

#### 7.4. Суднобудування та ремонт суден

Специфіка функціонування суднобудування в Радянському Союзі характеризувалась розгалуженою кооперацією науково-технічного і виробничого потенціалу та масштабним внутрішнім споживанням його продукції, 70 % якої становили військові кораблі. Після набуття незалежності Україна успадкувала до 30 % суднобудівних, кораблебудівних і судноремонтних потужностей колишнього СРСР [136]. Вітчизняний виробничий та науковий потенціали галузі зосереджено на 56 підприємствах та в організаціях Міністерства промислової політики України, серед яких: 11 суднобудівних заводів, 7 підприємств суднового машинобудування, 11 морського приладобудування, 27 окремих НДІ та КБ [137]. За формами власності – це 31 акціонерне товариство і 25 державних підприємств та організацій. Крім того, до суднобудівних і судноремонтних робіт залучаються підприємства, які є виробниками та постачальниками вузлів і деталей інших міністерств і відомств. Розрив наукових, виробничих і коопераційних зв'язків, поява надлишкових виробничих потужностей, скорочення державного замовлення призвели до необхідності кардинальних змін у функціонуванні суднобудування.

З метою збереження суднобудівного потенціалу в умовах обмеженого фінансування в перші роки незалежності приймалися рішення щодо створення необхідних умов для виживання галузі. Так, протягом 1991-1998 рр. окремим підприємствам надано дозволи на експорт суден та кораблів з цільовим розподілом валютної виручки від їх продажу та видано ліцензії на експорт стратегічно важливих сировинних товарів. Низка підприємств отримали звільнення від сплати податку на доходи та вивізного (експортного) і ввізного мита на комплектуючі вироби й матеріали, використані на будівництві суден. Для вирішення питань фінансування виробництва окремим підприємствам надано бюджетні позички на фінансування заходів щодо конверсії і створення нових видів цивільної продукції, а також індивідуальні ліцензії для отримання іноземних кредитів за спрощеною схемою.

Заходи державної регуляторної та фінансової політики щодо розвитку суднобудування почали набувати ознак системності в 1998-1999 рр. з визнанням його пріоритетною галуззю економіки України [138] та прийняттям Закону України «Про заходи щодо державної підтримки суднобудівної промисловості в Україні» [139]. Законом запроваджувались преференції для суднобудівної галузі, зокрема здешевлення кредитів за рахунок часткової компенсації процентної ставки за кредитами комерційних банків, пільги зі сплати земельного податку та ввізного мита суднобудівними підприємствами при ввезенні матеріалів, устаткування для будівництва морських і річкових суден та ін. Це обумовило певні позитивні зрушення і дозволило залишити в розпорядженні суднобудівних підприємств значну частину обігових коштів.

В умовах недостатнього бюджетного фінансування розвиток галузі був пов'язаний з реалізацією процесів модернізації, яка відбувалася за такими напрямками: перепрофілювання надлишкових виробничих потужностей, перехід до міжнародних стандартів, удосконалення технологічних та комерційних параметрів продукції.

Перепрофілювання надлишкових виробничих потужностей суднобудування безпосередньо пов'язувалося з переорієнтацією підприємств галузі на реальні потреби внутрішнього та зовнішнього ринків та необхідністю адаптації організаційних форм управління до умов ринкової економіки. Це дало можливість досягти стабільної тенденції в розвитку суднобудування. Так, суднобудівними і судноремонтними підприємствами галузі збільшено обсяги виробництва та реалізації продукції (табл. 7.11).

Щороку в середньому на 20 % зростають обсяги експортних поставок, які, зокрема, збільшуються за рахунок участі України в реалізації контрактів зі створення військових кораблів різного класу та постачань різноманітних комплектуючих, засобів морської

