному заводу ім. 61 комунара" — 62%;
 — по Феодосійському ВО "Море" — 85%;
 — по Севастопольському морському заводу — 60%.

Треба зазначити, що суднобудування України в межах загальносоюзної галузі спеціалізувалося в основному на побудові великих військових кораблів та великотоннажних суден транспортного та промислового флоту. На той час суднобудівні заводи України забезпечували річний випуск:

— великотоннажних танкерів — до 6 одиниць, сумарним дедвейтом до 250 тис. тонн;
 — балкерів, суден постачання, суховантажів — до 4 од., сумарним дедвейтом до 250 тис. тонн;
 — великих морозильних траулерів — до 8 од., сумарною потужністю до 56 тис. кінських сил;
 — середніх риболовецьких траулерів — до 22 од., сумарною потужністю до 23 тис. к.с.;
 — рефрижераторів, прийомно-транспортних суден — до 3 од., сумарною потужністю до 15 тис. к.с.;
 — плавдоків вантажопідйомністю від 7,5 до 25 тис. тонн — до 2 од.;

— плавкранів в/п 150—500 тонн — до 1 од. та інше.
 Річна вага оброблюваного металу складала близько 155 тис. тонн.

У 1995 році лише близько 5% виробів морського приладобудування, необхідних для спорудження суден цивільного флоту, виготовлялося на підприємствах України, решта — на підприємствах Росії та інших країн СНД, хоча науково-технічна та виробнича база України дозволяє освоїти випуск практично всієї необхідної номенклатури приладів та систем морського суднобудування.

Після розпаду СРСР майже всі головні науково-

дослідні інститути суднобудівної галузі залишилися в Росії. Зокрема, ЦНДІ ім. акад. Крилова (м. Санкт-Петербург), який здійснював фундаментальні та прикладні дослідження проблем гідромеханіки та теорії судна, міцності корпусу, ефективності та безпеки судна та ряду інших. Основні наукові сили центральних інститутів з питань технології суднобудування та судового машинобудування, техніко-економічних досліджень, розробки рушійних та силових судових установок, електротехніки, систем управління судном також знаходяться в Росії.

В Україні ж залишився ряд філій цих інститутів, що "перекривали" лише окремі проблеми суднобудування: поліпшення конструкційних матеріалів корпусу, створення нових неметалевих матеріалів та антикорозійних покриттів, зменшення шумових та вібраційних характеристик судових механізмів, технологічні процеси ливарного виробництва тощо.

Лише НДІ "Квант" та НДІ гідроприміалів займалися комплексом проблем з морської радіолокації та гідроакустики, а НДІ "Мусон" — засобами зв'язку. Також певний науковий наробіток та деяку дослідну базу має Миколаївський кораблебудівний інститут, що був і залишається головною базою підготовки інженерних кадрів для суднобудування України.

Окремі важливі напрями в галузі і до сьогодні залишаються без наукового забезпечення: гідромеханіка, теорія корабля, автоматика, управління рухом судна та інше.

Тому на даному етапі, у зв'язку з обмеженими фінансовими можливостями держави, цілком виправдане залучення до вирішення проблем суднобудівної галузі наукового потенціалу інших галузей, фундаментальної науки АН України.

Водночас потрібно поступово створювати та розвивати недостатні ланки у відповідних НДІ суднобудівної галузі України, поєднуючи їх зусилля на вирішальних проблемах, виключаючи дублювання в дослідженнях.

Саме на основі таких підходів є можливим здійснювати науково-технічне забезпечення суднобудівної галузі України.

На сьогодні суднобудівна галузь України — це науково-виробничий комплекс, що включає в себе 11 суднобудівних заводів, 13 підприємств судового машинобудування та морського приладобудування, 17 проектно-конструкторських, наукових та технологічних організацій. Основу галузі складають суднозаводи, які розташовані в містах Києві, Миколаєві, Херсоні та Автономній республіці Крим. В суднобудівному комплексі працює понад 36 тисяч робітників та науково-технічних працівників. Підприємствами суднобудування освоєно цілий ряд нових типів суден, які конкурентоспроможні на світовому ринку. Це — танкери-продуктовози, універсальні суховантажні судна, контейнеровози, транспортні рефрижератори, плавкрани великої вантажопідйомності, плавучі доки та інші. Галузь в основному зберегла свій виробничий, науково-технічний потенціал, має підприємства та організації, які здатні забезпечувати реалізацію повного життєвого циклу: розробку технологій, проектування, виготовлення, випробування та збут. За прогнозом, обсяги виробництва суднобудівної продукції у найближчі 5 років здатні зрости вдвічі, розширити ринки збуту суден. Контрактна вартість реалізованих суден на рік складе майже 500 млн доларів. Як наслідок, зростуть відрахування до бюджетів усіх рівнів та соціальних фондів.

