

цифіки виробництва енергії з окремих джерел, встановлення чіткої структури енергоринку та правил роботи; забезпечення конкуренції з боку традиційних джерел енергії та сприятливі умови залучення інвестицій. Так, повинні бути внесені зміни до законодавства щодо визначення біомаси, та відповідно встановлення зеленого тарифу для біомаси як рослинного так і тваринного походження, а також встановлення «зеленого тарифу» для біогазу Законом України «Про електроенергетику».

Недостатньо використовуються засоби державного регулювання, що можуть бути застосовані для стимулювання альтернативної енергетики як пріоритетного стратегічного напряму інноваційної політики. Необхідним є: державна стимуляція виробництва енергії з альтернативних джерел; запровадження правового механізму регулювання виробництва енергії з альтернативних джерел, що стане невід'ємною частиною правового механізму регулювання енергетичного ринку України.

Взагалі, об'єкти альтернативної енергетики можна класифікувати: за джерелами походження енергії (сонячна, вітрова, геотермальна, енергія біомаси тощо), за потужністю (малі, середні, великі) та метою застосування (промислові, побутові). Відповідно до цього правові норми у сфері альтернативної енергетики можна розподілити на загальні (їх більшість, стосуються всіх видів енергії) та спеціальні (стосуються конкретного виду джерела енергії). Посилення спеціального законодавства в найближчому майбутньому додасть додатковий поштовх розвитку в Україні альтернативної енергетики.

Пісьменна К.С.

к.ю.н., асистент

кафедри господарського права

Національного університету

«Юридична академія України

імені Ярослава Мудрого»

ГАЛУЗЕВА ПОЛІТИКА ДЕРЖАВИ В СУДНОБУДІВНІЙ ПРОМИСЛОВОСТІ: ГОСПОДАРСЬКО-ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ

Рівень розвитку суднобудування як галузі промисловості, що інтегрує в своїй продукції результати діяльності великої кількості суміжних галузей національної економіки, є для будь-якої країни показником її науково-технічного розвитку і промислового потенціалу.

Після здобуття незалежності в Україні залишаються значні виробничі потужності суднобудування та судноремонту, обсяг яких становить близько 30% суднобудування колишнього СРСР. Це 9 суднобудівних заводів, 5 підприємств судового машинобудування, 11 підприємств морського приладобудування, 27 окремих науково-дослідних інститутів та конструкторських бюро. Крім того, в Україні функціонує низка суднобудівних та судноремонтних підприємств, що підпорядковані Міністерству транспорту та зв'язку, Департаменту рибного господарства Мінагрополітики та Міністерству оборони.

Номенклатура продукції, яка може бути виготовлена суднобудівним комплексом України, різноманітна. Технологічні потужності підприємств дозволяють виготовляти танкери дедвейтом до 150 тис. тонн, універсальні суховантажні судна, контейнеровози місткістю 1200 ТЕУ, транспортні рефрижератори з обсягом трюмів до 500-600 тис. кубічних футів, суховантажні судна класу „ріка-море” дедвейтом 3000-4000 тонн, плавучі крани, плавучі доки, пасажирські судна прибережного плавання та на підводних крилах, риболовецькі траулери і сейнери та ін.¹.

¹ Гуреев В. Поддержка государства дала результаты / В. Гуреев // Порты Украины. – 2001. – № 5(31). – С. 35-39

На сьогодні в Україні діють 44 суднобудівних підприємства, з них 11 великих, які функціонують на території Автономної Республіки Крим, Одеської

та Миколаївської областей, в містах Києві та Севастополі, які становлять цілісний сектор економіки. Цей сектор має певну інфраструктуру, розвиток якої залежить від ефективної роботи суднобудівних підприємств. Тому суднобудування впливає на загальний стан економіки України, створюючи кумулятивний ефект не тільки в суднобудівній галузі, а й у суміжних галузях та видах виробництва. Крім того, суднобудування є галуззю промисловості, яка потребує значних людських ресурсів, тим самим сприяючи зайнятості населення. Тому стан розвитку суднобудування значною мірою впливає на соціально-економічний стан країни. Отже, розвиток суднобудування має важливе економічне, політичне та соціальне значення.

Названі підприємства вносять значні грошові кошти до Державного бюджету України. З кожним роком обсяги виробництва в цій галузі стабільно зростають. Наприклад, у 2002 р. створено продукції на загальну вартість 1227,2 млн грн, було укладено контракти на будівництво 33 суден. Стабільно поліпшується фінансове становище суднобудівних заводів, у тому числі за рахунок активної зовнішньоекономічної діяльності, участі у світовій виробничій кооперації тощо, іноземних замовлень.

Зокрема, в 2011 році Чорноморський суднобудівний завод здійснив поставку до Голландії двох корпусів з судовими механізмами і системами, що мали ступінь готовності близько 60-70 відсотків. Крім того, Миколаївським заводом «Океан», який перейшов під контроль компанії «Смарт-холдинг», продовжується будівництво буксирів-штовхачів для підприємств аграрного комплексу (холдинг «Нібулон»). У 2010 році був спущений на воду третій з 12 одиниць замовлення.

Ще один український завод - Чорноморський суднобудівний - отримав в 2011 році замовлення за державною програмою «Корвет». Будівництво головного корабля програми було закладено у 2012 році. Завершення будівництва планується на 2016 рік. Крім того, до 2021 року на воду мають бути спущені ще три кораблі.

Частина оборонного замовлення, як передбачається, буде виконувати Севастопольський морський завод. В основному, замовлення ці пов'язані з ремонтом і модернізацією кораблів українського військово-морських сил. Крім цього, міська влада Севастополя планували замовити заводу споруду пасажирських катерів, на що було виділено 16 мільйонів гривень. Крім того, Феодосійська суднобудівна компанія «Море» також отримала невелику кількість місцевих замовлень. Зокрема, в 2011 році вона виграла тендер на будівництво корабля морської охорони «Корал», і до 2020 року повинна випустити шість таких кораблів, вартість кожного з яких складає 160 мільйонів гривень.

Крім того слід зазначити, що сьогодні існують сприятливі умови для поліпшення позицій українських суднобудівників на світовому ринку. Так, приміром, об'єднання під контролем «Смарт-холдингу» трьох суднобудівних заводів України - Херсонського, Чорноморського та Миколаївського - дасть можливість надати потенційним замовникам більш широке коло пропозицій. Кожен з цих заводів має свою спеціалізацію: Чорноморський завод - військове кораблебудування, Херсонський - танкери, Миколаївський - середньо-і великотоннажні судна. Так, 2011 році силами Херсонського заводу було закладено 3 нафтоналивних судна за замовленням SVL Group (Мальта). На Чорноморському заводі, крім корветів і вже згаданих вище замовлень для Голландії, в минулому році було завершено будівництво морозильного траулера-рибозаводу, який отримав назву «Генерал Трошев». Замовлення надійшло від компанії «Преображенська база тралового флоту» з Росії. Пізніше був укладений ще один контракт на будівництво траулера. Стосовно Феодосійського заводу, на сьогодні основним напрямком його діяльності є будівництво малих десантних кораблів на повітряній подушці для Китаю, вартість контракту оцінюється в 350 мільйонів доларів¹.

На нашу думку, певне підвищення економічної ефективності діяльності підприємств суднобудівної промисловості пов'язане насамперед із застосуванням державною певних пільг та гарантій для підприємств галузі.

¹ <http://wartime.org.ua/3584-sudnobuduvannya-ukrayini-vdrodzhuyetsya.html> Джерело - Інтернет

Як уже зазначалося, суднобудівна промисловість унаслідок своїх специфічних особливостей не може існувати без державної підтримки. Допомога держави суднобудівній промисловості особливо посилилась усередині 70-х років ХХ ст., коли зростаючи виробничі потужності верфей стали перевищувати попит на нові судна. Уряди деяких країн активно підтримували суднобудування, що формувалося (Південна Корея, Іспанія, Бразилія). В той час традиційні суднобудівні підприємства захищали власне становище в світі за допомогою субсидій та інших засобів. Ця тенденція спостерігалася протягом 10 років, доки кризова ситуація, пов'язана зі з'явленням залишків виробництва верфей світу, не змусила деякі країни зменшити фінансову підтримку та укласти міжнародні угоди про обмеження субсидій.

Світова урядова підтримка суднобудівної промисловості використовує такі засоби:

- прямі субсидії, які становлять на сьогодні 7-9% контрактної вартості судна;
- дешеві кредити, прискорену амортизацію, податкові пільги (відстрочення, списання, безподаткові резервні фонди);
- державне замовлення на будівництво військових та торговельних суден;
- урядову участь або націоналізацію;
- допомогу в реконструкції суднобудівних компаній;
- планування здавання на металобрухт та будівництва нових суден;
- мораторій на повернення боргів судновласникам¹.

Майже всі ці засоби законодавець застосовує для стимулювання суднобудівної промисловості в Україні. вони на сьогодні втілюються в окремих постановках Кабінету Міністрів України, а також Законі України „Про заходи державної підтримки суднобудівної промисловості в Україні”.

Слід зазначити, що за останні 20 років засоби законодавчого регулювання суднобудівної промисловості, залежно від особливостей державної промислової політики розвитку суднобудівної промисловості та стану економіки країни в цілому, змінювалися

¹ Ландик В.И. Инновационная стратегия предприятия: проблемы и опыт их решения / В.И. Ландик. – К.: Наук. Думка. – 2003. – 364 с.с. 163-164

та пройшли певні етапи свого становлення. Розглянемо основні з них.

1992-1994 роки. Характерно для цього періоду була відносна стабільність фінансового стану підприємств, які за рахунок накопичених за радянських часів запасів металопрокату та інших комплектуючих матеріалів і виробів, а також не високої заробітної плати забезпечували конкурентоздатність та рентабельність виробництва експортної продукції. В цей період законодавець застосовував в основному такий засіб, як планування здавання на металобрухт та будівництва нових суден.

Так, згідно з розпорядженням Кабінету Міністрів України від 4 лютого 1992 р. за №69-р „Про заходи щодо покращення фінансово-економічного становища ВО „Чорноморський суднобудівний завод” (м. Миколаїв)”¹, припинялося будівництво атомного важкого авіанесучого крейсера „Ульяновськ” (проект 1143,7) виробничим об'єднанням „Чорноморський суднобудівний завод”.

В той же період Уряд надає низку податкових та митних пільг, а також списує бюджетну заборгованість. Наприклад, згідно до постанови Кабінету Міністрів України від 3 червня 1993 р. за № 405 „Про створення умов для випуску суден Чорноморським суднобудівним заводом” (що втратила чинність на підставі постанови Кабінету Міністрів України від 19 вересня 1994 р. за № 644)², передбачалося надання Чорноморському суднобудівному заводу низки податкових пільг, а саме звільнення від:

- сплати податку на доходи та обов'язкового продажу на міжбанківському валютному ринку України надходжень в іноземній валюті, отриманій за поставку суден, в обсягах, що компенсують витрати на придбання комплектуючих виробів і матеріалів, технологічно необхідних для будівництва, у межах номенклатури, обу-

¹ Про заходи щодо покращення фінансово-економічного становища ВО „Чорноморський суднобудівний завод” (м. Миколаїв): Розпорядження Кабінету Міністрів України від 4 лютого 1992 р. № 69-р // <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nereg=69-92-%FO> – Джерело – Інтернет.

² Про створення умов для випуску суден Чорноморським суднобудівним заводом: Постанова Кабінету Міністрів України від 3 червня 1993 р. № 405 // <http://www.zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nereg=405-93-%EF> – Джерело – Інтернет.

мовленої контрактами та підтверженої платіжними документами, а також усіх надходжень у російських рублях, отриманих за реалізацію продукції заводом;

- сплати вивізного (експортного) та ввізного мита на комплектуючі виробу і матеріали, отримані за іноземну валюту і використані на будівництві суден.

Постановою також дозволялося Чорноморському суднобудівному заводу у разі продажу суден на експорт з оплатою з відстроченням провадити розрахунки з бюджетом по податках на доходи і здійснювати обов'язковий продаж валюти згідно до чинного законодавства у міру одержання платежів у терміни, визначені умовами контрактів.

