

УДК 336.64:629.5

### **Петро Миколайович КАРАСЬ**

кандидат економічних наук, професор кафедри фінансів, Національний університет кораблебудування ім. адмірала Макарова, e-mail: kafedrafinance@gmail.com

### **Наталія Василівна ПРИХОДЬКО**

кандидат економічних наук, доцент кафедри фінансів, Національний університет кораблебудування ім. адмірала Макарова, e-mail: prikhodko79@mail.ru

## **ПРОБЛЕМИ ТА НАПРЯМИ ОНОВЛЕННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ СУДНОБУДУВАННЯ УКРАЇНИ**

*Карась, П. М. Проблеми та напрями оновлення діяльності підприємств суднобудування України / Петро Миколайович Карась, Наталія Василівна Приходько // Вісник соціально-економічних досліджень: зб. наук. праць; за ред. М. І. Зверякова (голов. ред.) та ін. (ISSN 2313-4569). – Одеса: Одеський національний економічний університет. – 2016. – Вип. 1. – № 60. – С. 125–134.*

**Анотація.** У статті досліджено тенденції розвитку суднобудівних підприємств за час становлення України як самостійної морської держави. Виявлено негативні аспекти як політичного, так і економічного впливу на створення ефективних умов діяльності галузі. Наведено міжнародний досвід пошуку шляхів впливу на розбудову суднобудування в умовах глобалізації. Досліджено динаміку коливань обсягів виробництва, фінансових результатів та умов створення законодавчого та нормативного впровадження економічних важелів у діяльність галузі. Розглянуто фінансово-кредитні відносини підприємств галузі з банківською системою, інвестиційними компаніями, державними структурами, визначено негативні аспекти. Сформульовано рекомендації щодо застосування інструментарію послідовного стратегічного розвитку підприємств суднобудування.

**Ключові слова:** підприємства суднобудування; фінансування підприємств суднобудування; кредитування суднобудівних підприємств; державне регулювання діяльності галузі суднобудування.

### **Петр Николаевич КАРАСЬ**

кандидат экономических наук, профессор кафедры финансов, Национальный университет кораблестроения им. адмирала Макарова, e-mail: kafedrafinance@gmail.com

### **Наталья Васильевна ПРИХОДЬКО**

кандидат экономических наук, доцент кафедры финансов, Национальный университет кораблестроения им. адмирала Макарова, e-mail: prikhodko79@mail.ru

## **ПРОБЛЕМЫ И НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ СУДОСТРОЕНИЯ УКРАИНЫ**

*Карась, П. Н. Проблемы и направления развития деятельности предприятий судостроения Украины / Петр Николаевич Карась, Наталья Васильевна Приходько // Вестник социально-экономических исследований: сб. науч. трудов; под ред. М. И. Зверякова (глав. ред.) и др. (ISSN 2313-4569). – Одесса: Одесский национальный экономический университет. – 2016. – Вып. 1. – № 60. – С. 125–134.*

**Аннотация.** В статье исследованы тенденции развития судостроительных предприятий за период становления Украины как самостоятельного морского государства. Выявлены негативные аспекты, как политического, так и экономического влияния на создание эффективных условий деятельности предприятий отрасли. Приведен международный опыт поиска путей влияния на развитие судостроения в условиях глобализации. Исследована динамика объемов производства, финансовых результатов, условия совершенствования законодательной и нормативной базы создания экономических рычагов развития отрасли. Рассмотрены финансово-кредитные отношения предприятий судостроения с банковской системой, инвестиционными компаниями, государственными структурами, определены негативные аспекты. Сформулированы рекомендации по применению инструментария последовательного стратегического развития предприятий судостроения.

**Ключевые слова:** предприятия судостроения; финансирование предприятий судостроения; кредитование судостроительных предприятий; государственное регулирование деятельности предприятий судостроения.

**Petr KARAS**

*PhD in Economics, Professor, Department of Finances,  
Admiral Makarov National University of Shipbuilding, e-mail: kafedrafinance@gmail.com*

**Nataliya PRIKHODKO**

*PhD in Economics, Associate Professor, Department of Finances,  
Admiral Makarov National University of Shipbuilding, e-mail: prikhodko79@mail.ru*

## **PROBLEMS AND DIRECTIONS OF UPDATING UKRAINIAN SHIPBUILDING ENTERPRISES ACTIVITIES**

*Karas, P., Prykhodko, N. (2016), Problems and directions of updating Ukrainian shipbuilding enterprises activities. Ed.: M. Zveryakov (ed.-in-ch.) and others [Problemy ta napriamy onovlennia diialnosti pidpriemstv sudnobuduvannia Ukrainy; za red.: M. I. Zveriyakova (gol. red.) ta in.], Socio-economic research bulletin; Visnik social'no-ekonomichnih doslidzen' (ISSN 2313-4569), Odessa National Economic University, Odessa, Issue 1, No. 60, pp. 125–134.*

**Abstract.** *The trends of shipbuilding enterprises development during Ukraine's formation as an independent maritime state are investigated in the article. The negative aspects of both political and economic influence on the creation of conditions for effective activities of the industry are detected. An international experience in finding the ways of impact on shipbuilding development in the context of globalization is presented. Dynamics of production volumes, financial results and conditions of legislative and regulatory introduction of economic instruments in shipbuilding industry is researched. The financial and credit relations of the industry with the banking system, investment companies, government agencies are considered, the negative aspects are identified. The recommendations for the consistent strategic development of shipbuilding enterprises are formulated.*