Основні фонди галузі в 1991 році становили 25% від

основних фондів підприємств суднобудівної галузі колишнього СРСР, в тому числі, по суднобудуванню — 30% (27% транспортного флоту та 50% пасажирських суден). Річний випуск підприємств суднобудування в Україні складав у цінах на 01.01.91р. 4,1 млрд крб., або 22,6% від випуску підприємств галузі в колишньому СРСР, в тому числі, по суднобудівних підприємствах — 2,57 млрд крб., або 22% від суднобудування СРСР. Чисельність персоналу на підприємствах галузі — 77,6 тис. чол., або близько 24% від чисельності працюючих в суднобудівному комплексі СРСР [3].

На перший погляд, суднобудівна галузь має непогані стартові умови для української морської індустрії — значні потужності, певний науково-технічний потенціал, кваліфіковані кадри (але їх стає все менше) для будівництва цивільних морських і річкових суден усіх класів та більшості типів кораблів, катерів, суден ВМФ і прикордонних військ. Але, разом з тим, у спадок дістались і проблеми, що накопичились у галузі.

Майже всі суднобудівні заводи України до кінця 90-х років опинилися на межі банкрутства. З огляду на те, що суднобудівна галузь України виробляла біля 75% флоту СРСР (включно з військовим та цивільним), а також на значні рівні інфляційних процесів, коли кредитні ставки були більшими ста відсотків і внаслідок цього було припинено проходження звичних схем фінансування галузі, побудова нових суден за державним замовленням була майже припинена.

Довготривалий спад виробництва в галузі (а він продовжувався до 1999 року) можна пояснити майже повною відсутністю держзамовлення на побудову нових суден.

Всього з 1992 по 2003 роки 11 верфей країни випустили 237 плавальних одиниць вартістю \$1,5 млрд, при цьому вітчизняні замовлення були мінімальними — 30 од. (\$75 млн) [6] і суднобудівні заводи за рахунок накопичених в радянський період запасів металопродукату та інших комплектуючих матеріалів та виробів, непоганого фінансового стану та порівняно низької заробітної плати забезпечували конкурентоздатність та рентабельність виробництва експортної продукції. Уряд України в цей період надавав державні гарантії для фінансування експортних контрактів. Однак ці гарантії розповсюджувались лише на авансові платежі замовників, що складали 40—50% вартості судна та не забезпечували повного циклу будівництва судна. У зв'язку з цим заводи мали погджуватися на так зване давальницьке постачання імпортного суднового оснащення, що призводило до підвищення його собівартості при фіксованій контрактній ціні судна.

Але з 1995 року поглиблення кризи в економіці України, різке зростання цін на матеріали, суднове комплектуюче обладнання та енергоресурси, обвальне падіння обігових коштів на заводах, недосконалість податкова політика та суб'єктивні фактори, специфічні для кожного заводу, призвели до різкого зменшення обсягів виробництва експортної продукції, до необхідності залучення кредитних ресурсів комерційних банків з непосильними для економіки заводів рівнями відсоткових ставок. Суднобудування — це "довгі гроші" (окупність та інвестиційна принадливість суднобудування не така велика, як, скажімо, виробництво продуктів харчування або будівництво житла) і українські банки не мотивовані достатньою мірою фінансувати проекти суднобудування, а приватний капітал зазвичай не в змозі фінансувати такі великі проекти.

До 1998 року в результаті розпоряджень уряду про необхідність продажу Нацбанку валютних коштів, що унеможливило купівлю необхідного імпортного устаткування, а також гіперінфляції, стрімкого і неконтрольованого росту вартості матеріалів та енергоресурсів, обігові кошти у вітчизняних суднобудівних підприємств було практично вимито, що призвело до збільшення собівартості судна та затягування циклу його побудови. В таких умовах підприємства змушені були брати кредити у вітчизняних банків з високим рівнем відсоткових ставок. У цей період ряд суднобудівних заводів України реально підійшли до стану банкрутства.

Потенційні іноземні замовники висунули більш жорсткі вимоги по авансуванню будівництва суден, практично відсутні обігові кошти у заводів. На фоні цих та інших суб'єктивних проблем стало неможливим виконання існуючих контрактних зобов'язань.