Однак ці гарантії поширювалися тільки на авансові платежі замовників, які становили 40-50% ціни судна та не забезпечували повного циклу його будування. У зв'язку з цим заводи були вимушені погоджуватись на так звані давальницькі поставки імпортного суднового обладнання, що призвело до підвищення його собівартості при фіксованій контрактній ціні судна.

Починаючи з 1994 р., економічна криза, різке зростання цін на матеріали, суднове комплектуюче обладнання та енергоресурси, різке падіння оборотних коштів підприємств, непослідовна податкова політика та інші чинники, індивідуальні для кожного підприємства, призвели до значного скорочення обсягів виробництва експортної продукції, необхідності залучення кредитних ресурсів комерційних банків зі значним для підприємств рівнем відсоткових ставок. Унаслідок цього витрати на будування суден значно зросли, різко скоротилося завантаження виробничих потужностей, конкурентоздатність на світовому ринку різко впала. В цей період низка суднобудівних підприємств України опинилися на межі банкрутства, а фактична відсутність оборотних коштів у заводів призвела як до неможливості виконання існуючих контрактних зобов'язань, так і до неукладення нових контрактів.

Сукупність цих чинників потребувала від Уряду країни та української промисловості вжити невідкладних заходів щодо стабілізації роботи підприємств.

Так, згідно з розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11 травня 1994 р. за № 325-р „Про дозвіл державному підприємству

„Суднобудівний завод імені 61 Комунара” на продаж кораблів (що втратило чинність на підставі постанови Кабінету Міністрів України від 31 серпня 2005 р. за № 832)¹, з метою відшкодування витрат державного підприємства „Суднобудівний завод імені 61 Комунара”, пов'язаних з частково виконаними роботами по ремонту і модернізації, а також утриманням великих протичовнових кораблів „Ташкент” і „Миколаїв”, цьому підприємству дозволялося продати за кордон зазначені судна у нерозібраному стані для розбирання на металобрухт.

В період 1996-1999 років було прийнято низку постанов Уряду, спрямованих на поліпшення роботи суднобудівних підприємств, включаючи реструктуризацію заводів, створення на базі виробництв верфі самостійних підприємств з їх наступною приватизацією.

На нашу думку, Уряд вживав недостатньо ефективні та непослідовні заходи щодо створення системи кредитування суднобудівних заводів, які використовували державні гарантії на надання заводом державної цільової фінансової допомоги на основі повернення коштів. Такий стан підтримки можливий, але не на етапі гострої економічної кризи, яку переживали економіка України в цілому та суднобудівна промисловість зокрема. Наприклад, постанова Кабінету Міністрів України від 17 травня 1997 р. за № 456 „Про заходи щодо стабілізації роботи суднобудівних підприємств у 1997 році”² зобов'язує Національний банк України відкрити Промінвестбанку цільову кредитну лінію для фінансування програм будівництва суден і дозволити йому повертати цільові кредитні ресурси та відсотки за їх користування Національному банку України і суднобудівним підприємствам – позичальникам Промінвестбанку після реалізації судна замовнику. Указ Президента України від 12 липня 1999 р. за № 813\99 „Про заходи щодо за-

¹ Про дозвіл державному підприємству „Суднобудівний завод імені 61 Комунара” на продаж кораблів: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 11 травня 1994 р. №325-р // <http://www.zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nereg=325-94-%FO> – Джерело – Інтернет.

² Про заходи щодо стабілізації роботи суднобудівних підприємств у 1997 році: Постанова Кабінету Міністрів України від 17 травня 1997 р. № 456 // Офіційний вісник України – 1997. – №21. – Ст. 21.

безпечення виробничої діяльності державного підприємства „Херсонський суднобудівний завод”¹, передбачав реструктуризацію на п’ять років заборгованості зазначеного підприємства перед цим банком у сумі 231,3 млн грн. Закон України від 15 липня 1999 р. за № 965-XIV „Про списання податкової заборгованості підприємств водного транспорту, що виникла у зв’язку з обмеженням судноплавства по Дунаю”², передбачав створення умов для стабілізації фінансово-економічного стану підприємств водного транспорту, яким завдано значних збитків у зв’язку з обмеженням судноплавства по Дунаю в результаті військових дій НАТО проти Союзної Республіки Югославії. Згідно зі ст. 1 цього Закону списання з підприємств водного транспорту – платників податків за переліком, затвердженим Кабінетом Міністрів України, підлягали:

- сума податкової заборгованості зі сплати податків та зборів (обов’язкових платежів) до Державного бюджету України;
- сума податкової заборгованості зі сплати пені, штрафних і фінансових санкцій до Державного бюджету України.

Відповідно до даного Закону списанню підлягала податкова заборгованість зі сплати таких податків і зборів (обов’язкових платежів):

- податку на додану вартість;
- податку на прибуток підприємств;
- збору до Державного інноваційного фонду;
- суми амортизаційних відрахувань, які відповідно до Закону підлягали централізації у державному бюджеті України;
- відрахувань та зборів на будівництво, реконструкцію, ремонт і утримання доріг загального користування.

Для стабілізації роботи підприємств в окремих регіонах також було прийнято низку постанов, які передбачають прямі дотації коштів Державного бюджету, наприклад, постанова Кабінету

¹ Про заходи щодо забезпечення виробничої діяльності державного підприємства „Херсонський суднобудівний завод”: Указ Президента України від 12 липня 1999 р. № 813/99 // Урядовий кур’єр. – 1999. – 19 серпня.

² Про порядок списання податкової заборгованості підприємств водного транспорту, що виникла у зв’язку з обмеженням судноплавства по Дунаю: Закон України від 15 липня 1999 р. № 965-XIV // Відомості Верховної Ради України. – 1999. – №38. – Ст. 347.

Міністрів України від 20 травня 1997 р. за № 467 „Про заходи щодо стабілізації роботи суднобудівних підприємств м. Миколаєва”¹, якою забезпечено у 1997 р. виділення Міністерству машинобудування, військово-промислового комплексу і конверсії на завершення будівництва суден згідно з укладеними контрактами із бюджету 57,6 млн грн, передбачених на фінансування державних капітальних вкладень за рахунок надходжень від приватизації об’єктів державної власності; фінансування зазначених витрат на поворотній основі державним підприємствам „Суднобудівний завод імені 61 Комунара” у сумі 27,6 млн грн. і „Чорноморський суднобудівний завод” у сумі 30 млн грн; віднесення до переліку підприємств, об’єкти житлово-комунального господарства яких передаються у комунальну власність у 1997 р., державних підприємств „Суднобудівний завод імені 61 Комунара”, „Чорноморський суднобудівний завод” і ВАТ „Суднобудівний завод „Океан”, передбачивши асигнування у сумі 5 млн грн на їх утримання; погашення заборгованості перед підприємствами та проектно-конструкторськими організаціями суднобудування у м. Миколаєві за виконання ними у 1995-1996 рр. роботи; розроблення умов приватизації державних підприємств „Суднобудівний завод імені 61 Комунара” і „Чорноморський суднобудівний завод” за індивідуальними планами; продаж за некомерційним конкурсом пакетів акцій цих підприємств; опрацювання можливості залучення кредитів Європейського банку реконструкції та розвитку і банку „Меріл Лінг” (США) з подальшим оформленням в установленому порядку гарантій Кабінету Міністрів України.

Згідно з постановою Кабінету Міністрів України від 29 лютого 1996 р. за № 254 „Про заходи щодо стабілізації роботи суднобудівних підприємств”² Міністерство машинобудування військово-промислового комплексу і конверсії, Міністерство фінансів, Фонд

¹ Про заходи щодо стабілізації роботи суднобудівних підприємств м. Миколаєва: Постанова Кабінету Міністрів України від 20 травня 1997 р. № 467 // Урядовий кур’єр. – 1997. – 31 травня.

² Про заходи щодо стабілізації роботи суднобудівних підприємств: Постанова Кабінету Міністрів України від 29 лютого 1996 р. №254 // <http://www.zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nereg=254-96-%EF> – Джерело – Інтернет.

державного майна з участю акціонерного комерційного промислово-інвестиційного банку зобов'язувалися відпрацювати протягом 1996 р. на базі Чорноморського і Херсонського суднобудівних заводів, акціонерних товариств „Океан” (м. Миколаїв) і „Залив” (м. Керч), суднобудівного заводу імені 61 Комунара (м. Миколаїв) нові принципи господарювання виробників наукоємної та конкурентоздатної продукції з довготривалим циклом виробництва для їх подальшого впровадження на інших суднобудівних підприємствах.

Відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 17 травня 1999 р. за № 826 „Про заходи щодо збереження виробничого потенціалу Херсонського суднобудівного заводу”¹, Міністерство промислової політики і Міністерство фінансів зобов'язувалися профінансувати у другому кварталі 1999 року Херсонський суднобудівний завод у розмірі 3 млн грн за рахунок коштів, передбачених цьому підприємству постановою Кабінету Міністрів України від 23 березня 1999 р. за № 452 „Про розподіл державних централізованих капітальних вкладень та переліки об'єктів, що фінансуються за їх рахунок у 1999 році”²

Згідно з постановою Кабінету Міністрів України від 25 серпня 1999 р. за № 1551 „Про реструктуризацію заборгованості державного підприємства „Херсонський суднобудівний завод”³, передбачалися реструктуризація на п'ять років основного боргу у сумі 178,7 млн грн за кредитами, наданими цим Банком державному підприємству „Херсонський суднобудівний завод”, оформлення

¹ Про заходи щодо збереження виробничого потенціалу Херсонського суднобудівного заводу: Постанова Кабінету Міністрів України від 17 травня 1999 р. № 826 // <http://www.zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nereg=826-99-%EF> – Джерело – Інтернет.

² Про розподіл державних централізованих капітальних вкладень та переліки об'єктів, що фінансуються за їх рахунок у 1999 році: Постанова Кабінету Міністрів України від 23 березня 1999 р. № 452 // Урядовий кур'єр. – 1999. – 15 квітня.

³ Про реструктуризацію заборгованості державного підприємства „Херсонський суднобудівний завод”: Постанова Кабінету Міністрів України від 25 серпня 1999 р. № 1551 // <http://www.zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nereg=1551-99-%EF> – Джерело – Інтернет.

заборгованості за відсотками, нарахованими за зазначеними кредитами у сумі 52,6 млн грн, шляхом видання простих векселів, утримувачем яких є цей Банк, з терміном погашення до 31 грудня 2004 р.

В постанові Кабінету Міністрів України від 13 вересня 1999 р. за № 1669 „Про додаткові заходи щодо забезпечення реалізації проекту будівництва суден-балкерів типу „Панамакс”¹ ВАТ Суднобудівний завод „Океан” передбачалося погодитись, як виняток, з пропозицією Міністерства промислової політики, узгодженою з Міністерством економіки, Міністерством фінансів, Міністерством юстиції та державним імпортно-експортним банком, який діє як банк-агент Кабінету Міністрів України відповідно до Агентської угоди від 19 вересня 1996 р. в міжбанківській кредитній угоді в рамках Меморандуму між Кабінетом Міністрів України та Ексімбанком Японії, підписаного у Токіо 6 жовтня 1997 р. та ратифікованого Верховною Радою України 12 лютого 1998 р., про укладення внутрішньої кредитної угоди між Державним експортно-імпортним банком та ВАТ „Суднобудівний завод „Океан” без укладення договору застави.

Згідно з наказом Міністерства транспорту України від 29 квітня 2002 р. за № 295 „Про створення ДП „Південне судноремонтне виробництво”², з метою ефективного використання державного майна Іллічівського судноремонтного заводу, відповідно до Закону України від 27 березня 1991 р. за № 887-ХІІ „Про підприємства в Україні”³, декрету Кабінету Міністрів України від 15 грудня 1992 р. за №8-92 „Про управління майном, що є у загальнодержав-

¹ Про додаткові заходи щодо забезпечення реалізації проекту будівництва суден-балкерів типу „Панамакс” відкритим акціонерним товариством „Суднобудівний завод „Океан”: Постанова Кабінету Міністрів України від 13 вересня 1999 р. № 1669 // <http://www.zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nereg=1669-99-%EF> – Джерело – Інтернет.