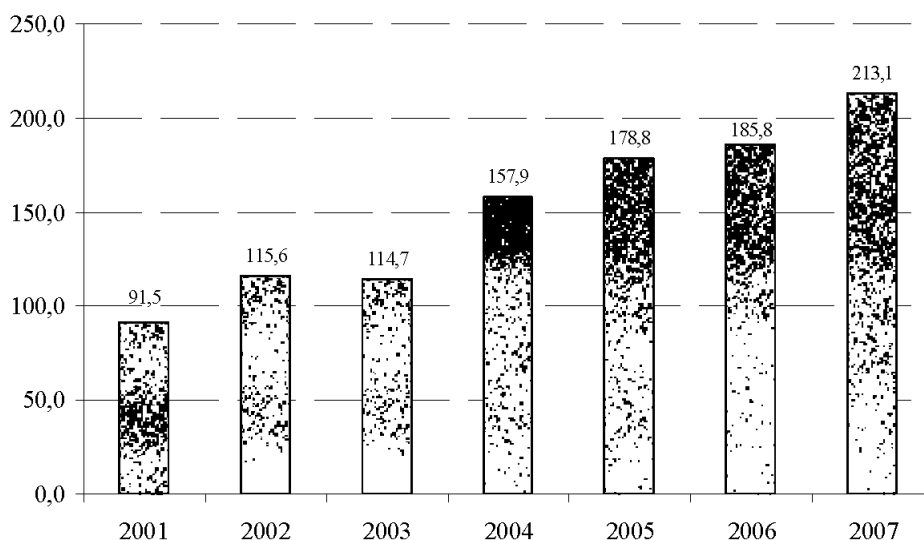
радіолокації і гідроакустики, передачі суднобудівних технологій і проектів створення військово-морської техніки (рис. 7.6).

Таблиця 7.11

**Будування та ремонт суден в Україні, млн грн\***

Показник	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Обсяг виробленої продукції, робіт, послуг,	714,2	917,6	1 032,5	1 537,8	2 072,0	2 307,6	2 500,0
Обсяг реалізованої продукції, робіт, послуг	673,7	1 009,4	1 227,5	1 313,4	1 516,3	1 729,4	2 140,8

\* Складено за даними Державного комітету статистики України (2001-2002 рр. – форма № 17.2, 2003-2007 рр. – форма № 14.3а).



**Рис. 7.6.** Динаміка експорту продукції суднобудування в Україні, млн дол США\*

\* Джерело: Зовнішня торгівля України : [стат. зб. / відп. за вип. А. О. Фризоренко]. – К. : Держкомстат України, 2008. – 108 с.

Рівень внутрішнього споживання вітчизняної суднобудівної продукції залишився досить низьким. Так, питома вага суден, побудованих для вітчизняних замовників протягом 1992-2005 рр., становила близько 6 % в загальному обсязі суднобудівного виробництва [140]. Така ситуація обумовлювалася домінуванням зовнішніх перевізників та відсутністю механізмів стимулювання вітчизняних судноплавних компаній до збільшення попиту на вітчизняну суднобудівну продукцію.

Перехід до міжнародних стандартів передбачав відповідність організаційних умов на підприємствах галузі вимогам міжнародної системи менеджменту якості. Він відкрив перед вітчизняними виробниками нові можливості розширення номенклатури продукції на зовнішніх ринках та співробітництва з іноземними компаніями. Міжнародний Сертифікат якості ISO 9001/2000 отримали такі підприємства та організації, як ВАТ «Суднобудівний завод «Залив», «Дамен Шіпярдс Океан», «Феодосійська суднобудівна компанія «Море», «Завод «Фіолент», «ЦКБ «Корал», ДП «Дніпроверф»; ДАХК «Чорноморський суднобудівний завод», ХДЗ «Паллада», Казенний дослідно-проектний центр кораблебудування та інші.

Удосконалення технологічних та комерційних параметрів продукції включало якість будівництва судів і плавучих споруд, судноремонт та виготовлення металевих конструкцій; точність технологічного устаткування, рівня технологічних процесів та кваліфікації робочої сили; дотримання нормативів екологічної безпеки та впровадження ресурсозберігаючих технологій. У результаті здійснення модернізаційних процесів

підприємства галузі в коопераційному партнерстві стали спроможними забезпечити створення практично всіх типів кораблів, катерів і суден надводного флоту, силових установок і навігаційного обладнання.

Подальше реформування галузі відбувається за наступними напрямками: удосконалення відносин власності, реалізація інтеграційних процесів, упровадження інноваційних проектів.

В умовах бюджетних обмежень та необхідності залучення додаткових джерел фінансування, зокрема іноземних інвестицій, удосконалення відносин власності виявилось основним засобом збереження та розвитку суднобудівного потенціалу. Цей процес відбувався через корпоратизацію та приватизацію об'єктів за індивідуальними планами шляхом:

- перетворення підприємств, які не підлягають приватизації, в акціонерні товариства із збереженням 100 % акцій у державній власності;
- створення відкритих акціонерних товариств з часткою державної власності не менше як 50 % + 1 акція;
- виділення окремих структурних підрозділів з подальшим створенням на їх базі підприємств зі збереженням галузевого профілю;
- перетворення непрофільних підприємств на самостійні суб'єкти господарської діяльності.