**Keywords:** *enterprises of shipbuilding; shipbuilding financing; shipbuilding crediting; government control over shipbuilding activity.*

**JEL classification:** *D200, G380*

**Постановка проблеми у загальному вигляді.** Суднобудування належить до галузей, які мають значний науково-технічний і виробничий потенціал та здатні впливати на розвиток технологій у сумісних видах економічної діяльності. За цією причиною рівень оновлення суднобудування є показником науково-технічного розвитку і промислового потенціалу будь-якої країни. Створення одного робочого місця в суднобудуванні сприяє появі 4–5 робочих місць в суміжних галузях [1, с.137]. Отже, суднобудування є індикатором рівня сталості економіки держави і стимулюючим чинником економічного розвитку. Зважена державна політика, створення відповідних фінансово-економічних умов дозволять здійснити, з одного боку, завантаження виробничих потужностей підприємств суднобудування (що відкриває перспективи для розвитку багатьох суміжників, які забезпечують кораблі високоякісним металом, машинами, механізмами, приладами, обладнанням), а, з іншого боку, продукція суднобудівників дозволить значно збільшити обсяги переробки вантажів морськими та річковими портами, товарної продукції сільського господарства, харчової та хімічної промисловості, забезпечити піднесення туристичного бізнесу, тисячі робочих місць з обслуговування флоту.

**Аналіз досліджень і публікації останніх років.** Проблеми відновлення суднобудування, його подальшого розвитку, створення нового морегосподарського комплексу стали об'єктом дослідження зарубіжних та вітчизняних вчених, а саме: В. Александрова [2], Н. Александровської [3], В. Жихаревої [4], С. Логочева [5], В. С. Макагона [6] та ін.

Проблеми відновлення суднобудування розглядаються в контексті визнання України як морської держави, яка має найбільшу протяжність приморської смуги, розвинений морегосподарський комплекс. Саме на сучасному і майбутньому етапах розвитку людства в життєдіяльності країн світу нестримно зростає роль Світового океану, його використання

стає вирішальною умовою прискореного розвитку світової економіки і найважливішим чинником геополітики.

**Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми.** На ефективність дій щодо відновлення суднобудування суттєво впливають різноманітні чинники. Перш за все це державна політика, створення економічного та фінансового механізмів відтворення умов для оновлення функціонування. Підприємства галузі потерпають від браку замовників, а ті що залишилися партнерами, спостерігають безперервну зміну власників, відсутність корпоративної культури організації бізнесу, маркетингової політики. Відсутні фінансові відносини (грошові, кредитні, інвестиційні), які системно впорядковують процеси поновлення оборотних коштів, технічного та технологічного оновлення виробництва, створення резервів, підвищення компетенції персоналу, здійснення програм у сфері соціального партнерства.

**Постановка завдання.** Метою статті є пошук засобів реагування на зовнішні виклики та внутрішні загрози, які постають перед суднобудівною галуззю. Постає завдання щодо осмислення теоретичного підґрунтя для застосування законодавчих важелів, фінансово-кредитних та інвестиційних відносин, визначення методів та технологій співпраці з банківською системою, переведення галузі на рейки інноваційного розвитку.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Суднобудування – це специфічна галузь важкої промисловості. Об'єднуючи в процесі випуску своєї продукції досягнення великої кількості суміжних галузей промисловості (металургії, машинобудування, електроніки і так далі), суднобудування одночасно стимулює розвиток цілих галузей, досягнення ними високого науково-технічного рівня.

Світова практика показує, що тільки 20% нових судів використовується для модернізації і збільшення флоту, основна ж частина нових – для заміни списаних судів. Для мореплавного комплексу України ці показники нехарактерні, оскільки суднобудівні підприємства виконували переважно рідкісні замовлення для іноземних компаній і займалися ремонтом і переобладнанням залишків старого флоту. Будівництво нових суден тісно пов'язане зі зміною фрахтових ставок на різні види судів, можливостями кредитного фінансування будівництва суден, інфляційними процесами та їх прогнозами, станом ринку суднобудування. Він став збільшуватися з кінця 80-х років і за останні 10 років обсяги світового суднобудування практично збільшилися на 50%. Наразі більше 80% ринку світового суднобудування складають танкери, контейнеровози і навалювальні судна [7, с.5].

