

льовуються питання кадрового забезпечення ОВС, а також розробка пропозицій щодо внесення змін і доповнень до них;

– підготовка проектів відомчих нормативних документів, якими врегульовуються питання кадрового забезпечення ОВС, а також розробка

пропозицій щодо внесення змін і доповнень до них.

З урахуванням отриманих результатів основними напрямками розвитку положень цього дослідження вважаємо вивчення відомчого регулювання реалізації кадрової політики в органах внутрішніх справ.

#### СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Державна кадрова політика в Україні: стан, проблеми та перспективи розвитку : [наук. доповідь] / [Ю.В. Ковбасюк, К.О. Ващенко, Ю.П. Сурмін та ін.] ; за заг. ред. Ю.В. Ковбасюка, К.О. Ващенко, Ю.П. Сурміна. – К. : НАДУ, 2012. – 72 с.
2. Криштанович М.Ф. Державне управління кадровим забезпеченням органів внутрішніх справ України / М.Ф. Криштанович // Демократичне врядування. – 2012. – № 9. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [www.lvivacademy.com](http://www.lvivacademy.com).
3. Про затвердження Комплексної програми кадрової політики в органах внутрішніх справ та забезпечення законності і дисципліни на 2001–2005 рр. : наказ Міністерства внутрішніх справ України від 30.06.2001 р. № 515. – К. : МВС України, 2001. – 25 с.
4. Третьяк Е.В. Феномен відомчих програм у сфері правоохоронної діяльності / Е.В. Третьяк // Актуальні проблеми держави і права. – 2009. – № 47. – С. 442–449.
5. Державна кадрова політика в Україні: стан, проблеми та перспективи розвитку : [наук. доповідь] / [Ю.В. Ковбасюк, К.О. Ващенко, Ю.П. Сурмін та ін.] ; за заг. ред. Ю.В. Ковбасюка, К.О. Ващенко, Ю.П. Сурміна. – К. : НАДУ, 2012. – 72 с.
6. Про затвердження Положення про проходження служби рядовим і начальницьким складом органів внутрішніх справ : Постанова Кабінету Міністрів УРСР від 29.07.1991 р. № 114 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [www.rada.gov.ua](http://www.rada.gov.ua).

УДК 347.79

## ІСТОРИЧНІ ШЛЯХИ ВДОСКОНАЛЕННЯ СУДНОБУДУВАННЯ: ПРАВОВА ПРИРОДА Й СУТНІСТЬ

### HISTORIC WAYS TO IMPROVE SHIPBUILDING: LEGAL NATURE AND ESSENCE

**Хачатуров Е.Б.,**

*кандидат технічних наук, старший науковий співробітник,  
проректор Національного університету кораблебудування імені адмірала Макарова*

У статті розглянуто історичні шляхи виникнення й розвитку суднобудування. Проаналізовано часові параметри зміни методів будівництва суден від простих до сучасних складних. Відображено природу та зміст адміністративно-правового супроводження й правової регламентації суднобудування. Доведено, що основним чинником організаційно-правової регламентації митних процедур є митний контроль, який складається з декількох складових.

**Ключові слова:** човен, вітрильне судно, пароплав, бойовий корабель, суднопластво, суднобудування, суб'єкт права, митні правовідносини, державна митна служба.

В статье рассмотрены исторические пути возникновения и развития судостроения. Проанализированы временные параметры изменения методов строительства судов от простых к современным сложным. Отражена природа и содержание административно-правового сопровождения и регламентации судостроения. Доказано, что основным фактором организационно-правовой регламентации таможенных процедур является таможенный контроль, который состоит из нескольких элементов.

**Ключові слова:** лодка, парусное судно, пароход, боевой корабль, судоходство, судостроение, субъект права, таможенные правоотношения, государственная таможенная служба.

This article examines the historical paths beginning of development of shipbuilding. Analyzed time parameters changing the methods of construction of vessels from simple to complex modern. Reflecting the nature and content of the administrative and legal support and regulatory shipbuilding. It is proved that the main factor of organizational-legal regulation of customs procedures is the customs control, which consists of a few elements.

**Key words:** boat, sailing vessel, steamer, warship, navigation, shipbuilding, subject of law, customs legal relations, state customs service.

