

УДК 347.749

Е. Б. Хачатуров

ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПРАВОВІ ЧИННИКИ ТА РЕГЛАМЕНТАЦІЯ РОЗВИТКУ СУДНОБУДУВАННЯ УКРАЇНИ

Актуальність теми. Розробка нових проектів суден для перевезення різних видів вантажів внутрішніми водними й прибережними районами держави, їх будівництво й використання є стратегічно важливим завданням соціально-економічного розвитку України. Насамперед необхідні суховантажні судна змішаного району плавання ріка-море, які мусять замінити судна типу «Волго-Дон», що відпрацювали свій строк служби, і судна меншого тоннажу на лініях, орієнтованих на вивіз вантажів сировини з річкових портів на перевантажувальні морські комплекси. Водночас необхідно підготувати й прийняти додаткові законодавчі акти щодо надання суднобудівним підприємствам преференцій із боку податкових та митних органів із метою зменшення відпускних цін на продукцію.

Аналіз останніх досліджень. Дослідженням питань розвитку суднобудування України займалися такі вчені, як Ю.Т. Каменецький, С.І. Логачев, К.С. Письменна, Д.В. Пашко. Вони відобразили у своїх працях етапи та умови розвитку суднобудування в різні періоди, але жодної роботи не присвячено пошуку взаємозв'язку цих подій з організаційно-правовою регламентацією та організаційно-правовими чинниками.

Мета статті полягає в аналізі організаційно-правових чинників та регламентації сьогоденної діяльності суднобудівної галузі та напрямів її розвитку. Наведене свідчить про необхідність дослідження внутрішнього ринку перевезень для відновлення суднобудування.

Виклад основного матеріалу. Суднобудування – одна зі складових частин промислового комплексу країни. Питання її розвитку доповідалися Міністерством інфраструктури Президенту України тричі тільки в 2011 р. (травень, листопад і грудень). Традиційно суднобудівна галузь забезпечує інтереси оборони та безпеки морського й річкового транспорту, інших сфер економіки. Її частка в загальному обсязі виробництва ОПК і в експорті військово-технічної продукції складає до 20–30%. Загальна кількість зайнятих у галузі, без контрагентських підприємств, – близько 100 тис. чол. [1].

Дотепер морські судна – основний транспортний засіб у світовому товарообміні. Потреба в них залежить від процесів, що відбуваються в економіці. Економічні кризи 70-х і 80-х рр. минулого сторіччя призвели до значного зменшення обсягів перевезень морем і до серйозних проблем на суднобудівному ринку. Проте судноплавний транспорт залишається одним із лідерів світового вантажообігу [2].

Водночас динаміка обсягу вантажообігу українських портів за видами морських перевезень показує їх стійке зростання. Це створює можливість розвитку транспортного флоту, виходячи з того факту, що наше спільне завдання – активно збільшувати кількість перевезень вітчизняного вантажу. Морські пароплавання вже інтегровані у світовий ринок транспортних послуг. Морський флот вітчизняних вантажоперевізників нараховує сьогодні приблизно 350 суден сумарним декейтом майже 2,5 млн т, що складає 0,4% світового флоту [3].

Через різноманіття типів цивільних суден їх прийнято класифікувати за такими ознаками [2]:

ЦИВІЛЬНІ СУДНА			
За основним призначенням	За районом плавання	За способом руху	За родом основного матеріалу корпусу
<ul style="list-style-type: none"> – транспортні; – промислові; – технічного флоту; – дослідницькі; – санітарні; – рятувальні; – служби зв'язку; – спортивні 	<ul style="list-style-type: none"> – морські; – рейдові; – каботажні; – річкові; – озерні; – ріка-море 	<ul style="list-style-type: none"> – самохідні; – несамохідні 	<ul style="list-style-type: none"> – сталеві; – залізобетонні; – алюмінієві; – пластмасові; – дерев'яні; – композитні

Після утворення незалежної держави суднобудівна промисловість України успадкувала могутній потенціал оснащених суднобудівних заводів, які повністю задовольняли потреби країни. На цих заводах у попередні роки за допомогою механізації технологічних процесів підвищувалася продуктивність праці, знижувалася собівартість продукції, зростав чистий прибуток [4].