² Про створення ДП „Південне судноремонтне виробництво”: Наказ Міністерства Транспорту України від 29 квітня 2002 р. №295 // http://www.rise/odessa.ua/headers/hmt295_02.php3 – Джерело – Інтернет.

³ Про підприємства в Україні: Закон України від 17 березня 1991 р. № 887-ХІІ // Відомості Верховної Ради України. – 1991. – №24. – Ст. 272.

ній власності”¹ та виконання окремої ухвали арбітражного суду Одеської області від 20 березня 2001 р. по справі № 17-2-3\65, на базі майна державних підприємств „Іллічівський суднобудівний завод” та СРЗ „Україна” було створене державне підприємство „Південне судноремонтне виробництво”, яке віднесено до сфери управління Міністерства транспорту України та підпорядковане Державному департаменту морського і річкового транспорту.

Позитивною практикою було створення державної холдингової компанії. Постановою Кабінету Міністрів України від 11 грудня 1998 р. за № 1959 „Про утворення Державної акціонерної холдингової компанії „Чорноморський суднобудівний завод”² в якій, зокрема, зазначається, що з метою підвищення ефективності використання науково-технічного та виробничого потенціалу державного підприємства „Чорноморський суднобудівний завод”, зниження собівартості будівництва суден, поліпшення фінансово-економічного становища, розширення ринків збуту його продукції необхідно утворити Державну акціонерну холдингову компанію „Чорноморський суднобудівний завод” на базі державного підприємства „Чорноморський суднобудівний завод”.

Засновником компанії виступає Міністерство промислової політики, яке затверджує статут, призначає голову правління та з погодженням з Міністерством економіки, Міністерством фінансів і Фондом державного майна затверджує склад спостережної ради Компанії.

Але в умовах приватизації підприємств суднобудівної промисловості така позитивна тенденція не одержала подальшого поширення. На нашу думку, збереження державної форми власності на стратегічні суднобудівні підприємства, а також створення на їх основі холдингу, сприятиме підвищенню ефективності використання науково-технічного та виробничого потенціалу, знижен-

¹ Про управління майном, що є у загальнодержавній власності: Декрет Кабінету Міністрів України від 15 грудня 1992 р. № 8-92 // Відомості Верховної Ради України. – 1993. – № 7. – Ст. 52.

² Про утворення Державної акціонерної холдингової компанії „Чорноморський суднобудівний завод”: Постанова Кабінету Міністрів України від 11 грудня 1998 р. № 1959 // <http://uazakon.com/document/spart64/inx64426.htm> . – Джерело – Інтернет.

ню собівартості будівництва суден, поліпшенню фінансово-економічного стану, розширенню ринків збуту продукції суднобудівних підприємств.

Як бачимо, зазначені нормативно-правові акти містять так звані невідкладні антикризові заходи, покликані розв’язати поточні проблеми фінансування. Проте для того, аби бути успішним конкурентом на світовому ринку, названі заходи недостатньо ефективні. На нашу думку, державна підтримка мусить мати систематичний характер. І першим кроком в законодавчих зусиллях створити ефективне нормативно-правове забезпечення галузі, спрямоване на її стимулювання, було прийняття 18 листопада 1999 р. Закону України „Про заходи державної підтримки суднобудівної промисловості в Україні», який містить положення, що істотно відрізняються від практики, що існувала раніше (див. табл. 1)

Таблиця 1.

Співвідношення практики стимулювання суднобудівної промисловості, що існувала до 1999 р. до положень Закону України „Про заходи державної підтримки суднобудівної промисловості в Україні”

<i>Практика, що існувала раніше</i>	<i>Положення Закону</i>
Заборгованість перед Державним бюджетом країни погашувалася за рахунок авансових платежів та передплати	Авансові платежі, перелічені на окремі рахунки, не підлягають безумовному списанню та використовуються тільки за цільовим призначенням
Схема оподаткування включала до валового прибутку авансові платежі та передплату, які надійшли, в момент одержання коштів. Збільшення податків впливало на зростання вартості судна	Розрахунки щодо оподаткування переносяться на момент здавання судна або виконання контракту

Прибуток підприємств списувався на погашення заборгованості перед державним бюджетом, що призводило до подорожчання собівартості будівництва судна.	Підприємствам надається відстрочка погашення боргу перед Державним бюджетом на 60 місяців
Матеріали та комплектуюче обладнання, які придбавалися за кордоном, обкладались митом та ПДВ, що призводило до збільшення їх вартості	Матеріали та комплектуюче обладнання, які ввозилися на митну територію за контрактами, не обкладаються митом та ПДВ
Суднобудівні підприємства, розташовані на значній території, вимушені сплачувати податок на землю, що збільшувало вартість будівництва судна	Суднобудівні підприємства звільняються від податку на землю
Вартість продукції суднобудівних підприємств, виготовлена за рахунок коштів Державного бюджету України (держзамовлення), збільшувалася на суму ПДВ, що штучно підвищувало вартість бюджетних робіт	Продукція суднобудівних підприємств, вироблена за рахунок коштів Державного бюджету, звільнялась від сплати ПДВ
Значну частину вартості розроблення проектно-конструкторської документації складало оподаткування, що призводило до збільшення вартості судна	Проектно-конструкторські роботи, які виконувалися вітчизняними розробниками за контрактами з суднобудівними підприємствами на будівництва суден, звільняються від сплати ПДВ

Як наслідок прийняття цього Закону стала формуватися тенденція до зростання обсягів виробництва на деяких провідних українських верфях, збільшення робочих місць та поліпшення соціального рівню робітників.

Крім того, в цей період позитивною тенденцією розвитку галузі в цілому було прийняття низки законів України про створення спеціальних економічних зон на територіях Автономної республіки Крим, Одеської та Миколаївської областей, а саме: від 21 грудня 2000 р. за № 2189-III „Про спеціальний режим інвестиційної діяльності на територіях пріоритетного розвитку та спеціальній економічній зоні „Порт Крим”¹, від 13 липня 2000 р. за № 1909-III „Про спеціальну (вільну) економічну зону „Миколаїв”², від 23 березня 2000 р. за № 1607-III „Про спеціальну (вільну) економічну зону „Порто-франко” на території Одеського морського торговельного порту”³.

У розглядуваний період головним напрямом законодавчих зусиль у контексті державного регулювання господарсько-правових відносин в галузі стає створення спеціальних режимів господарювання, які б знизили податковий тиск на виробника та створили достатню мотивацію для розширення обсягів виробництва, активізації зовнішньоекономічної діяльності, пошуку контрактів на виробництво від іноземних замовників, підвищення конкурентоздатності галузі тощо. Ці режими реалізуються шляхом створення окремих за типом спеціальних режимів інвестиційної діяльності.

Загальною метою створення вільних економічних зон є, як правило, залучення інвестицій для розвитку регіону в цілому. Слід зазначити, що під інвестиціями з позиції сучасного розуміння ін-

¹ Про спеціальний режим інвестиційної діяльності на територіях пріоритетного розвитку та спеціальній економічній зоні „Порт Крим”: Закон України від 21 грудня 2000 р. № 2189-III // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – № 9. – Ст. 40.

² Про спеціальну економічну зону Миколаїв: Закон України від 13 липня 2000 р. № 1909-III // Відомості Верховної Ради України. – 2000. – № 42. – Ст. 349.

³ Про спеціальну (вільну) економічну зону „Порто-франко” на території одеського морського порту: Закон України від 23 березня 2000 р. № 1607-III // Відомості Верховної Ради України. – 2000. – № 26. – Ст. 208.

вестиційної політики держави розуміються як іноземні, так і внутрішні інвестиційні ресурси. Залучення до економіки внутрішніх грошових коштів є основною метою на сучасному етапі економічного розвитку нашої держави. За підрахунками різних фахівців у тіньовій економіці міститься від 50 до 80 % внутрішніх грошових коштів. Причиною тому є низка чинників: нестабільність політичної ситуації в державі, девальвація внутрішньої грошової одиниці, жорстка податкова політика, відсутність адекватних ринкових реформ, нестабільність законодавства, тощо.

Одним з етапів реалізації ринкових реформ, структурної перебудови економіки є створення в регіонах, які потребують особливого економічного стимулювання, вільних економічних зон.

Однак **на початку 2004 р.** негативним чинником розвитку законодавчого забезпечення галузі, а відтак, і господарської діяльності підприємств суднобудівної промисловості стало прийняття Закону України від 27 листопада 2003 р. № 1344-IV „Про державний бюджет України на 2004 рік”¹. Було припинено дію положень Закону „Про заходи державної підтримки суднобудівної галузі в Україні”, а саме: скасовано пільгові режими оренди землі, змінилися деякі положення, які пов’язані з ПДВ та стосуються митно-тарифної політики.

В зв’язку з цим було прийнято Закон України від 15 червня 2004 р. № 1766-IV „Про внесення змін в деякі законодавчі акти України про державну підтримку суднобудівної промисловості в Україні”². Закон передбачає заходи державної підтримки суднобудування на період 2005-2012 роки, в тому числі державну фінансову підтримку суднобудування за рахунок здешевлення кредитів, надання пільг по сплаті податку на землю, першочерговості відшкодування ПДВ суднобудівними підприємствами. Передбачено пільги зі сплати ввізного мита для матеріалів та обладнання з метою будування морських, річкових суден та інших пливзасобів. На

¹ Про державний бюджет України на 2004 рік: Закон України від 27 листопада 2003 р. № 1344-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2004. – № 17-18. – Ст. 250.

² Про внесення змін в деякі законодавчі акти України про державну підтримку суднобудівної промисловості в Україні: Закон України від 15 червня 2004 р. № 1766-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2005. – №3. – Ст. 77.

цей Закон було накладене президентське вето, але в грудні 2004 року Верховна Рада подолала це вето.

Проте в цей період держава надавала суднобудуванню пряму фінансову підтримку. Згідно з постановою Кабінету Міністрів України від 25 серпня 2004 р. за № 1111 „Про затвердження Порядку спрямування надходжень від приватизації державного майна понад обсяги, визначені статтею 26 Закону України „Про державний бюджет України на 2004 рік”¹ для погашення заборгованості по заробітній платі ФСК „Море” було надано безвідсотковий кредит на суму 4,5 млн грн.

Перспективи розвитку суднобудівної галузі в Україні було затверджено Постановою Кабінету Міністрів України від 28 липня 2003 р. за № 1174 „Про схвалення державної програми розвитку промисловості на 2003-2011 роки”².

Основними напрямками державної політики в суднобудуванні стає структурна перебудова виробничого та науково-технічного потенціалу підприємств галузі, перетворення суднобудівного комплексу на галузь, яка здатна до саморозвитку, активізація зовнішньоекономічної діяльності, забезпечення завантаження потужностей заводів.

Таким чином, у зв’язку із зменшенням обсягу державних коштів, які спрямовувалися на державну підтримку підприємств суднобудівної промисловості, економічні показники підприємств значним чином знизилися в цьому році.

2006 рік. Саме в цьому році було прийнято низку Постанов Кабінету Міністрів України, найбільше значення з яких з точки зору правового регулювання суднобудівної промисловості мало прийняття Постанови Кабінету міністрів України від 27 березня 2006 р. за № 368 „Про затвердження переліку та обсягу матеріалів, ус-

¹ Про затвердження Порядку спрямування надходжень від приватизації державного майна понад обсяги, визначені статтею 26 Закону України „Про державний бюджет України на 2004 рік”: Постанова Кабінету Міністрів України від 25 серпня 2004 р. № 1111 // Офіційний Вісник України. – 2004. – № 34. – Ст. 2276.

² Про схвалення Державної програми розвитку промисловості на 2003-2011 роки: Постанова Кабінету Міністрів України від 28 липня 2003 р. №1174 // Офіційний Вісник України. – 2003. – № 31. – Ст. 1628.

