

## ЕКОЛОГО-ЕКОНОМІЧНИЙ АСПЕКТ ВИЗНАЧЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНИХ МЕХАНІЗМІВ ЕФЕКТИВНОГО РОЗВИТКУ УКРАЇНСЬКОГО СУДНОБУДУВАННЯ

### Анотація

У статті розглянута перспектива створення танкерного флоту відповідно до міжнародних екологічних правил і нормативів як застава розвитку суднобудівної промисловості і забезпечення економіко-енергетичної безпеки України на основі формування промислово-фінансової групи суднобудування.

**Ключові слова:** екологія, економіка, суднобудування, танкерний флот, організаційно-економічний механізм, розвиток, промислова-фінансова група.

**1. Вступ.** Глибоке проникнення енергетики в усі області економіки і соціальну сферу визначає її особливу роль у забезпеченні безпеки розвитку сучасного суспільства. Тому забезпечення енергетичної безпеки України сьогодні є одним з головних питань політичного й економічного розвитку держави [1]. “Енергетика — це одна з основних підвалин у фундаменті життєдіяльності держави, нашого повсякденного життя, тобто важливий чинник національної безпеки” — зазначає президент України Л. Кучма [2]. Отже, можна стверджувати, що енергетична безпека України є невід’ємною складовою підтримання самодостатнього рівня економічної та національної безпеки країни. [1]

Україна належить до енергодефіцитних країн: потреба в нафтопродуктах, за різними оцінками, складає 24-28 млн. т. у рік, природного газу — 85 млрд. куб. м. У Національній програмі “Нафта і газ України до 2010 року” передбачається до 2010 р. довести сумарні обсяги видобутку нафти з конденсатом до 5,4 млн. т. і газу — до 24,5 млрд. куб. м. Таким чином, з урахуванням найоптимістичніших прогнозів щодо видобутку нафти і нафтопродуктів, можна констатувати, що Україна в ближчому майбутньому залишиться імпортером цих ресурсів, і частину такого імпорту прийдеться здійснювати

\* аспірант кафедри теоретичної економіки Одеського національного університету ім. І. І. Мечникова.

морем [3]. Однак морський флот України сьогодні переживає не кращі часи. Так фізичний знос судів, наприклад, рибпромислового флоту, покликаного забезпечувати економічну і продовольчу безпеку України, сягає 70%, середній вік складає 21,2 роки [4]. Реальна бойова сила в даний час фактично відсутня і в складі ВМС України. Більше половини його кораблів побудовані до 1981 року [5]. Не багато кращий стан справ у торговому флоті. Але укомплектовані застарілими кораблями ці види флотів усе ще здатні виконувати свої функції, а от танкерного флоту в Україні просто немає — у рамках Радянського Союзу танкерний флот був переведений з ведення Чорноморського пароплавства в Новоросійське. Тому після розпаду СРСР Україні практично не дісталось нафтоналивних суден, що й обумовлює актуальність забезпечення України нафтоналивними танкерами.

**II. Постановка завдання.** Метою статті є визначення, з урахуванням світових тенденцій, перспективних і пріоритетних напрямків діяльності підприємств суднобудівної промисловості для оперативного вирішення Україною еколого-економічних проблем і забезпечення власної енергетичної безпеки, а також запропонування відповідного організаційно-економічного механізму ефективного розвитку цієї галузі.

**III. Результати.** Потреба в створенні вітчизняного нафтоналивного флоту — насамперед як альтернативного джерела паливопостачання — існує в нашій країні з перших днів незалежності. Актуальність створення танкерного флоту обумовлена також такими факторами як: потреба танкерів для обслуговування внутрібасейнових перевезень нафти, транспортування нафти для нафтопроводу Одеса-Броди, транспортування нафти в порти Середземного моря, можливого імпорту нафти з країн Близького Сходу [6]. Найбільш перспективні вантажопотоки в регіоні Чорного моря в найближчі роки, безсумнівно, будуть формувати нафта і нафтопродукти з Казахстану, Росії і ряду інших країн. У зв’язку з цим танкерному флоту України необхідно приділяти більше уваги, тому що він допоможе затвердженню українського прапора на морській ділянці нафтового транзиту [6].

Використовуючи різні джерела, у тому числі, дані фахівців Національного університету кораблебудування ім. адмірала Макарова [6], нами узагальнені перспективні потреби України в нафтоналивних судах. Це порядку 25-30 судів типу “Панамакс” /дедвейтом до 76

000 т. /, 8-10 судів типу “Афрамекс” /дедвейтом 70 000-100 000 т. /, потреба в судах типу “ріка-море” у даний час оцінюється фахівцями. Для забезпечення таких потреб необхідні інвестиції в межах 1,75-1,9 млрд. дол. США.

