

## ЕКОНОМІКО-ПРАВОВІ ЧИННИКИ СТРИМУВАННЯ РОЗВИТКУ СУДНОБУДІВНОЇ ГАЛУЗІ

### ECONOMIC-LEGAL FACTORS CONTAIN OF DEVELOPMENT OF SHIPBUILDING INDUSTRY

**Хачатуров Е.Б.,**  
кандидат технічних наук,  
старший науковий співробітник,  
проректор Національного університету  
кораблебудування імені адмірала Макарова

Стаття присвячена питанням довготривалого застою суднобудівної галузі України за наявності власних заводів-будівельників і зростаючої потреби суден у світі. Наведено визначення суднобудування як найстарішого виробництва транспортного машинобудування. Викладено результати аналізу стану, що склався в галузі, а також напрямки його розвитку за наявного промислового і організаційно-правового потенціалу. Запропоновано деякі механізми подолання існуючої кризи шляхом виробничого кооперування, підвищення індивідуальної продуктивності підприємств, використання найсучаснішого обладнання, створення кластерів.

**Ключові слова:** суднобудівна галузь, ринкові умови, фінансові джерела, оновлення виробництва, правовідносини суб'єктів, правова регламентація, регуляторно-правові чинники.

Стаття посвячена вопросам длительного застоя судостроительной отрасли Украины при наличии собственных заводов-строителей и растущей потребности судов в мире. Приведено определение судостроения как старейшего производства транспортного машиностроения. Изложены результаты анализа состояния, сложившегося в области, а также направления его развития при имеющемся промышленном и организационно-правовом потенциале. Предложены некоторые механизмы преодоления существующего кризиса путем производственного кооперирования, повышения индивидуальной производительности предприятий, использования современного оборудования, создания кластеров.

**Ключевые слова:** судостроительная отрасль, рыночные отношения, финансовые источники, обновления производства, правоотношения субъектов, правовая регламентация, регуляторно-правовые факторы.

Article is devoted to long-term stagnation of the shipbuilding industry of Ukraine's in the presence own plant- building and the growing demand for vessels in the world. Brought definition of shipbuilding, as the oldest production of transport machine building. Set out results of analysis of the state prevailing in the area, as well as ways of its development in existing industrial and legal organizational potential. Offered some mechanisms of overcoming current crisis by production cooperation, increased individual productivity of enterprises, using modern equipment, the creation of clusters.

**Key words:** shipbuilding industry, market condition, financial sources, modern industry, law and relation subject, legal regulation, regulatory and law factors.

Україна прагне прийняти участь у освоєнні морських просторів і добуванні корисних копалин на прибережному шельфі. Володіючи необхідним для цього ресурсом можна забезпечити державу необхідним інструментарієм – суднами і плавзасобами, а також реалізувати продукцію на експорт. Для цього є потреба у нормативно-правовому забезпеченні захисту і розвитку зовнішньоекономічних інтересів держави.

**Аналіз останніх досліджень.** Важливу роль у дослідженні цієї проблеми в суднобудівній галузі відіграють праці таких вчених, як Ю.Т. Каменецький, К.С. Письменна, С.І. Логачев, В.В. Севрюков, Д.В. Пашко, але у загальному контексті щодо питань регулювання та розвитку зовнішньоекономічної діяльності України в напрямку суднобудування та судноремонту.

**Метою** цієї статті є дослідження питань затримки розвитку вітчизняної суднобудівної галузі та пошук можливих варіантів поживлення діяльності суднобудівних заводів з використанням сучасних механізмів для забезпечення конкурентоспроможності виробленої ними продукції.

**Виклад основного матеріалу.** Суднобудування – специфічна галузь промисловості, що займається будівництвом суден всіх типів і призначень. Це одне з найстаріших виробництв транспортного машинобудування, яке опинилось на другому плані, втративши минуле значення. Одна з причин – кризове становище українських судноплавних компаній: висока частка податків, зборів мита та інших відрахувань у вартості транспортної продукції, особливо у порівнянні з компаніями країн, що мають міжнародні реєстри [1].