У результаті змінили форму власності 58 % підприємств суднобудування [141], залишаються неприватизованими лише три суднобудівних заводи: ДП «Суднобудівний завод ім. 61-го Комунара», ФСК «Море» і ХДЗ «Паллада» та ДП «Науковий виробничий комплекс газотурбобудування (НВКГ) «Зоря-Машпроект» (табл. 7.12).

Таблиця 7.12

### Основні підприємства суднобудування України

Підприємство	Стратегічно важливі підприємства галузі	Містоутворюючі підприємства галузі	Форма власності	
			державна	приватна
ДП «Науковий виробничий комплекс газотурбобудування (НВКГ) «Зоря-Машпроект», м. Миколаїв	+	+	+	
ВАТ «Вадан Ярде Океан», м. Миколаїв	+			+
ВАТ «Севморзавод», м. Севастополь	+			+
Чорноморський суднобудівний завод, м. Миколаїв	+			+
ВАТ «Суднобудівний завод «Залив», м. Керч	+	+		+
ДП «Суднобудівний завод ім. 61 Комунара», м. Миколаїв	+		+	
ВАТ «Херсонський суднобудівний завод»	+			+
ВАТ «Ленінська кузня», м. Київ	+			+
ВАТ «Феодосійська суднобудівна компанія (ФСК) «Море», м. Феодосія	+	+	+	
Херсонський державний завод (ХДЗ) «Паллада», м. Херсон	+		+	
Казенний дослідно-проектний центр кораблебудування (КДЦК), м. Миколаїв	+		+	

Прикладами позитивного досвіду приватизації є ВАТ «Ленінська кузня», «Херсонський суднобудівний завод» і Миколаївський суднобудівний завод «Океан», що сьогодні, як ВАТ «Вадан Ярде Океан» (у 2000-2008 рр. – ВАТ «Дамен Шіпярде Океан»), є лідером галузі. Однак спостерігаються й протилежні тенденції в приватизаційних процесах.

Так, Чорноморський суднобудівний завод, що свого часу був найбільшим в Європі суднобудівним комплексом повного циклу, після приватизації фактично втратив виробничий та кадровий потенціал.

Висока капіталомісткість суднобудівного виробництва обумовлює необхідність реалізації інтеграційних процесів на національному рівні та залучення вітчизняних суднобудівних підприємств до складних форм міжнародної інтеграції, типових для країн Західної Європи і США, які передбачають консолідацію як виробництва, так і замовлень.

Такий процес зазвичай відбувається в кілька етапів: спільне виробництво, організація консорціумів, утворення спільних підприємств, спільних інтегрованих структур, формування кластерів суднобудівного спрямування. В умовах жорсткої конкурентної боротьби та обмеження ринків збуту в Європі набуло поширення зближення компаній шляхом участі в спільних багатонаціональних кораблебудівних програмах. Наступним кроком може стати консолідація через пряме злиття компаній і створення загальноєвропейської корпорації. Для суднобудівної галузі України доцільно формування інтегрованих науково-виробничих структур холдингового типу. Саме такий тип об'єднання дозволяє відносно самостійним підприємствам створити технологічно взаємопов'язані науково-виробничі та збутові ланцюги зі зменшенням ступеня їх залежності від зовнішніх постачальників. Крім того, позитивними аспектами створення структур холдингового типу є:

- збільшення диверсифікаційних можливостей та підвищення стійкості холдингу шляхом оперативного перерозподілу фінансових та інших ресурсів між напрямками його діяльності;
- удосконалення структури управління шляхом розмежування вирішення стратегічних та оперативних завдань функціонування та розвитку;
- створення власної інфраструктурної (ремонтної, транспортної, будівельної та ін.) мережі;
- зниження ризиків за рахунок збільшення портфеля замовлень та його функціональної та проектної структури.

Створення інтегрованих науково-виробничих структур передбачає об'єднання підприємств різного функціонального спрямування і форм власності та має стати вагомим підґрунтям для розробки проривних технологій та перспективних проектів суден і кораблів, сприяти розширенню внутрішнього ринку та закріпленню на зовнішніх ринках вітчизняної суднобудівної продукції. Впровадження інноваційних проектів на підприємствах галузі пов'язано з підвищенням якості та зниженням собівартості суднобудівної продукції.