Ситуація, яка склалася в Україні після розпаду СРСР і розподілу єдиного суднобудівного комплексу між новими державами, поставила галузь в скрутне становище. Перехід до роботи в умовах ринкової економіки супроводжувався складними і хворобливими процесами, перебудовою традиційних управлінських структур, паритетних стосунків між підприємствами галузі та замовниками, комерційних зв'язків між постачальниками сировини, матеріалів і комплектуючих для суднобудування. Водночас, здійснюючи конверсію виробництва, суднобудівні верфі впродовж 1992–2002 рр. стали освоювати будівництво нових типів судів, конкурентоздатних на світовому ринку. Це танкери, призначені для транспортування нафти і нафтопродуктів, балкери для перевезення руди, вугілля і зерна, рефрижератори, риболовецькі судна, пасажирські судна, плавучі крани, доки та ін. Найбільш проблемним для суднобудівників України був період з 1994 до 1996 року. Рідкісні замовлення з вимушеними умовами контрактів все більш послідовно ставили на коліна непристосовані до умов ринку суднобудівні підприємства. Інфляція, зростання цін на сталь, відсутність фінансових ресурсів, енергоносіїв і комплектуючих створили складні умови для підприємств суднобудування. Почався хворобливий процес розриву раніше підписаних контрактів, який негативно позначився на формуванні портфеля замовлень та іміджі раніше прибуткових підприємств. Частина договорів за різних причин, залишилися діючими, і підприємства суднобудування за рахунок судноремонту, реалізації зайвого устаткування, скорочення соціальної сфери і часткової державної підтримки вимушені були добудовувати судна собі у збиток. Працювати підприємствам допомагала держава, надаючи незначну фінансову допомогу, і судноремонт на довгий час став єдиним

видом діяльності корабелів. Підприємства суднобудування України практично були доведені до стану банкрутства.

Сьогодні вітчизняний флот практично вичерпав свій фізичний термін експлуатації. Здійснюється його інтенсивне списання, практично без істотного поповнення. Хворобливі питання зміни форм власності, застарілі технології, громіздка інфраструктура, соціальні проблеми зробили підприємства суднобудування збитковими. При значній потребі в судах різних типів і наявних виробничих потужностях завантаженість заводів галузі не перевищує 25%. Складність положення українських суднобудівників полягає в значному скороченні замовлень. Через особливі умови господарювання склад продавців і покупців на ринку суднобудування залишається практично незмінним, що обумовлює особливості конкуренції.

Суднобудування має низку особливостей, а саме: висока вартість основних фондів; тривалий технологічний цикл виробництва; необхідність залучення значних фінансових ресурсів, що обумовлює високу чутливість підприємств галузі до ринкової кон'юнктури, умов фінансування і окупності витрат. Як свідчить світовий досвід, поступовий розвиток суднобудівної промисловості значною мірою залежить від державної політики в цій області. Дефіцит грошових коштів у судновласників обмежив можливості проведення ремонту судів і призвів до масового виводу їх з експлуатації.

У 2003–2010 рр., існуючи на засоби державної підтримки і кошти, що надходили на здійснення ремонту, вітчизняні підприємства суднобудування навчилися шукати на світовому ринку вигідні іноземні замовлення на будівництво окремих корпусів судів.

Законом України «Про державну підтримку суднобудівної промисловості України» № 774/97-вр від 23.12.1997 р. [8] суднобудування визнане пріоритетною сферою економіки України і для його розвитку прийнято близько 50 нормативних актів уряду. На практиці успіхи від проведених економічних перетворень досить скромні. Поліпшення ситуації в суднобудівній галузі пов'язане переважно з її структурною перебудовою. Більшість суднобудівних підприємств перебудована в публічні акціонерні товариства. Від заводів відокремлені непрофільні виробництва, які перетворилися на самостійні господарські суб'єкти. Позитивним чинником стала кооперація низки українських заводів з європейськими суднобудівниками. Цей проміжний етап канув в небуття за багатьма причинами, які були розглянуті раніше. Суднобудівники України пройшли важкий етап адаптації до умов ринку, залишилося багато проблем. Низка підприємств будує судна за кабальними контрактами. Верфі зазнають великі труднощі з отриманням кредитних ресурсів для модернізації виробництва, браком оборотних коштів, завантаженням потужностей. У результаті дефіциту коштів спостерігається відсутність відповідних досліджень, погодженої роботи науково-дослідних і проектних організацій з підприємствами, що негативно впливає на конкурентоздатність і якість продукції. Останнім часом довгострокова фінансова криза, спад розвитку економіки змусили суднобудівні підприємства використовувати амортизаційні відрахування, призначені на повне відновлення основних фондів, в поточному господарському обороті. На ринку українського суднобудування останнім часом значну частину складають миттєві розробки, а прикладним і фундаментальним дослідженням увага не приділяється. Стійка тенденція зі скорочення обсягів фундаментальних досліджень призведе до втрати наукового потенціалу і, як результат, до низького рівня НДДКР [9]. Таким чином, суднобудівна наука може стати нездатною створювати нові знання, які можуть радикально змінити діяльність людей в цій галузі.

В Україні зареєстровано 49 підприємств, які займаються суднобудуванням (у т. ч. підприємства анексованого Криму). Серед них 11 суднобудівних заводів, 4 підприємства суднобудівного машинобудування, 10 підприємств морського приладобудування, близько 20 науково-дослідних інститутів і конструкторських бюро, судноремонтні підприємства. Основні суднобудівні підприємства функціонують на тимчасово окупованій території АР Крим, Одеській, Миколаївській, Херсонській областей, у м. Київ. Після розпаду СРСР на території України залишилася потужна суднобудівна база. Основна її частина входила до структури Міністерства промислової політики України. Її частка складала 30% від загального обсягу всієї суднобудівної продукції СРСР [10, с.13].