таткування і комплектуючого обладнання, що використовуються для будівництва суден підприємствами суднобудівної промисловості, визначеними відповідно до статті 1 Закону України „Про заходи щодо державної підтримки суднобудівної промисловості в Україні”¹, та ввозяться на митну територію України згідно з контрактами, укладеними цими підприємствами” , якою встановлюється перелік матеріалів та устаткування, що ввозяться в Україну для будівництва суден підприємствами, визначеними у ст. 1 Закону України „Про заходи державної підтримки суднобудівної промисловості в Україні, і щодо якого застосовується дотримання вимог пункту „і” ст. 19 Закону України від 5 лютого 1992 р. за № 2097-ХІІ „Про єдиний митний тариф”² і ст. 66 Закону України від 20 грудня 2005 р. за № 3235-ІV „Про державний бюджет України на 2006 рік”³ а саме сплата ввізного мита за ставкою 0% (згідно з п. 2 постанови).

Постановою Кабінету Міністрів України від 17 серпня 2006 р. „Про зупинення деяких постанов Кабінету Міністрів України”⁴ було зупинено дію постанови Кабінету Міністрів України від 3 серпня 2006 р. „Про доповнення переліку та обсягу матеріалів, устаткування і комплектуючого обладнання, що використовується для будівництва суден підприємствами суднобудівної промисловості, визначеними відповідно до статті 1 Закону України від

¹ Про доповнення переліку та обсягу матеріалів, устаткування і комплектуючого обладнання, що використовується для будівництва суден підприємствами суднобудівної промисловості, визначеними відповідно до статті 1 Закону України від 3 серпня 2006 р. за № 1084 „Про заходи щодо державної підтримки суднобудівної промисловості в Україні” та ввозяться на митну територію України згідно з контрактами, укладеними цими підприємствами: Постанова Кабінету Міністрів України від 3 серпня 2006 р. // uazakon.com/document/fpart05/idx05331.htm – Джерело – Інтернет.

² Про єдиний митний тариф: Закон України від 5 лютого 1992 р. № 2097-ХІІ // Відомості Верховної Ради України. – 1992. – №19. – Ст. 259.

³ Про Державний бюджет України на 2006 рік: Закон України від 20 грудня 2005 р. № 3235-ІV // Відомості Верховної Ради України. – 2006. – № 9 (№№ 9, 10-11). – Ст. 96.

⁴ Про зупинення дії деяких постанов Кабінету Міністрів України: Постанова КМУ від 17 серпня 2006 р. // Офіційний Вісник України. – 2006. – Ст. 2429.

3 серпня 2006 р. за № 1084 „Про заходи щодо державної підтримки суднобудівної промисловості в Україні” та ввозяться на митну територію України згідно з контрактами, укладеними цими підприємствами”¹. Оскільки запчастини і комплектуюче обладнання закуповується за кордоном, скасування виплати ПДВ за ставкою 0% та ввізного мита істотно збільшило вартість будівництва судна, що негативно позначилося на конкурентноздатності галузі в цілому. Однак на сьогодні дію постанови відновлено згідно з Постановою Кабінету Міністрів України від 19 грудня 2006 р. за № 1756 (1756-2006-п)².

У **2007 році** спостерігалася тенденція до скорочення державної підтримки суднобудівних підприємств, як впливає з постанови Кабінету Міністрів України від 5 вересня 2007 р. за № 1102 „Про внесення змін до переліку суднобудівних підприємств, для яких запроваджуються заходи підтримки суднобудівної промисловості”³, з переліку виключено вісім суднобудівних підприємств та внесено до нового лише три. При цьому підтримка здійснюється за рахунок здешевлення кредитів. Згідно з додатком 3 „Розподіл видатків Державного бюджету України на 2007 рік” Закону України від 19 грудня 2006 р. за № 489-V „Про державний бюджет України

¹ Про доповнення переліку та обсягу матеріалів, устаткування і комплектуючого обладнання, що використовується для будівництва суден підприємствами суднобудівної промисловості, визначеними відповідно до статті 1 Закону України від 3 серпня 2006 р. за № 1084 „Про заходи щодо державної підтримки суднобудівної промисловості в Україні” та ввозяться на митну територію України згідно з контрактами, укладеними цими підприємствами: Постанова Кабінету Міністрів України від 3 серпня 2006 р. // uazakon.com/document/fpart05/idx05331.htm – Джерело – Інтернет.

² Про визнання такою, що втратила чинність, постанови Кабінету Міністрів України від 17 серпня 2006 р. № 1215 та внесення зміни до Постанови Кабінету Міністрів України від 3 серпня 2006 р. № 1905: Постанова Кабінету Міністрів України від 19 грудня 2006 р. № 1756 (1756-2006-п) // Офіційний Вісник України. – 2006. – Ст. 3409.

³ Про внесення змін до переліку суднобудівних підприємств, для яких запроваджуються заходи підтримки суднобудівної промисловості: Постанова Кабінету Міністрів України від 5 вересня 2007 р. № 1102 // Офіційний Вісник України. – 2007. – № 67. – Ст. 2587.

на 2007 рік”¹ на державну підтримку підприємств суднобудівної промисловості через здешевлення кредитів передбачено 50 000,0 тис. грн, заходи на завершення будування суден – 20 000,0 тис грн. Крім того, постанова Кабінету Міністрів України від 14 лютого 2007 р. за №221 „Про затвердження порядку використання у 2007 році коштів, передбачених у Державному бюджеті для підтримки підприємств суднобудівної промисловості шляхом здешевлення кредитів”² передбачає конкурсний порядок надання такої допомоги (ст. 5). Згідно з п. 3 постанови, за рахунок бюджетних коштів виконавцем проектів відшкодовується сума сплачених ними відсотків за користування середньостроковими (до трьох років) і довгостроковими (до п’яти років) кредитами у розмірі облікової ставки Національного банку України, що діє на дату нарахування відсотків за користування кредитом, але не більше ніж відсоткова ставка за кредитами, залученими виконавцями проектів. Відшкодування здійснюється за умови, відсоткова ставка за кредитами банків, залученими виконавцями проектів, не перевищує 1,8 облікової ставки Національного банку України, що діє на дату укладення кредитного договору.

Крім того, в постанові встановлено досить жорсткі вимоги як до інвестиційних проектів, так і щодо виконавців. Зокрема, п. 6 ч. 1 – вимоги щодо інвестиційних проектів: відповідність проекту до критеріїв відбору; максимальна ефективність використання бюджетних коштів; ефективність проекту (обсяг прибутку, термін окупності, створення нових робочих місць, надходження платежів до бюджету); наявність договору про наміри кредитування проекту, укладеного між виконавцем проекту і банком; наявність висновку комплексної державної експертизи інвестиційного проекту; п. 6 ч. 2 – вимоги щодо виконавців проекту: включення до переліку суднобудівних підприємств, для яких запроваджуються заходи

¹ Про державний бюджет України на 2004 рік: Закон України від 27 листопада 2003 р. № 1344-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2004. – № 17-18. – Ст. 250.

² Про затвердження порядку використання у 2007 році коштів, передбачених у Державному бюджеті для підтримки підприємств суднобудівної промисловості шляхом здешевлення кредитів: Постанова Кабінету Міністрів України від 14 лютого 2007 р. № 221 // Офіційний Вісник України. – 2007. – № 12. – Ст. 439.

державної підтримки суднобудівної промисловості, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 21 грудня 2005 р. за № 1256¹; здійснення господарської діяльності протягом не менше двох років; відсутність заборгованості перед Державним бюджетом за залученими кредитами, а також із сплати податків, зборів (обов’язкових платежів); достатність обігових коштів для забезпечення поточної діяльності; виконання зобов’язань щодо погашення та обслуговування кредиту; часткове фінансування інвестиційного проекту.

Вважаємо, що такі вимоги до відбору суб’єктів підтримки можуть створити умови для бюрократизації і корумпованості під час відбору інвестиційних проектів. Крім того, таку умову, як часткове фінансування інвестиційного проекту, на практиці може виконати лише невелика кількість підприємств.

2012 рік. Слід зазначити, що прийняття Закону України від 6 вересня 2012 року № 5209-VI “Про проведення економічного експерименту щодо державної підтримки суднобудівної промисловості”² є безперечнопозитивним чинником у розвитку законодавства про державну підтримку суднобудівної промисловості.

Так, відповідно до ст. 1 Закону, суднобудування визнано пріоритетною галуззю економіки. Крім того, відповідно до ч. 2 ст 1 Закону, сфера дії поширюється не лише на суднобудування, а й на судноремонт (клас 33.15 КВЕД), а також на дослідно-конструкторські організації, що на відміну від Закону України “Про заходи державної підтримки суднобудівної промисловості в Україні” дозволить більш комплексно, а відповідно й ефективно стимулювати економічну діяльність підприємств суднобудівної промисловості, яка з економічною природою є досить складною та комплексною, яка складається з багатьох підгалузей, що мають специфічні технологічні властивості, особливі умови економічного розвитку,

¹ Про затвердження переліку суднобудівних підприємств, для яких запроваджуються заходи державної підтримки суднобудівної промисловості: Постанова Кабінету Міністрів України від 21 грудня 2005 р. № 1256 // Офіційний Вісник України. – 2004. – №51. – Ст. 3358.

² Про проведення економічного експерименту щодо державної підтримки суднобудівної промисловості. Закон України від 6 вересня 2012 року № 5209-VI // Голос України від 06.10.2012 № 188

різний ступінь рентабельності, а відтак, з метою стимулювання, потребують застосування різних господарсько-правових засобів державної підтримки. Розглянемо структуру суднобудівної промисловості.

Так, за виробничою спеціалізацією підприємства та організації суднобудівної промисловості створюють такі галузі: **суднобудування, судноремонт, суднове машинобудування та морське приладобудування**. Відносно специфічною підгалуззю є підприємства, які здійснюють суднові електромонтажні роботи¹.

Основні напрями державної підтримки суднобудівної промисловості, відповідно до ст. 3 Закону України “Про проведення економічного експерименту щодо державної підтримки суднобудівної промисловості”, реалізуються шляхом:

1) створення умов для відновлення конкурентоспроможності підприємств суднобудування;

2) надання державних гарантій відповідним рішенням Кабінету Міністрів України за іноземними кредитами, що надаються іноземними державами, банками, міжнародними фінансовими організаціями, а також зобов’язань перед іноземними замовниками за зовнішньоекономічними договорами (контрактами);

3) здешевлення кредитів шляхом часткової компенсації ставки за кредитами комерційних банків до рівня облікової ставки Національного банку України, діючої на дату сплати відсотків за отриманими кредитами;

4) надання пільг зі сплати податків і зборів та/або встановлення спеціальних режимів оподаткування в порядку, встановленому [Податковим кодексом України](#)

5) звільнення у порядку, встановленому законодавством України з питань державної митної справи, від податку на додану вартість та мита операцій із ввезення на митну територію України товарів (продукції), які використовуються для будівництва, ремонту, модернізації морських, річкових суден та інших плавучих засобів, якщо такі товари не виробляються підприємствами на території України або виробляються, але не відповідають сертифікаційним

¹ Александров В.Л. Судостроительное предприятие в условиях рынка: проблемы адаптации и развития / Александров В.Л., Перельгин А.В., Соколов В.Ф. – С.Пб.: Судостроение, 2003. – 390 с.с. 14.

вимогам міжнародних класифікаційних товариств чи вимогам замовників морських, річкових суден та інших плавучих засобів, визначеним умовами контрактів;

6) стимулювання підвищення рівня заробітної плати в галузі, у тому числі шляхом зменшення розміру нарахувань на фонд оплати праці;

7) підвищення рівня державних замовлень, у тому числі державних оборонних замовлень;

8) стимулювання, у порядку, встановленому законом, продажу продукції суднобудування на експорт;

9) надання інших видів державної підтримки суднобудівної промисловості, не забороненої законодавством України та міжнародними угодами, згода на обов’язковість яких надана Верховною Радою України.