За визначенням, суднобудівельна галузь є однією із тих, в яких відображено найсучасніші матеріали та технології промислово розвинутих країн. Можна із впевненістю констатувати, що вітчизняне суднобудування за деякими показниками є однією з привабливих галузей України. Матеріали і технології, що застосовуються у галузі, постійно вдосконалюються. Тому технології виробництва, які використовуються, повинні враховувати методи, способи, засоби будівництва суден, їх взаємний зв'язок та розвиток. Застосовуючи принцип виробничого кооперування, суднобудівельні підприємства, отримуючи виробни-

від постачальників, підвищують серійність виробництва та його ефективність, при цьому різко скорочують строки будівництва за рахунок отримання вже готових до монтажу, випробуваних та перевірених агрегатів, механізмів, приладів, обладнання та ін. Разом з цим розвинута кооперація ускладнює як підготовку будівництва суден, так і планомірне його проведення. Порушення строків і умов постачання хоч одного з елементів комплектації може затримати виконання всього комплексу робіт [2].

За таких умов необхідно приділяти особливу увагу розвитку тих видів економічної діяльності України, у котрих, по-перше, продуктивність праці у рази вища, ніж в середньому у промисловості держави; по-друге, продукція котрих реалізується на стратегічно перспективних, необмежених у зростанні ринках; по-третє, для розвитку яких Україна має необхідний потенціал. Іншими словами, існує потреба у розвитку економічної діяльності промисловості України, яка володіє міжнародними конкурентними перевагами [3].

Суднобудування і є важливою міжнародною конкурентною перевагою України, відновлення котрого дозволить сприяти зменшенню відставання від країн-сусідів. Адже вітчизняне суднобудування має наступні якості та особливості:

- кінцева продукція суднобудування (судна, кораблі, газові турбіни пристрої, обладнання та інші механізми) є конкурентоспроможною на міжнародних ринках. На це, зокрема, вказує збереження високої частки експорту в кінцевій продукції суднобудування, навіть, протягом останніх років;

- індивідуальна продуктивність праці робітників (виробництво валової доданої вартості на одного працюючого) є суттєво вищою за середні значення в національній економіці. Але значне зниження цін на судна, котре відбулося протягом останніх десятиріч, істотно не вплинуло на це співвідношення. Крім того, згадане зниження цін радикально зменшило рентабельність суднобудування, воно втратило найбільше джерело фінансування саморозвитку – прибуток;

- сучасне судно є доволі складним науково-технічним об'єктом, насиченим найсучаснішим обладнанням. Високий рівень конкуренції, що склався на ринках суднобудування, створює потужні стимули для інноваційного, науково-технічного удосконалення виробництв-постачальників та примушує суднобудівників до постійного інноваційно-інвестиційного удосконалення самого виробництва. Це викликає відповідний постійний професійно-кваліфікаційний розвиток працюючих;

- Україна має чудові природні умови для розвитку суднобудування;

- Україна здатна і має необхідний потенціал для відновлення потужного суднобудування та рибальства;

- суднобудування є стартовим виробництвом і базовою складовою морської індустрії – кластеру з колосальними можливостями прискорення соціально-економічного розвитку та укріплення оборони України.

Заради об'єктивності підкреслимо, що ці особливості є притаманними для десятків національних економік [4].

Але треба нагадати, що сьогодні суднобудування України не має можливості «вписатися» у світові ціни на повнокомплектні судна й кораблі, так як не має власних фінансових джерел для необхідного оновлення виробництва, котре б забезпечило дотримання цієї вимоги.

Протягом останніх 35-40 років вже минулого 20-го століття у цілій низці країн було запроваджено широкомасштабні системні заходи державної регуляторної та фінансової підтримки суднобудування вартістю у сотні млрд дол. США [5].