Сукупність таких факторів вимагала від керівництва держави прийняття невідкладних заходів по докорінній зміні ситуації в суднобудівній галузі.

У 2000 році був прийнятий Закон України "Про заходи щодо державної підтримки суднобудівної промисловості в Україні", який мав ряд положень, що покращували умови діяльності галузі. Відповідно до Закону підприємства звільнювались від сплати земельного податку на площі виробничого призначення; від ввізного митного стягнення і від податку на додану вартість операцій, пов'язаних зі ввозом імпортного комплектуючого обладнання для будівництва суден; від обкладання податком на додану вартість проектно-конструкторських робіт, виконаних проєктантами на замовлення суднобудівних заводів [1]. Використання положень закону тільки протягом 2000—2001 років дозволило залишити у розпорядженні підприємств галузі оборотних коштів на загальну суму більше 190 млн грн.

Разом з тим, на заводах склалася проблемна ситуація з браком власних оборотних коштів та повною залежністю від залученого капіталу. Внаслідок цього фінансово-економічна ситуація в галузі залишається складною. Неповна завантаженість виробничих потужностей, невчасні розрахунки за виконані роботи також сприяють збитковості заводів. З огляду на те, що залучення інвестицій для модернізації основних фондів заводів у державні підприємства практично неможливе, Урядом України було прийнято стратегічне рішення піти шляхом приватизації, розпочати пошук інвесторів та ефективних власників, які зможуть оптимально управляти виробництвом. Йдеться, насамперед, про повне завантаження потужностей, технічне переозброєння, впровадження інноваційних процесів. Більше сорока державних суднобудівних та судноремонтних підприємств пройшли непросту процедуру корпоратизації та приватизації. Паралельно, з огляду на неповну завантаженість виробництва, йшла робота по оптимізації чисельності робочих місць в галузі.

Були приватизовані: миколаївський завод "Океан", керченський завод "Залив", "Севастопольський морський завод", маріупольський "Азовський судноремонтний завод". У 2003 році було проведено корпоратизацію "Херсонського суднобудівного заводу, відбулась досить тривала приватизація "Чорноморського суднобудівного заводу" у Миколаєві, в 2004 році відбулась корпоратизація "Ізмаїльського судноремонтного заводу" тощо. Не всі ці кроки можна назвати вдалим, але процес було розпочато [2, с. 16].

Найвдалішою вважають приватизацію миколаївсько-

го суднобудівного заводу "Океан" голландською фірмою "Дамен". В результаті, суднобудівне підприємство, що кілька років перебувало на межі банкрутства, перетворилось у провідне в суднобудівній галузі України. Саме на цьому заводі вперше в Україні реалізовано контракти на будівництво серії суден на замовлення вітчизняної суднобудівної компанії. У 2005 році ВАТ "Дамен Шип'ярдс Океан" побудував чергове універсальне судно серії вантажного призначення, що замовив "Укррічфлот", а також було підписано контракт щодо збільшення даної серії суден [4].

Слід зазначити, що вирішального значення для розвитку українського суднобудування набула необхідність державної підтримки галузі, створення вільних економічних зон (ВЕЗ), в першу чергу, на підприємствах Миколаєва.

Адже дія Закону України "Про заходи щодо державної підтримки суднобудівної промисловості в Україні" (2000 рік) мала позитивні результати. Згідно цього закону всі провідні підприємства суднобудівної галузі отримали пільги. Реалізація норм закону дозволила суттєво збільшити обігові кошти підприємств галузі, загалом їх сума склала близько 300 млн грн. Це викликало тенденцію до зростання обсягів виробництва, підвищення активної діяльності та розвитку підприємств суднобудівної промисловості, що позитивно вплинуло на конкурентоздатність виробленої продукції.

Загальний показник росту обсягів випуску продукції в суднобудівній галузі у 2005 році склав 20,4%, коли у 2004 році він складав 15%, а у 2003 році — 10%. Основна частина в досягненні такого росту належить саме великим підприємствам, найбільші обсяги виробництва були досягнуті на ВАТ "Дамен Шип'ярдс Океан", ВАТ "Севастопольський морський завод" і ВАТ "Херсонський суднобудівний завод". Співпраця західних фінансових структур з деякими українськими суднобудівними підприємствами також сприяла поліпшенню стану цих підприємств та заклала тенденції подолання негативних процесів [4].

Традиційною для України експортною продукцією є танкери дедвейтом до 100 тис. тонн, балкери, риболовні судна-рефрижератори, універсальні судна технічного призначення.