**Актуальність проблеми.** Суднобудування дотепер залишається важливим фактором соціально-економічного розвитку України й вирішує доволі складні та масштабні питання умовного гарантування національної безпеки. Виникнення суднопластва, до якого безпосередньо відноситься суднобудівна галузь, та його історія є цікавим і важливим етапом

розвитку державного суспільства з давніх часів. Періоди розвитку технологічних процесів будівництва суден різного призначення, розмірів, зміна матеріалів для їх будівництва (від деревини, металів до пластмаси й композиційних матеріалів) свідчать про подальше вдосконалення діяльності людини щодо забезпечення свого життя всіма необхідними для

цього умовами завдяки використанню транспортних засобів такого типу. Ці події в суспільстві неможливо розглядати без адміністративно-правового регулювання правовідносин їх учасників. Особливо це має вплив на переміщення через державний кордон різних речей для щоденного користування людиною або для будівництва суден, оскільки для правової регламентації виробництва вкрай необхідно мати в наявності норми митного оформлення наведених подій.

Тому актуальність теми полягає в дослідженні процесів зародження й розвитку суднобудування та започаткування митних процедур у цій галузі промисловості України.

**Аналіз останніх досліджень.** Вивченням процесів зародження й розвитку суднобудування займалися такі вчені, як С. Логачев, Б. Зубов, О. Нестеренко, Л. Мельник та інші, які розкрили у своїх працях етапи розвитку технологічних процесів будівництва суден у різні історичні періоди.

**Метою статті** є дослідження питань, пов'язаних із розвитком судноплавства, яке зумовило виникнення суднобудування та розвиток технологічних процесів будівництва суден від простих до складних сучасних.

**Виклад основного матеріалу.** Ще в давні часи судна, призначені для бойових операцій і для торгівлі, будували по-різному. Більш швидкохідними були військові кораблі. Їх робили вузькими й довгими, щоб розмістити в них якнайбільше веслярів. Однак торговельні судна були ширшими, місткішими, їх вантажопідйомність досягала 300 т. Головною зброєю військових кораблів був таран – колода, іноді окута залізом, або металевий вилівок, розташований на носі корабля. На палубі кораблів – *пентер* – встановлювали металеві машини, проте всі ці нововведення потрібно було перевірити на якість і безпеку використання, і не завжди вони відповідали вимогам, оскільки в місці, де будувалося судно, іншого матеріалу не існувало [1].

Відавна було відомо, що безпека мореплавства здебільшого залежала від надійності конструкції, матеріалів, із яких зроблено судно, рівня його оснащення різноманітним обладнанням, устаткуванням тощо. Ще тоді майстри-суднобудівники завозили матеріали з різних країн, у яких вони вважалися найбільш якісними. У будь-якому випадку доводилося перетинати межі територіально-громадських устроїв. Це вважалося звичним, якщо не існувало військових зіткнень, оскільки ще не існувало визначених кордонів і правил їх перетину. Асортимент товару, який перевозився для будівництва суден, складався з 2-3 найменувань: дерево, пенька (вірвовка), смола (жир, олія, фарба).

Багато зробили для розвитку суднобудування фінікійці, які населяли східне узбережжя Середземного моря. Вони були не лише гарними мореплавцями, а й чудовими суднобудівниками. Фінікійські дерев'яні судна відрізнялися великою кількістю різних візерунків. На носі судна часто зображували кінську голову – емблему фінікійського народу. Винайдений китайцями магнітний компас також посприяв розви-

тку судноплавства й суднобудування як у самому Китаї, так і в інших країнах. Першими запозичили цей винахід араби, чії дерев'яні (з тикового дерева, яке не гние у воді) судна – *доу* – з успіхом робили тривалі переходи в басейні Індійського океану [2].

При цьому зростала кількість та асортимент комплектуючих для будування військових і торговельних суден. Науково-технічний прогрес не був однаковим у всіх країнах, тому поступово зростали експортно-імпортні перевезення разом з облаштуванням державних кордонів і появою митних процедур. З початку це були звичайні циркуляри, грамоти, звернення. Потім з'явилися запити з проханнями, а з розквітом відокремленої галузі суднобудування – пункти пропуску, які з часом перетворювалися на митниці.

До IX–XI ст. відносять період бурхливого розвитку суднобудування на півночі Росії. У цей час новгородці вели жваву торгівлю з країнами в басейні Балтійського моря, ходили на Північ у Баренцове та Біле моря, де вели промисли на рибу й морського звіра. Російські північні морські *тури* піднімали близько 200 т, були стійкими й морехідними. Швидкість їх доходила до 7 вузлів (близько 13 км/год) [3].

Поморські й сибірські *кочі* – плоскодонні однопалубні однощоглові судна довжиною близько 20 м і вантажопідйомністю до 30 т – пересувалися під веслами й вітрилами з оленячих шкір зі швидкістю 5-6 вузлів, слугували для походів річками й прибережними ділянками Північного Льодовитого океану. Їх можна вважати першими судами льодового плавання.