Для залучення таких засобів необхідне прийняття державної програми створення танкерного флоту. Така програма повинна враховувати перспективні вантажопотоки, з одного боку і ґрунтуватися на декількох економічних механізмах її реалізації, з іншого. Нами пропонується розробка програми створення Україною власного нафтоналивного флоту. Базовим для створення танкерного флоту зроби м. Миколаїв де у перспективі можливе створення промислово-фінансової групи суднобудування, через велику концентрацію як науково-дослідних, так і виробничих підприємств галузі поряд з діючою спеціальною економічною зоною, у якій діє пільговий режим [7]. До реалізації такої програми планується залучення не тільки потужностей м. Миколаєва: для будівництва танкерів типу “Панамекс”, “Афрамекс” можна використовувати потенціал “Чорноморського суднобудівного заводу” (Миколаїв), Херсонського суднобудівного об’єднання і суднобудівного заводу “Залив” у Керчі. Танкери “ріка-море” можна будувати на “Суднобудівному заводі ім. 61 Комунара” (Миколаїв), на “ЧСЗ”, Херсонському суднобудівному виробничому об’єднанні, Київському суднобудівному заводі “Ленінська кузня”. На жаль, уже неможливо використовувати потенціал ВАТ “Дамен Шіпхардс Океан” через велике завантаження іноземними замовленнями на кілька років уперед [6].

Як економічний механізм виконання такої програми, можна розглядати гарантоване державою пільгове кредитування будівництва судів, введення державного лізингу на їх будівлю, а також державне кредитування замовлень, що будуть розташовуватися на підприємствах суднобудівної промисловості України. Економічно обґрунтованою може стати безінфляційна грошова емісія гривні під конкретну програму розвитку флоту. Причому така емісія повинна поширюватися тільки на замовлення, що розташовані на українських суднобудівних заводах, — на суднобудівні сталі, матеріали, устаткування, судові пристрої, енергоносії, вироблені в Україні, а також на заробітну плату українським робітником. Якщо емісія буде робитися під конкретний товар, то інфляції не виникне, а буде постійно зростати грошова маса, при цьому буде зростати і держбюджет. [6]

Необхідно також відзначити, що на нафтоналивні судна сьогодні

особливо великий попит на світовому ринку. Важливими факторами постійного попиту на нафтоналивні судна є нерівномірність територіального розміщення основних покладів енергетичних ресурсів у світі і значна диференціація обсягів їх видобутку в регіонах. Це визначає необхідність транспортування значної частини енергоносіїв, що добуваються, від місць їхнього залягання до споживачів, а високі світові ціни на нафту роблять її транспортування особливо прибутковим видом діяльності. За інформацією аналітичного агентства “Морські новини” останнім часом намітилася тенденція різкого збільшення частки нафтоналивних танкерів у структурі парків судів великих закордонних судноплавних компаній. Також існує тенденція збільшення місткості таких судів — це надає можливість дуже економно (у розрахунку на одну тонну нафти) доставляти чорне золото в пункт призначення. Для довідки: найбільше судно на планеті — нафтоналивний танкер “Кноск Невіс”, що працює у водах Катару, його довжина — 458,45 метра, ширина — 68,86 осадка під вантажем — 24,61 метра і місткість 564 тисячі 763 тонн нафти і від моря цю нафту відокремлює лише один сталевий борт товщиною в 3,5 сантиметри [8].

У формуванні кон’юнктури на міжнародному ринку нафтоналивних танкерів у даний час найважливішу роль грає екологічна безпека перевезень, здійснюваних такими судами. Проблема забруднення нафтою моря виникла в першій половині 20-ого сторіччя і різні країни увели власні правила для контролю скидання нафти в межах своїх територіальних вод. У той час вважалося, що найбільшу шкоду для екології являє собою так зване “експлуатаційне забруднення”. Але 1967, танкер “Тогреу Сапуон” сів на мілину при вході в Ла-Манш і скинув свій повний вантаж у 120 000 тонн сирової нафти в море. Це стало найбільшим інцидентом забруднення моря до нашого часу. Інцидент підняв питання про заходи для запобігання забруднення із судів, а також показав недостатність існуючої системи забезпечення компенсації після подібних інцидентів. У результаті 2 листопада 1973 була прийнята Міжнародна конвенція по запобіганню забруднення моря із судів (MARPOL) [9]. У лютому 1978 на Конференції по безпеці танкерів і запобіганню забруднення, організованої унаслідок великого числа інцидентів з танкерами в 1976-1977, був прийнятий протокол, що доповнює конвенцію. Виправлення до Додатка І цієї конвенції, прийняте у 2001 і що вступило в силу в 2002 році, спрямоване на поступове скорочення однокорпусних нафто-

вих танкерів і передбачає майже повне скорочення однокорпусних танкерів до 2015 року, тому що танкери з подвійним корпусом забезпечують більш ефективний захист навколишнього середовища від забруднення у випадку аварії. Усі нові танкери повинні мати подвійний корпус. Як діючий механізм упровадження таких обмежень будь-якій державі надане право заборонити вхід однокорпусним танкерам у свої порти чи термінали [9].

