

ШЛЯХИ РОЗВИТКУ ГОСПОДАРСЬКОГО ЗАКОНОДАВСТВА У СУДНОБУДІВНОМУ СЕКТОРІ ПРОМИСЛОВОСТІ УКРАЇНИ

Катерина Письменна,

*канд. юрид. наук, асистентка кафедри господарського права
Національної юридичної академії України
ім. Ярослава Мудрого,
м. Харків*

Стаття присвячується вивченню господарсько-правових аспектів державного стимулювання пріоритетних галузей промисловості на прикладі суднобудівельної. Розглядається сучасний стан розвитку галузі, а також аналізуються недоліки нормативно-правового забезпечення функціонування галузі. Автор пропонує створення суднобудівельного кластера, введення ліцензування і прискореної амортизації з метою підвищення конкурентоспроможності галузі.

Ключові слова: регулювання господарської діяльності, промислова політика, державна економічна політика, ліцензування, прискорена амортизація.

Щоб у майбутньому посісти гідне місце в світовому поділі праці необхідно визначити пріоритетні галузі виробництва, розвиток яких може позитивно вплинути на економічне зростання промисловості України в цілому. Такими галузями слід вважати ті, що мають відносно сучасні технології, значний інтелектуальний, а тому й інноваційний потенціал: галузі машинобудування, зокрема суднобудування.

З огляду на кон'юнктуру світового і внутрішнього ринків, п. 2 ст. 7 Закону України «Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності» від 16.01.2003 р. № 433-IV, ст. 7 Закону України «Про пріоритетні напрями розвитку науки і техніки в Україні» від 11.07.2001 р. № 2623-III, постанову Кабінету Міністрів України «Про концепцію державної промислової політики» від 29.02.1996 р. № 272 суднобудування визнано пріоритетною галуззю економіки.

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

Після здобуття незалежності в Україні залишаються значні виробничі потужності суднобудування та судноремонту, на які припадає близько 30 % суднобудування колишнього СРСР. Це 9 суднобудівних заводів, 5 підприємств судового машинобудування, 11 підприємств морського приладобудування, 27 окремих науково-дослідних інститутів і конструкторських бюро. Крім того, в Ук-

раїні функціонує низка суднобудівних і судноремонтних підприємств, що підпорядковані Міністерству транспорту та зв'язку, Департаменту рибного господарства Мінагрополітики і Міністерству оборони [1, с. 215].

Одна з умов стабільної роботи суднобудівних підприємств – правовий механізм державної підтримки, який забезпечується за рахунок прямих дотацій з державного бюджету та низьких відсоткових ставок за кредитами. Показовим є те, що уряд Євросоюзу на сьогодні не відмовився від підтримки суднобудівної галузі, що планувалося скасувати ще у 1994 р. Отже, важливим завданням господарсько-правової науки є конструювання ефективних засобів та механізмів державної підтримки з урахуванням особливостей і закономірностей розвитку економіки України, у тому числі національної суднобудівної промисловості.

Певну увагу дослідженню господарсько-правових аспектів регулювання господарської діяльності в окремих галузях економіки приділяв О. Віхров [2], загальні питання економічної політики розглядаються Д. Задихайлом [3], промислової – І. Мілейко [4]. Але на сьогодні питання господарсько-правового забезпечення стимулювання розвитку суднобудівної промисловості є невивченими.

Метою цієї статті є виявлення основних напрямів розвитку господарського законодавства у сфері стимулювання господарської діяльності підприємств суднобудівної промисловості.

Сьогодні низка проблем, пов'язаних із особливостями державного регулювання судно-

будівної промисловості потребують ретельного розв'язання. *По-перше*, з накладенням мораторію на дію Закону України «Про заходи державної підтримки суднобудівної промисловості в Україні» від 18.11.1999 р. № 1242-XIV суднобудування фактично залишилося без підтримки з боку держави, опинившись тим самим у більш невігідному становищі, ніж іноземні конкуренти. *По-друге*, правова позиція держави щодо судноремонту, який в умовах відсутності державного замовлення розвивається швидшими темпами, ніж суднобудування, містить значний виробничий і науковий потенціал та має всі передумови для визнання його пріоритетною галуззю економіки, законодавчо не набув такого статусу, у зв'язку з чим на судноремонтні підприємства не поширюється застосування механізмів стимулювання. *По-третє*, відсутня так звана морська політика України, яка б урахувала напрями морської діяльності держави та її потенціал, національні інтереси у Світовому океані, морську політику, її принципи, напрями та суб'єктів, роль суднобудування у розвитку морської індустрії. *По-четверте*, відсутня програма розвитку суднобудівної промисловості, яка шляхом впровадження системи господарсько-правових засобів дозволила б розв'язати низку проблем розвитку промисловості. *По-п'яте*, відсутня сформульована інноваційна політика держави, яка б сприяла розвитку новітніх технологій у галузі суднобудування. *По-шосте*, надто високими є відсоткові ставки за кредитами українських банків, відсутні кредитні пільги для підприємств суднобудівної промисловості, що врешті-решт призводить до збільшення собівартості суден, які будуються, що неприпустимо з огляду на світову конкуренцію.