До того ж законодавче та нормативно-правове забезпечення суднобудівної промисловості передбачає прийняття змін і доповнень до окремих законодавчих актів України в частині, що стосується створення нормативно-правових умов для його розвитку. Ці заходи поділяються на системні, що носять загальний характер, застосовуються в багатьох сферах промисловості з тривалим циклом виробництва, і спеціальні, спрямовані на розвиток саме суднобудівної промисловості. Обидва види мають довгостроковий характер, але їх прийняття необхідне вже на першому етапі реалізації стратегії [5].

Суднобудівельна галузь належить до таких галузей, у яких відображено найсучасніші технології та матеріали промислово-розвинутих країн. Можна з впевненістю констатувати, що вітчизняне суднобудування, згідно з показниками, є однією з привабливих галузей України. Матеріали й технології, що застосовуються в ній, постійно вдосконалюються [6]. Тому технології виробництва, які використовуються, повинні враховувати методи й засоби будівництва суден, їхній взаємний зв'язок та розвиток. Застосовуючи принцип виробничого кооперування, суднобудівельні підприємства, отримуючи вироби від постачальників, підвищують серійність виробництва, його ефективність, при цьому різко скорочуються строки будівництва за допомогою отримання вже готових до монтажу випробувальних та перевірених агрегатів, механізмів, приладів та ін. Разом із цим розвинута кооперація ускладнює як підготовку будівництва суден, так і планомірне їх проведення. Порушення строків постачання хоч одного із сегментів комплектації затримає виконання всього комплексу робіт [7].

Досліджуючи це питання, необхідно розуміти, що суднобудівна діяльність – це правовідносини суб'єктів господарювання у сфері суднобудівного виробництва, спрямовані на виготовлення та реалізацію кораблів та суден, виконання робіт чи надання послуг вартісного характеру, що мають цінову визначеність для суднобудівної галузі [8].

Правовий зміст господарських відносин – це права та обов'язки суб'єктів господарювання, які виникають у них в процесі здійснення зазначеної діяльності. Різноманітний характер господарських відносин зумовлює існування досить широкого кола їх учасників.

Тому принцип виробничого кооперування обумовлює низку взаємодій усіх учасників один з одним у процесі виробництва й реалізації суден, тобто формує господарські правовідносини. Їхньою правовою основою є угоди, які поєднують у собі правові підстави виникнення господарських правовідносин між господарюючими суб'єктами. Учасниками цих правовідносин є не тільки господарюючі підприємства й установи, але й органи державної влади, які наділенні господарською компетенцією, повноваженнями й здійснюють регуляторні функції управління державним майном, контролю у сфері суднобудування. Право власності на майно у сфері господарювання є основним речовим правом. Усі суб'єкти господарської діяльності мають право володіння, розпорядження та користування предметами господарської діяльності, трудовими, фінансовими, матеріальними ресурсами [9].

Проте перспективи розвитку суднобудування в Україні безпосередньо залежать від державної підтримки. У зарубіжній практиці державна допомога суднобудівникам є різноманітною й істотною в грошовому еквіваленті. За кордоном серед основних стимулюючих заходів поширені дотації суднобудівним компаніям, пільгове ліцензування та оподаткування доходів суднобудівників, державні замовлення суднобудівникам [10].

Сучасний стан речей ускладнюється тим, що в разі будівництва повністю обладнаного судна значна частина фінансування будівництва йде на закупівлю устаткування із застосуванням імпортованих комплектуючих, що не мають аналогів в Україні або виробляються, але не відповідають сертифікаційним вимогам міжнародних класифікаційних товариств чи вимогам замовників суден та інших плавучих засобів. Постачання цього устаткування обкладається ПДВ і митним збором, що на тлі відсутності вільних обігових коштів у суднобудівних підприємствах потребуватиме залучення банківських кредитних ресурсів, відсотки за користування якими є досить високими [11].