Зважаючи на усі позитивні, а, значною мірою, негативні моменти в розвитку підприємств суднобудування, можна виділити наступне:

- фінансово-економічний стан більшості суднобудівних заводів залишається складним. Вони гостро потребують власних оборотних коштів;
- існуюча в Україні банківська система не відповідає запитам функціонування суднобудівної промисловості: високі відсотки за кредитами; короткий термін кредитування; відсутність економічних інтересів у вкладення значних фінансових ресурсів в довгострокове кредитування українських судновласників і суднобудівників;
- основна орієнтація продукції суднобудування на експорт (95%);
- відсутність зваженої, орієнтованої підтримки суднобудівної галузі з боку держави.

Вийти із такої ситуації можна тільки за допомогою державних програм, причому як на ринку фінансових ресурсів, так і в правовому, і податковому полі. Відповідно з'являться інвестиційні складові, які дозволять розвивати суднобудівну галузь.

Українські банки із-за інфляції підвищили відсотки за кредитами, і наразі пільговий кредит становить 12,1% у валюті та 22–25% – в гривні, що унеможливує як інвестування в економіку, так і розвиток господарської діяльності. Визначаючи свою політику в області кредитування, банки враховують як попит на власні послуги, результати аналізу фінансового стану позичальників, так і особливості пропозиції ринку відповідних продуктів. Особливо це стосується підприємств суднобудівної галузі. Для фінансових посередників суднобудівні підприємства – це передусім потенційні позичальники, які виставляють особливі умови до обсягів кредиту, термінів і до плати за кредит. Окрім замовників суден кредити потрібні безпосередньо суднобудівним підприємствам та їх контрагентам – постачальникам устаткування, комплектуючих і матеріалів.

Ціна судна – це головний індикатор у взаєминах між замовником, будівельником і обслуговуючими їх банками. Останнім часом у світі прогнозується зростання цін на судна, які будуються, що гостро ставить перед банками питання надійності та достатності застави і забезпечення, формування відповідної ресурсної бази. Основними вимогами, які висувають замовники і суднобудівники до позик, є значні обсяги кредитів (мільйони доларів), тривалий термін (3–5 років, особливо для виготовлення серії) і доступність ціни за кредит.

Взаємозв'язок між основними параметрами кредитів суднобудівних підприємств і джерелами формування ресурсів банку за пріоритетами представлена на рис. 1, із якого видно, що клієнтами-кредиторами, які вимагають особливої турботи, для фінансових посередників, обслуговуючих суднобудівну галузь, є, передусім, фізичні особи і приватні підприємства, і тільки потім комерційні, органи державної влади, позабюджетні фонди, банки.



Рис. 1. Взаємозв'язок параметрів позик суднобудівних підприємств і джерел ресурсів банків [10, с.83]

Банківські корпорації можуть пропонувати також лізингові послуги. Для ефективного застосування лізингу в українському суднобудуванні потрібне залучення великих банків,

які здатні організувати замовлення, фінансування і будівництво суден на підприємствах галузі та забезпечити їх довгостроковий лізинг. Подібний досвід знайшов застосування у світовій практиці, коли держава оголошує конкурс, за результатами якого розподіляються бюджетні кошти, виділені державою на розвиток і підтримку лізингу в суднобудівній галузі.

Особливий інтерес мають дослідження обсягів виробництва і фінансових результатів суднобудівних підприємств України. Для такого дослідження було обрано вісім основних суднобудівних підприємств України. Сім обраних підприємств входять до переліку суднобудівних підприємств, до яких запроваджуються заходи з державної підтримки суднобудівної промисловості згідно з Постановою Кабінету Міністрів України № 1256 від 21 грудня 2005 р. [11], а восьме підприємство – це ПАТ «Чорноморський суднобудівний завод». На підставі їх фінансової звітності проведений аналіз обсягів виробництва та фінансових результатів за період з 2003 по 2014 роки [12].

Динаміка обсягів виробництва досліджуваних суднобудівних підприємств (з урахуванням індексів цін виробників промислової продукції по відношенню до 2003 р. за відомостями Держкомстату) надана на рис. 2.

Так обсяги виробництва (з урахуванням індексів цін виробників промислової продукції) як окремих підприємств, так і групи в цілому поступово знижуються. Виключенням є зростання обсягів виробництва за підсумками 2009 р., що пояснюється стрибком курсу долара і наслідками світової фінансово-економічної кризи.

За оцінками Асоціації суднобудівників України «Укрсудпром» тенденція щодо спаду реалізації продукції суднобудівних підприємств може продовжитися, а через 5–10 років в Україні залишиться у кращому випадку 2–3 заводи, якими доведеться зіткнутися зі зростаючою конкуренцією з боку російських заводів [13].

Необхідність обліку впливу інфляційних очікувань пов'язана в першу чергу з тривалістю виробничого циклу в суднобудуванні та високим середнім рівнем інфляції на Україні. Тому фінансові результати підприємств галузі також проаналізовано в порівняльних цінах (рис. 3). Протягом досліджуваного періоду спостерігається тенденція щодо зростання збиткової діяльності підприємств суднобудування.

У 2003–2014 роках питома вага банківських кредитів у зобов'язаннях підприємств має нестабільну тенденцію (рис. 4). Проте вона не перевищує третини від загальної суми заборгованості, тобто суднобудівні підприємства отримують більше 2/3 позикових коштів з позабанківських джерел. Вони вимушені шукати кредиторів поза банківською системою, оскільки їх не влаштовує рівень процентних ставок і терміни позик (не більше за один рік). Такими кредиторами стають у більшості випадків замовники суден, які здійснюють передоплату підприємствам суднобудування, одночасно укладаючи договори з іноземними банками, або використовують послуги інших фінансових посередників.

