

## РОЗВИТОК ЕКСПОРТООРІЄНТОВАНИХ ГАЛУЗЕЙ УКРАЇНСЬКОЇ ЕКОНОМІКИ (на прикладі промислового суднобудування)

*Статтю присвячено висвітленню проблем та формулюванню пропозицій щодо заходів розвитку експортоорієнтованих галузей української економіки задля підвищення рівня конкурентоспроможності України в міжнародному вимірі.*

**Ключові слова:** експорт, суднобудування, конкурентоспроможність.

**Актуальність.** Формування та реалізація ефективних конкурентних стратегій державами заради забезпечення власного конкурентного статусу є пріоритетним завданням у міжнародній політиці практично всіх розвинених країн світу.

Конкурентоспроможність у міжнародному вимірі – це здатність країни сформувати таке національне підприємницьке та регулятивне середовище, в якому в умовах вільної конкуренції вітчизняні товаровиробники зможуть виготовляти продукцію і послуги, що відповідають вимогам світового ринку й утримувати та розширювати свої стійкі позиції на певних його сегментах, забезпечуючи реалізацію національних інтересів, збільшення добробуту країни та окремих її громадян.

Для вимірювання, оцінки і порівняння конкурентоспроможності країн використовується Індекс глобальної конкурентоспроможності країн (ІГК), що обраховується за методикою Всесвітнього економічного форуму (ВЕФ).

За цією ж методикою обраховується і рейтинг конкурентоздатності України, який, починаючи з 1997 р., має тенденцію до зниження: 1997 р. – 52 позиція, 1998 р. – 53, 1999 р. – 58, 2000 р. – 57, 2001 р. – 69, 2002 р. – 74, 2003 р. – 85, 2004 р. – 86, 2005 р. – 85, 2006 р. – 69, 2007 р. – 73, 2008–2009 рр. – 72, 2010 р. – 89 місце в рейтингу ІГК [1].

Тобто, наша країна залишається економічно неконкурентоспроможною і збереження такої тенденції у довгостроковій перспективі є вкрай негативним явищем.

За таких умов доцільно звертати увагу на розвиток тих видів економічної діяльності, в яких продуктивність праці вища порівняно із середнім показником по країні; продукція реалізується на стратегічно перспективних і здатних до зростання ринках; є необхідний для розвитку України потенціал тощо.

Тож, необхідно приділяти особливу увагу розвитку тих видів економічної діяльності, які є або можуть стати міжнародними конкурентними перевагами України.

Відповідно, дослідження шляхів розвитку стратегічних та потенційно конкурентоспроможних у світовому вимірі галузей української економіки актуальне. І метою написання цієї статті є визначення проблем і формулювання пропозицій щодо заходів розвитку експортоорієнтованих виробництв на шляху підвищення рівня конкурентоспроможності України в міжнародному вимірі на прикладі промислового суднобудування. Досліджують питання державного управління розвитку українського суднобудування такі фахівці, як П. Короткій, Д. Черненко [2], М. Солдатов, Г. Путилов та ін.

**Основна частина.** Галузь промислового суднобудування є експортоорієнтованою і потенційно конкурентоспроможною сферою в Україні. Це підтверджується такими міркуваннями.

**Перше.** Це стратегічний напрям для економіки України. Суднобудування – це галузь, розвиток і посилення якої сприятиме розвитку економіки України, зміцненню її промислового і конкурентного потенціалу, поступовій переорієнтації з країни-експортера сировини на промис-

лову державу і експортера промислової продукції та послуг.

*Друге.* Суднобудування – це системна галузь, функціонування і розвиток якої дає мультиплікаційний ефект в економіці й сприяє розвитку таких суміжних із суднобудуванням галузей промисловості, як:

- металопрокат;
- трубний прокат і профіль;
- насоси, генератори, двигуни;
- навігаційне обладнання;
- електрообладнання;
- лебідки, гідравліка, пневматика, сепаратори і т. ін.

*Третє.* Суднобудування – це також галузь із мультиплікативним ефектом у розв'язанні соціальних питань. Зокрема, кожне робоче місце в суднобудуванні створює 4–5 робочих місць у суміжних сферах: судове обладнання, електричне і навігаційне обладнання, машинобудування, оздоблення житлових приміщень, меблева галузь тощо.

