

В. П. Беглиця,  
к. е. н., Академія муніципального управління

# МЕХАНІЗМИ ФОРМУВАННЯ ЗАСАД ДЕРЖАВНОЇ ПРОМИСЛОВОЇ ПОЛІТИКИ ВІДНОСНО СУДНОБУДІВНОЇ ГАЛУЗІ

**Визначено форми прямої державної підтримки суднобудівної галузі. Досліджено роль держави в процесі розвитку суднобудівної промисловості та факторів, що впливають на цей розвиток.**

**Certainly forms of direct state support of shipbuilding industry. Investigational role of the state in the process of development of shipbuilding industry and factors which influence on this development.**

*Ключові слова: державне регулювання, індикативне планування, інституціональна політика, механізм, ринкові відносини, суднобудування.*

*Key words: government regulation, indicative planning, institutional policy, mechanism, market relations, and shipbuilding.*

## ВСТУП

Сучасне суднобудування в силу характерних особливостей галузі, а саме: тривалості циклів розробки та виробництва, високої наукоємності та капіталомісткості продукції, — потребує залучення доволі великих та довгострокових банківських кредитів, що робить практично неминучою державну підтримку. Тому вижити на ринку суднобудування в умовах різких коливань кон'юнктури та нестабільності можливе лише завдяки активній, цілеспрямованій підтримці держави.

Як засвідчує світова практика, в усіх країнах з розвиненим суднобудуванням має місце протекціонізм, спрощене податкове законодавство та суттєві пільги на отримання кредитів для суднобудівних компаній. Це є основним фактором стимулювання розвитку національної суднобудівної промисловості.

## АНАЛІЗ ОСТАННІХ НАУКОВИХ ДОСЛІДЖЕНЬ

У країні відсутня так звана морська політика держави, яка враховувала б національні інтереси у Світовому Океані, напрями морської діяльності держави та її потенціал, основні положення морської політики, її принципи та напрями, роль суднобудування у розвитку морської індустрії.

Проблеми розробки і впровадження, а також критерії формування державної промислової політики в країні досліджувались в роботах таких видатних вчених, як Д.М. Кейнс, Б.З. Коу, А. Некіпелов, В. Ойкен, Я. Тінберген, В. Чугунов, та українських науковців, таких як

Л. Безчасний, В. Геєць, І. Лукінов, Л. Федулова; проблеми розвитку світової суднобудівної промисловості та аналіз стану цієї галузі в Україні є предметом досліджень українських та зарубіжних науковців, серед яких велику увагу цій темі приділяють наступні вчені: В. Бабич, В. Гуреєв, В. Лисицький, В. Пашин, Ю. Петренко, Л. Позднякова, С. Рогачов та інші.

## ПОСТАНОВКА ЗАВДАННЯ

— визначити форми прямої державної підтримки суднобудівної галузі;

— дослідити роль держави в процесі розвитку суднобудівної промисловості та факторів, що впливають на цей розвиток.

## РЕЗУЛЬТАТИ

Передовими учасниками ринку є корпорації азійських країн, де державна підтримка суднобудування надала можливість встановити ціни на продукцію суднобудування нижче за європейські та американські. В той же час розвиток суднобудування цих країн стимулює залучення в обслуговування галузі контрагентів та постачальників (у вигляді фізичних осіб та підприємств), які виготовляють комплектуючі та велику кількість фірм та підприємств. Така державна політика сприяє зменшенню безробіття, а умовні бюджетні витрати, які стимулюють суднобудування, компенсуються за рахунок надходжень від створення нових робочих місць та від діяльності супроводжуючих підприємств.

Передові європейські країни в конкурентній боротьбі також вимушені таким чином стимулювати свою галузь (Програма підтримки суднобудування Leader SHIP 2015) [9].

Всі морські країни мають не тільки добре відпрацьовані системи кредитування будівництва суден, але й системи економічного регулювання національного суднобудування та судноплавства.

З метою успішного розвитку суднобудівної галузі, максимально можливого завантаження суднобудування, залучення якомога більшої кількості замовлень шляхом вигідних економічних умов контрактів і т.п., уряди більшості країн світу надають пряму підтримку суднобудівним підприємствам. Як вже зазначалося вище, основною формою державної підтримки є урядові гарантії за виданими кредитами. Як відомо, вперше цю систему запровадив уряд Японії ще в 60-х роках минулого століття, що стало чинником перетворення Японії в провідну суднобудівну країну світу [4, с. 50].