Тотальна приватизація підприємств промисловості та неврахування національних економічних інтересів у приватизаційних умовах значно ускладнюють контроль держави за збереженням основного профілю діяльності підприємств – суднобудування та судноремонту, а також за збереженням повного циклу виробництва саме в Україні, що є принциповим питанням з точки зору одержання прибутку у повному обсязі Державним бюджетом України та розвитку конкурентоспроможності суб'єктів господарювання. Актуальною у зв'язку з кон'юнктурою внутрішнього та світового ринків є проблема оновлення та модернізації відповідно до сучасних досягнень науки та техніки як існуючого флоту, так і основних фондів суднобудівної промисловості: приладів, верстатів, докового обладнання.

Слід зазначити, що суднобудівна промисловість є комплексною галуззю, яка склада-

ється з багатьох підгалузей, що мають специфічні технологічні властивості, особливі умови економічного розвитку, різний ступінь рентабельності. У зв'язку з цим з метою стимулювання необхідно застосовувати різні господарсько-правові засоби державної підтримки.

За виробничою спеціалізацією підприємства й організації суднобудівної промисловості створюють такі галузі: суднобудування, судноремонт, суднове машинобудування та морське приладобудування. Відносно специфічну підгалузь утворюють підприємства, що здійснюють судові електромонтажні роботи [5, с. 14].

На нашу думку, ефективна промислова політика держави у сфері суднобудування, тому числі її правова політика, мають ґрунтуватися на визнанні існування в Україні потужного суднобудівного кластеру. До його складу як комплексного об'єкта промислової політики, що передбачає застосування цілеспрямованої системи господарсько-правових засобів державного регулювання, входять, передусім, підприємства власне суднобудівної, судноремонтної, судномашинобудівної та морської приладобудівної галузей суднобудівної промисловості як такої.

Крім того, Україна є морською державою. У цьому контексті заслуговує на увагу позитивний досвід Російської Федерації, де була прийнята й успішно функціонує Морська доктрина, що розкриває сутність, зміст і шляхи реалізації національної морської політики. Ми вважаємо, що необхідно прийняти такого роду нормативно-правовий акт і в Україні. Така доктрина має стати першою ланкою у правовому регулюванні як морської діяльності країни, так і розвитку суднобудівної промисловості. Другою ланкою має стати прийняття на основі Морської доктрини галузевої програми розвитку, загальної для суднобудування та судноремонту, яка б визначала стратегічні цілі держави в галузях суднобудування та судноремонту та була генеральною для так званих підгалузевих програм економічного розвитку окремих підгалузей суднобудування та судноремонту. Остаточний правовий режим функціонування суднобудівної промисловості має фактично залежати від Морської доктрини.

Крім того, вважаємо необхідним внесення системних доповнень до Закону України «Про державне прогнозування та розроблення програм економічного і соціального розвитку України», якими мають бути впроваджені: по-перше, обов'язковість державних програм розвитку для стратегічних і пріоритетних галузей економіки; по-друге, обов'язковість комплексу таких програм за строком дії (довгострокових, середньострокових і ко-

роткострокових); по-третє, розроблення залежних підгалузевих програм виробництва окремих видів продукції (за необхідності); по-четверте, запровадження механізмів юридичної відповідальності посадових осіб за низьку ефективність виконання таких програм.

На нашу думку, основними напрямками правової політики регулювання господарської діяльності у сфері суднобудування в умовах майже повної приватизації підприємств промисловості є забезпечення зростання обсягів виробництва конкурентоспроможної інноваційної продукції, а також забезпечення повного циклу виробництва суден як кінцевої продукції національними виробниками. З огляду на світову практику державної підтримки суднобудування для підвищення конкурентоспроможності національних суднобудівних підприємств і погіршення фінансового стану українських після введення мораторію на дію Закону України «Про заходи державної підтримки суднобудівної промисловості в Україні» доцільним є збереження для суднобудівної діяльності спеціального режиму господарювання.