*Четверте.* Це експортоорієнтована галузь України, яка дає країні валютний виторг, поставляючи за кордон морські та річкові плавучі засоби (корпуси суден, комплектне суднобудування та ін.). Причому в цьому випадку можна говорити не про експорт сировини і матеріалів, що нині переважає в структурі українського експорту, а про експорт готової промислової продукції, попит на яку є в інших країнах.

Крім того, частка експорту плавучих засобів в українському експортному кошику зберігається на рівні 0,3–0,6 % протягом 2004–2010 рр. (0,5 % у 2004 р., 0,4 % в 2007 р., 0,3 % в 2008 р., 0,6 % в 2009 р. та 0,4 % у січні-вересні 2010 р.) [3].

*П'яте.* Це експортоорієнтована галузь України, яка має потенціал нарощення експорту в межах існуючого кошика експортованої промислової готової продукції, що доводять такі факти:

– темпи приросту обсягів українського експорту плавучих засобів мають потенціал до збільшення. Зокрема, починаючи з 2007 р. і до сьогодні темпи приросту обсягів експорту плавучих засобів в Україні коливаються на рівні 15 %, в 2003–2005 рр. показник щорічного приросту обсягів експортованої продукції суднобудування був на рівні 20–30 %. У той же час, у 2001 р. обсяг експорту українських плавучих засобів перевищував аналогічний показник 2000 р. в 2,2 рази (тобто приріст становив 220 %) [3];

– нарощення обсягів експорту за цим напрямом не потребує таких зусиль, як освоєння нової продукції в межах експортного кошика (що полегшує розв'язання проблеми), або освоєння нових територій, оскільки вже сформована співпраця з окремими країнами Європи та РФ.

У практичному сенсі легше закріпити та збільшити обсяги існуючого товарообігу, ніж нав'язувати партнерам ще один товар чи послугу, або шукати нових партнерів на пропоновані товари;

– продукція сектору «машинне обладнання» в тому числі судна (продукція промислового суднобудування), є четвертою за стратегічним значенням (після продукції меблевої галузі, сфери легкої промисловості та виробництва заліза і сталі) [4] для посилення вже створеного та існуючого експортного потенціалу економіки України і підвищення рівня конкурентноздатності національної економіки в цілому.

На сьогодні в Україні діє 8 суднобудівних заводів: Чорноморський (ЧСЗ); ДП «Суднобудівний завод ім. 61 Комунара»; Миколаївський завод «Океан»; Херсонський завод; завод «Залив»; ВАТ «Феодосійська суднобудівна компанія «МОРЕ»»; ВАТ «Завод «Ленінська кузня»»; Севастопольський морський завод. У державній власності перебуває 2 заводи: ДП «Суднобудівний завод ім. 61 Комунара» та ВАТ «Феодосійська суднобудівна компанія «МОРЕ»». Завод у Феодосії – унікальний, він будує легкі десантні кораблі на повітряній подушці (унікальні технології і алюмінієві сплави). Тільки в Росії є завод аналогічного характеру. Тому ВАТ «Феодосійська суднобудівна компанія «МОРЕ»» – цікавий об'єкт, який прагнуть викупити у власність представники РФ. Звісно, одномоментно Україна при цьому отримує певні фінансові вигоди, але стратегічно – це буде втрата.

Динаміка та структура портфеля замовлень у промислового суднобудуванні протягом останніх років була такою:

– 2007 р. – 41 судно та інші плавзасоби на загальну суму 265 млн дол.;

– 2008 р. – 30 суден і плавзасобів на загальну суму близько 131 млн дол.;

– 2009 р. – 40 суден, загальна вартість яких 352,5 млн дол., у т.ч. 19 суден одержали іноземні замовники та 11 суден – вітчизняні;

– 4 місяці 2010 р. – покупцям поставлено 10 суден на 60,6 млн дол., у т.ч. українські замовники одержали 7 суден, а іноземні – 3.

Географічно експорт продукції промислового суднобудування здійснюється до країн Європи: Нідерландів, Німеччини, Іспанії, Норвегії, Голландії та до РФ.

Основними проблемами, що стримують, обмежують та скорочують розвиток промислового суднобудування, є:

– відсутність портфеля замовлень з «комплектного суднобудування», а не тільки з «будівництва корпусів суден».