Можна зробити висновок, що існуючі умови кредитування не задовольняють суднобудівні підприємства. Загальна тенденція щодо зниження ВВП по Україні на 5–7% в 2014–2015 рр. зробила значний негативний вплив на суднобудування, криза в якому особливо загострилася. Для банків суднобудівні підприємства є проблемними позичальниками. Ці підприємства мають прострочені кредити, терміни договорів постійно подовжуються у зв'язку з перенесенням термінів закінчення робіт, причому чисто за незалежними від позичальника обставинами. Якість і ліквідність застави є нижчими, ніж у підприємств інших галузей. Порушення кредитних договорів призводить до затримки повернення коштів і зниження їх оборотності, вимагає нових витрат, що знижує прибутковість і рентабельність банків. Банківські установи також уважно вивчають стан світового ринку суднобудування і відповідно зважують конкурентні ризики. Це конкуренція з боку суднобудівних підприємств таких країн як Китай, Корея, Японія, Росія. Тому кредитні заявки вітчизняних суднобудівників частіше не задовольняються.

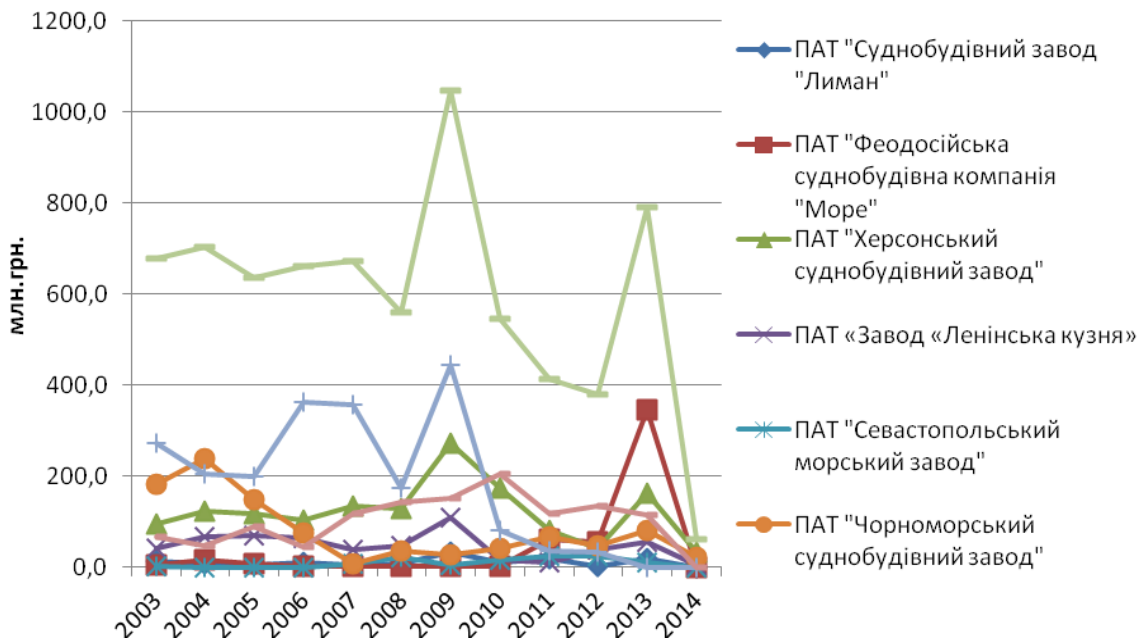


Рис. 2. Динаміка обсягів виробництва суднобудівних підприємств [12]