У сучасних умовах судноремонт стає основним напрямом діяльності суднобудівних підприємств. Але законодавець не поширює на нього положення Закону України «Про заходи державної підтримки суднобудівної промисловості в Україні», що негативно позначається на конкурентоспроможності вітчизняних судноремонтних підприємств. Судноремонт є самостійною специфічною галуззю суднобудівної промисловості. Тому для ефективного розвитку суднобудівної промисловості в цілому зусилля законодавця мають бути спрямовані на стимулювання судноремонту як специфічної галузі промисловості, зокрема через створення спеціальних пільг і гарантій, які не обов'язково є предметом регулювання з боку чинного Закону України «Про заходи державної підтримки суднобудівної промисловості України» в силу його визначеної цільової спрямованості саме на суднобудування. На нашу думку, господарсько-правове забезпечення стимулювання розвитку судноремонтної галузі в Україні потребує розроблення також спеціальної Державної програми розвитку судноремонтної галузі.

Вважаємо, що з метою найбільш адресного й ефективного стимулювання розвитку суднобудівної промисловості як такої є створення ієрархічної сукупності нормативно-правових актів, спрямованих на стимулювання господарської діяльності у суднобудівній промисловості. Це Морська доктрина як основоположний нормативно-правовий акт; галузева програма розвитку суднобудівної промисловості та програми розвитку найбільш

конкурентоспроможних підгалузей суднобудування, будування певних типів суден, устаткування та приборів. Окреме місце в цьому має посісти Закон України «Про заходи державної підтримки суднобудівної промисловості в Україні», що має бути розроблений і прийнятий в новій редакції. Доцільно включити до так званих джерел також акти, що комплексно регулюють лізингову та факторингову діяльність у галузі.

Слід зазначити, що в існуючих умовах об'єктивно необхідним є посилення державного регулювання господарських відносин у сфері суднобудівної промисловості, насамперед, запровадження цілісної системи програмування її розвитку та постійної модифікації засобів господарсько-правового регулювання у процесі виконання таких програм. Актуальним завданням є виведення організаційно-господарських відносин з підприємствами галузі на новий рівень. Оскільки суднобудування належить до сфери управління суднобудівної промисловості у складі Департаменту оборонно-промислового комплексу, що, у свою чергу, входить до складу Міністерства економіки України, пропонуємо підвищити рівень реалізації галузевої політики держави через утворення відповідного галузевого Міністерства суднобудівної промисловості.

На сьогодні для забезпечення високої якості судноремонтних робіт, зокрема для іноземних замовників, збереження високої ділової репутації українського судноремонту, насамперед для найбільш складних з точки зору технологічного забезпечення його видів, які пов'язані з присвоєнням суднам певного класу, необхідним є ліцензування. З метою надання ліцензуванню як господарсько-правовому засобу стимулюючого інноваційного характеру вважаємо, що під час розроблення ліцензійних умов мають бути визначені такі технічні та технологічні вимоги, що спонукали б суб'єктів господарювання до інноваційного оновлення основних виробничих фондів.

Зважаючи на досить складну за своїм механізмом та правовою природою міжнародну систему технічного нагляду за якістю суднобудівної та судноремонтної діяльності, що здійснюється так званими класифікаційними товариствами та пов'язана з присвоєнням суднам відповідного класу як важливої експлуатаційної характеристики, пропонуємо на рівні постанови Кабінету Міністрів України запровадити низку заходів державної підтримки, що сприяли б набуттю українськими класифікаційними товариствами статусу повноправного членства у міжнародних структурах, поширенню сфери їх діяльності на судна всіх категорій, що будуються в Ук-

раїні, адаптації їх технічних стандартів до стандартів світового рівня.

З метою забезпечення процесу будування та реалізації суден, пропонуємо застосувати заходи державної підтримки лізингової діяльності в Україні, зокрема у сфері суднобудівної промисловості. Такі заходи мають передбачати прийняття Закону України «Про фінансовий лізинг» в новій редакції та регламентація видів і організаційно-правових форм лізингових компаній як суб'єктів ринку фінансових послуг, зокрема державних лізингових компаній, системи державного регулювання лізингової діяльності та господарсько-правових засобів державної підтримки лізингової діяльності у стратегічних галузях промисловості. Необхідно також розробити та прийняти Державну програму розвитку лізингової діяльності в Україні. Основним напрямом правового забезпечення лізингової діяльності, зокрема її державного регулювання, має стати врахування специфіки лізингу, що спрямований на інноваційне оновлення основних виробничих фондів, та лізингу, що сприяє збуту товарів, насамперед тих, що мають кваліфікацію інноваційної продукції.