Причому ця проблема має комплексний характер:

– з одного боку, наявність певної кількості

експортних замовлень від інших країн на комплектне суднобудування;

– з другого боку, обмежені власні виробничі, кадрові та фінансові можливості українських заводів виконувати замовлення з комплектного суднобудування, а не тільки з будівництва корпусів суден.

Наприклад:

– для того, щоб завести комплект судового обладнання на невелике судно (це близько 4,5 млн євро), заводу потрібно заплатити приблизно 1 млн євро податків і митних платежів. А це означає на 5–6 місяців вилучити з обігу гроші;

– до цього додається постійна і досі не вирішена в Україні проблема неповернення ПДВ;

– вартість кредитування в Україні – 27–32 % (у Європі – 7–9 %), а ринкова вартість невеликого комплектного судна – від 6,5 млн євро зі строком будівництва 15–16 місяців.

З урахуванням таких фінансових чинників продукція нашого суднобудування, а в підсумку – і вітчизняна економіка не витримують конкуренції в міжнародному вимірі.

Як наслідок, нині 90 % виконуваних замовлень українського промислового суднобудування – це корпуси, тобто 30 % від вартості судна і відповідно 30 % від можливих прибутків і валютного виторгу в країні. Тоді як замовлення з «комплектного суднобудування» є прибутковішими для заводів і, відповідно, можуть забезпечити збільшення експортного валютного виторгу для української держави.

Другою проблемою українського промислового суднобудування є невдала регуляторна фінансова політика держави, в умовах якої функціонують українські суднобудівні заводи.

Зокрема, промислове суднобудування – це метало- і капіталомістке виробництво з тривалим циклом. Обладнання для оснащення суден в нашій країні не виробляється, а в разі купівлі його за кордоном митні збори і ПДВ суттєво збільшують вартість комплектуючих. І з урахуванням того, що в структурі собівартості судна витрати на комплектуюче обладнання і матеріали становлять 50–60 %, то будівництво судна українським підприємствам коштує на 20–25 % дорожче порівняно з іноземними конкурентами.

При цьому вітчизняні заводи функціонують у фіскальному (а не стимулюючому) податковому середовищі і мають обмежені можливості у використанні кредитних інструментів для фінансування власної діяльності.

Так, у 2000–2004 рр. суднобудування працювало в умовах дії законів «Про заходи державної підтримки суднобудівної промисловості в Україні» і «Про спеціальну економічну зону “Миколаїв”» (з 2002 р). Цими документами були створені

сприятливі регуляторні умови для роботи підприємств галузі. А вже 2005 р. Законом України «Про внесення змін в Закон України “Про державний бюджет України на 2005 рік”» і деякими іншими законодавчими актами була скасована або обмежена дія законів державної підтримки галузі.

У результаті такої політики фінансовий стан галузі погіршився. Не сприяло цьому і затверджене у 2007 р. положення закону «Про надання державної фінансової підтримки на будівництво судів із використанням механізму здешевлення банківських кредитів».

На жаль, в Україні до оподаткування суднобудівних заводів підходять із фіскальними цілями, і зовсім не використовують можливі форми та методи стимулювання і підтримки цієї галузі. Як наслідок, суднобудівні заводи не можуть вести діалог із судовласником про комплектне суднобудування через власні фінансові обмежені можливості, а подібна фінансова обмеженість проковується, в першу чергу, на макрорівні та одночасно за всіма можливими напрямками.

З прийняттям Податкового кодексу ситуація також не змінилась, тому що:

– скасування податку на прибуток не є стимулом для виробників промислового суднобудування, оскільки прибутки цих заводів мізерні (реально або штучно);

– прискорена амортизація не є регулювальним інструментом узагалі, оскільки обладнання заводів промислового суднобудування давно списане, а його вартість і технічна цінність вичерпали свій потенціал ще наприкінці 90-х років минулого століття.

Водночас у світовій практиці державного регулювання суднобудування значне місце посідає державна підтримка.

Зокрема, країни Європейського союзу, Норвегія, США, Японія, Південна Корея і Китай сформуливали спеціальні регуляторні умови для розвитку морської індустрії як єдиного комплексу взаємопов'язаних видів економічної діяльності. У грудні 1994 р. було прийнято «Угоду про нормальні умови конкуренції в комерційному суднобудуванні і судноремонті».