Зазначенні вище чинники і є основними причинами втрати бюджетоутворюючого значення, притаманного раніше галузі суднобудування. Неприйняття рішучих, невідкладних заходів із боку держави призведе до занепаду галузі в найближчі роки та остаточної втрати кадрового потенціалу, як інженерного, так і робітничого. Знайти вихід із такої ситуації можна лише за допомогою інституційної підтримки розвитку галузі з боку держави, адже в багатьох країнах світу суднобудівні підприємства мають серйозну державну підтримку, включаючи багатомільйонні дотації, що допомагають стимулювати виробництво [12].

Крім того, принцип виробничого кооперування обумовлює низку взаємодій усіх учасників один з одним в процесі виробництва й реалізації суден, тобто формує

господарські правовідносини. Їхньою юридичною основою є угоди, які поєднують у собі правові підстави виникнення господарських правовідносин між господарюючими суб'єктами [13]. Учасниками господарських правовідносин є не тільки господарюючі підприємства й установи, але й органи державної влади, які наділені господарською компетенцією, повноваженнями й здійснюють регуляторні функції управління державним майном, контроль у сфері суднобудування. Право власності на майно у сфері господарювання є основним речовим правом. Усі суб'єкти господарської діяльності мають право володіння, розпорядження та користування предметами господарської діяльності, трудовими, фінансовими, матеріальними ресурсами [14].

Колишнє створення вільних економічних зон дозволило значно поліпшити стан підприємств на території їхнього розташування. Як зазначалося, запасні частини та комплектуюче суднове обладнання виробляються за кордоном, тому питання звільнення від сплати ввізного мита та сплати ПДВ за ставкою 0% набувають особливої актуальності. Зазначені пільги дозволяють знизити собівартість судна, що будується, а також виконання робіт із ремонту судна, тим самим підвищуючи конкурентоздатність продукції, що виробляється [15].

Значним кроком на шляху до розвитку суднобудівної галузі є прийняття Закону України «Про проведення економічного експерименту щодо державної підтримки суднобудівної промисловості», у зв'язку із чим внесені зміни до Податкового кодексу України, а саме до п. 26, підрозділу 2, розділу XX такого змісту: тимчасово до 1 січня 2017 р. звільняються від оподаткування податком на додану вартість операції з ввезення (пересилання) на митну територію України під митним режимом імпорту (реімпорту) товарів, котрі ввозяться підприємствами суднобудівної промисловості 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 вимогам міжнародних класифікаційних товариств чи вимогам замовників морських, річкових суден та інших плавучих засобів, визначених умовами контрактів [16].

Крім цього, 28 травня 2012 р. Кабінет Міністрів України прийняв Постанову № 466 «Про затвердження переліку устаткування, обладнання та комплектуючих, що не виробляються в Україні і ввозяться на митну територію України вітчизняними підприємствами суднобудівної промисловості (клас 35.11 група 35 КВЕД ДК 009:2005) для використання у господарській діяльності, які тимчасово звільняються від оподаткування ввізним митом під час ввезення на митну територію України та поміщення в митний режим імпорту» [17].

Слід зазначити, що згідно з п. 2 ст. 7 Закону України «Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності» від 16 січня 2003 р. № 433-IV, ст. 7 Законом України «Про пріоритетні напрями розвитку науки і техніки в Україні» від 11 липня 2001 р. № 2623-III, Постановою Кабінету Міністрів України «Про концепцію державної промислової політики» від 29 лютого 1996 р. № 272 до пріоритетних виробництв, які можуть сприяти досить швидкому підвищенню рівня промислово-технологічного перероблення та посиленню конкурентоздатності продукції, віднесено, зокрема, суднобудування. Проте, незважаючи на визнання цієї

галузі пріоритетною, а деякі підприємства (Суднобудівний завод імені 61 Комунара в м. Миколаїв, ВАТ Феодосійська суднобудівна компанія «Море»), відповідно до Постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження переліку підприємств, які мають стратегічне значення для економіки і безпеки держави» від 23 грудня 2004 р. № 1734, – стратегічними, подальші зусилля законодавця щодо стимулювання суднобудівної промисловості фактично припинилися [11].