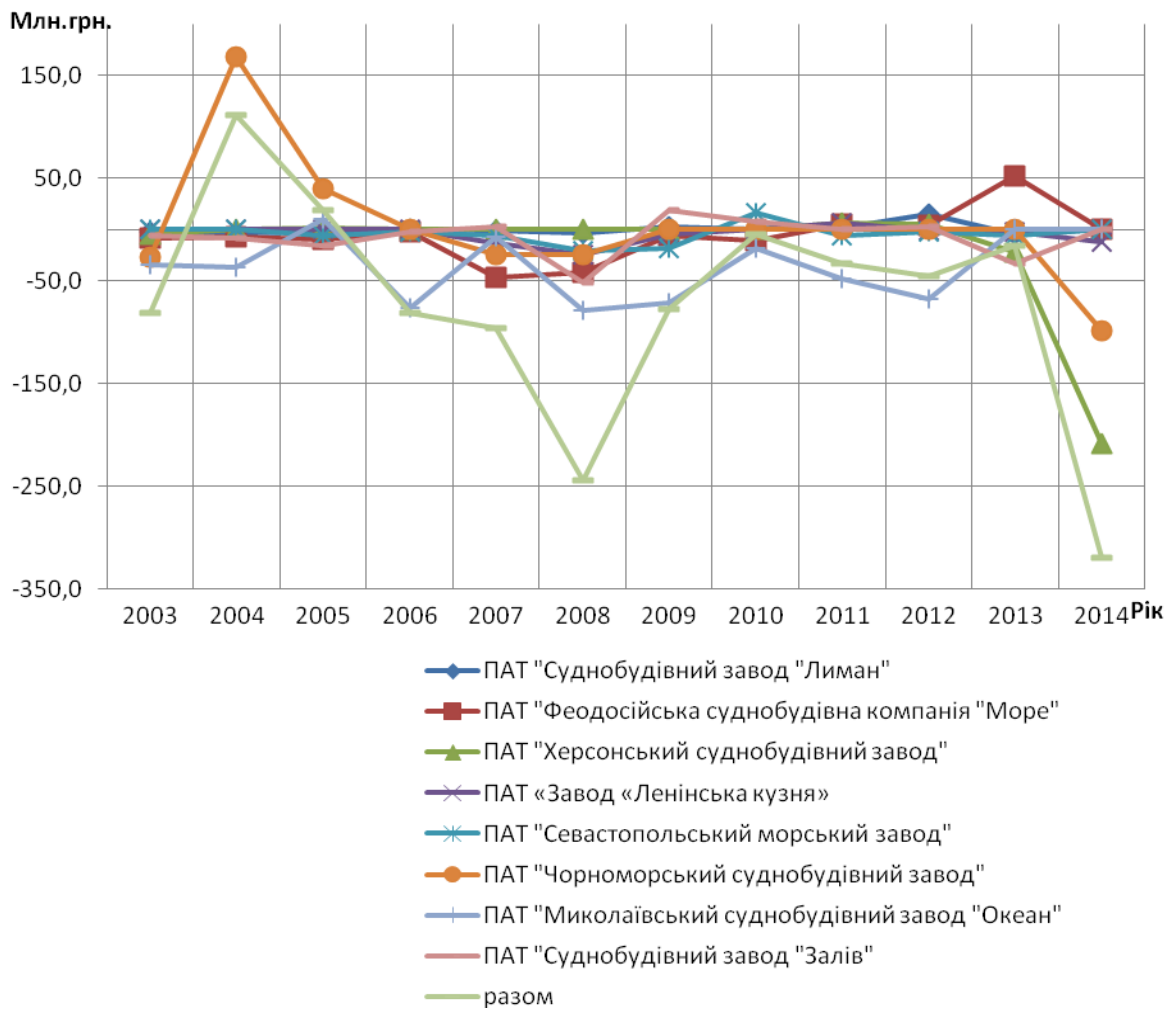


Рис. 3. Фінансовий результат діяльності групи суднобудівних підприємств України за 2003–2014 роки [12]

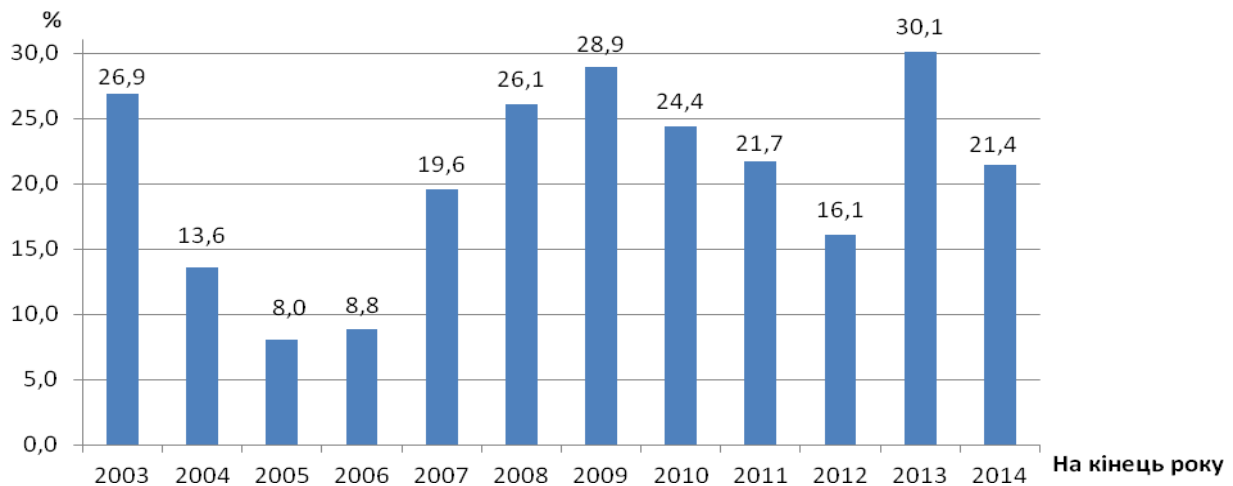


Рис. 4. Питома вага банківських кредитів в зобов'язаннях групи суднобудівних підприємств [12]

Розглянуті проблеми безпосередньо торкаються і «малого флоту». Останніми роками обсяги перевезень в регіонах Азовського, Чорного і Середземного морів зростають, особливо за такими масовими вантажами як зернові, металопрокат, добрива. Водночас істотно загострюється положення з флотом суден змішаного, каботажного плавання. Їх загальна кількість близько 350 суден вантажопідйомністю від 3 до 5 тис. тонн. У більшості з них експлуатаційний вік 30–35 років. З урахуванням фізичного і морального зносу відбувається списання близько 20–30 подібних судів щорічно. Інші мають потенційну небезпеку при експлуатації [4, с.13].

Україна багата річковими водними ресурсами – це передусім річки Дніпро, Південний Буг, Дунай. За часів СРСР по них перемішувалося більше 20 млн. тон вантажів різного призначення. З часом судноплавні канали обмілили і є небезпечними для плавання. Це вимагає наявності спеціальної (нескладної) техніки, яку необхідно оновлювати і виробляти.