Насамперед, це перехід до системних засобів проектування; удосконалення технологій для розмітки і різання деталей корпусів суден, упровадження сучасних технологій зварювання та вигинання деталей, застосування нових матеріалів у виробництві деталей та комплектуючих, використання новітніх технологій антикорозійного захисту та інше.

Зміна характеру сучасних воєнних конфліктів обумовлює відповідні зміни номенклатури продукції та кон'юнктури збройових ринків. Особливостями ведення сучасних воєнних дій є застосування високоточної зброї з носіїв морського базування та бойових надводних кораблів водотоннажністю від 600 до 2 тис. т, оснащених засобами виявлення та ураження цілей у повітрі, на воді та під водою. У зв'язку з цим відбувається збільшення попиту на багатоцільові надводні кораблі середнього та малого класів: фрегати, корвети, патрульні катери, катери берегової оборони, кораблі та катери на підводних крилах і повітряній подушці, мінно-тральні кораблі. Набуває актуальності оснащення кораблів новітніми бойовими системами управління, трикоорди-

натними радіолокаційними станціями кругового огляду, гідролокаторами і системами захисту від торпед, а також комплектація протичовновими або транспортними вертольотами. Існуюча спеціалізація країн щодо випуску відповідних типів суден відкриває можливості для формування нових ніш збуту вітчизняної суднобудівної продукції на зовнішніх ринках.

Таким чином, структурно-динамічні зрушення в розвитку галузі відбуваються за такими напрямками:

- розширення номенклатури суднобудівної продукції та спектра судноремонтних послуг;
- розробка та виробництво суден і кораблів нових типів для внутрішніх потреб та закріплення позицій на зовнішніх ринках.

Вітчизняна суднобудівна продукція представлена круїзними та екскурсійними суднами, поромами, баржами, вантажними та іншими плавучими засобами для перевезення людей та вантажів, дозвілля та спорту, військовими та рятувальними кораблями, багатопрофільними газотурбінними двигунами, що використовуються для обладнання кораблів і суден. Розширення її номенклатури відбувається за рахунок випуску малогабаритних або невеликого тоннажу суден, які сьогодні користуються попитом на зовнішньому та внутрішньому ринках. Так, ВАТ «Дамен Шіпярдс Океан» 2006 р. розпочало серійний випуск суден типу «ріка – море». Підприємством протягом того ж року було передано сім повнокомплектних універсальних суховантажних судна для вітчизняного замовника – Акціонерної судноплавної компанії «Укррічфлот». ДП «Суднобудівний завод ім. 61 Комунара» побудовано корпус криголама норвезькому замовнику та корпус контейнеровоза іспанському замовнику – компанії «Factorial Naval de marin». Крім того, розробка та виробництво суден для задоволення внутрішніх потреб представлено різними видами морських суден для транспортного і рибопромислового флоту, морської техніки для вивчення та освоєння нафтогазових родовищ континентального шельфу, поромів, буксирів, рятувальних суден, великотоннажних суден, а також науково-дослідних суден для проведення гідрометеорологічних досліджень і моніторингу стану навколишнього середовища. Так, на Чорноморському суднобудівному заводі побудовано п'ять буксирів; на Севморзаводі за проектом ЦКБ «Чорноморець» – пожежне судно для підприємства «Магістральні нафтопроводи «Дружба»; на ДП «Суднобудівний завод ім. 61 Комунара» будуються буксири для ДП «Дельта-лоцман». У номенклатурі продукції судноремонтних підприємств підвищується питома вага послуг з технічної підтримки, ремонту та обслуговування раніше поставлених суден, кораблів і газотурбінної техніки.

Розробка та виробництво військових кораблів нових типів пов'язано з випуском багатоцільових надводних кораблів середнього і малого класів. Так, ФСК «Море» освоїло будівництво швидкісних катерів типу «Кафа» та багатоцільового патрульного катера «Гриф-Т», ВАТ «Ленінська кузня» – бронекатерів типу «Гюрза». На замовлення Військово-морських сил Збройних сил України Казенним підприємством «Дослідно-проектний центр суднобудування» (м. Миколаїв) завершено розробку ескізного проекту корабля класу корвет та розпочато його технічне проектування з такими основними тактико-технічними характеристиками: водотоннажність – 2,5 тис. т, дальність плавання – 4 тис. миль, автономність – 30 діб. Корабель передбачається оснастити сучасними системами озброєння, навігації, управління вогнем. До його будівництва буде залучено більше ніж 50 вітчизняних підприємств у кооперації з іноземними виробниками. Серед потенційних країн-партнерів розглядаються Росія, Данія, Франція, Німеччина, Нідерланди, Велика Британія, Італія та Швеція [142].