В епоху Великих географічних відкриттів найбільше поширення отримали *каравели* – 3- або 4-щоглові судна з високою кормою, низьким носом і складною системою вітрил.

Розширення торгівлі між країнами вимагало від мореплавання збільшення вантажопідйомності та швидкості суден, поліпшення їх морехідних якостей і збільшення бойової потужності. Так з'явилися швидкохідні *галеони*, *флейти пинаси*, а потім *фрегати* – трищоглові кораблі з двома артилерійськими палубами. Їх швидкість досягала 10 вузлів (18,5 км/год). Двощоглові парусні судна з прямими вітрилами називали *орігами*. *Барки* мали три або чотири щогли: кормова щогла несла косі вітрила, а решта – прямі [4].

У Росії XV–XVI ст. регулярного морського флоту не було, будували лише окремі морські судна. Новий етап у розвитку російського суднобудування почався в XVII ст. (1669 р.): на верфі в Дедінове (на р. Оці) було побудовано перший російський військовий корабель «Орел». У 1696 р. особливу увагу було приділено розвитку російської корабельної науки. Засновані за ініціативою Петра I Морська академія (1716 р.) та Академія наук (1724 р.) відіграли значну роль у розвитку суднобудівної науки. У 1749 р. в Петербурзі було видано першу у світі класичну працю з теорії корабля «Корабельна наука», створену членом Петербурзької Академії наук, видатним ученим Л. Ейлером. До кінця XVIII ст. Росія перетворилася на могутню морську державу. Епоха вітрильного флоту закінчилася на початку XIX ст. [3].

Після цього почали будівництво пароплавів. У 1807 р. за проектом американського інженера Р. Фултона було побудовано колісний пароплав «Клермонт», який вважають першим у світі річковим пароплавом. На ньому було встановлено виготовлену в Англії парову машину Уатта потужністю 21 к. с. (15,4 кВт). Перший рейс пароплав зробив по р. Гудзон зі швидкістю близько 4,5 вузлів (8,5 км/год) [5].

У 1815 р. на Адміралтейському заводі в Петербурзі було побудовано перший у світі морський пароплав, який призначався для лінії Петербург – Кронштадт. Він був колісним із дерев'яним корпусом. Потужність його парової машини досягала 4 к. с. (2,9 кВт), швидкість – 5 вузлів (9 км/год). У 1817 р. на Іжорському заводі було побудовано перший військовий колісний пароплав «Скорий» із паровою машиною потужністю 30 к. с. (22,1 кВт). Першим паровим судном, яке перетнуло Атлантичний океан у 1819 р., був американський трищогловий колісний пароплав «Саванна» водотоннажністю 350 т, який мав вітрильну оснастку. Свій перший рейс через Атлантичний океан «Саванна» зробив переважно під вітрилами [6].

Гребні колеса на судах, особливо в умовах морської качки, погано працювали (оголювалися за хитами), часто ламалися. Незабаром їх замінили гребними гвинтами, які в якості суднового рушія були запропоновані ще в 1752 р. відомим вченим, членом Петербурзької Академії наук Д. Бернуллі. Першим російським гвинтовим судном був фрегат «Архімед», побудований у 1848 р. На ньому було встановлено парову машину потужністю 300 к. с. (220,6 кВт) [1].

У першій половині XIX ст. на зміну дерев'яним конструкціям приходять залізні. У 1843 р. було побудовано судно із заліза «Грейт Брітні», а в 1858 р. – гігантський (довжиною 211 м) англійський океанський пасажирський пароплав «Грейт Істерн» із паровою машиною потужністю 3400 к. с. (2500 кВт) [2].

Перехід суднобудівників до створення металевих суден та їх обладнання новими приладами й устаткуванням змусили значно підвищити пересування товарів для цієї галузі через кордони. З'явилася потреба більш ретельно контролювати таке постачання, особливо те, яке призначалося для бойових кораблів. При цьому в митному оформленні відтепер брали участь суб'єкти права, які відповідали за законність перетину комплектуючих і запчастин для суден через державний кордон. Також без затримки з'явилися митні правовідносини, які дозволяли ретельно регламентувати будь-які митні процедури залежно від наміру й мети переміщення товару, призначеного для суднобудування. Враховуючи важливість митних подій, на кордоні для регулювання постачання та вивезення товарів з'явилася нагальна потреба створити державну митну службу. Спочатку вона виконувала роль регіональної митниці, а з часом перетворилася на один із найважливіших державних фіскальних органів, який суттєво поповнював бюджет країни.