Як бачимо, в кризові періоди розвитку вітчизняного суднобудування законодавець вжив прями заходи державного впливу для поліпшення фінансового стану суднобудівних підприємств. Серед них можна виділити такі: прями субсидії, які складають на сьогодні 7-9% контрактної ціни судна; дешеві кредити, прискорена амортизація, податкові пільги (відстрочки, списання, безподаткові резервні фонди); урядова участь або націоналізація; допомога в реконструкції суднобудівних компаній; планування здавання на металобрухт та будування нових суден; мораторій на повернення боргів судновласникам. Але на сьогодні найбільш ефективним засобом стимулювання промисловості є розроблення на підставі економічного аналізу галузі державних програм економічного розвитку суднобудування, які мають бути як довгострокові (стратегічні), так і короткострокові. Крім того, оскільки будування різних за типом суден характеризуються як складністю виконуваних робіт, так і технологічними умовами виробництва, стимулювання різних підгалузей суднобудування має бути диверсифікованим, тобто, розроблення так званих підгалузевих програм розвитку має бути законодавчо закріпленим.

Отже, прийняття державних цільових програм, які спрямовані на стимулювання найбільш перспективних галузей промисловості, може стати важливим чинником розвитку суднобудівного сектору економіки в цілому.

Метою галузевої економічної політики у сфері суднобудування є виявлення найбільш конкурентноздатних підгалузей суднобудівної промисловості для винайдення оптимальних засобів та механізмів їх подальшого стимулювання, а також тих, які за допомогою господарсько-правових засобів можуть стати конкурентоздатними.

Специфічною особливістю української суднобудівної промисловості є те, що основним напрямом їх господарської діяльності залишається судноремонт. На відміну від більшості суднобудівних країн світу за радянських часів сектор судноремонту значною мірою був відокремлений від суднобудування. Великі підприємства, основним видом діяльності яких був ремонт суден, функціонували у складі Міністерства морського флоту та обслуговували його потреби. Аналогічно суднобудівні підприємства у складі Міністерства¹ суднобудівної промисловості спеціалізувалися виключно на будівництві суден

Дуже важливо звернути увагу на те, що ремонт суден є не різновидом суднобудування, а окремою галуззю господарювання, яка має певну специфіку.

1. Короткостроковість ремонту. Судно знаходиться в ремонті в середньому від 15 до 40 діб (до 1,5 місяця)²

2. Ремонт суден має виконуватися щорічно, тобто судноремонтні підприємства потенційно завжди забезпечені замовленнями на відміну від будівництва нового судна, яке потребує пошуку потенційного покупця. В умовах скорочення державного замовлення суднобудування стає низькорентабельним.

3. Технологічні особливості, а саме значно менший обсяг робіт, а тому менші складність та собівартість робіт порівняно з суднобудуванням.

4. Необхідність придбання запасних частин за кордоном. Специфічною властивістю українського судноремонту є те, що більшість деталей та запасних частин придбаються за рахунок замовника. На сьогодні в Україні не існує власних підприємств-виробників

¹ Мартынов Л. Нужен ли Украине судоремонт? / Л. Мартынов // Судостроение. – 2006. – № 7-8 (122-123). – С. 49.с. 49

² Букетов В.И. Судоремонт: от маркетинга до электроники / В.И. Букетов // Судостроение и судоремонт. – 2004. – № 2(5). – С. 26-27. с. 26-27

запчасти та комплектуючого суднобудівного обладнання, тому під час виконання судноремонтних робіт на національних судноремонтних підприємствах замовники (судновласники) придбають останні на іноземних підприємствах. Таким чином збільшується собівартість судноремонтних робіт, призводячи до зростання їх ціни, що негативно впливає на конкурентоздатність українських підприємств.

5. Судноремонтні роботи поділяються на види (залежно від характеру та обсягу робіт, які виконуються), серед яких:

- ремонт суден, які знаходяться в акваторії підприємства, у його пристаней, такі роботи називаються заводським судноремонтом;

- виготовлення змінно-запасних частин для ремонту суден;

- міжрейсовий (навігаційний) ремонт суден, що знаходяться на пристанях порту або на рейді (без використання пристаней); до цього ж виду належать роботи, які виконуються заводськими бригадами в рейсі;

- інші види судноремонту (виготовлення деталей обмінного фонду, нульового етапу та ін.)¹

- реновація, тобто оновлення. Основна перевага цього методу полягає в тому, що він є найбільш дешевим порівняно з будівництвом судна, створює новий технічний рівень судна та подовжує строк його експлуатації на 10-15 років, чим формує для нього нову ринкову вартість, збільшуючи її декілька разів. Крім того процес реновації триває 4-6 місяців, що дозволяє здійснити її в зимовий період. Переваги названого процесу: обмеженість грошових коштів українських судноплавних компаній дозволяє стверджувати, що проект має право на існування.

Тому для ефективного розвитку названих видів виробництва зусилля законодавця мають бути спрямовані, по-перше, на визнання на законодавчому рівні судноремонту галуззю промисловості, окремою від суднобудування; по-друге, на надання останній статусу пріоритетної галузі виробництва; і по-третє, на створення спеціальних пільг та гарантій, які не може охопити Закон України від 18 листопада 1999 № 1242-XIV „Про заходи державної підтримки суднобудівної промисловості України” через його

¹ Мартынов Л. СРЗ: от потенциала – к производству / Л Мартынов // Судостроение. – 2006. – №10 (124). – С. 30.; с. 30

загальний характер, який не враховує специфіку судноремонту. Тому пропонуємо визнати судноремонтну галузь пріоритетною з відповідним внесенням змін до Закону України «Про пріоритетні напрями розвитку науки і техніки в Україні».¹

Таким чином, розгляд економіко-правової характеристики суднобудівної промисловості дозволив дійти висновку, що об'єктом господарсько-правового регулювання в цій галузі є господарські відносини, що виникають у сферах не тільки суднобудування, але й судноремонту, судового машинобудування та морського приладобудування, які створюють системний промисловий комплекс. Системність цих зв'язків може бути проілюстровано не тільки на рівні тривалих виробничих господарських відносин і виробничо-маркетингової залежності підприємств комплексу один від одного, а й тим, що судноремонт стає основним видом виробничої діяльності для суднобудівних підприємств в періоди відсутності відповідних замовлень або їх нестачі. Сучасна економічна теорія кластерів як найбільш конкурентоздатних економічних структурних утворень, що підтверджено часом, вимагає прямого застосування в розбудові правових механізмів державної підтримки таких кластерів як найбільш ефективного шляху реалізації державної промислової політики.

Кластер, або промислова група, – це група географічно сусідніх взаємопов'язаних компаній та пов'язаних з ними організацій, які діють у певній сфері і характеризуються єдністю діяльності та взаємодоповнюють одна одну. Кластери можуть приймати різноманітні форми залежно від своєї глибини та складності, але в більшості випадків включають компанії готової продукції, або сервісні компанії; постачальників спеціалізованих чинників виробництва, компонентів, машин, а також сервісних послуг; фінансові інститути; фірми в супутніх галузях².

Об'єктивною проблемою слід визнати визначення кластера як правової кваліфікації. З погляду юридичної формалізації кластер

¹ Письменна К.С. Господарсько-правове забезпечення стимулювання розвитку суднобудування та судноремонту / Катерина Станіславівна Письменна. – Х.: «ФІНН», 2009. – 184 с.

² Мартынов Л. СРЗ: от потенциала – к производству / Л Мартынов // Судоводство. – 2006. – №10 (124). – с.30.

становить певну сукупність постійних суб'єктів господарювання, пов'язаних між собою довготривалими стабільними господарсько-виробничими відносинами, які фіксуються в укладених та реалізованих ними договорах. Проблемним питанням є те, що кластер в принципі може бути частково поданий у вигляді холдингу або низки холдингів, де можна зафіксувати на організаційно-господарському рівні відносини залежності між суб'єктами господарювання. Але це лише можливий практичний варіант організації внутрішніх зв'язків у межах кластера, який не є обов'язковим і практично не може охопити весь кластер як такий. Організаційно-правова конструкція промислово-фінансової групи також може бути частковою характеристикою кластера, але в цьому разі вона мусить мати факультативний характер. Саме тому конструювання повноцінних організаційно-господарських відносин, спрямованих на підтримку конкурентоздатних економічних комплексів, у рамках яких суб'єкти господарювання безпосередньо включені в створення конкурентоздатного ринкового продукту, натикається на проблему правової урегульованості. Адже традиційний підхід регулювання діяльності підприємств не порушує принципу їх юридичної рівності у відносинах з державою, але робить заходи державної підтримки умовно ефективними, оскільки такі заходи поширюються на підприємства, які є економічно перспективними і в той же час економічно нежиттєздатними. З іншого боку, об'єднання господарської діяльності підприємств суднобудівної промисловості у кластер може отримати правову кваліфікацію як дії, що порушують принципи рівності суб'єктів господарювання, а також антиконкурентні дії з боку держави. Знайти юридичні засоби, якими вдалося б класифікувати кластер як господарсько-правовий феномен, видається надзвичайно складною юридичною проблемою, розв'язання якої в контексті організаційно-господарських відносин між суб'єктами господарювання та державою вбачається на шляхах утворення територіальних об'єднань суб'єктів господарювання з виділенням тих ключових з них, внесок яких у виробництво конкурентоздатної продукції є визначальним.

Отже, суднобудівна промисловість є досить складною галуззю промисловості, яка за умови застосування адекватних засобів державного стимулювання може стати прибутковою і стабільно

вносити кошти як до Державного бюджету України, так і до місцевих бюджетів міст розташування суднобудівних підприємств. В умовах зростання конкуренції як на внутрішньому так і на світовому ринку, особливо увагу слід приділити якості продукції, що виготовляється. В цьому контексті зусилля законодавця мають спрямовуватися на створення сприятливих умов для застосування новітніх технологій під час будівництва суден з метою підвищення їх якості, що є невід'ємною умовою конкурентної боротьби на внутрішньому та світовому ринку.

В Україні пріоритетними галузями машинобудування мають стати суднобудування та судноремонт, потенціал яких не тільки у високій технологічності та наявності розвинутої інфраструктури, а й у вигідному географічному розташуванні нашої країни. Саме ця обставина дозволяє розраховувати на перетворення України в основний центр цивільного суднобудування та судноремонту в усьому чорноморському басейні та Східному Середземномор'ї.

Як уже зазначалося, суднобудівна промисловість унаслідок своїх специфічних особливостей не може існувати без державної підтримки. Допомога держави суднобудівній промисловості особливо посилилась усередині 70-х років ХХ ст., коли зростаючи виробничі потужності верфей стали перевищувати попит на нові судна. Уряди деяких країн активно підтримували суднобудування, що формувалося (Південна Корея, Іспанія, Бразилія). В той час традиційні суднобудівні підприємства захищали власне становище в світі за допомогою субсидій та інших засобів. Ця тенденція спостерігалася протягом 10 років, доки кризова ситуація, пов'язана зі з'явленням залишків виробництва верфей світу, не змусила деякі країни зменшити фінансову підтримку та укласти міжнародні угоди про обмеження субсидій.

Світова урядова підтримка суднобудівної промисловості використовує такі засоби:

- прямі субсидії, які становлять на сьогодні 7-9% контрактної вартості судна;
- дешеві кредити, прискорену амортизацію, податкові пільги (відстрочення, списання, безподаткові резервні фонди);
- державне замовлення на будівництво військових та торговельних суден;

- урядову участь або націоналізацію;
- допомогу в реконструкції суднобудівних компаній;
- планування здавання на металобрухт та будівництва нових суден;
- мораторій на повернення боргів судновласникам¹.

Але на сьогодні найбільш ефективним засобом стимулювання промисловості є розроблення на підставі економічного аналізу галузі державних програм економічного розвитку суднобудування, які мають бути як довгострокові (стратегічні), так і короткострокові. Крім того, оскільки будівництво різних за типом суден характеризується як складністю виконуваних робіт, так і технологічними умовами виробництва, стимулювання різних підгалузей суднобудування має бути диверсифікованим, тобто, розроблення так званих підгалузевих програм розвитку має бути законодавчо закріплено.

Отже, прийняття державних цільових програм, які спрямовані на стимулювання найбільш перспективних галузей промисловості, може стати важливим чинником розвитку суднобудівного сектору економіки в цілому.