Серед інших форм прямої державної підтримки галузі є такі, як: прямі субсидії на будівництво судна; податкові пільги, а саме — відшкодування, списання частини податків та боргів, можливість використання безподаткових резервних фондів; дешеві кредити державних банків; пільга судовласникам за умови будівництва суден на національних підприємствах; встановлення пільгових митних ставок; держзамовлення на будівництво суден на національних верфях; фінансова допомога в реконструкції суднобудівних заводів та списання її витрат; допомога в реструктуризації та модернізації галузі; фінансування науково-дослідних робіт в суднобудівній галузі; пільговий період відшкодування кредитів для судовласників; участь уряду в управлінні підприємством [3, с. 55].

Непрямі форми підтримки також є важливими: субсидування субпідрядних та обслуговуючих галузей промисловості; введення охоронних квот для національного торговельного флоту; складання розкладу пріоритетних вантажоперевезень; прийняття особливих умов для плавання суден в каботажі і т.п.

Юридичною основою політики державної підтримки є національне законодавство (прийняття державної програми розвитку суднобудування тощо), а також міжнародні угоди зацікавлених країн.

Так, ринок світового суднобудування регулюється рядом міжнародних угод, що визначають рівень надання державної допомоги національному суднобудуванню.

У 1978 р. організація по економічному співробітництву та розвитку (ОЕСР) прийняла "Угоду про експортні кредити на судна", що повинно було упорядкувати умови кредитування та субсидування національними урядами будівництва суден [8].

В останній редакції цієї угоди були встановлені нормативи кредитування при використанні урядових гарантій: розмір експортного кредиту має складати не більше 80% контрактної ціни судна; максимальний термін виплати — 8,5 років з моменту здачі судна (10 років для газозовів); мінімальна відсоткова ставка — 8%.

Однак, угода мала рекомендаційний характер та порушувалась багатьма країнами-членами ОЕСР [10].

У грудні 1994 року країнами ЄС, США, Норвегією,

Японією та Південною Кореєю була прийнята міжнародна "Угода відносно нормальних умов конкуренції" ("Agreement Respecting Normal Competitive Conditions") в сфері суднобудування [7]. Документ встановив єдині для всіх норми кредитування, а також обмежив пряме державне субсидування будівництва судна розміром не більше 9% його вартості. Угода передбачала заборону на пряме та непряме субсидування в галузі, надання гарантій по виплатах кредитів, урядові знижки на товари та надання послуг в даній галузі.

Одночасно угодою дозволялась фінансова підтримка держави у реструктуризації галузі, перепрофілювання та закриття підприємств, перенавчання кадрового складу. Це залишало широке поле для маневрування.

Крім того, практика всіх країн домоглася для себе чисельних виключень та обмовок багато в чому звеланівець суть домовленостей.

У всякому випадку, "Угода" так і не стала повністю функціонуючою.

З історичної точки зору, державне заохочення суднобудування та судноплавства шляхом надання митних та податкових пільг національним виробникам та перевізникам існувало ще з середніх віків. Так, у Західній Європі подібне стимулювання застосовувалося ще з XVI—XVII століття в Англії та Франції.

Особливо показовий в цьому відношенні досвід Франції, оскільки протягом кількох століть ця країна в економічному плані робила все для формування власної "морської могутності" для успішного суперництва з Англією на морі. Франція першою ввела систему часткового субсидування будівництва суден ще в 1881 році [1, с. 31].

У недавньому історичному минулому показовою є державна підтримка суднобудівної галузі Японії.

Як вже згадувалося вище, саме уряд Японії в 1958—1959 роках запровадив систему значної фінансової підтримки своєї суднобудівної галузі. Так, була введена система фінансування експортних замовлень (в тому числі, і суднобудівних) спеціально створеним державним "Export-Import Bank of Japan". Державні гарантії по кредитам досягли 80—85% від вартості будівництва судна з терміном виплат 8—10 років та фіксованими річними ставками 5,5%.

Цей досвід був підхоплений такими країнами, як Південна Корея, Тайвань, Іспанія, Бразилія. Саме ці країни в 70-ті роки минулого століття були зацікавлені в розвитку суднобудування в якості однієї з провідних галузей своїх економік.