Першим у світі теплоходом, тобто судном із двигуном внутрішнього згоряння, що працює на порівняно дешевому нафтовому паливі, стало побудова-

не в 1903 р. в Сормово річкове нафтоналивне судно «Вандал», на якому було встановлено три вітчизняні дизелі потужністю 120 к. с. (88,2 кВт) кожн. Перший у світі морський теплохід «Дело» водотоннажністю 8000 т було побудовано в 1907 р. [7].

У ці ж роки знайшов практичне застосування запропонований ще в 1838 р. російським академіком Б. Якобі принцип електроруху, тобто обертання гребного гвинта за допомогою електродвигуна, який живиться від акумуляторних батарей або від генератора електричного струму, що обертається іншим двигуном (паровою турбіною, дизелем тощо). Такий спосіб виявився особливо корисним для тих типів суден (наприклад, криголамів, траулерів, залізничних поромів тощо), які за характером своєї роботи потребують частого реверсування (перехід із переднього на задній хід), зміни швидкості тощо [3].

Вага суднобудування України в Російській імперії була незначною (13%). Суднобудування в Україні розвинулося в 1920–1930 рр. У 1928–1929 рр. воно давало 14% продукції всього машинобудування, а його вага в СРСР збільшилася. Побудовано ряд нових заводів і реконструйовано старі. Після Другої світової війни знову відбулася відбудова й реконструкція зруйнованих заводів і побудова нових.

Крім суднобудівних, діяли також судноремонтні підприємства. В УРСР основні суднобудівні підприємства розташовані в Миколаєві, Одесі, Херсоні, Києві; менші – у Севастополі, Жданові (Маріуполь), Керчі; а за межами УРСР – у Таганрозі, Новоросійському, Туапсе. Річкові судноремонтні підприємства розташовані в Запоріжжі, Дніпропетровську, Кілії тощо. Найбільший завод – Чорноморський суднобудівний завод у Миколаєві – виник у 1907 р. з об'єднання двох суднобудівних заводів (збудованих у 1895–1897 рр.), він випускає океанські судна, танкери, суховантажні судна, дизель-електроходи (до 1914 р. на ньому збудовано перший у світі підводний мінний загороджувальник «Краб», перші в Російській імперії турбінні міноносці, у 1957–1961 рр. – китобійні бази «Радянська Україна» і «Советская Россия» з водотоннажем понад 20 000 т кожна, науково-дослідне судно «Академік Сергій Корольов», газотурбохід «Паризька Комуна» та інші). Херсонський суднобудівний завод, збудований у 1951–1953 рр., випускає океанські судна, а також річкові катери, теплоходи тощо. Київський суднобудівний завод «Ленінська кузня», заснований 1862 р. як машинобудівне підприємство, з 1913 р. (після 1945 р.) перетворений на суднобудівний завод, випускає річкові судна, середні морські риболовні траулери тощо [8].

У 1959 р. було введено в експлуатацію перший у світі атомний криголам «Ленін». Кілька років тому в США було побудовано атомне вантажно-пасажирське судно «Саванна», у ФРН – атомний рудовоз «Отто Ган», у Японії – науково-дослідне судно «Муцу». У 1974–1977 рр. побудовані нові радянські атомні криголами «Арктика» та «Сибір», у 1985 р. – «Росія». У 1989 р. введено в експлуатацію перший у світі атомний криголамно-транспортний ліхтеровоз-контейнеровоз «Півнморшлях» [9].

За останні двадцять п'ять років обсяг світових морських вантажоперевезень збільшився в 3,7 рази, склавши близько 3,6 млрд т. Відповідно, зростає тоннаж світового транспортного флоту, який за цей же період збільшився більше ніж удвічі і досяг 404 млн рег. т (75 240 суден) [10].

Проте чимало проблем залишається. На багатьох підприємствах продовжується будівництво суден за раніше укладеними збитковими контрактами. Заводи зазнають величезних труднощів з отриманням кредитів для модернізації виробництва, з браком оборотних коштів, із завантаженням потужностей [11]. Збільшуються митні платежі на ввіз із-за кордону товарів для суднобудування, відсутні преференції митних органів на комплектацію суден, які будуються на експорт [12].

Тому подальше зростання світового транспортного флоту залежить від збільшення морських вантажоперевезень, які за прогнозами фахівців будуть зростати [10]. Щодо вітчизняного суднобудування з'ясовано, що потрібна державна підтримка, не в останню чергу – зміни в Митному кодексі в бік надання окремих преференцій під час митного оформлення обладнання, устаткування, пристроїв тощо, що постачаються через державний кордон.

