

## СУЧАСНИЙ СТАН СУДНОБУДІВНОЇ ГАЛУЗІ В УКРАЇНІ ТА ЇЇ ВПЛИВ НА ЕКОНОМІКУ

Кухар Л. В., студентка 1 курсу, гр. УС-91

Національний технічний університет України „Київський політехнічний інститут імені Ігоря Сікорського”  
klesya960@gmail.com

Суднобудівна галузь посідає важливе місце у світовій економіці, оскільки акумулює у собі продукцію суміжних галузей, цим самим, стимулює їхню діяльність та забезпечує їх модернізацію в цілому.

Завдячуючи своєму географічному положенню, а саме, наявністю виходів до Чорного та Азовського морів, Україна має всі передумови для розвитку морських та річкових перевезень, прибережного промислу, морського та річкового туризму. Враховуючи дані аспекти, правильним рішенням для держави є розвивати суднобудування, модернізувати виробництво існуючих суднобудівельних та судноремонтних заводів, сприяти збільшенню обсягів виробництва та використовувати інструменти державного регулювання щодо даної галузі.

Металургія, машинобудування, хімічної промисловість, електроніка — усі ці галузі відіграють важливе значення для розвитку суднобудування. Оскільки дана галузь вимагає великої кількості працівників, характерною її особливістю є трудомісткість. Це несе за собою позитивний вплив, оскільки підвищується зайнятість населення, відповідно, покращується й економіка як в регіоні, який спеціалізується на цій галузі, так і в усій країні.

Не зважаючи на всі сприятливі передумови, зараз суднобудівна галузь знаходиться в незадовільному стані. Значний вплив понесла за собою анексія Криму, враховуючи те, що на півострові була розташована значна частина суднобудівних об'єктів України. Основу суднобудування України в Криму складали завод "Залив" у Керчі, завод "Море" у Феодосії та Севастопольський морський завод. Фактично, зараз суднобудуванням займаються лише три компанії: "Нібулон" у Миколаєві, Київська "Кузня на Рибальському", та суднобудівний холдинг "Смарт Мерітайм Груп", до складу якого входять виробничі комплекси колишніх Херсонського і Чорноморського суднобудівних заводів.

Варто зазначити, що "Нібулон" будує власний флот за рахунок західних кредитних програм. Це пояснюється тим, що ставка кредитів у Європі в рази менша, ніж в Україні. Завдяки низькій кредитній ставці західні виробники суден мають велику перевагу над українськими виробниками. Не зважаючи на дешевизну робочої сили, наша країна програє у тендерах на будівництво суден провідним країнам Європи. Така парадоксальна ситуація пояснюється тим, що вартість кінцевого продукту в Україні є вищою, ніж у Європі.

До 1991 року, коли Україна перебувала у складі СРСР суднобудівництво активно розвивалося та знаходилося на високому рівні. Частка суднобудування Радянського Союзу забезпечувало третину світового військового кораблебудування, а країна входила в десятку найрозвиненіших держав по лінії громадського суднобудування. Суднобудівна галузь України виробляла біля 75% флоту СРСР (включно з військовим та цивільним).

Основні фонди галузі в 1991 році становили 25% від 112 Інвестиції: практика та досвід 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 01.01.91 р. 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.[2]

Не зважаючи на такі значні показники та базу, яка була сформована до 1991 року, майже всі українські суднобудівні та судноремонтні заводи опинилися на межі банкрутства. Спостерігався довготривалий спад виробництва в галузі, який тривав до 1999 року. Головною причиною спаду виробництва була відсутність державних замовлень 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 — 30од. (\$75 млн).[3]

З 2005 року Кабмін скасував спеціальний режим суднобудування, що вкрай негативно вплинуло на стан галузі в майбутньому: суднобудування почало занепадати. Такий крок держави обурило інвесторів, адже сприятливий для бізнесу режим зник, а отже і не було сенсу вкладати гроші в цю галузь.

Суднобудування — це та галузь, яку можна і необхідно розвивати, вона розвивається там, де їй надається потужна патерналістська підтримка. Отже, для її розвитку державі потрібно ввести певні зміни, а саме надати суднобудівникам податкові пільги та преференції, зокрема, це можуть бути[1]:

1. Створення Національного інвестиційного фонду або програми надання Державних цільових довгострокових пільгових кредитів для суднобудівної галузі.
2. Стабільне фінансування державних замовлень (контрактів), недопущення фактів їх замороження.

3. Скасування (зниження) мита на імпорт промислового обладнання та комплектуючих для суднобудівної галузі.
4. Звільнення галузі від сплати податку на землю.
5. Стимулювання інвестицій у розвиток суднобудівної сфери шляхом створення вільних економічних зон та впровадження податкових пільг.
6. Введення механізмів захисту внутрішньої суднобудівної промисловості.
7. Державна програма компенсації різниці між ринковою та пільговою відсотковою ставкою для суднобудівної промисловості.
8. Сприяння держави в реструктуризації боргів підприємствам суднобудівної галузі.
9. Для стимулювання попиту на продукцію національних судновиробників впровадити пільги для вітчизняних та обмеження для іноземних компаній на внутрішньому ринку.
10. Державне фінансування та підтримка науково-дослідних проектів у суднобудуванні та пов'язаних із ним виробництвах.

Таблиця 1

**Морська і річкова інфраструктури України**

| №  | 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 | Ліхтеровісні комплекси                     | 2                       | 1        |
| 16 | Морські та річкові пасажирські вокзали     | 15                      | 11       |
| 17 | Управління рибного господарства            | 4                       | 4        |
| 18 | Поромні переправи                          | 2                       | 1        |

\*) Складено автором за джерелами [1]

У порівнянні з такими морськими країнами такими, як Китай, Південна Корея, Японія, США, країнами Євросоюзу, українське суднобудування знаходиться на критично низькому рівні. Сьогодні українське суднобудування становить менше 1 % від загальноєвропейського, що є дуже невтішним показником.

Важливим аспектом є те, що розвиток суднобудування стане рушійним механізмом для інших галузей: металургії, машинобудування, хімічної промисловості, електроніки. У машинобудуванні Україна займає далеко не перші місця серед інших країн світу, тому, тому впровадження новітніх технологій, модернізація та розширення виробництва виведуть машинобудівний комплекс на зовсім новий рівень.

Отже, питання модернізації суднобудування є важливим для нашої країни. Суднобудування допоможе збільшити ВВП країни, покращить роботу суміжних галузей господарства, забезпечить тісні зв'язки з іноземними країнами.

**Список використаних джерел:**

1. Дослідження стану та перспектив розвитку суднобудування в Україні URL: <http://publicaudit.com.ua/reports-on-audit/doslidzhennya-stanu-ta-perspektiv-rozvytku-sudnobuduvannya-v-ukraini/>
2. Національна політика в галузі судноплавства і судноремонту та перспективи її розвитку: (довідь президента АСУ В.М. Гуреева на загальних зборах Асоціації суднобудівників України "Укрсудпром" 17.05.2006 р.)
3. Суднобудування України ГІАЦ "Держзовнишинформ". — 2008 URL: <http://www.ukrexport.gov.ua/ukr/prom/ukr/28.html>