Незважаючи на такі обставини, Україна як морська держава бере участь у вивченні, освоєнні та використанні Світового океану. Тому національні інтереси в цій сфері діяльності, а також пріоритети в їх реалізації повинні бути визначені, законодавчо та організаційно закріплені. Однак до цього часу не створено належних законодавчих і правових умов для реалізації пріоритетних завдань розвитку України як морської держави.

Попри те, що досконале законодавство є необхідною умовою розвитку всього морегосподарського комплексу, в Україні відсутні закони, що регулюють морську діяльність. Зокрема, не підготовлено законопроект «Про морську політику України», не вжито заходів щодо розвитку Морської доктрини України на період до 2035 р., затвердженої Постановою Кабінету Міністрів України № 1307 від 7 жовтня 2009 р. [18].

Висновки:

1. Наявність досконалого законодавства є необхідною умовою розвитку всього морегосподарського комплексу, у тому числі суднобудівної галузі. В Україні відсутні закони, що регулюють його діяльність.

2. Зміна умов оподаткування устаткування, запасних частин та комплектуючих, отриманих із-за кордону, зменшить собівартість та значно підвищить конкурентоздатність продукції суднобудівних заводів. Для цього необхідно розробити та прийняти «Програму лояльності» з використанням міжнародних норм шляхом імплементації у вітчизняне законодавство.

3. Для активного розвитку вітчизняного суднобудування та виходу на світовий ринок є достатньо підстав і ресурсів: власна сировина база, виробничі потужності, кваліфіковані кадри та ін. Однак державна підтримка цієї галузі необхідна у вигляді внесення деяких змін до Митного кодексу України та Податкового кодексу України.

4. Необхідною умовою розвитку суднобудування нині є надання дозволу суднобудівним заводам сумісно з митними органами створювати «Митні сервісні зони», тобто так звані вільні економічні зони, проте меншого масштабу.

5. Організаційно-правова регламентація, що сприяє розвитку суднобудування, допоможе істотно покращити суспільно-економічні показники діяльності регіональних осередків галузі та розширити повноваження членів територіальних громад брати безпосередню участь у будівництві суден на батьківщині.

Література

1. Суднобудівна галузь України. Її конкурентоспроможність [Електронний ресурс]. – Режим доступу : www.br.com.ua.

2. Организационно-экономические факторы размещения судостроительного производства [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://referatplus.ru/tehnologiyz_tehnika/

rsudostroy4.php.

3. Христенко В. Об основных направлениях государственной промышленной политики и ее реализации в судостроительной отрасли / В. Христенко [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.fishnews.ru/news/1485>.

4. Письменная К. Стан і тенденції розвитку суднобудівної промисловості в Україні: господарсько-правовий аспект / К. Письменная // Вісник Національної юридичної академії України ім. Я. Мудрого. – 2010. – № 1. – С. 221–228.

5. Ткалич Д. Судостроительный прорыв / Д. Ткалич [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.metallika.ua/articles/sudostroritelnui-proryv.html>.

6. Рижков С. Еколого-правові аспекти будівництва суден під наглядом різних класифікаційних товариств / С. Рижков, Е. Хачатуров // Митна справа. – 2010. – № 6. – С. 48–53.

7. Пашко Д. Сучасний стан і перспективи розвитку суднобудування в Україні / Д. Пашко // Економічні науки. – 2011. – № 1. – С. 137–139.

8. Пашко Д. Проблеми фінансового забезпечення суднобудівних підприємств / Д. Пашко // Економічні науки. – 2010. – № 4. – С. 53–55.