Відповідно до законів України від 16 січня 2003 р., №433 - IV (п. 2 ст. 7) "Про пріоритетні напрямки інноваційної діяльності"; від 11 липня 2001 р., №2623 - III (ст. 7) "Про пріоритетні напрями розвитку науки і техніки в Україні", Постанови Кабінету Міністрів України від 28 липня 2003 р. „Про концепцію державної промислової політики”, до пріоритетних виробництв, які можуть сприяти досить швидкому підвищенню рівня промислово-технологічного перероблення та посиленню конкурентоздатності продукції, віднесено: „Наукоємні та високотехнологічні галузі і виробництва експортної орієнтації, де Україна вже зарекомендувала себе як лідер світового науково-технічного прогресу і має певний науково-виробничий потенціал для забезпечення і посилення ринкових позицій у міжнародному розподілі праці. Пріоритетними слід вважати також галузі та виробництва з розробки ракетно-космічної техніки та літакобудування, особливо важких транспортних літаків і авіаційних двигунів, **суднобудування**, верстатобудування, а також

¹ Ландик В.И. Инновационная стратегия предприятия: проблемы и опыт их решения / В.И. Ландик. – К.: Наук. Думка. – 2003. - 364 с.; с. 163-164

мікроелектроніки, систем зв'язку (особливо оптоволоконних і телеграфії), електротехніки, приладобудування, виробництво деяких видів продукції легкої і харчової промисловості тощо". Крім того, згідно з Постановою Кабінету Міністрів України від 23 грудня 2004 р. за № 1734 „Про затвердження переліку підприємств, які мають стратегічне значення для економіки і безпеки держави”¹, до таких віднесено низку суднобудівних підприємств, а саме: ВАТ „Феодосійська суднобудівна компанія „Море”, ВАТ “Український науково-дослідний інститут кабельної промисловості” (м. Бердянськ), Державне підприємство “Суднобудівний завод імені 61 Комунара” (м. Миколаїв).

На нашу думку, найбільш ефективним механізмом практичної реалізації цього законодавчого положення має стати широкомасштабна програма державної підтримки суднобудівної галузі як основного об'єкта законодавчого регулювання, адже суднобудівна галузь впливає на загальний стан економіки, створюючи кумулятивний ефект розвитку не тільки в самій галузі, а й в суміжних галузях та видах виробництва.

Визначення ролі держави в економічних відносинах ринкового типу завжди було дискусійним питанням. Слід зазначити, що моделі, в яких реалізуються ринкові економічні відносини, приблизно стільки ж, скільки і країн, хоча теоретично такі моделі поділяють на типи за найбільш яскравими зразками – американська, шведська, японська, та ін. Відповідно і роль держави в названих та інших моделях суттєво різняться як за обсягом свого інтервенціонізму, так за його напрямками, формами та засобами².

В тих економіках, які мають розвинуті ринкові механізми, економічний простір формується значною мірою автоматично внаслідок ринкових закономірностей функціонування цих механізмів. Україна зараз такими механізмами не володіє або вони надто слабкі, щоб самостійно формувати стійкі та ефективні мак-

¹ Про затвердження переліку підприємств, які мають стратегічне значення для економіки і безпеки держави: Постанова Кабінету Міністрів України від 23 грудня 2004 р. № 1734 // Офіційний Вісник України. – 2004. – № 52. – Ст. 3443.

² Саниахметова Н. Государственное регулирование экономики и предпринимательства / Н. Саниахметова // Підприємництво, господарство і право. – 2001. - № 7. – С. 3-6.

роекономічні процеси розвитку великих систем господарювання, таких як галузі промислового транспорту та суднобудівної промисловості. Саме тому на сьогодні стає життєво важливим створення економіки, яка базується на поєднанні ринкових механізмів та державного регулювання, що в економічно розвинутих країнах є найважливішим інструментом ефективності національних економік¹.

У теперішній час поняттю та проблемам державного регулювання в юридичній науці не приділяється достатньо уваги, а основні питання державного регулювання найбільш детально відображені в економічній науці. В економічній літературі наведено загальну характеристику сфери державного регулювання економіки.

До інструментарію державного регулювання економіки можна віднести:

- законодавчі заходи, розгорнуте правове регулювання різноманітних відносин; в цьому контексті важливу функцію виконує антимонопольне або конкурентне законодавство;
- безпосереднє управління державною власністю, доля якої у країнах з розвинутою економікою достатньо велика, та використання її з метою впливу на процеси соціально-економічного розвитку в суспільних інтересах;
- програмування (планування) економічного та соціального розвитку;
- створення шляхом націоналізації або засновництва державних чи змішаних компаній; визначення статусу корпорацій або інших суб'єктів господарювання; приватизація та реприватизація підприємств;
- державна закупівля товарів та послуг;
- заходи щодо стимулювання капіталовкладень у технічно передові галузі;
- державне фінансування науково-дослідницьких та проектно-конструкторських робіт;
- дотації і субсидії приватним та державним підприємствам, які спрямовуються з державного бюджету та позабюджетних фондів;

¹ Мамутов В.К. Про державне регулювання економіки / В.К. Мамутов // Економіка і право. – К.: Юринком Інтер. – 2003. – 544 с.; с. 390

- кредити, що субсидіюються державою або надаються під низький відсоток;
- податкові пільги;
- експортні субсидії¹

Суднобудівна промисловість, яка є високотехнологічною галуззю національної економіки, визначає можливості країни щодо переходу до нового технологічного укладу і відповідно істотно впливає на модернізацію всієї економіки держави. Але розвиток промисловості, який визначається насамперед конкурентоздатністю продукції, що виробляється, на світовому ринку, на нашу думку, неможливий без державного втручання, а саме стимулювання галузі. Однак на сьогодні процес державного втручання в господарські відносини підприємств суднобудівної промисловості значно ускладнюється повною приватизацією державного сектору підприємств на ринку суднобудівних послуг.

Думка про те, що уряд повинен здійснювати активні стабілізаційні заходи в приватному секторі економіки, складалася під час кейнсіанської революції у державному регулюванні у 30-х роках ХХ ст. Спадкоємців кейнсіанської традиції прийнято називати активістами.

Основні положення активного змісту такі. Приватний сектор ринкової економіки має внутрішню нестабільність. Механізми саморегуляції економіки малоефективні, що пов'язано з їх негнучкістю та слабкою реакцією на зміни. Непередбачені коливання приватних інвестиційних планів, загального настрою споживачів, балансу зовнішньої торгівлі призводять до зрушення кривої суспільного попиту, що підсилюється мультиплікативним ефектом. Держава розпоряджається набором політичних інструментів, за допомогою яких вона може безпосередньо змінювати сукупний попит та безпосередньо впливати на реальний обсяг виробництва, зайнятість та рівень цін. Економісти здатні прогнозувати майбутній розвиток економіки та наслідки економічної політики, а політики повинні втілювати в життя поради економічних експертів і активно використовувати інструменти бюджетно-податкової та грошово-кредитної політики. Економічна політика має стимулю-

¹ Мамутов В.К. Господарське право / Валентин Карлович Мамутов. – К.: Юрінком інтер, 2002. – 897 с.; с. 184-185

вати економіку під час спаду та сповільнювати її зростання у разі “перегріву”¹

Таким чином, державне втручання, а саме регулювання господарської діяльності підприємств суднобудівної промисловості з метою підвищення її конкурентоздатності, на нашу думку, є необхідним. В юридичних джерелах також визнається необхідність державного регулювання ринкової економіки. Так, у літературі з теорії держави і права доводиться, що вона не існувала й не може існувати поза суспільством, окремо від держави. Тому цілком природно, що перехід до ринкових відносин не можна розуміти як повне відсторонення держави від економічного життя і встановлення в чистому вигляді стихійно функціонуючої, саморегулюючої системи зв'язків між господарюючими суб'єктами. Ринкова економіка не може нормально функціонувати без активних дій з боку держави²

Сучасний період розвитку суспільства характеризується глобалізацією підприємництва, створенням міжнародних об'єднань підприємців, а також важливістю передових технологій для економічного розвитку держав, унаслідок чого багато з них допомагають, регулюють та контролюють підприємництво для досягнення технологічної переваги. Конкуренція на світовому ринку, що підсилюється, глобалізація бізнесу і підвищення значення інновацій зумовлюють необхідність розвитку відносин співробітництва між державою і підприємництвом³

Дійсно, незважаючи на тенденцію до послаблення державної інтервенції в економіку, що позначилася наприкінці минулого століття під гаслами реанімації теорій вільного ринкового господарства, розширення сфери конкуренції, вільного підприємництва,

¹ Бандурка О.М. Державне регулювання економіки: Підручник / О.М. Бандурка, К.Я. Петрова, В.І. Удодова. – Х.: Вид-во Ун-ту внутр. справ, 2000. – 160 с.; с.7

² Шевердіна О.В. Державне регулювання господарської діяльності: поняття, функції та правові форми впливу / О.В. Шевердіна // Проблеми законності. – 2007. – Вип. 90. – С. 79-86. с. 79

³ Добровольська В.В. Правові засади державного регулювання підприємницької діяльності:) автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук: спец. 12.00.04 „Господарське право; господарсько-процесуальне право” / В.В. Добровольська. – Донецьк, 2007. – 17 с.; с.6

держава займає на сьогодні міцні позиції як регулятор найбільш важливих параметрів суспільного відтворення в короткострокових періодах і довгостроковій перспективі¹. В 90-х роках ХХ ст. було доведено необхідність державного регулювання економіки в поєднанні з ринковим саморегулюванням. Однак і зараз у деяких законодавчих актах відчувається вплив концепції невтручання держави в економіку, на якій, зокрема, базується неадекватне соціально-економічним реаліям заперечення доцільності державної та колективної власності.

Таким чином, необхідно долати вплив цієї концепції не тільки в загальнотеоретичному плані, а й в разі предметної участі у правотворчому процесі².

Більш того, досвід інших країн переконує, що ринкова економіка формується і функціонує під впливом послідовних дій держави. В розвинутих країнах склався двофакторний механізм регулювання економіки, який включає механізм ринкової конкуренції та державного регулювання. Тим більше не можна сподіватися на “невидиму силу ринку” в перехідній економіці, де економічна анархія призведе лише до загострення кризових явищ³.

Тому, на нашу думку, державне регулювання приватного сектору суднобудівної промисловості має здійснюватись обов’язково. **В цьому контексті актуальною стає проблема визначення органу державної влади з питань регулювання суднобудування та судноремонту, а також встановлення його повноважень.** Таким органом на сьогодні є Управління суднобудівної промисловості, створене у складі Департаменту оборонно-промислового комплексу Міністерства промислової політики.

¹ Хохлов Н.П. Экономическая политика: Учеб. пособ / Н.П. Хохлов. – Х., 2005. – 237 с.; С.8

² Мамутов В.К. Развитие хозяйственного законодательства и хозяйственно-правовой мысли в суверенной Украине / В.К. Мамутов // Доклад на междунар. науч.-практич. конф. „Хозяйственное законодательство Украины: практика применения и перспективы развития в контексте европейского выбора” 30 сентября 2004 г. – Донецк., 2004. – С. 19-21.; с.19.

³ Бандурка О.М. Державне регулювання економіки: Підручник / О.М. Бандурка, К.Я. Петрова, В.І. Удодова. – Х.: Вид-во Ун-ту внутр. справ, 2000. – 160 с.; с. 9.

Управління розв’язує такі завдання:

1. Участь у формуванні та реалізації промислової, економічної, науково-технічної, інвестиційної, конверсійної, структурної та соціальної політики в підгалузі, спрямованої на здійснення умов ефективного функціонування та розвитку суднобудівної промисловості з метою задоволення потреб народного господарства у суднах, кораблях, спеціальній техніці.

2. Внесення пропозицій і участь в розробленні проектів нормативних актів щодо вдосконалення механізму державного регулювання функціонування суднобудівної підгалузі України.

3. Розроблення і реалізація у межах своїх повноважень „Національної програми розвитку суднобудування України”, що сприяло б забезпеченню суднобудівних підприємств замовленнями, і, як наслідок, завантаженню наукових і конструкторських організацій, а також машинобудівних та приладобудівних заводів підгалузі.

4. Визначення і реалізація основних напрямів виробничого і науково-технічного потенціалу суднобудівної підгалузі України (на період до 2010 р. – науково-технічної програми „Продукція суднобудування”).