Зовсім невелика кількість держав, котрі вкрай агресивно впроваджували заходи державної підтримки й історично ніколи не мали розвинутого суднобудування зокрема та морської індустрії у цілому, зайняли панівну позицію на ринках нових суден (75-80%). Згадані заходи, котрі не тільки суперечать вимогам СОТ, але й спотворюють конкуренцію на світових ринках, постійно удосконалюються із збереженням та поліпшенням державного впливу на підтримку розвитку галузі у країнах-лідерах суднобудування [2]. Протягом того ж самого періоду суднобудування України не отримало аналогічної державної підтримки. Вкрай напружені виробничі програми підприємств передбачали в основному будівництво особливо складних кораблів та суден для обмеженого кола замовників та для вирішення переважно завдань військового протистояння.

В цілому українське суднобудування зустріло перехід на ринкові умови із морально застарілими та фізично зношеними основними активами, без необхідних фінансових ресурсів для широкої адаптації виробництва до ринкових умов та з неадекватною потребою ринку структурою трудових ресурсів [6].

Розробка концепції і прийняття Закону України «Про державну підтримку суднобудування» має створити необхідні правові умови для відновлення соціально-економічної та оборонної значимості суднобудування України за рахунок мобілізації внутрішніх факторів росту та використання державної фінансової підтримки [7]. Сьогодні ще існує бажання деяких іноземних інвесторів розмістити замовлення на будівництво суден за визначених умов. Серед чинників, через які інвестори активно цікавляться підприємствами галузі суднобудування України, можна виділити наступні:

- зниження собівартості суден за рахунок перенесення частини виробництва до нашої країни, де є малоцінна і кваліфікована робоча сила, відносно дешева сировина, метал і т. д.;

- вигідне географічне розташування;

- низька вартість виходу на ринок, недооцінка активів суднобудівних підприємств.

Особливо привабливою нішею для інвесторів є вкладення коштів у розвиток заводів з будівництва танкерів, газозовів (на сьогоднішній день у світовому масштабі будівництво цих суден пропонують лише 20 компаній), а також малотоннажних суден.

Виробництво малотоннажних суден завжди було привабливим, оскільки їм властива висока рентабельність будівництва і експлуатації. Експлуатація цих суден не схильна до різких коливань попиту, світовий ринок безперервно росте і вельми далекий від насичення через постійну необхідність використання цього виду суден. Втім, слід зауважити, що на світовому ринку суднобудування склалася дуже сприятлива для України ситуація, адже попит на нові судна зростає і українські підприємства можуть запропонувати свої виробничі потужності.

Підвищення попиту на судна спеціального призначення обумовлено також пошуком нових родовищ корисних копалин та розробкою прибережного шельфу. Також попит на нові судна пов'язаний із старінням флоту в більшості країн світу [8].

Іноземних замовників вже багато років приваблює якість і надійність суден, побудованих в Україні. Українські заводи використовують передові технологічні процеси складання корпусів суден і монтажу судового комплектуючого обладнання, мають стапелі, сухі доки і глибоководні будівельні набережні, оснащені крановим обладнанням високої вантажопідйомності. Особливо іноземні замовники цінують зварювальні роботи на українських верфях і фарбування суден. Нові розробки українських конструкторів, їх інтелектуальний потенціал дозволяє виготовляти судна світового рівня і за конкурентними цінами, що в цілому складають інвестиційну привабливість суднобудівної галузі [9].

Однак аналіз стану справ на початок 2009 р. дозволяє стверджувати, що перехід суднобудування із планово-розподільчої в ринкову економіку відбувся вкрай болісно, викликав критично небезпечне зменшення виробництва та науково-виробничого потенціалу [10].

Так, серед чинників, що стримують розвиток інвестиційної активності суднобудування, можна назвати:

- значні політичні ризики;
- нерозвиненість внутрішнього фінансового сектору для роботи з суднобудівними підприємствами;
- низька купівельна спроможність внутрішнього ринку;
- ризики, пов'язані з недосконалою законодавчою захищеністю інвестора [11].

