

СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ СУДОСТРОЕНИЯ

И.А. Тухонь

Особенности судостроения приморских регионов Украины, г. Одеса

После распада Советского Союза Украина получила судостроительные и судоремонтные предприятия находящиеся на своей территории, что является на сегодняшний день отличительной чертой машиностроения приморских регионов Украины, основными представителями предприятиями этого ряда являются ниже перечисленные предприятия.

Николаевский судостроительный завод «Океан» – одно из самых современных предприятий Украины в судостроительной отрасли, основан в 1951 году. В процессе развития «Океан» имеет значительный опыт в производстве судов различного назначения и типов. Баржи, спасательные буксиры, лесовозы, суда типа RO-RO, сухогрузные суда, научно-исследовательские суда, морские буксиры, супертраулеры, рыбообрабатывающие базы, рефрижераторы и нефтерудовозы – все это построено на верфи за время ее существования.

ГП Судостроительный завод им. 61 коммунара - основан в 1788 году. Производственные возможности предприятия позволяют строить современные, высокоэффективные и надежные суда всех типов с весом корпуса до 28 тыс. т.

«Черноморский судостроительный завод» - крупнейшее предприятие отрасли в Украине и одно из наиболее мощных в Европе – было основано в 1897 году. За время существования на заводе построено более 1000 кораблей и судов разных типов и назначений: тяжелые авианосные крейсера, траулеры-рыбозаводы, танкеры, буксиры.

ПАО Херсонский судостроительный завод основная специализация состоит в судостроении: Танкеры дедвейтом до 30 тыс. т, суда снабжения ледового класса, рудовозы, контейнеровозы, сухогрузные суда многоцелевого назначения, буровые суда.

Килийский судостроительно-судоремонтный завод основан в 1944 году. Расположен в месте впадения Дуная в Черное море.

Завод в основном строит суда речного класса и класса “река-море” (баржи, танкеры, самоходные землевывозные шаланды, лихтеры, химовозы, контейнеровозы, яхты). Завод ремонтирует речные и морские буксиры, несамоходные и самоходные сухогрузные и наливные суда.

Основными проблемами отечественного судостроения и судоремонта является искусственно созданные неконкурентные позиции на мировом рынке судостроения. В результате реализации неадекватного налогового и таможенного механизмов регулирования деятельности отечественного судостроения, украинские предприятия не могут конкурировать в ценовом сегменте не только с наиболее дешевыми судостроительными базами Китая и Южной Кореи, но даже и с самыми дорогими – европейскими судостроительными компаниями. Наличие таможенной пошлины и НДС на комплектующие приводит к тому, что фактически в Украине экономически

целесообразно производить только корпуса судов с последующей их достройкой на зарубежных верфях. Однако в этом случае цена постройки корпуса должна быть дешевле на стоимость перегонки корпуса к месту достройки, что существенным образом снижает доходную часть судостроения. В результате практически все судостроительные предприятия имеют задолженности по заработной плате и перед государством, для погашения которой вынуждены постепенно распродавать свои производственные фонды на слом. Проводимая государством политика приватизации национального судостроения является настолько безграмотной что приводит к обратному эффекту. Так например приватизация крупнейшего в Европе Черноморского судостроительного завода была осуществлена под инвестиционные обязательства всего в 19 миллионов долларов США, что для этого предприятия является даже не каплей в море.

Неоднократные обращения в Правительство со стороны Ассоциации судостроителей Украины совместно с НАН Украины (ИПРЭЭИ) необходимых результатов не дали и да

И все же не смотря на приняты законодательные акты о хозяйственном эксперименте в отечественном судостроении практически на сегодняшний день абсолютно ничего не изменилось. Тормозится и принятие Закона Украины о Международном реестре судов Украины, в котором содержится раздел касающийся новых экономических условий при постройке судов в Украине.

Проблемы отечественного судоремонта, которым сегодня занимаются в основном те же судостроительные верфи, аналогичны и касаются наличия НДС и таможенной пошлины на работы и комплектующие. Однако к ним добавляются еще и проблемы таможенного оформления ввоза в Украину иностранных судов на период ремонта.

Единственный выход из ситуации — привлечение стратегических инвесторов на наши судостроительные заводы. Для этого необходимо создать реальные условия, стимулирующие развитие производства. Ни одна страна мира с развитым судостроением не обошлась без участия государства в создании благоприятного климата для судостроительной промышленности. Япония, Южная Корея, а затем Китай, Индия, Вьетнам, Бразилия не являются исключением.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Kotlubay A. The development of transportation and technological systems in Ukraine: the conceptual framework [Текст]/ A. Kotlubay // Economic innovations. – 2011. – № 46. – С. 9-22.
2. Технологии-ВПК [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://sd.net.ua/2012/02/10/sudostroenie-ukrainy-led-tronulsya.html>
3. Система управления судостроительной промышленностью Украины в 20-е гг. // Н. Рыжева // Наук.труда: Исторические науки.- М.: Изд-во МГГУ им.Петра Могилы, 2004.- Вип.24.- С. 44-50.