Плановано, що морська індустрія у цих країнах розвиватиметься з використанням спеціального законодавства, де передбачена активна державна підтримка.

Найважливіші правила такої підтримки:

1. Фінансова допомога в будівництві суден для вітчизняних судовласників або на експорт.
2. Гарантування кредитів на будівництво суден (у тому числі й експортних).
3. Субсидування відсотків за позиками.
4. Надання дешевих кредитів.
5. Застосування прискореної амортизації.

6. Застосування податкових пільг.
7. Участь держави у фінансуванні проектних робіт, НДДКР та інших досліджень.
8. Розміщення державних замовлень на будівництво суден і кораблів на національних верфях (всі країни).
9. Участь урядів в управлінні верфями, у т.ч. – до націоналізації (Китай, Італія, Іспанія).
10. Надання фінансової допомоги для модернізації верфей.
11. Фінансування перепідготовки персоналу.
12. Звільнення від сплати імпортного збору.
13. Звільнення експорту від оподаткування.
14. Звільнення від сплати внутрішніх податків.
15. Зниження ставок прямих податків на доходи фірм від експорту.
16. Державне субсидування експорту.

Підприємці сфери суднобудування в Україні також прагнуть привернути увагу органів державної влади до запровадження аналогічної системи державної участі у функціонуванні та розвитку суднобудування – важливої та орієнтованої на експорт галузі вітчизняної економіки [5].

**Висновки і пропозиції.** Для активізації і розвитку промислового суднобудування України в системі зовнішньої торгівлі мають бути здійснені такі кроки.

### **1. Поширення прямої участі держави в розвитку промислового суднобудування:**

**1.1. Активізація всіх форм участі держави в організації й забезпеченні експорту продукції та послуг українського промислового суднобудування до інших країн, і особливо тих, що є постійними партнерами у цій сфері** (Нідерланди, Німеччина, Іспанія, Норвегія, Голландія та РФ).

При цьому максимально використовувати конкурентні переваги та можливості України у промисловому суднобудуванні порівняно з іншими країнами. Наприклад, більше використовувати експортні можливості Чорноморського суднобудівного заводу (ЧСЗ), комплекс якого створений для будівництва авіаносців, адже заводів із такими можливостями (наявність стапелі з крановим обладнанням) немає в жодній країні Європи.

**1.2. Визначення промислового суднобудування однією зі стратегічних галузей розвитку української економіки та українського експорту і впровадження певних програм розвитку із відповідною системою державного фінансування, і в першу чергу – системою державних замовлень на продукцію суднобудування** (аналогічні заходи запроваджені й діють у Китаї, Кореї, РФ).

Наприклад, у РФ наявні потужності та заводи суднобудівної галузі в 2007 р. були консолідова-

но в державну Об'єднану суднобудівну корпорацію (ОСК). Підрозділи цієї ОСК забезпечують будівництво промислових суден, їх ремонт тощо. В першому півріччі 2010 р. портфель замовлень ОСК становив 900 млн дол., у т.ч. 60 % – експорт військових кораблів.

В Україні в 2008 р. РНБО було розглянуто питання «Про заходи забезпечення розвитку України як морської держави», з'явився відповідний указ Президента з дорученням уряду розробити комплекс заходів для стимулювання розвитку морського господарського комплексу, і в тому числі – суднобудівної галузі. Але ті заходи залишились формальними і не набули практичного впровадження та підтвердження.

Тому сьогодні підприємці сфери суднобудування продовжують акцентувати увагу на цих питаннях для того, щоб на практиці:

- здійснювалась масштабна участь держави в розвитку вітчизняного суднобудування;
- здійснювалась державна фінансова підтримка суднобудівної галузі;
- було розроблено і затверджено «Національну програму суднобудування України до 2030 року» тощо.

2. Другим кроком на шляху розвитку промислового суднобудування України в системі зовнішньої торгівлі має бути **впровадження різних форм і методів податкової підтримки галузі:**

#### **2.1. Скасування ПДВ.**

**2.2. Скасування ввізного мита на судове обладнання, яке ввозиться для суден, що будуються.** На сьогодні більшість техніки, електроніки тощо, якими оснащуються комплектні судна, – це імпортована продукція, і можливе здешевлення її сприятиме зменшенню собівартості виготовлення повнокомплектних суден в Україні та покращанню їх конкурентних позицій порівняно із виробниками інших країн. Для розвитку вітчизняних виробництв комплектуючих для суден або підвищення якісних характеристик вже існуючих виробництв потрібен час, і в цьому випадку скасування митних платежів на певний період залишається актуальним для суднобудівників.