5. Проведення систематичного комплексного цільового аналізу в економічно-господарській діяльності підпорядкованих Управлінню підприємств і прогнозування виробничо-технічного та фінансово-економічного розвитку суднобудівного виробництва.

6. Сприяння забезпеченню ефективного використання науково-технічного та виробничого потенціалу підприємств підгалузі, раціонального розподілу праці та розвитку кооперації для створення і виробництва наукоємної цивільної і спеціальної продукції.

7. Участь у формуванні програм створення, виробництва і вдосконалення озброєнь, військової спеціальної техніки, організація виробництва і постачання Збройним Силам та МВС України серійної військової техніки та озброєння.

8. Організація в межах наданих повноважень виконання мобілізаційних планів та завдань, заходів цивільної оборони.

9. Підготовка пропозицій щодо вдосконалення організаційної структури управління підгалуззю, реалізація державної антимонопольної політики, всебічне сприяння впровадженню нових форм господарювання в суднобудівній підгалузі.

Вважаємо, що викладені функції більшою мірою є декларативними і не розв'язують завдання щодо державного стимулювання галузі. Дані положення не містять реальних механізмів їх реалізації. Насамперед не виконано функцію щодо прийняття та реалізації програми розвитку суднобудування. Єдина програма, що спрямована на стимулювання такої підгалузі суднобудування, як будування суден рибпромислового флоту, прийнята з ініціативи Мінагрополітики.

Крім того, створення Управління у складі Департаменту оборонно-промислового комплексу не може охопити значний і цілісний комплекс цивільного суднобудування.

На наш погляд управління такою стратегічною галуззю, як суднобудівна, потребує створення або окремого департаменту в складі Міністерства промислової політики за аналогією зі створенням Державного комітету харчової промисловості (згідно з Постановою Кабінету Міністрів України від 21 листопада 2007 р. № 1342 „Про утворення державного комітету харчової промисловості України”¹), або окремого Міністерства за аналогією з Міністерством вугільної промисловості. Така структура управління сприятиме безпосередності під час прийняття управлінських рішень та незалежності від інших департаментів Мінпромполітики.

Таким чином, пропонуємо доповнити Положення від 2 листопада 2006 р. за № 1538 „Про Міністерство промислової політики України”² положенням про створення Департаменту суднобудівної промисловості.

Але, на жаль, з проведенням приватизації державних суднобудівних та судноремонтних підприємств, яка була повністю завершена протягом 2007 р., здійснення державного контролю та моніторингу суттєво ускладнюється. На нашу думку, об'єднання зусиль державного органу та недержавних асоціацій в процесі розроблення програм економічного розвитку дозволило б одержати

¹ Про утворення державного комітету харчової промисловості України: Постанова Кабінету Міністрів України від 21 листопада 2007 р. № 1342 // Офіційний Вісник України. – 2007. – № 89. – Ст. 3266.

² Про Міністерство промислової політики України: Положення Кабінету Міністрів України від 2 листопада 2006 р. № 1538 // Офіційний Вісник України. – 2006. – № 45. – Ст. 2996.

ти більш достовірні відомості про стан галузі, а також законодавчо закріпити отримані положення. На сьогодні в Україні досить успішно функціонує асоціація суднобудівників „Укрсудпром”. Завданням держави є розроблення та законодавче закріплення форми участі недержавної асоціації в законотворчому процесі. Одним із принципів статутних завдань мають стати формування нормотворчих пропозицій і право на невідкладний розгляд на колегіях профільних міністерств.

Це положення на сьогодні набуває актуальності, оскільки внаслідок низки причин нині часто змінюються керівники Мінпромполітики. Нове керівництво не завжди має можливість вивчити стан та тенденції розвитку галузі в повному обсязі. В цьому контексті асоціація „Укрсудпром” може виступати в ролі консультанта, надавати допомогу в розробленні основних напрямів діяльності. Крім того, ця асоціація може створювати абсолютно прозору систему лобіювання інтересів галузі в різних сферах державного управління і міжнародних структурах¹. Під час здійснення управління підприємствами суднобудівної промисловості держава в особі Департаменту суднобудівної промисловості має виконувати певні економічні функції.

Якщо розглянути реалізацію економічних функцій і завдань держави не в тимчасово екстраординарному контексті, а в стратегічній перспективі, що, втім, може мати наслідки не менш відчутні і значущі, то попит з боку державного менеджменту саме на стратегії довготривалого економічного розвитку на мобілізаційній основі має швидко актуалізуватися. В цьому сенсі треба констатувати існування в економічній літературі поділу економічних стратегій на ліберальні, регульовані та мобілізаційні.

Ліберальні стратегії у загальному сенсі передбачають, що економіка держави стає все більш відкритою для вільного руху товарів і капіталів. У свою чергу, регульована економіка визначається за фактом встановлення державою контролю за рухом товарів і капіталів. У разі ж необхідності забезпечити виживання держави через пряме втручання у виробничі стосунки, зовніш-

¹ Череватий А. ОАО „Севастопольський морской завод. Стратегия развития / А. Череватий // Судостроение и судоремонт. – 2004. - №2(5). – С. 10-11.; с. 10-11

ньюекономічні зв'язки стратегія держави визначається як мобілізаційна¹.

Мобілізаційний тип розвитку формується як спосіб розвитку в умовах дефіциту необхідних для розвитку ресурсів (фінансових, інтелектуальних, часу, зовнішньополітичних можливостей тощо) та/або у разі випередження виникаючих перед соціумом завдань ступеня зрілості внутрішніх чинників або суб'єктів розвитку (та/або в ситуації комбінації цих чинників). Відповідно до цього пріоритет потреб оборони та дефіцит часу для реалізації завдань розвитку, зумовлені зовнішніми відносно системи імпульсами модернізації (що визначає надолужуючий характер системи), визначають необхідність форсованих темпів розвитку, що в свою чергу зумовлює його неорганічний, вимушений характер².

У цьому контексті слід зазначити, що для України визначення кола її економічних функцій є питанням гострополітичним та доленосним. Адже фактично воно знаходиться в альтернативній площині: або Україна збереже свій економічний, а відтак, і політичний суверенітет за рахунок проведення потужної національної економічної політики, зокрема структурно-галузевої, інвестиційної, інноваційної, зовнішньоекономічної тощо, які знайшли своє нормативно-правове закріплення в главі 4 ГК України, або країна стає пасивним об'єктом світової економічної системи. В останньому випадку стан справ в економіці цілком залежатиме від стратегій тих чи інших ТНК, що мають за цим сценарієм підкорити її основні, потенційно конкурентоздатні галузі. В цьому сенсі слід підкреслити залежність певного кола економічних функцій держави від домінуючих цінностей у середовищі правлячої еліти. Або вона націлена на продаж активів, що досталися їй за безцінь у процесі приватизації ТНК, або вона має на меті формування власних промислово-фінансових груп, що ідентифікували б себе як національні, а тому користувалися б першочерговою підтримкою держави і були включені в національну економічну, зокрема

¹ Вендута Е.Н. Стратегия и экономическая политика государства: Учеб. пособие для студентов / Е.Н. Вендута. – М.: Академический проект. – 2004. – 456 с.; с. 22

² Гаман-Голутвина О.В. Политические элиты России: вехи исторической эволюции / О.В. Гаман-Голутвина. – М.: РОССПЭН 2006. – 447 с.; с. 33

промислому, стратегію. Російський досвід свідчить про те, що за певних умов можливі й інші варіанти, пов'язані із поверненням на ринкових засадах до сфери державного контролю пакетів акцій ключових підприємств у стратегічних галузях економіки. Зрозуміло, що перший варіант з наведених фактично означає втрату Україною суверенітету і не може бути свідомою, відповідальною, громадянською і науковою позицією¹.

Отже, актуальним стає питання щодо визначення функцій держави як в загальноекономічному сенсі, так і в контексті мобілізаційних стратегій. **Чітке визначення економічних функцій сучасної Української держави є принциповим для формування необхідної структури органів державної виконавчої влади, в тому числі, й порядку взаємодії між ними.** Це є важливим для вирішення питань оптимізації системи, кількості і компетенції органів держави. Наприклад, Д.В. Задахайло пропонує таке викладення низки економічних функцій держави:

- нормативно-правове забезпечення функціонування ринкової економіки, економічних відносин як таких через закріплення у законодавстві окремих інститутів;

- активна підтримка державою умов існування ринкових економічних відносин, включаючи забезпечення добросовісної конкуренції, рівності суб'єктів господарювання тощо;

- прямий вплив держави через механізм державного регулювання на активізацію позитивних процесів в економіці, у тому числі через стимулювання економічного зростання та важливих структурних змін;

- компенсація державою так званих „неспроможностей ринку”, включаючи створення об'єктів інфраструктури, підтримання нерентабельних, але соціально важливих виробництв, тощо;

- забезпечення та розвиток державного сектору економіки, існування якого є важливим чинником забезпечення життєдіяльності суспільства, зокрема в умовах мобілізаційного періоду, введення надзвичайного та воєнного станів;

¹ Задахайло Д.В. Мобілізаційна стратегія економічного розвитку в контексті господарського правового порядку: постановка питання / Д.В. Задахайло // Вісник Академії правових наук України. – 2007. - № 1(48), С. 158-168.; с. 161

- здійснення державного впливу для забезпечення інноваційного характеру економічного розвитку країни;

- забезпечення української економіки як такої і національного товаровиробника найбільш вигідними та перспективними умовами інтеграції в світову господарську систему;

- забезпечення національного і державного економічного суверенітету, економічної безпеки, а також соціальної спрямованості економіки;

- забезпечення належності ключових економічних активів, прямо чи опосередковано, до сфери економічної влади над ними з боку українського народу¹.

Наведені мобілізаційні функції держави реалізуються через економічну зокрема, промислову, політику держави.

В основі механізму державного регулювання лежить економічна політика держави. Державне регулювання економіки безпосередньо пов'язане з економічною політикою та спрямоване на її реалізацію². Важливим завданням господарсько-правової науки є конструювання законодавчого механізму формування, закріплення та реалізації *економічної політики*.

Істотним недоліком сучасного господарсько-правового регулювання галузі є відсутність правового механізму обов'язкового моніторингу стану підприємств і вивчення потреб сучасного морського та річкового флоту у будівництві нових суден і ремонті тих, що використовуються. Такий моніторинг, на нашу думку, має стати передумовою стимулювання галузі і дозволить, враховуючи економічні особливості розвитку суднобудування, розробити основи економічної, зокрема галузевої політики суднобудування.

Основи державної економічної, зокрема промислової галузевої політики, мають бути законодавчо закріплені у програмах економічного і соціального розвитку. В цьому контексті слід зазначити, що з метою стимулювання галузі з ініціативи Міністерства аграрної

¹ Задихайло Д.В. Мобілізаційна стратегія економічного розвитку в контексті господарського правового порядку: постановка питання / Д.В. Задихайло // Вісник Академії правових наук України. – 2007. – № 1(48), С. 158-168.; с. 162

² Александров В.Л. Судостроительное предприятие в условиях рынка: проблемы адаптации и развития / Александров В.Л., Перельгин А.В., Соколов В.Ф. – С.Пб.: Судостроение, 2003. – 390 с.

політики було прийнятий Закон України „Про національну програму будівництва суден рибпромислового флоту України на 2002-2010 роки”. Але слід констатувати, що ні загальної програми, яка б закріплювала основи економічної політики в галузі суднобудування та судноремонту, ні галузевих програм, які б були спрямовані на стимулювання окремих галузей суднобудування з урахуванням їх технологічних особливостей та особливостей правового регулювання, не було прийнято. Крім того, розвиткові вітчизняних виробничих потужностей судноремонту законодавець узагалі не приділяє уваги.

Законодавчим втіленням промислової політики повинне стати прогнозне та програмне забезпечення, яке мусить мати ієрархічний характер і складатися з галузевої програми економічного розвитку суднобудування як генерального нормативно-правового акту, який визначає основні напрями та цілі стимулювання галузі взагалі, і так званих підгалузевих програм розвитку окремих видів виробництв, які б урахували їх особливості та закріплювали найбільш оптимальні механізми стимулювання. Кінцевим об'єктом таких програм має стати будівництво в Україні окремих певних типів суден на основі повного циклу виробництва, а також визначення типів і видів судноремонтних робіт та типів і видів необхідного для розвитку галузі обладнання, устаткування і технологічного забезпечення.