Отже, відбувається подальше вдосконалення та збільшення потужності парових турбін і двигунів внутрішнього згоряння, а також розвиток нових типів головних енергетичних установок. Великою поширення набули малооборотні економічні судові дизелі, потужність яких вже сягає 29 400 кВт в одному агрегаті, газотурбінні й атомні енергетичні установки. У сфері застосування нових газотурбінних та атомних установок на цивільних суднах наша країна посідає перше місце у світі [13].

Значних успіхів досягли суднобудівники в області автоматизації й механізації управління судном,

що дозволило скоротити склад екіпажу, який становить нині на великих вантажних суднах не більше 30–40 чоловік, підвищити безпеку й рентабельність експлуатації суден. Суднові системи та пристрої, рятувальні та протипожежні засоби, які в якості комплектуючих постачають із-за кордону, теж підлягають митному контролю. На всіх сучасних суднах встановлюються досконалі радіонавігаційні прилади, у тому числі радіолокатори, які забезпечують безпечне плавання в будь-яку погоду й у будь-який час доби, їх суднобудівники також отримують із-за кордону [11].

Незважаючи на розвиток авіації, цього перспективного транспортного засобу, роль морського флоту в майбутньому не зменшиться, оскільки судно завжди залишиться найбільш надійним та економічним транспортним засобом для перевезення великих партій вантажу між континентами, вивчення й освоєння багатств морських просторів, що складають дві третини всієї поверхні землі [14].

**Висновки.** На підставі наукових досягнень, отриманих протягом тривалого часу, вітчизняне суднобудування сьогодні здатне будувати сучасні судна, повністю укомплектовані електронікою, навігаційними системами, обладнанням, економічними двигунами, устаткуванням, що значно змінює кількість членів екіпажу й забезпечує безпеку мореплавства.

Особливості законодавчого регулювання митного оформлення в процесі будівництва суден на вітчизняних суднозаводах не завжди забезпечують економічно обґрунтованими поставками запасних частин та комплектуючих із-за кордону. Тому конкурентоспроможність готової продукції не відповідає вимогам світового ринку.

Митні процедури у вітчизняному суднобудуванні повинні бути законодавчо забезпеченими та підкріплюватися правовими засадами з урахуванням міжнародних стандартів галузевих особливостей.

#### СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Виникнення суднобудування та епоха вітрильного флоту [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://bukvar.su/istorija/162444-Istoriya-vozniknoveniya-sudostroeniya.html>.
2. Логачев С.И. Мировое судостроение: современное состояние и перспективы развития / С.И. Логачев, В.В. Чугунов. – СПб. : Судостроение, 2009. – 312 с.
3. Азизов А. Судостроение России / А. Азизов [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.refu.ru/refs/81/28046/1.html>.
4. Шлихтер С.Б. География мировой транспортной системы. Взаимодействие транспорта и территориальных систем хозяйства / С.Б. Шлихтер. – М. : Изд-во Московского ун-та, 1995. – 101 с.
5. Зубов Б.Н. Развитие кораблестроения на юге Украины / Б.Н. Зубов. – К. : Калин. кн. изд-во, 1990. – 306 с.
6. История отечественного судостроения : в 5 т. – СПб. : Судостроение, 1994. – Т. 3. – 325 с.
7. Мельник Л.Г. Технічний переворот на Україні у ХІХ ст. / Л.Г. Мельник. – К. : Вид-во Київського ун-ту, 1972. – 239 с.
8. Нестеренко О.О. Розвиток промисловості на Україні / О.О. Нестеренко. – К. : Вид-во АН УРСР, 1962. – 105 с.
9. Суднобудування [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://uk.wikipedia.org/wiki/суднобудування>.
10. Морський транспорт світу [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://dic.academic.ru/dic.nsf/bse/110815>.
11. Суднобудування України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://ankor-odessa.com.ua/articles/shipbuilding\\_ua](http://ankor-odessa.com.ua/articles/shipbuilding_ua).
12. Фінанси суднобудівних підприємств : [монографія] / [І.А. Воробйова, Г.В. Єфімова, П.М. Карась та ін.] ; за ред. В.Н. Парсяка. – Миколаїв : НУК, 2012. – 234 с.
13. Каменецкий Ю.Т. Современное судостроение и перспективы его развития / Ю.Т. Каменецкий [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://ship.internord.ua/inform/1115-29/html>.
14. Пашко Д.В. Сучасний стан і перспективи розвитку суднобудування в Україні / Д.В. Пашко // Журнал «Економічні науки». – 2011. – № 1. – С. 137–139.