**2.3. Скасування податку на землю.** Зокрема, після розпаду СРСР у суднобудівних заводів залишилися значні земельні площі, не задіяні в роботі, і заощаджені на земельних податках фінансові ресурси могли б бути інвестовані в розвиток цих же заводів. Умовою введення такої податкової пільги повинна бути цільова інвестиційна спрямованість цих фінансових ресурсів.

**2.4. Зниження податку на прибуток** для представників промислового суднобудування. При цьому зкономлені на податку на прибуток кошти могли б бути інвестовані в розвиток цих

же заводів. Умовою такого податкового кредитування має бути інвестиційна спрямованість цих фінансових ресурсів.

У разі впровадження податкових стимулів п. 2.2.–2.3. (можливо, й інших їх різновидів) система податкового кредитування існуватиме і приносить фінансовий ефект в Україні не тільки в теорії, а і на практиці.

**3.** Як третій крок на шляху розвитку промислового суднобудування України в системі зовнішньої торгівлі можна розглядати **впровадження різних форм і методів кредитної державної підтримки** заводів промислового суднобудування:

1. Звіт про конкурентоспроможність України 2009, 2010 [Електронний ресурс] // Фонд «Ефективне Управління». – Режим доступу : [www.feg.org.ua](http://www.feg.org.ua) – Назва з екрана.
2. Ротанов Г. Н. Государственная поддержка развития высокотехнологического судостроения в Украине / Г. Н. Ротанов // Ученые записки Таврического национального университета им. В. И. Вернадского. Серия «Экономика и управление». – 2009. – Т. 22 (61). – С. 319–326.
3. Державна служба статистики України (офіційний сайт)

**3.1. Державні гарантії банкам.** Такий захід дасть змогу суднобудівним заводам вести переговори із замовниками про етапне проектне фінансування і знизить високу вартість кредитів комерційних банків та недовіру замовників через ризики неплатежів суднобудівникам (непряма форма).

**3.2. Система компенсації державою відсотків за кредитами** для заводів промислового суднобудування (Китай, Південна Корея). Такий захід знизить високу вартість позик комерційних банків для суднобудівників.

- [Електронний документ] – Режим доступу : [www.ukrstat.gov.ua](http://www.ukrstat.gov.ua). – Назва з екрана.
4. Стратегічний вибір щодо прискорення та підтримки зростання в Україні // Меморандум з економічного розвитку. – Документ Світового банку. – 31.08.2010. – С.114–119.
  5. Проект Концепції Закону України «Про державну підтримку суднобудування» [Електронний документ] // Пропозиції Асоціації суднобудівників України «Укрсудпром». – 2009. – Режим доступу : [www.ukrsudo.kiev.ua](http://www.ukrsudo.kiev.ua). – Назва з екрана.

S. Glushchenko

## DEVELOPMENT EXPORT BUSINESS-SECTORS ECONOMICS OF UKRAINE (for examples commercial shipbuilding)

*The article is devoted problems and made proposals for development export business-sectors of the economy to improve competitiveness of Ukraine in the international dimension.*

**Keywords:** export, shipbuilding, competitiveness.

УДК 336.71

Зарицька І. А.

## КОНЦЕПТУАЛЬНІ ЗАСАДИ ФОРМУВАННЯ КОНКУРЕНТНОЇ МОДЕЛІ БАНКІВСЬКОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ

*Досліджено еволюцію становлення національної банківської системи України. Проаналізовано характер впливу екзогенних та ендогенних чинників конкурентоспроможності вітчизняної банківської системи. Визначено основні передумови фінансової кризи в Україні 2008–2010 рр. Проведено стрес-тестування банківської системи та визначено проблеми й перспективи її функціонування. Запропоновано концептуальні засади підвищення конкурентоспроможності національної банківської системи.*

**Ключові слова:** національна банківська система, конкурентоспроможність банківської системи, банківська криза, конкурентна модель банківської системи України.

Необхідність забезпечення економічного суверенітету та фінансової безпеки економіки передбачають наявність високого рівня конкурентоспроможності національної банківської