Першим кроком у питанні правового регулювання галузі стало прийняття Морської доктрини, затвердженої Постановою Кабінету Міністрів України від 07 жовтня 2009 р. № 1307 «Про затвердження Морської доктрини України на період до 2035 року». Прийняття Доктрини безумовно є позитивною тенденцією розвитку законодавства в сфері державного регулювання морської та морегосподарської діяльності, оскільки вперше на законодавчому рівні дає визначення ключових питань, що пов'язані зі здійсненням морської діяльності як такої.

Слід визнати, що морегосподарський комплекс як система господарських відносин є об'єктом правового регулювання, який інтегрує в собі макрокомплекс видів господарської діяльності, що пов'язана з морем, природними ресурсами моря, морськими перевезеннями, морською рекреаційною діяльністю, та іншими властивостями моря як природного об'єкта.

Крім того, морська діяльність як економічне явища є багатоаспектним та комплексним поняттям, окремі складові якого можуть виступати самостійними об'єктами правового регулювання. Так, морська господарська діяльність складається з торгівельного мореплавства, морського перевезення пасажирів, морської рекреаційної діяльності, морської науково-дослідної діяльності, освоєння природних ресурсів морського дна та континентального шельфу, суднобудування та судноремонту, портової діяльності. має стати прийняття окремого нормативно-правового акту, який би визначав основи державної економічної політики у сфері морської діяльності України в цілому. На нашу думку, необхідність прийняття такого роду нормативно-правового акта в Україні має велике значення. **Ця доктрина стала першою ланкою у правовому регулюванні як морської діяльності країни взагалі, так і розвитку суднобудівної промисловості зокрема. Другою ланкою має стати прийняття на снові Морської доктрини галузевої програми розвитку, загальної для суднобудування та судноремонту, яка б визначала стратегічні цілі держави в галузях суднобудування та судноремонту і була генеральною для так званих підгалузевих програм економічного розвитку окремих підгалузевих суднобудування та судноремонту.** Остаточний правовий режим функціонування суднобудівної промисловості має фактично залежати від Морської доктрини, яка визначала б види і напрями морської діяльності держави, національні інтереси у Світовому океані, морську політику, її принципи, напрями та суб'єктів, морську діяльність та її потенціал тощо, і від механізмів суто державної промислової політики, яка повинна діяти в рамках суднобудування як чинник розвитку економіки як такої.

Зазначені підгалузеві програми могли б урахувувати особливості окремих підгалузевих суднобудування та судноремонту або надавали б більші законодавчі преференції найбільш конкурентоздатним і перспективним галузям, таким як будування танкерів та суховантоажів, пасажирських суден, науково-дослідних суден спеціального призначення та ін. На нашу думку, таке ієрархічне регулювання галузі сприятиме найбільш ефективній підтримці вітчизняних суднобудівних та судноремонтних підприємств, оскільки визначатиме, по-перше, позицію законодавця в морській

політиці а також місце в ній суднобудування та судноремонту; по-друге, дозволить обрати найбільш дієві засоби стимулювання для кожній підгалузі окремо з урахуванням її особливостей.¹

Обов'язковою методичною умовою формування та прийняття галузевих програм є їх узгодження і координація зі змістом програм інвестиційного, інноваційного розвитку, а також програм розвитку промисловості та транспорту.

Аналіз чинного законодавства дає змогу зробити висновок про відсутність довгострокових, стратегічних програм розвитку окремих галузей економіки. Це є недоліком законодавчого забезпечення прогностичної та програмної діяльності держави в цілому, оскільки кожен уряд, ухвалюючи ту чи іншу програму економічного розвитку на рік фактично не несе відповідальності за наслідки своєї діяльності, тим самим ставлячи під загрозу саме існування цілісної та послідовної економічної політики в цій галузі.

На нашу думку, з метою підвищення безпеки мореплавства, а також конкурентоздатності вітчизняного судноремонту на світовому ринку необхідно активне впровадження ліцензування судноремонтних послуг. Для того щоб максимально ефективно використати ліцензування як засіб державного регулювання суднобудівної промисловості, слід диференціювати судноремонт за сутнісними технологічними та видовими ознаками. У зв'язку з високим рівнем технологічної складності всіх видів заводського або докового ремонту, проведення кожного з них потребує одержання окремої ліцензії. Так званий ремонт „при стінці” не вимагає наявності спеціального обладнання і не є технологічно складним, тому цей вид ремонту можуть здійснювати дрібні підприємства без одержання ліцензій. Потрібне ретельне розроблення ліцензійних умов на кожен з видів судноремонту окремо, яке б ураховувало рівень технологічної складності робіт і в зв'язку з цим мінімальні вимоги до обладнання, що використовується, а також до кваліфікації робітників, які виконують зазначені роботи, та передбачала їхню ув'язку зі стандартами якості відповідних робіт.

¹ Письменна К.С. Господарсько-правове забезпечення стимулювання розвитку суднобудування та судноремонту / Катерина Станіславівна Письменна. – Х.: «ФІНН», 2009. – 184 с.

На сьогодні контроль за сертифікацією якості судноремонтних послуг здійснюють відповідні міжнародні класифікаційні товариства, серед яких найбільш поширеним в Україні є Морський реєстр судноплавства Російської Федерації, бюро Veritas, Український морський та річковий реєстри, американське бюро та ін. Тому, на нашу думку, підвищення стандартів якості судноремонтних робіт сприятиме підвищенню їх конкурентоздатності, а також може стати стимулом до інноваційного оновлення існуючих основних фондів підприємств. Отже, не тільки ліцензійні умови та порядок оцінки якості судноремонтних робіт повинні одержати нормативно-правове закріплення. Пунктом програми державного розвитку мають стати стандарти якості, вимоги до яких мусять стати дещо завищеними.

Оскільки програма розвитку галузі в середньому розрахована на 5-10 років, такі завищені стандарти можуть стати імпульсом для впровадження та розвитку інновацій, а також постійного вдосконалення якості послуг, що надаються, оскільки у разі невідповідності стандартам ліцензії на наступні 10 років може бути не одержана. Таким чином, маємо співвідношення ліцензії та міжнародних стандартів якості, де ліцензія – це технологічна спроможність виконання робіт, а сертифікація в цьому контексті є перевіркою якості робіт, що реально здійснені. Завданням законодавця на сьогодні є досягнення такого співвідношення ліцензійних умов та стандартів якості послуг, при якому буде досягнуто ефект стимулювання розвитку власних наукових досліджень та розробок, підвищення кваліфікації робітників, тобто слід створити механізм інноваційного розвитку, який одночасно стане чинником державної підтримки галузі.

Активне впровадження лізингових механізмів у систему господарсько-правових відносин суднобудування та судноремонту передбачає впровадження лізингових відносин, які мають диференціюватися за системним призначенням, а саме: стимулювання інноваційної діяльності і стимулювання реалізації продукції та послуг підприємств суднобудівної промисловості. Реалізація цього положення і передбачає комплекс законодавчих засобів, одним з яких має стати створення лізингової компанії, що потребує відпрацювання системи господарсько-

правових засобів регулювання та стимулювання лізингової діяльності.¹

Слід зазначити, що в законах України „Про фінансовий лізинг”, а також „Про ринок фінансових послуг та державне регулювання ринків фінансових послуг” не визначено особливості організаційно-правової форми лізингової компанії, що є перешкодою для розвитку лізингу взагалі. Стимулювання є принципово відмінним елементом державного втручання в економічну діяльність. На наш погляд необхідно повернути зміст Закону України „Про фінансовий лізинг” в концептуальне русло Закону України „Про лізингову діяльність”, але на принципово новому рівні, в тому числі через визначення організаційно-правової форми лізингових компаній, їх видів, засобів державного регулювання їх діяльності та контролю за нею тощо.

Законодавча політика має передбачати: 1) врахування впровадження лізингових механізмів у програмах розвитку; 2) виходити з необхідності диференціації впровадження лізингової діяльності (фінансового лізингу) відповідно до її господарсько-правової мети: з одного боку, це оновлення основних виробничих фондів суднобудівних та судноремонтних підприємств на інноваційній основі, з другого – стимулювання реалізації готової продукції суднобудівних підприємств. Упровадження діяльності з надання послуг фінансового лізингу в цих двох випадках має свої істотні особливості, зокрема з огляду на обсяги фінансування.

Практика створення державних лізингових компаній (Укragenrolізинг, Укртранслізинг) не має нормативно-правового забезпечення на рівні Законів України. На нашу думку, питання стимулювання державних лізингових компаній, а також створення відповідного пільгового режиму для недержавних, зокрема, в сфері суднобудування та судноремонту, мають одержати законодавчий варіант свого розв'язання. Щонайменше, це можна зробити в межах Закону України „Про заходи державної підтримки суднобудівної промисловості в Україні”. але ця проблема не замикається на суднобудуванні та судноремонті, а є загальною для інших стратегічних галузей.

¹ Письменна К.С. Господарсько-правове забезпечення стимулювання розвитку суднобудування та судноремонту / Катерина Станіславівна Письменна. – Х.: «ФІНН», 2009. – 184 с.

У цілому ж пропонуємо прийняти новий Закон України „Про фінансовий лізинг”, в основі якого має бути попередня редакція Закону, яка регулювала лізингову діяльність, тобто більш широке коло правовідносин, господарських за своєю природою, а не тільки цивільно-правових. Таким чином, впровадження лізингових механізмів, а саме: створення лізингових компаній на новій концептуальній основі на базі більш досконалого законодавства, дозволить більш ретельно стимулювати суднобудівну промисловість.

Як уже зазначалося, судноремонтна промисловість є не підгалуззю суднобудування, а окремою галуззю виробництва, яка має власні як технологічні особливості, так і особливості законодавчого забезпечення. Однією з таких особливостей є короткотерміновість надання послуг (до 1 місяця), що зумовлює низку неузгодженостей законодавства. Переважно надання послуг з ремонту суден здійснюється щодо іноземних контрагентів, тому актуальним стає питання повернення виручки в іноземній валюті. Досить короткий строк повернення виручки в іноземній валюті не дає можливості надавати послуги з відстроченням понад цей строк. Такий стан законодавства призводить до фактичного неукладення потенційно перспективних контрактів. Тому для суднобудування стає актуальним питання про пошук альтернативних джерел комерційного фінансування. Одним з таких джерел, на нашу думку, може стати факторинг як спосіб фінансування за допомогою банків та фінансових корпорацій.

З огляду на те, що подальше подовження строків повернення валютної виручки є проблематичним з точки зору спрямованості валютного регулювання, слід піти або на подальше подовження терміну до 270 днів, або сконцентруватися на пошуках альтернативних джерел комерційного фінансування. Проблема повернення коштів в іноземній валюті розв'язується за рахунок факторингових механізмів.

Механізмом, який здатний підвищити інноваційний рівень, а відтак, конкурентоздатність галузі, може стати впровадження технопарку або технопарків в суднобудівну промисловість.

Таким чином, пропонуємо створити на основі науково-дослідних інститутів суднобудування єдиний технопарк суднобудівної промисловості. Це не заперечує створення власної наукової бази

окремими суднобудівниками. Судновласники, а також суднобудівні підприємства також мають можливість створювати власні НДІ. Але з огляду на те, що такі потужні підприємства є переважно підприємствами з іноземними інвестиціями, їх наукова база знаходиться в іноземній власності, а отже, виникає залежність вітчизняних суднобудівних підприємств від наукових центрів, що забезпечують інноваційність виробництва і знаходяться за кордоном, у системі суднобудівних ТНК, зокрема в Нідерландах. Тому створення технопарку є заходом, що спрямований на збереження потенціалу країни, в тому числі інноваційного майбутнього.

Пропонуємо внести доповнення до Закону України від 16 липня 1999 року №991- XIV, Про спеціальний режим інноваційної діяльності технологічних парків” положенням про створення галузевого технопарку суднобудування та судноремонту.