З 21 жовтня 2003 року заборонений захід у порти і води Євросоюзу танкерів з одинарним корпусом, що перевозять важкі нафтопродукти. У 2005 році аналогічна заборона вводиться на використання танкерів віком більш 23 років. У 2010 році поза законом стане будь-як використання танкерів з одинарним корпусом для перевезення нафти і нафтопродуктів. До цього часу вони будуть піддаватися жорсткій інспекції. У США подібного роду правила були введені після великих аварій танкерів у 1989 році, а в 1990 році був прийнятий Закон "Про забруднення акваторій нафтою" [10].

Євросоюз домагається прийняття аналогічних рішень у глобальному масштабі, у рамках механізмів Міжнародної морської організації. Однак це потребує значного часу, і з суто процедурних причин може відбутися не раніше кінця 2005 року. Сумніватися в дієвості даних правил не приходиться — Фінляндія уже виступала проти використання РФ деяких типів танкерів для перевезення нафти в акваторії Фінської затоки [11]. Найбільш жорстоке екологічне законодавство діє в Об'єднаних Арабських Еміратах — за окремі види екологічних злочинів законом передбачена страта. Окремий ряд статей формулює вимоги до перевезення танкерами нафти біля берегів ОАЕ.

Таким чином, з урахуванням зазначених норм, найближчим часом треба очікувати масового виводу з експлуатації застарілих танкерів світового флоту. Логічно очікувати ріст попиту на світовому ринку танкерів не тільки на судна нової конструкції, але і на принципово нові типи судів. На думку експертів, ті країни, що сьогодні підуть шляхом будівництва нового танкерного флоту, одержать "дивіденди" вже через 5—6 років. Потреби ж власне України за різними оцінками складають не менш 40 танкерів різного дедвейту [9], тому необхідний якнайшвидший розгляд і вирішення питання про створення національного танкерного флоту, а також будівництво сучасних танкерів на експорт насамперед країнам Організації Чорноморського Економічного Співробітництва з наступним виходом

на світовий ринок. Так, Туркменістан вже розглядає можливість залучення України до програми створення власної бази нафтоналивних танкерів.

Підводячи підсумок, необхідно підкреслити, що в даний час склалася досить сприятлива ситуація, в якій Україна може укомплектувати власний танкерний флот судами, що відповідають усім сучасним міжнародним екологічним нормам і правилам щодо безпеки з одного боку і, напрацювавши досвід, успішно вийти на світовий ринок таких судів і послуг, що ними надаються з іншого.

Подальший розвиток українського суднобудування нерозривно пов'язаний зі стратегією формування якісно нового флоту, організаційним механізмом побудови якого може стати прийняття національної програми розвитку флоту по видам і створення сприятливих умов для розміщення таких замовлень на вітчизняних виробничо-наукових потужностях, що буде сприяти покращанню їх розвитку і забезпечить формування виробничої програми на декілька років. Для успішного вирішення такої комплексної задачі сьогодні актуальним є створення високомобільного, економічно ефективного і високотехнологічного комплексу підприємств і організацій, який би сприяв інноваційному розвитку галузі, залученню інвестицій. Очевидно, логічним для підтримки суднобудування буде створення асоціації суднобудівних підприємств і забезпечення входу в асоціацію банку, підприємств енергетичного і металургійного комплексу, підприємства-постачальників суднового устаткування, об'єднання цих підприємств у виробничо-наукові кластери і надалі формування на цій основі промислово-фінансової групи (ПФГ) суднобудування [7]. Це забезпечить гнучке керування кадровими і виробничими ресурсами підприємств, створення необхідного фінансового, кадрового, наукового дослідницького, науково-технічного, нормативного і маркетингового супроводу будівництва судів. Закон "Про промислово-фінансові групи в Україні" [12] передбачає, що промислово-фінансові групи створюються для виконання державних програм розвитку пріоритетних галузей виробництва (а суднобудування — пріоритетна галузь) і структурної перебудови України, включаючи програми відповідні міждержавним програмам. Це не виключає можливість використання практики державного протекціонізму національному суднобудуванню. Закон про ПФГ існує, але ні однієї реально ефективно функціонуючої ПФГ немає. Причина, на наш погляд, у тому, що відповідно до Закону [12] головним повинне бути

