

студентка 3 курсу економіко-правового факультету
Одеського національного університету імені І.І. Мечникова

Науковий керівник: к.е.н., доцент С.О. Нікола

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ СУДНОБУДІВНОЇ ГАЛУЗІ В УКРАЇНІ

Суднобудування історично було однією з провідних і найбільш технологічно розвинених галузей України. На українських верфях будувалися військові кораблі всіх класів, від танкерів, суховантажних суден, сейнерів до авіаносців. За останні 15-20 років галузь поступово розгубила промисловий потенціал, який на початку 90-х років здавався майже «квитком у благополучне майбутнє». Наразі суднобудівна галузь переживає не найкращі свої часи, але перспективи відновлення і розвитку галузі все ж існують. Для того, щоб Україні змогла повернути колишні обсяги суднобудування, потрібно розуміти, що світовий ринок змінився докорінно. І щоб йому відповідати, наше суднобудування має перебувати в умовах, аналогічних з нашими конкурентами. Перш за все необхідно розуміти, що всі країни, які розвивають суднобудування, підтримують цю галузь комплексом заходів, основні з яких - податкові пільги і дешеві кредити. Основними проблемами розвитку українського суднобудування є відсутність пільг по імпорту інвестицій і невиправданий розмір податкових ставок, що значно знижує цінову конкурентоспроможність українських заводів. Так, наприклад, суднобудівна компанія що планує побудувати танкер, звертається в банк за кредитом. Вартість кредиту в українських банках коливається від 12 до 20% річних. В той же час наші конкуренти мають змогу звернутися в національне Експортно-кредитне агентство (ЕКА) і отримати гроші під 0,3% річних. Їх витрати на обслуговування кредиту будуть значно нижчими. Тож для того, щоб вийти на лідируючі позиції і підтягнутись до рівня країн, що є провідними у цій галузі (Турція, Японія та ін.), необхідно створити такі ж умови ведення бізнесу. Для підвищення конкурентоспроможності суднобудівної галузі на зовнішніх ринках перш за все необхідна підтримка з боку держави, вона може запропонувати:

- кредитну допомогу виробнику для зменшення вартості судна;
- кредитну допомогу покупцеві або орендареві;
- податкові пільги у вигляді списання частини податків, використання безподаткових резервних фондів і відстрочок податкових платежів;
- фінансування науково-дослідних і конструкторських робіт та ін.

В українському законодавстві існують тільки податкові та митні пільги. Але вони мають скоріше декларативний характер і ними практично неможливо скористатися. Це призводить до подорожчання вартості виробництва і робить продукцію неконкурентоспроможною на світовому ринку. Є приклади, коли українські компанії програвали тендери європейським суднобудівникам виключно за ціною. При тому, що заробітні плати у наших конкурентів в рази вищі за українські. Пільгові кредити і державна підтримка з надлишком перекривають цю різницю[1].

Центр транспортних стратегій у 2018 році визначив, що для задоволення потенційного попиту в Україні в перспективі 10 років необхідно будівництво 250 суден різного класу. При цьому, інвестиції в будівництво складуть близько 1,7 млрд дол. Суднобудування є мультиплікатором для суміжних галузей (металургії, машинобудування, та ін.), генеруючи відрахування і створюючи нові робочі місця. Ці кошти, зможуть за 10 років згенерувати в суднобудуванні, суміжних галузях і річкових перевезеннях створення більше 8,3 тис. робочих місць, близько 732 млн дол. бюджетних відрахувань і більше 1 млрд дол. виплат заробітної плати[2].

Наразі можна зауважити, що в останні роки спостерігається ріст показників по обсягу реалізованої продукції та послуг. За даними асоціації «Укрсудпром», загальний обсяг продукції реалізованої суднобудівними підприємствами України в 2018 році, склав майже 3 млрд грн. Це на 32% більше аналогічного показника 2017 року. Обсяг послуг по судноремонту в минулому році склав 501 млн грн (+ 47% до 2017 року). Українське суднобудування продовжує відновлюватися після тривалого падіння. У I півріччі 2019 року лідерами галузі залишалися ССЗ «Нібулон», ПрАТ «Кузня на Рибальському» і Smart Maritime Group. У цей період українські суднобудівники з певним успіхом продовжували освоювати три напрямки: будівництво суден типу «річка-море» для власних потреб («Нібулон»), будівництво суднових корпусів для західних замовників (SMG) і військово-суднобудування («Кузня на Рибальському»). На заводі «Нібулон» у 2019 році спустили на воду 140-

метрове судно-перевантажувач класу «річка-море» Nibulon Max. Це найдовше судно, спущене на воду в Україні за останні 25 років. Судно - технічно складне, воно обладнане двома потужними кранами, що дозволяють повністю розвантажувати і завантажувати судна типу Panamax[3]. Тож ми бачимо позитивні зрушення в цій галузі, проте розуміємо, для того щоб відновити минулі обсяги виробництва необхідно додати більше зусиль, особливо з боку держави.

Література:

- 1. Как загрузить заказами судостроительные заводы Украины URL: <https://delo.ua/business/kak-zagruzit-zakazami-sudostroitelnye-zavody-u-350724/> (дата звернення: 12.10.19)*
- 2. Инвестиции в судостроение необходимы на уровне 1,7 млрд долл. в перспективе 10 лет URL: https://cfts.org.ua/news/2018/02/14/investitsii_v_sudostroenie_neobkhodimy_na_urovne_17_mlrd_doll_v_perspektive_10_let_ekspert_45612 (дата звернення: 12.10.19)*
- 3. Металл на воду: что за 6 месяцев произвели украинские судостроители URL <https://gmk.center/posts/metall-na-vodu-cto-za-6-mesyacev-proizveli-ukrainskie-sudostroiteli/amp/> (дата звернення: 13.10.19)*