9. Швердіна О. Державне регулювання господарської діяльності: поняття, функції та правові форми впливу / О. Швердіна // Проблеми законності. – 2007. – № 90. – С. 79–86.

10. Жихарева В. Умови ефективної реалізації інвестицій у розвиток флоту судноплавних компаній України / В. Жихарева // Економічний аналіз. – 2010. – № 7. – С. 45–47.

11. Наконечний В. Пояснювальна записка до проекту Закону України «Про внесення змін до Податкового кодексу України у зв'язку із проведенням економічного експерименту щодо державної підтримки суднобудівної промисловості» / В. Наконечний, Ю. Каракай [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb_n/webproc4_1?pf3511=43168.

12. Фінанси суднобудівних підприємств : [монографія] / [П. Воробйова, Г. Єфімова, П. Карась та ін.]; під ред. В. Парсяка. – Миколаїв : НУК, 2012. – 234 с.

13. Шамрай Ф. Вопросы обеспечения конкурентоспособности судостроения / Ф. Шамрай [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.korabel.ru/news/comments/voprosi>.

14. Господарські відносини як предмет регулювального впливу господарського права: поняття та види [Електронний ресурс]. – Режим доступу : ukr-pravo.at.ua.

15. Специальные экономические зоны необходимы для повышения конкурентоспособности Украины [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.feg.org.ua/ru/cms/projects/debaty/special_economic_zones.html.

16. Наконечний В. Проект Закону України «Про внесення змін до Податкового кодексу України у зв'язку із проведенням економічного експерименту щодо державної підтримки суднобудівної промисловості» / В. Наконечний, Ю. Каракай [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb_n/webproc4_1?pf3511=43168.

17. Про затвердження переліку устаткування, обладнання та комплектуючих, що не виробляються в Україні і ввозяться на митну територію України вітчизняними підприємствами суднобудівної промисловості : Постанова Кабінету Міністрів України від 28 травня 2012 р. № 466 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.rada.gov>.

18. Круглий стіл «Стан і перспективи розвитку України як морської держави» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://od.niss.gov.ua/articles/302/>.

Анотація

Хачатуров Е. Б. Організаційно-правові чинники та регламентація розвитку суднобудування України. – Стаття.

У статті аналізуються стан існуючих суспільно-економічних чинників у суднобудівній галузі України та напрями організаційно-правової діяльності державних органів влади для майбутнього розвитку стартового виробництва морської індустрії – суднобудування. Запропоновано більше уваги приділяти внутрішньому ринку перевезень та будівництва суден, залучаючись державною підтримкою.

Ключові слова: суднобудівна промисловість, регламентація діяльності, правовідносини суб'єктів, правові умови, державна підтримка, митні платежі, вільні економічні зони.

Аннотация

Хачатуров Э. Б. Организационно-правовые факторы и регламентация развития судостроения Украины. – Статья.

В статье анализируются состояние существующих общественно-экономических факторов в судостроительной отрасли Украины и направления организационно-правовой деятельности государственных органов власти для будущего развития стартового производства морской индустрии – судостроение. Предложено больше внимания уделять внутреннему рынку перевозок и строительства судов, вовлекаясь государственной поддержкой.

Ключевые слова: судостроительная промышленность, регламентация деятельности, правоотношения субъектов, правовые условия, государственная поддержка, таможенные платежи, свободные экономические зоны.

Summary

Khachaturov E. B. Organizationally-legal factors and regulation of development of shipbuilding of Ukraine. – Article.

The article analyzes the state of the existing socio-economic factors in the shipbuilding industry of Ukraine and the direction of the legal activities of the state authorities for the future development of the start of production of the marine industry - shipbuilding. Proposed pay more attention to the domestic market of transportation and the construction of ships, engaging public support.

Key words: shipbuilding industry, regulation of the activity, law regards, law conditions, state support, customs fees, free economic zones.