У свою чергу, традиційні країни-суднобудівники Західної Європи з метою захисту своїх виробників від потужного натиску "нових гравців" почали масоване пряме державне дотування своїх верфей.

Так, вже наприкінці 70-х років тодішні країни-члени ЄС на субсидування суднобудівних підприємств витратили до \$2 млрд на рік.

Всі ці чинники сприяли бурхливому зростанню виробництва в світовій суднобудівній галузі, яке змінилося серйозною кризою перевиробництва на початку 80-х років.

Відповіддю на кризу кінця 70-х — початку 80-х років в Європі стала націоналізація суднобудівної промисловості. Такі дії були проведені в Італії, Іспанії, Велико-

британії, Голландії, Швеції. Державні галузеві об'єднання отримували великі пакети субсидій та інших форм державної допомоги [5, с. 61].

Але ці дії європейських країн мало допомогли суднобудівній галузі в конкурентній боротьбі з більш ефективними азійськими виробниками. Тому з кінця 80-х років серед країн-членів ЄС почалася приватизація суднобудування. В наш час значна участь держави в управлінні підприємствами суднобудування зберігається лише в Іспанії (холдінги "Navantia" та "Astilleros Espanoles S.A.") та в Італії (холдінг "Fincantieri"). Але, тим не менше, державне регулювання продовжує широко застосовуватися в Європі [6, с. 10].

Розглянемо сучасний стан політики державної підтримки суднобудування та її головні форми на прикладах конкретних країн.

Країни ЄС. До середини 60-тих років ХХ ст. Старий Світ лідирував у сфері цивільного суднобудування, але в 1965 році частка Європи скоротилася до 48,2% — на перше місце вийшла Японія. В 1995 році за обсягами виробництва морських суден Європу обійшов Китай. А в 2005 році частка Європи у світовому суднобудуванні, не дивлячись на те, що до Об'єднаної європейської асоціації суднобудівників (CESA) ввійшли верфі Польщі, Румунії та Хорватії, зменшилась до 7%. Тому, щоб залишитись на ринку, європейські компанії активно почали опановувати нову ринкову нішу — виробництво високотехнологічних суден [2, с. 4].

У жовтні 2002 року CESA надала в Єврокомісію проект документа, що отримав назву LeaderSHIP 2015. Цей документ став основою для перегляду суднобудівного сегменту промислової політики Єврокомісії. В 2003 році вийшла доповідь консультативної групи LeaderSHIP 2015, що мала назву "Defining Future of the European and Shiprepair industry" ("Визначення майбутнього європейської суднобудівної та судноремонтної промисловості") [9]. В ній стверджувалось, що європейським виробникам слід зосередитись на виготовленні високотехнологічної продукції, автори доповіді показали компаніям необхідність розвитку НДДКР та інноваційних процесів, а Євросоюзу пропонувалось стимулювати інвестиції в технологічні розробки та створення дослідних зразків. У квітні 2008 року в межах програми Євросоюзу ЕС "Framework Program 6" було запущено новий проект по розробці перспективних концепцій суден та плавучих конструкцій, що координується CESA [11]. Автори доповіді наполягають, що цей проект має стати постійно діючим "розумовим центром" європейської суднобудівної промисловості. Також запропоновано створення загальноєвропейського фонду фінансування будівництва суден.

За останні роки суттєво зросла продуктивність європейських верфей. Це сталося за рахунок втілення найновіших технологій та комп'ютеризації галузі. Європейські суднобудівні заводи — лідери високих технологій і займають провідні позиції за будівництвом високотехнологічних круїзних та паромних суден. Але, щоб втриматись у висококонкурентному середовищі, європейські суднобудівники потребують фінансової підтримки держави у сфері інновацій, законодавчого захисту держави у сфері інтелектуальної власності тощо. На думку зарубіжних аналітиків, європейським корабелям

на сьогодні потрібна пряма фінансова підтримка держави у формі субсидій.

Проте, позиції ЄС в сфері державної підтримки відрізняються великими протиріччями.

З одного боку, ЄС заявив про повну лібералізацію суднобудівної галузі, і з січня 2001 року заборонено пряме субсидування галузі згідно рішення Єврокомісії від 1997 року. Таким чином, єдиною дозволеною формою державної допомоги є кредити по правилам ОЕСР (Організації по економічному співробітництву та розвитку).