Істотно застаріла інфраструктура морських і річкових портів, що вимагає оновлення, що загалом могло б значно збільшити потужності всього морегосподарського комплексу України. Будівництво каботажного флоту цілком під силу низці промисловим і сільськогосподарським комерційним підприємствам України. Про це свідчить досить короткий, але ефективний досвід компанії «Нибулон». За неповні три роки судноплавна компанія підприємства складає більше 50 різнотоннажних судів, побудованих як на верфях Миколаїва, так і на власному суднобудівному підприємстві.

Практика світового суднобудування демонструє, що найкращими замовниками для суднобудівних заводів є вітчизняні замовники. Україна має усі необхідні природні умови для розвитку суднобудування, здатна відновити потужне судноплавство і рибальство, необхідний науковий і промисловий потенціал для відродження позицій морської держави.

**Висновки і перспективи подальших розробок.** Подальша державна політика у галузі суднобудування повинна бути спрямована на:

- створення Національного Бюро розвитку суднобудування (НБС) з правами міністерства. У його структурі мають бути задіяні професійні кадри із представників морегосподарського комплексу (фахівці в області менеджменту, фінансів, юриспруденції, інженери-суднобудівники, айтїшніки, аудиторі). Це має бути мобільна, нечисленна структура, яка могла б представляти інтереси держави, суб'єктів господарювання і бізнесових структур;
- створення умов для ринкового саморегулювання галузі (лібералізація), ліквідація або перепрофілювання частини підприємств суднобудування, які не можуть витримати ринкової конкуренції;
- фінансова підтримка галузі з боку держави (розміщення і фінансування державних замовлень, виконання державних програм розвитку) методом прямого регулювання;
- використання політики державного протекціонізму (методи непрямого регулювання), яка полягає в створенні сприятливих нормативних, фінансових і податкових умов для розвитку галузі, надійного інвестиційного клімату.



Деталізуючи, варто виділити механізми економічної дії:

- в НБС мають брати участь колегіально всі структури морегосподарського комплексу, включаючи дрібні і середні комерційні підприємства сільського господарства, промисловості та транспорту;
- фінансова проблема поповнення оборотних коштів, отримання кредитів, лежить в площині функціонування НБУ і всієї банківської системи. Крім того, проблеми консорціумного кредитування неможливо вирішувати без участі НБУ і комерційних банків. Питання зниження процентного пресу і строкового навантаження за кредитами можна вирішувати за рахунок зниження обов'язкових резервів великим і середнім банкам на період дії договорів. Не виключена можливість зниження й інших нормативів для групи банків-кредиторів. Розвиток лізингу в більших обсягах може успішно вирішуватися за умови оголошення конкурсів серед банків на кошти державного бюджету;
- реальною є програма залучення коштів, що знаходяться у населення (з фінансових джерел більше 120 млрд. дол.) на умовах державної позики під невеликі відсотки, строком від одного до трьох років.

У сфері залучення інвестицій потрібні дії державних структур (НБС) тільки в частині видачі відповідних дозволів, визначення складу компаній учасників, прямого фінансування без участі державних інститутів.

Досвід розвитку компанії «Нибулон», яка є найбільшою в області транзиту сільськогосподарської продукції морегосподарським комплексом України, свідчить про великі перспективи в області переробки сировини із застосуванням нових технологій. Географія роботи підприємства охоплює значну частину річкових регіонів, а також морських терміналів. Привабливість вкладень інвестицій в сільське господарство набагато вища, ніж суднобудування серед зарубіжних партнерів. Розвиток сільських регіонів, пов'язаних з морегосподарським комплексом, дозволить збільшити річкові та морські вантажопотоки, здійснювати будівництво нових суден, розвивати соціально-економічну структуру України.

### Література

1. Пашко Д. В. Сучасний стан і перспективи розвитку суднобудування в Україні / Д. В. Пашко // *Економічні науки*. – 2011. – № 1. – С. 137–139.
2. Александров В. Л. Судостроительное предприятие в условиях рынка: проблемы адаптации и развития / В. Л. Александров, А. В. Перельгин, В. Ф. Соколов. – СПб.: Судостроение, 2003. – 424 с.
3. Александровская Н. И. Производственный потенциал судоремонтных и судостроительных предприятий Украины с учетом их расположения / Н. И. Александровская, А. В. Кошарская, В. Д. Евдокимов // *Зб. наук. праць ОМНУ*. – 2009. – № 1. – С. 111–119.
4. Жихарева В. Умови ефективної реалізації інвестицій у розвиток флоту суднобудівних компаній України / В. Жихарева // *Економічний аналіз*. – 2010. – № 7. – С. 45–47.
5. Логачев С. И. Мировое судостроение: современное состояние и перспективы развития / С. И. Логачев, В. В. Чугунов, А. Е. Горин. – Изд. 2-е пер. и доп. – СПб.: Мор Вест, 2009. – 544 с.
6. Макогон Ю. В. Украина – держава морская / Ю. В. Макогон, А. Ф. Лысый, Г. Г. Гаркуша, А. В. Грузин. – ДонНУ, 2010. – 393 с.
7. Ефімова Г. В. Прийняття інвестиційних рішень в суднобудуванні: монографія / Г. В. Ефімова, О. В. Пащенко. – Миколаїв: НУК, 2010. – 108 с.
8. Про державну підтримку суднобудівної промисловості України: Закон України № 774/97-вр від 23.12.1997 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/774/97-вр>.
9. Покотілов І. П. Умови підвищення конкурентоспроможності суднобудівної галузі України / І. П. Покотілов // *Таврійський науковий вісник*. – Херсон: Атлант, 2009. – № 66. – С. 298–300.
10. Фінанси суднобудівних підприємств: монографія / [І. А. Воробйова, Г. В. Ефімова, П. М. Карась та ін.]. – Миколаїв: НУК, 2012. – 234 с.