Подальший розвиток суднобудування пов'язаний з подоланням наслідків світової фінансово-економічної кризи та впровадженням системи відповідних антикризових

заходів. Високий рівень експортних замовлень дозволив нівелювати вплив фінансово-економічної кризи на підприємства суднобудування України 2008 р. Обсяг продукції, виробленої на підприємствах, становив 2,5 млрд грн, а обсяг реалізації – 2,7 млрд грн, що на 22 % більше, ніж 2007 р. Протягом 2008 р. суднобудівними заводами побудовано і передано замовникам 30 суден і плавучих засобів загальною вартістю 131,1 млн дол США, укладено нові контракти на будівництво 23 суден на загальну суму 158,2 млн дол США [143]. Зокрема, реалізація контракту ВАТ «Вадан Ярде Океан» на будівництво 16 суховантажних суден типу «ріка – море» дає можливість створити 800 додаткових робочих. Однак наслідки кризи можуть проявитися вже найближчим часом, у т. ч. у затримці надходження коштів за вже побудовані судна, відмові замовників від нових контрактів, призупиненні інвестиційних програм з модернізації виробничих потужностей підприємств.

З метою попередження негативних наслідків кризових процесів запроваджуються заходи державної регуляторної та фінансової підтримки галузі. Це, перш за все, розробка та прийняття програмних документів, які орієнтуються на захист національних виробників суднобудівної продукції, зокрема шляхом регулювання каботажних та внутрішніх перевезень суднами власного виробництва. Так, у деяких країнах урядова допомога включає пряме субсидювання, податкові пільги, державні замовлення на побудову суден, списання боргів, фінансування модернізації й реконструкції підприємств. Для будівництва суден ефективним вважається надання спеціальних банківських кредитів, які повертаються з доходу від експлуатації судна. Наприклад, в Японії суднобудівникам видаються кредити під 5 % річних, а в Іспанії їх обсяги досягають 85 % ціни судна, США – 88 % терміном на 25 років [166]. У межах подолання наслідків світової фінансово-економічної кризи з початку 2009 року вдвічі знижено податкове навантаження на суднобудування в Китаї, Південній Кореї та Японії, що дозволило на 17-20 % зменшити вартість його продукції та отримати замовлення на нові суднобудови.

Сьогодні в Україні заходи державної антикризової підтримки запроваджуються в таких суднобудівних підприємствах, як ДП «Конструкторсько-технологічне бюро «Суднокомпозит» (м. Феодосія), «НВКГ «Зоря-Машпроект» та ін. Крім того, Кабінетом Міністрів України прийнято рішення щодо виділення 6 млн грн для ДП «Суднобудівний завод ім. 61-го Комунара», які буде спрямовано на утримання ракетного крейсера «Україна» та часткову ліквідацію заборгованості з виплати заробітної плати.

Однак вагомим підґрунтям для подолання наслідків кризових процесів та реалізації подальших структурно-динамічних зрушень у розвитку суднобудування має стати прийняття відповідних програмних документів на довгострокову перспективу. На жаль, у прийнятій 2009 року Стратегії розвитку суднобудування лише узагальнено сформульовано шляхи його розвитку на період, який через специфіку функціонування галузі не можна вважати довгостроковим, не визначено засоби розв'язання проблем розвитку суднобудування та механізм і обсяги ресурсного забезпечення реалізації. Стратегія потребує доопрацювання в частині чіткого визначення пріоритетів розвитку галузі, формування комплексу заходів щодо їх реалізації та відповідного механізму забезпечення на довгострокову перспективу.

Для розвитку в Україні внутрішнього ринку вагоме значення матиме прийняття Морської доктрини України, яка визначала б структуру сучасного морського торговельного українського флоту, конкурентоспроможного на світовому фрахтовому ринку, рибопромислового, науково-дослідницького та інших спеціалізованих флотів України, відповідні заходи державної політики щодо їх розвитку та механізм їх реалізації. Виконання антикризових заходів, розробка та прийняття відповідних програмних документів сприятимуть подальшому розвитку суднобудування в Україні.