До речі, невиконання Іспанією цих умов кредитування потягнуло за собою відоме "діло Izar", коли під тиском ЄС Іспанії прийшлося демонтувати цей гігант (з метою створення концерну "Izar" (зараз "Navantia") іспанський уряд виділив йому дотацій на суму більше 2 млрд євро. Це призвело до розслідування з боку Єврокомісії, що змусило "Izar" виплатити штраф в розмірі 308 млн євро за "надмірні державні вливання").

З іншого боку, саме Європа має найдавніший досвід та традиції прямого державного дотування суднобудування, а зі вступом в ЄС країн Центральної Європи (постсоціалістичних країн) робить неминучим зіткнення економічних реалій, що склалися, з ліберальними законами Євросоюзу.

Так, уряди країн ЄС в кінці 90-х років надавали підтримку суднобудуванню в розмірі до 1,720 млрд євро щорічно. Прямі субсидії на будівництво суден за 1996—1999 роки склали 2,250 млрд євро.

Наприклад, в Іспанії національним суднобудівним заводам надаються субсидії до 19% від вартості будівництва судна, в Італії — до 13%, а в Німеччині — до 30%. Зараз в країнах ЄС національні верфі можуть отримувати пільгові субсидії до 9% для суден вартістю більше 10 млн євро та 4,5%, якщо вартість судна менше 10 млн євро [3, с. 56].

Другою по обсягам є державна допомога по реструктуризації та модернізації верфей, що в кінці 90-х років складала до 26% інвестицій на їх переоснащення.

Широко розповсюдженою практикою державної підтримки також є зменшення митних зборів на імпорту комплексуючих та устаткування для суден.

Цікавою з точки зору державної підтримки галузі є ситуація в Польщі. Польський уряд довгий час чинив опір приватизації суднобудівної галузі. Зараз державна частка постійно зменшується. В країні використовують багато форм фінансової підтримки верфей. Наприклад, гарантії Державного Казначейства кредиторам сягають 60% від розміру кредиту. Польща також повністю скасувала в'їзне мито на імпорту устаткування при будівництві судна на експорт. З 2005 року уряд Польщі компенсує верфям 6% вартості судна, що будується, для покриття втрат від падіння курсу долара США до злота, а в 2006—2007 роках субсидування польських верфей склало \$120 млн [5, с. 61].

У Голландії тільки завдяки отриманню урядової підтримки, яка багаторазово відкладалась, був досягнутий прогрес за останні декілька років. Гарантійний фонд уряду був встановлений з 1 січня 2006 року для будівництва морських суден та суден внутрішнього плавання.

На початку 2004 року в ЄС дозволена державна підтримка новаторства до 20%. Цю підтримку для науково-дослідних робіт в галузі суднобудування ввели уряди Німеччини, Франції та Іспанії.

Слід зазначити, що на сьогодні в Європейському суднобудуванні основною тенденцією стала кооперація та об'єднання в загальній власності та під загальним управлінням кількох верфей, кожна з яких спроможна самостійно та повністю будувати судна. Зменшення витрат в цьому випадку досягається за рахунок так званого "ефекту масштабу", зростання виробничих можливостей, об'єднання дублюючих підрозділів (маркетинг, закупівлі, проектування). Прикладом такого об'єднання в європейському суднобудуванні стало створення найбільшої в Європі норвезької групи "Aker-Kvaerner".

Південна Корея. На сьогодні Південна Корея контролює до 40% обсягу сучасного цивільного суднобудування. Суднобудівна галузь цієї країни свого часу піднялася за рахунок дешевого та гарантованого державного кредитування. Наразі, тут і досі зберігаються інститути розвинутої державної підтримки галузі. Кредитування суднобудування проводиться при урядових гарантіях та пільгових умовах через "Korea Development Bank".

Уряд країни широко застосовує списання та реструктуризацію заборгованості збиткових підприємств. Державою активно фінансуються та втілюються науково-дослідні розробки в сфері цивільного суднобудування.

Внаслідок цих факторів за останні 30 років Південна Корея входить до провідних суднобудівних країн світу.

Необхідно відмітити, що всі економічні перетворення в галузі проходили в умовах жорсткого державного регулювання через спеціально створений "Korea Development Bank", що кредитував галузь на пільгових умовах. Також були створені державний експортно-імпорتنний банк для субсидування будівництва суден та державну компанію по страхуванню експортно-імпорتنних операцій.