11. Про затвердження переліку суднобудівних підприємств, для яких запроваджуються заходи державної підтримки суднобудівної промисловості: Постанова Кабінету Міністрів України № 1256 від 21.12.2005 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>.
12. Офіційний сайт Агентства з розвитку інфраструктури фондового ринку України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.smida.gov.ua>.
13. Офіційний сайт Асоціації суднобудівників України «Укрсудпром» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrsudo.kiev.ua>.

## References

1. Pashko, D. V. (2011), *The current state and prospects of development of shipbuilding in Ukraine* [Suchasnyi stan i perspektvyu rozvytku sudnobuduvannia v Ukraini], *Economical Scienses*, No. 1, pp. 137–139 (ukr)
2. Alexandrov, V. L., Pereygin A. V., Sokolov V. F. (2003), *Shipbuilding enterprise in market conditions: problems of adaptation and development* [Sudostroitelnoe predpriyatie v usloviyakh rynka: problemy adaptatsii i razvitya], *Sudostroenie*, St. Petersburg, 424 p. (rus)
3. Alexandrovskaya, N. I., Kosharskaya, A. V., Evdokimov, V. D. (2009), *The production potential of shipbuilding and ship repair enterprises of Ukraine, taking into account their location* [Proizvodstvennyy potentsial sudoremontnykh i sudostroitelnykh predpriyatiy Ukrainy s uchetom ikh raspolozheniya], *Bulletin of the Odessa National Maritime University*, No. 1, pp. 111–119 (rus)
4. Zhikhareva, V. (2010), *Conditions of effective implementation of the investment in the fleet shipbuilding companies in Ukraine* [Umovy efektyvnoi realizatsii investytsii u rozvytok flotu sudnobudivnykh kompanii Ukrainy], *Economic analysis*, No. 7, pp. 45–47 (ukr)
5. Logachev, S. I., Chugunov, V. V., Gorin, A. E. (2009), *The world shipbuilding industry: the current state and prospects of development* [Mirovoe sudostroenie: sovremennoe sostoyanie i perspektivy razvitya], *Mor West*, St. Petersburg, 544 p. (rus)
6. Makogon, Ju. V., Lysyy, A. F., Garkusha, G. G., Gruzin, A. V. (2010), *Ukraine is the sea power* [Ukraina – derzhava morskaya], *DonNU*, 393 p. (rus)
7. Efimova, G. V., Paschenko, O. V. (2010), *Investment decisions making in shipbuilding: monograph* [Pryiniattia investytsiinykh rishen v sudnobuduvanni: monohrafiia], *NUOS*, Mykolayiv, 108 p. (ukr)
8. *On state support of shipbuilding industry in Ukraine: Law of Ukraine, No. 774/97-вр, 23.12.1997* [Pro derzhavnu pidtrymku sudnobudivnoi promyslovosti Ukrainy: Zakon Ukrainy, No. 774/97-вр, 23.12.1997], available at: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/774/97-вр>.
9. Pokotilov, I. P. (2009), *Terms of improving the competitiveness of shipbuilding industry Ukraine* [Umovy pidvyshchennia konkurentospromozhnosti sudnobudivnoi haluzi Ukrainy], *Tavria Scientific Bulletin*, Atlant, Kherson, No. 66, pp. 298–300 (ukr)
10. Vorobyova, I. A., Efimova, G. V., Karas, P. M. and other (2012), *Finances of shipbuilding enterprises: monograph* [Finansy sudnobudivnykh pidpriemstv: monohrafiia], *NUOS*, Mykolayiv, 234 p. (ukr)
11. «On approval of the list of shipyards, for which the state support of shipbuilding industry is introduced: Decree of Cabinet of Ministers of Ukraine, No. 1256, 21.12.2005» [Pro zatverdzhennia pereliku sudnobudivnykh pidpriemstv, dlia yakykh zaprovadzhuiutsia zakhody derzhavnoi pidtrymky sudnobudivnoi promyslovosti: Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy, No. 1256, 21.12.2005], available at: <http://zakon.rada.gov.ua> (ukr)
12. *Official website of the Stock market infrastructure development agency of Ukraine* [Ofitsiynyi sait Ahentstva z rozvytku infrastruktury fondovoho rynku Ukrainy], available at: <http://www.smida.gov.ua> (ukr)
13. *Official website of the Shipbuilders Association of Ukraine «Ukrsudprom»* [Ofitsiynyi sait Asotsiatsii sudnobudivnykh Ukrainy «Ukrsudprom»], available at: <http://www.ukrsudo.kiev.ua> (ukr)

Стаття надійшла до редакції 12.02.2016.