Ураховуючи позитивний досвід застосування державою для підтримки сільськогосподарських товаровиробників такого господарсько-правового засобу, як компенсація державою ставки за банківськими кредитами у розмірах, не менше як 50 % облікової ставки НБУ, передбаченого Законом України «Про стимулювання розвитку сільського господарства на період з 2001–2004 років», пропонуємо використати цей господарсько-правовий засіб для формування спеціального режиму господарювання у сфері виробництва окремих типів суден або здійснення високотехнологічних видів судноремонту.

Як уже зазначалося, судноремонтна галузь є не підгалуззю суднобудування, а окремою галуззю виробництва, яка має власні як технологічні особливості, так і особливості законодавчого забезпечення. Однією з таких особливостей є короткостроковість 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 (хоч і подовжений з 90 до 180 днів) 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 із таких джерел, на на-

шу думку, може стати факторинг як спосіб фінансування за допомогою банків і фінансових корпорацій.

Вважаємо необхідним застосування для підприємств суднобудівної промисловості прискореної амортизації основних засобів як господарсько-правового засобу стимулювання підвищення конкурентоспроможності підприємств. У зв'язку з цим необхідно прийняти Закон України «Про амортизацію», з метою з'ясування на законодавчому рівні напрямів і правових засобів державної амортизаційної політики, а також встановлення переліку та класифікації основних засобів за такими ознаками, як вплив на підвищення конкурентоспроможності галузі та ступінь їх зношеності. Враховуючи сукупність цих ознак, пропонуємо створити галузеву систему диференційованих строків амортизації різних категорій обладнання й устаткування.

Пропонуємо для підвищення ефективності державної підтримки стратегічних галузей промисловості, зокрема суднобудівної, та контролю за використанням коштів державного бюджету в процесі фінансування державних замовлень, фінансування державних цільових програм, компенсації відсоткових ставок комерційного кредитування та здійснення пільгового кредитування за рахунок грошових коштів держави створити спеціалізовані державні фінансово-кредитні установи як системний захід державної підтримки стратегічних галузей промисловості. Це вимагає розроблення та прийняття Закону України «Про державні фінансово-кредитні установи» та ухвалення типового статуту державної фінансово-кредитної установи.

Висновки

Ефективна промислова політика держави у сфері суднобудування, у тому числі її правова політика, мають ґрунтуватися на визнанні існування в Україні потужного суднобудівного кластеру.

Першим кроком у питанні правового регулювання галузі має стати прийняття окремого нормативно-правового акта, який би визначав основи державної економічної політики у сфері морської діяльності, – так званої Морської доктрини.

Вважаємо необхідним створення ієрархічної сукупності нормативно-правових актів, спрямованих на стимулювання господарської діяльності в суднобудівній промисловості.

Для забезпечення високої якості судноремонтних робіт, зокрема для іноземних замовників, збереження високої ділової репутації українського судноремонту, перш за все, для найбільш складних з точки зору техно-

логічного забезпечення його видів, які пов'язані з присвоєнням суднам певного класу, необхідним є запровадження ліцензування.

Вважаємо необхідним застосування для підприємств суднобудівної промисловості прискореної амортизації основних засобів як господарсько-правового засобу стимулювання підвищення конкурентоспроможності цих підприємств.

Література

1. *Логачев С. И., Чугунов В. В.* Мировое судостроение: современное состояние и перспективы развития. – СПб., 2001. – 312 с.

This article is dedicated to the study of legal aspects of state stimulation of mail brunches of industries on the example of shipbuilding. An author examines the development of industry, including the lacks of the legal supplement of industry. An author offers creation shipbuilding cluster, introduction of licensing and accelerated depreciation with the purpose of increase of competitiveness of industry.

Статья посвящается изучению хозяйственно-правовых аспектов государственного стимулирования приоритетных отраслей промышленности на примере судостроительной. Рассматривается современное состояние развития отрасли, а также анализируются недостатки нормативно-правового обеспечения функционирования отрасли. Автор предлагает создание судостроительного кластера, введение лицензирования и ускоренной амортизации с целью повышения конкурентоспособности отрасли.

2. *Віхров О. П.* Організаційно-господарські правовідносини. – К., 2008. – 512 с.

3. *Задихайло Д. В.* Мобілізаційна стратегія економічного розвитку в контексті господарського правового порядку: постановка питання // Вісник Академії правових наук України. – 2007. – № 1. – С. 158–168.

4. *Мілейко І.* Дефекти законодавчого забезпечення функціонування промислової політики держави // Підприємництво, господарство і право. – 2005. – № 12. – С. 96–99.

5. *Александров В. Л., Перельгин А. В., Соколов В. Ф.* Судостроительное предприятие в условиях рынка: проблемы адаптации и развития. – СПб., 2003. – 390 с.