Таким чином, була сформована цілісна державна система стимулювання розвитку галузі, включаючи звільнення від митних тарифів на імпортовану сировину та матеріали, звільнення від непрямих внутрішніх податків на імпортовані напівфабрикати та комплектуючі вироби, звільнення від тарифів та податків національних постачальників та субпідрядних фірм-виробників, зниження ставок прямих податків на прибуток суднобудівних підприємств від експорту та інші надходження від зовнішньоекономічної діяльності, пільгові кредити для збільшення обсягів виробництва на експорт, державні субсидії виробникам, що мали збитки при роботі на експорт. Окрім цього, були надані права прискореної амортизації основних фондів та податкові пільги, що були націлені на заохочення експорту виробленої продукції.

## ВИСНОВКИ

Отже, гострий дефіцит суднобудівних потужностей, що спостерігався останніми роками в світі давав Україні реальний шанс на прорив у цій галузі. На жаль, з багатьох причин цього не відбулось. Зрештою, як і в інших європейських країнах, за винятком Румунії. З цього при-

воду в багатьох країнах пройшли парламентські слухання, зроблені відповідні висновки та здійснюються конкретні кроки в підтримку національної морської індустрії.

Хочеться вірити, що рано чи пізно до цього прийде і Україна, завдяки вірно розробленим механізмам формування засад державної промислової політики відносно суднобудівної галузі, і займе належне місце серед провідних морських країн світу.

## Література:

1. Войниченко. В. Мировое судостроение и фрахтовый рынок / В. Войниченко // Порты Украины. — 2008. — № 4. — С. 31—34.
  2. Кедров И. Тенденции развития мировой судостроительной промышленности / И. Кедров // Судостроение и судноремонт: Информационный бюллетень. — Николаев: Национальный университет кораблестроения, АСУ, 2008. — № 7. — С. 3—6.
  3. Коледова Т.А. Анализ изменений мирового рынка судостроительной продукции / Т.А. Коледова // Судостроение. — 2007. — № 3. — С. 53—57.
  4. Логачов С.И. Анализ практики государственной поддержки судостроительной промышленности / С.И. Логачов // Судостроение. — 2007. — № 2. — С. 48—54.
  5. Пашин В.М. Помощь правительства польским верфям / В.М. Пашин // Судостроение. — 2006. — № 2. — С. 61—62.
  6. Судостроение и судноремонт: информационный бюллетень № 7 / [упорядкув.: Ю.В. Алексеев, В.Ф. Квасницький, В.Н. Крохіна, Г.Ф. Романовський]. — Николаев: Национальный университет кораблестроения, 2007. — 20 с.
  7. Agreement Respecting Normal Competitive Conditions in the Commercial Shipbuilding and Repair Industry [Електронний ресурс] / Organisation for Economic Co-operation and Development. — 1994. — Режим доступу: <http://www.oecd.org/dataoecd/2/5/1880215.pdf>.
  8. Arrangement on Officially Supported Export Credits [Електронний ресурс] / Organisation for Economic Co-operation and Development. — Режим доступу: [http://www.olis.oecd.org/olis/2007doc.nsf/LinkTo/NT00005A06/\\$FILE/JT03238355.PDF](http://www.olis.oecd.org/olis/2007doc.nsf/LinkTo/NT00005A06/$FILE/JT03238355.PDF).
  9. LeaderSHIP 2015: Defining the Future of the European Shipbuilding and Repair Industry — Competitiveness through Excellence: (Communication from the Commission to the Council, the European Parliament, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions) [Електронний ресурс] / Commission of the European Communities. — Brussels, 2003. — Режим доступу: [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/maritime/shipbuilding/leadership2015/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/maritime/shipbuilding/leadership2015/index_en.htm).
  10. Review of Maritime Transport, 2004. Report by the UNCTAD secretariat / United Nations. — New York and Geneva, 2004. — 153 p.
  11. The Sixth Framework Programme for Research and Technological Development [Електронний ресурс] / Commission of the European Communities. — Brussels, 2009. — Режим доступу: [http://ec.europa.eu/research/fp6/pdf/fp6-in-brief\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/research/fp6/pdf/fp6-in-brief_en.pdf).
- Стаття надійшла до редакції 28.09.2011 р.*