

СВІТОВИЙ ДОСВІД СУДНОБУДУВАННЯ ТА ВИКОРИСТАННЯ ЙОГО В РЕАЛІЯХ УКРАЇНИ

Бутенко В.В.

кандидат економічних наук, доцент кафедри економіки та моделювання ринкових відносин

Латишко А.О.

студент 2 курсу, напряму підготовки «Економічна кібернетика»
Одеський національний університет імені І.І. Мечникова
м. Одеса, Україна

Для теперішнього часу є актуальним осмислення досвіду країн світу з формування та підтримки такої структури важкої промисловості як – суднобудування, та можливість використання їх досвіду на практиці в реаліях країни. На це впливають як економічні, так і політичні чинники.

На початку ми розглянемо ситуації по суднобудуванню в світі та в Україні. Майже вся географія світового транспортного суднобудування сфокусувалася водному регіоні - в країнах «великої трійки» Східної Азії (Китай, Корея і Японія). Ці три країни щорічно забезпечують 92-94% всіх світових поставок нового транспортного флоту. Лідерами за обсягом інвестицій в будівництво флоту є США, Греція, Норвегія, Китай і Японія.

На світовому ринку суднобудування панує криза перевиробництва: він виник через велику кількість замовлень на будівництво вантажних суден, а це не відповідало реальним потребам морського торгового флоту.

Прогнози - невтішні. Зараз, за даними авторитетної консалтингової компанії Clarkson Research спостерігається найбільше падіння ринку суднобудування починаючи з 2004 року. Найближчі 2 - 3 роки будуть провальними навіть для лідерів галузі - Китаю і Південної Кореї.

Всі країни, які досягли успіхів у розвитку суднобудівних галузей, особливу увагу приділяли саме держпідтримку кораблів, розглянемо приклад Китаю та Туреччини. В Китаї:

- суднобудівним підприємствам надаються пільги і фінансова підтримка для закупівлі важливих, з точки зору розвитку галузі, технологій.

- встановлений режим пільгового кредитування в галузі. Умови надання кредиту китайським судновласникам на покупку судів на китайських верфях передбачають розстрочку платежу 80% вартості судна на 8,5 років під 5,1% річних при страхуванні 12% суми кредиту.

- суднобудівні компанії Китаю звільнені від сплати з процентного податку на землю, що направляється в місцеві бюджети.

Туреччина з початку 2000 років почала проводити комплекс заходів щодо розвитку національного суднобудування з залучення іноземних кредитів під урядові гарантії. Державою вживаються заходи щодо адаптації турецького законодавства до законодавства ЄС для встановлення єдиних стандартів в морській галузі: де вжито низку заходів законодавчого характеру для стимулювання попиту на продукцію національних судноверфей і збільшення торгового обороту. Серед них - пільги для власників верфей і ряд обмежень для компаній США і Європи на турецькому ринку.

Турецькі суднобудівні компанії імпортують 65% застосовуваних при будівництві судів компонентів (бортове електронне обладнання, системи зв'язку, носові і кормові гвинти та ін.) Щоб збільшити частку місцевої сировини і комплектуючих, влада країни беруть участь у фінансуванні науково дослідних проєктів в суднобудуванні і пов'язаних з ним виробництвах.

А зараз давайте розглянемо ситуацію у нашій державі. Підприємства суднобудування розміщені вздовж лінії узбережжя, що обумовлено технологією виробництва суден (в плавучих доках). Найбільшим центром суднобудування є м.Миколаїв, тут працюють три суднобудівні заводи, що випускають танкери і суховантажі. Два суднобудівні заводи Херсона виробляють катери, доки, плавучі крани, земснаряди. У Києві випускають морські траулери, річкові судна на підводних крилах, буксири, рефрижератори.[1] У Керчі проводяться танкери, ліхтеровози, яхти. Великими центрами суднобудування і судноремонту є також Одеса, Черноморськ, Маріуполь, Запоріжжя, Ізмаїл, Вилкове. Основними проблемами розвитку українського суднобудування є відсутність пільг з імпорту інвестицій і невиправданий розмір податкових ставок, що значно знижує цінову конкурентоспроможність українських заводів.

Є ще один важливий глобальний момент, який особливо гостро зараз відчувається українськими суднобудівниками - відсутність адекватного по вартості кредитного фінансування. Для суднобудування, що є бізнесом тривалих виробничих циклів, наявність дешевого фінансового ресурсу є критичним елементом. Цей ресурс і раніше був не дешевим, але сьогодні його просто немає. Сьогодні українські суднобудівні підприємства, щоб ввести обладнання, повинні сплатити мито від 7 до 20% (в середньому це 10%) і ПДВ 20%, який теоретично повинен бути відшкодований державою, але на практиці абсолютно не відшкодовується[2].

Ще одним істотним ударом для українських суднобудівників стало прийняття 1 січня 2015 року змін до Податкового кодексу України, в частині поновлення плати за землю для підприємств морегосподарського комплексу, які до цього в 2011-2014 рр. користувалися відповідними пільгами. Варто нагадати, що суднобудівні заводи в СРСР будувалися на величезних майданчиках. І це була не тільки проста данина радянської гігантоманії, але часом це диктувалося прямий виробничою необхідністю. Сьогодні важко собі уявити, що док розміщувався б на невеликому клаптику землі як це сьогодні практикують невеликі верфі Китаю і Туреччини. Тоді про це ніхто не замислювався, плата за оренду була сміховинна і не мала критичної ваги на тлі завантаження підприємств військовими замовленнями, як то кажуть «під зав'язку». У сформованих ж сьогодні умовах, скасування пільг і збільшення податкового навантаження на суднобудівні підприємства без перебільшення призведе до катастрофічних наслідків.

Для державної підтримки українського суднобудування з урахуванням зарубіжного досвіду необхідно:

1. розробка нової військово-морської доктрини з урахуванням національної безпеки
2. відродження торгового флоту і захисту інших видів діяльності в морях і океанах,

3. надання пільг для закупівлі сучасних технологій,
4. створення Національного інвестиційного фонду для забезпечення стратегічних проектів відносно дешевими фінансовими ресурсами,
5. зниження або скасування мита на імпорт промислового обладнання та комплектуючих, встановлення режиму пільгового кредитування українським судновласникам на покупку судів на українських верфях з розстрочкою платежу,
6. активна державна підтримка реструктуризації боргів суднобудівних заводів, звільнення суднобудівних компаній на законодавчому рівні від сплати податку на землю [3].

Для відновлення українського суднобудування актуальним завданням є створення міжнародних транзитних транспортних коридорів і великих портових логістичних центрів. Та також звісно державі потрібно проводити обережну та обдуману політику держави по відношенню вступу у різні торговельні та військово-економічні блоки. Наприклад вступ до ЄС може негативно сказатися на вітчизняного виробника, через неспроможність конкурувати з іноземними виробниками.

Література:

1. “Нова державна регіональна політика в Україні». Під загальною редакцією В.С. Куйбіди. – Київ, Видавництво “Крамар», 2009. – 232 с.
2. Національна економіка: навч. посіб. для студ. вищ. навч. закл.; За ред. В.М.Тарасевича. Центр учбової літератури, 2009. – 280 с.
3. Галиця Н.Г., Кіндзерський Ю.В. та ін. Потенціал національної промисловості: цілі та механізми ефективного розвитку Інститут економіки та прогнозування. – К., 2009. – 928 с.