виробниче підприємство, а не банк, як передбачено законодавством Росії й інших розвинених країн. Отже, для ефективної роботи ПФГ необхідно або внести зміни в Закон України "Про фінансово-промислові групи в Україні", або реєструвати ПФГ у Росії, особливо якщо головною організацією стане російський банк із достатнім для ПФГ капіталом. Альтернативним рішенням цього питання може стати створення власного нового акціонерного банку, засновниками якого стануть самі підприємства, хоча це і пов'язане з відповідними фінансовими й організаційними витратами. Таким чином, основними складовими ПФГ буде банк, суднобудівна асоціація, суднобудівний холдинг, металургійні заводи-постачальники суднового устаткування, судноплавна компанія і торговий дім [7]. Причому, беручи до уваги високу концентрацію підприємств суднобудівної галузі в м. Миколаєві, реалізація такої концепції найбільш доцільна в рамках спеціальної економічної зони (СЕЗ) "Миколаїв".

Дуже важливим етапом у формуванні ПФГ є створення привабливих умов для входження до неї банку, що стане основою економічного механізму реалізації описаної концепції. Для того щоб реалізувати цю ідею нами пропонується такий механізм: організація виплати боргу України Росії через будівництво, модернізацію, реконструкцію і ремонт сужен Росії. Пільговий режим роботи СЕЗ дасть позитивний баланс цієї великомасштабної фінансової операції [13].

**IV. Висновки.** Реалізація описаної концепції в найближчому майбутньому дозволить:

– створити танкерний флот України, що відповідає всім сучасним екологічним вимогам, для задоволення, як внутрішніх потреб, так і для надання судів для фрахту заксердонним замовникам, що не мають таких судів, або судна яких не відповідають діючим екологічним нормам, що допоможе зміцненню міжнародного авторитету України і затвердженню українського прапора на морській ділянці нафтового транзиту;

– забезпечити власну енергетичну безпеку України;

– підвищити рівень економічної безпеки;

– підвищити ступінь завантаження не тільки виробничих, але і науково-дослідних підприємств суднобудівної промисловості України, а також суміжних підприємств;

– максимально ефективно реалізувати потенціал вільної економічної зони "Миколаїв";

– досягти гарантованого екологічного ефекту в Україні;

– приймати Україні активну участь у вирішенні світових екологічних проблем, пов'язаних із транспортуванням нафтопродуктів;

– досягти соціального ефекту в результаті нормалізації фінансової атмосфери на підприємствах галузі;

– закласти основу подальшого розвитку інших флотів України;

Перспективи подальших досліджень у цій області необхідно пов'язувати з усебічними прогностичними розробками нормативних, політичних, економічних, підготовчих і інших заходів, необхідних для впровадження описуваної концепції.

### Література

1. Забезпечення енергетичної безпеки України / Рада національної безпеки і оборони України, Нац. ін-т проблем міжнародної безпеки. — К.: НІМБ, 2003. — 264 с.
2. Бурлака Г. Нефтеперерабатывающая промышленность Украины: состояние и перспективы // Экономика Украины. — 2000. — №7. — С. 20.
3. Постановление Кабинета Министров Украины о национальной программе "Нефть и газ Украины до 2010 года" от 21. 06. 2001, № 665.
4. Закон Украины "О национальной программе строительства судов рыбопромышленного флота Украины на 2002-2010 г." от 17. 01. 2000 г., № 2987-III.
5. Гончаров С. Корабельное дело // Киевский телеграф. — 2001. — №39.
6. Зайцев В. Концепция развития танкерного флота Украины // Нефть и газ. — 2003. — № 1. — С. 62.
7. Зинченко А. И. Современные проблемы судостроения Украины // Экономические инновации. Выпуск 15. — Одесса: ИПРЭЭИ НАН Украины, 2003. — С. 133-141.
8. Мегатанкер Knock Nevis выпивает месторождения залпом // <http://www.membrana.ru>, 22. 09. 2004.
9. International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/78) с последующими изменениями и поправками.
10. Сапрыкин В. Экспорт нефти СНГ в тисках турецких проливов // Зеркало недели. Международный общественно-политический еженедельник. — 2001. — №30. — С. 17.
11. Пахомов Е. Финский вариант // Еженедельный журнал. — 2003. — №73. — С. 24.
12. Закон Украины "О промышленно-финансовых группах в Украине" от 21. 11. 1995, № 437/95-ВР.
13. Зинченко А. И. О развитии корпоративных форм хозяйствования предприятий судостроительной отрасли Украины // Міжнародна науково-практична конференція "Управління підприємствами: проблемі та шляхи їх вирішення": Матеріали конференції. Том 1. — Донецьк, 2003. — 264 с.
14. <http://www.seanews.ru>