У зв'язку з тим, що зберігається тенденція замовлення західними суднобудівними компаніями побудови лише корпусів суден, а подальша комплектація устаткуванням здійснювалась ними на власних верфях, слід відмітити позитивний факт певного зростання кількості укладених контрактів на побудову комплектного судна. Основними замовниками є традиційні для українського суднобудування партнери — компанії Норвегії, Данії, Голландії.

Таким чином, на ВАТ "ЧСЗ" спущено на воду п'ять буксирів; на ВАТ "СМЗ" здано в експлуатацію пожежне судно для підприємства "магістральні нафтопроводи "Дружба"; "Дамен Шип'ярдс Океан" успішно будує серійні вантажні судна для АСК "Укррічфлот" та розпочав будівництво повнокомплектних комбіфрейтерів. На "суднобудівному заводі ім. 61 комунара" завершилось будівництво буксирів для ДП "Дельта-лоцман"; ВАТ ФСК "Море" в рамках програми співпраці з Туркменістаном освоїло будівництво швидкісних прикордонних катерів типу "Кафа", побудований модернізований катер типу "Гриф-Т" для Туркменістану. Відповідно до міжнародної програми по боротьбі з тероризмом, незаконним обігом зброї і наркотичних засобів за замовленням Дер-

ждепартаменту США по проекту НВЦ кораблебудування заводу "Ленінська кузня" освоєно будівництво бронекатерів типу "Гюрза" для Узбекистану; на Київському суднобудівно-судноремонтному заводі побудовано три автомобільних пороми для Республіки Гамбія [4].

Але в 2005 році було прийнято деякі законодавчі акти, якими було відмінено майже всі пільги та фактично ліквідовано ВЕЗ. Прийняття Закону "Про внесення змін у Закон України "Про державний бюджет на 2005 рік" і деякі інші законодавчі акти України" призвели до ліквідації тих преференцій, які мала галузь. Ця дія уряду була визнана невдалою, але й досі підняте питання про відновлення пільг для вітчизняного суднобудування залишається відкритим.

Необхідно зазначити, що українська суднобудівна галузь має великий експортний потенціал, який впливає на розвиток вітчизняної економіки.

За період незалежності Україна постачала за кордон корабельні станції радіолокацій різного призначення, оптико-електронні системи управління вогнем малокаліберної зенітної артилерії, устаткування вентиляції і кондиціонування повітря, компресори, теплообмінні апарати, системи управління і контролю технічних засобів та інше.

ВИСНОВКИ

На сьогодні, з огляду на практичну відсутність замовлень від ВМФ України та національних судновласників, українські суднобудівні заводи віддають перевагу виходу на світовий ринок.

Сталий попит світового ринку на морські транспортні судна традиційних типів, конкурентоздатність суден, що будуються на великих українських заводах України, відомість та добра репутація вітчизняних заводів як надійних партнерів в цілому формує сприятливі експортні можливості для нашої суднобудівної промисловості.

Література:

1. Про заходи щодо державної підтримки суднобудівної промисловості в Україні / Закон України від 18.11.1999 р. № 1242-XIV // Відомості Верховної Ради України. — 2000. — №3. — ст. 20.
2. Іваненко Г. Пріоритети державної політики в галузі суднобудування / Г. Іваненко // Економіст. — 2009. — С. 13—19.
3. Національна політика в галузі судноплавства і судноремонту та перспективи її розвитку: (доповідь президента АСУ В.М. Гуреєва на загальних зборах Асоціації суднобудівників України "Укрсудпром" 17.05.2006 р.) [Електронний ресурс] / В.М. Гуреєв. — Київ, 2006. — Режим доступу: <http://www.ukrsudo.kiev.ua/index.php?id=212>.
4. Національна політика в галузі суднобудування і судноремонту: (доповідь президента АСУ В.М. Гуреєва на загальних зборах Асоціації суднобудівників України "Укрсудпром" 24.10.2006 р.) [Електронний ресурс] / В.М. Гуреєв. — Київ, 2008. — Режим доступу: <http://www.ukrsudo.kiev.ua/index.php?id=219>.
5. Стратегія економічного і соціального розвитку України (2004—2015 роки) "Шляхом європейської інтеграції" / [А.С. Гальчинський, В.М. Геєць та ін.]. — К.: ІВЦ Держкомстату України, 2004. — 465 с.
6. Суднобудування України [Електронний ресурс] / ГИАЦ "Держзовнишинформ". — 2008. — Режим доступу: <http://ukrexport.gov.ua/ukr/prom/ukr/28.html>.

Стаття надійшла до редакції 28.09.2011 р.