В рамках Морської Стратегії необхідно використати шанс, який у попередні роки був упущений. Маючи власну зростаючу вантажну базу абсолютно по всіх сегментах, було допущено нічим не виправдане домінування на внутрішньому ринку «зовнішніх гравців». Вектор стратегії спрямований на подолання допущеного розриву шляхом концентрації розвитку цивільного суднобудування. Акцент на розробку і серійне виробництво високотехнологічних і спеціалізованих суден та технічних засобів служить надійною основою і для вирішення знову виникаючих задач в сфері військового кораблебудування [12].

Ситуація на світовому ринку суднобудування змінилася. Якщо останні кілька років він переживав бум, то сьогодні світова економіка ввійшла у період

рецесії, упали обсяги видобутку й вартість нафти, перевезень, потреба в суднах. На ринку новобудування склалася така ситуація, коли замість переговорів про контракти на нові судна або графіки виконання діючих замовлень, ведуться переговори про їхнє скасування [13]. Пошук своєї стійкої позиції щодо типів суден, які будуються на експорт, є одним з головних завдань українського суднобудування. Розширення збуту продукції суднобудування пов'язане з ринками країн СНД, Близького сходу, Африканських і Латиноамериканських. Саме тому отримання і реалізація нових замовлень на будівництво суден залежить від створення вітчизняним суднобудівним заводам сприятливих умов кредитування і подальшого розвитку для здійснення ними ефективної зовнішньоекономічної діяльності. На сьогодні значну частку водних перевезень України складають перевезення по внутрішніх водах. Щорічно перевозиться понад 1 млн пасажирів і 10 млн тонн вантажів. У той же час саме річковий флот перебуває у найважчому стані. Практично не залишилося суден для перевезення пасажирів між регіонами [14].

Можна було б претендувати на серійне будівництво риболовецьких суден. Свого часу в спеціальному комплексі Чорноморського суднобудівного заводу досить довго будувалися великі морозильні риболовецькі траулери, на світових ринках ця продукція користувалася величезним попитом. Та й сьогодні рибалки оцінюють їх досить високо. На внутрішньому ринку існує значний попит на продукцію суднобудування, зокрема на різні види морських суден для транспортного і рибпромислового флоту, морську техніку для вивчення та освоєння нафтогазових родовищ континентального шельфу, морські пороми, буксири, рятувальні судна, великотоннажні судна, а також науково-дослідні судна для проведення гідрометеорологічних досліджень і моніторингу стану навколишнього середовища [4].

**Висновки.** Таким чином:

1. Перехід вітчизняного суднобудування із планово-розподільчої економіки в ринкову відбувся вкрай болісно, викликав критично небезпечне зменшення виробництва та науково-виробничого потенціалу;

2. Широкої адаптації виробництва до ринкових умов не вдалося, підприємства використовували морально застарілі та фізично зношені основні активи, були відсутні необхідні фінансові ресурси, адекватні потребам ринку структури трудових ресурсів;

3. Суднобудування України не отримало необхідної державної підтримки і не витримало конкурентної боротьби на світових ринках суднобудування, втратило завантаження, обсяги виробництва, трудові колективи;

4. Відміна чинності регуляторно-правових актів призвела до вкрай невігідних умов будівництва суден на вітчизняних верфях поряд з сучасними лідерами виробництва цієї галузі.

**СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:**

1. Пашин В.М. Судостроение проблемы и перспективы / В.М. Пашин [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://shipbuilding.ru/rus/overviews/building>.
2. Суднобудівна галузь України. Її конкурентоспроможність [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://br.com.ua>.
3. Швердіна О.В. Державне регулювання господарської діяльності: поняття, функції та правові форми впливу / О.В. Швердіна // Проблеми законності. – 2007. – № 90. – С. 79–86.
4. Шамрай Ф.А. Вопросы обеспечения конкурентоспособности судостроения / Ф.А. Шамрай [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://korabel.ru/news/comments/voprosi>.
5. Капустин А. «Greenpeace» и утилизация судов / А. Капустин // Журнал «Порты Украины». – 2011. – № 4. – 36 с.
6. Письменна К.С. Стан і тенденції розвитку суднобудівної промисловості в Україні: господарсько-правовий аспект / К.С. Письменна // Вісник Національної юридичної академії України імені Ярослава Мудрого. – 2010. – № 1. – С. 221–228.
7. Янукович В.Ф. Ми докорінно покращимо забезпечення ЗСУ сучасними зразками озброєння / В.Ф. Янукович [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://president.gov.ua/news/26283.html>.
8. Жихарева В. Умови ефективної реалізації інвестицій у розвиток флоту судноплавних компаній України / В. Жихарева // Економічний аналіз. – 2010 р. – № 7. – С. 45–47.
9. Пашко Д.В. Сучасний стан і перспективи розвитку суднобудування в Україні / Д.В. Пашко // Журнал «Економічні науки». – 2011. – № 1. – С. 137–139.
10. Пашко Д.В. Проблеми фінансового забезпечення суднобудівних підприємств / Д.В. Пашко // Журнал «Економічні науки». – 2010. – № 4. – С. 53–55.
11. Пархоменко І.Н. Судостроение – мультипликатор развития смежных концентров экономики Украины / И.Н. Пархоменко // Журнал «Методи та засоби управління розвитком транспортних систем». – 2012. – № 19. – С. 20–29.
12. Про стратегію розвитку суднобудування України на період до 2020 р. : розпорядження Кабінету міністрів України від 06.05.12 р. № 581-р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.rada.gov>.
13. Інформаційно-аналітичний центр морського і річкового транспорту [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://mirt.com.ua/ua/ports.php?t=1>.
14. Романюк Ю.Л. Украина на мировом рынке судостроения [Электронный ресурс] / Ю.Л. Романюк, О.В. Кислицына. – Режим доступа : <http://be5.biz/ekonomika1/r2011/00503.htm>.

УДК 342.9351.9:631

**МЕТОДОЛОГІЧНІ АСПЕКТИ УДОСКОНАЛЕННЯ  
УПРАВЛІНСЬКИХ ФУНКЦІЙ В КОНТРОЛЬНІЙ ДІЯЛЬНОСТІ ДЕРЖАВНОЇ  
ІНСПЕКЦІЇ СІЛЬСЬКОГО ГОСПОДАРСТВА УКРАЇНИ**

**SHEVCHUK O.M. METHODOLOGICAL ASPECTS OF IMPROVEMENT  
OF ADMINISTRATIVE FUNCTIONS IN CONTROL ACTIVITY  
OF STATE INSPECTION OF AGRICULTURE OF UKRAINE**

**Шевчук О.М.,**

*здобувач*

*Національного університету біоресурсів  
і природокористування України*

На основі аналізу наукових підходів, які представлені нині у фаховій літературі, у статті досліджуються основні методологічні аспекти удосконалення управлінських функцій в контрольній діяльності Держсільгоспінспекції України. Запропоновано авторське бачення застосування нових форм адміністративного примусу у зазначеній сфері, аргументована доцільність врахування відповідних аспектів під час прийняття державно-управлінських рішень у сучасних умовах України.

**Ключові слова:** державне управління, методи державного контролю, форми державного контролю.

На основе анализа научных подходов, которые представлены в настоящее время в профессиональной литературе, в статье исследуются основные методологические аспекты усовершенствования управленческих функций в контрольной деятельности Госсельхозинспекции Украины. Предложено авторское видение применения новых форм административного принуждения в данной сфере, аргументирована целесообразность учета соответствующих аспектов во время принятия государственно управленческих решений в современных условиях Украины.

**Ключевые слова:** государственное управление, методы государственного контроля, формы государственного контроля.

Based on a review of scientific approaches that are presented currently in the professional literature, the article examines the main methodological aspects of improvement of administrative functions in the monitoring activities State agricultural Inspectorate of Ukraine. In this regard, the author proposed the use of new forms of vision administrative enforcement in this area, taking into account relevant reasoned expediency aspects while making public management decisions in modern conditions of Ukraine.

**Key words:** government, state control methods, forms of state control.