

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ «ОДЕСЬКА МОРСЬКА АКАДЕМІЯ»
НАУКОВО-НАВЧАЛЬНИЙ ІНСТИТУТ МОРСЬКОГО ПРАВА
І МЕНЕДЖМЕНТУ

Кафедра менеджменту та економіки
морського транспорту

Островська Анастасія Олександрівна

**РЕФОРМУВАННЯ СУДНОБУДУВАННЯ ЯК ФАКТОР РОЗВИТКУ
ТОРГОВОГО МОРЕПЛАВАННЯ УКРАЇНИ**

Дипломна робота бакалавра
зі спеціальності 073 «Менеджмент»
спеціалізації «Менеджмент в галузі морського та річного транспорту»

Науковий керівник
д.е.н., професор
Сотниченко Л.Л.

Здобувач вищої освіти _____
Науковий керівник _____
Консультант _____
Завідуючий кафедрою _____
Нормоконтроль _____

Одеса 2021

ЗМІСТ

	с.
ВСТУП.....	6
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ РЕФОРМУВАННЯ СУДНОБУДУВАННЯ УКРАЇНИ	8
1.1. Реформування як інструмент забезпечення подальшого економічного розвитку країни.....	8
1.2. Історія розвитку суднобудування України	14
1.3. Особливості організації і управління суднобудівної галузі України	19
РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ СУДНОБУДІВЕЛЬНОЇ ГАЛУЗІ	22
2.1. Сучасні тенденції розвитку світового суднобудування	22
2.2. Стан української суднобудівельної галузі	33
2.3. Проблеми функціонування суднобудівних та судноремонтних підприємств України	49
РОЗДІЛ 3. ОБГРУНТУВАННЯ НЕОБХІДНОСТІ РОЗВИТКУ ТА ПРІОРИТЕТНІ НАПРЯМКИ ВІДРОДЖЕННЯ СУДНОБУДІВЕЛЬНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ	47
3.1. Обґрунтування необхідності розвитку суднобудівельної галузі України	47
3.2. Пріоритетні напрямки відродження суднобудівельної галузі України	52
3.3. Обґрунтування доцільності інвестицій в суднобудівну галузь України	671
РОЗДІЛ 4. ОХОРОНА ПРАЦІ.....	72
4.1. Сучасний стан аварійності на морському транспорті.....	72
4.2. Органи нагляду за охороною праці внутрішньодержавні та	

міжнародні	769
4.3. Організація порятунку людей під час пожежі	78
4.4. Призначення та зміст Додатку V Міжнародної конвенції по запобіганню забруднення з суден 1973 року, зміненої протоколом 1978 року. Наслідки забруднення моря сміттям	82
ВИСНОВКИ.....	84
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	87

ВСТУП

Актуальність теми. Сучасне міжнародне суднобудування - це високотехнологічна, інноваційна, ресурсомістка та високоінтегрована галузь. Воно займає значне місце в національній економіці багатьох промислово розвинених країн. Без суднобудування неможливий розвиток економічних відносин між країнами, розвиток багатства та загальне наукове вивчення океанів.

Економічний та технічний стан цієї галузі в Україні важко назвати задовільним, не в останню чергу через ситуацію в країні та недосконалість законодавчої бази господарської діяльності підприємств галузі. Так, нещодавно було запроваджено низку податкових та митних пільг, які були введені Законом України "Про заходи щодо державної підтримки суднобудівної галузі в Україні". У свою чергу, суднобудівна галузь через свої специфічні властивості не може існувати без державної підтримки.

Водночас Україна має чудові умови для розвитку морської галузі, що сприятиме перетворенню цієї галузі в один з двигунів прискореного економічного розвитку нашої країни. Це, перш за все, дуже привабливі геоекономічні умови; необхідний історичний досвід; солідні виробничі потужності; можливості для підготовки необхідної кількості кваліфікованого персоналу; значний, накопичений з кінця 18 століття, досвід створення та експлуатації різних флотів.

Сьогодні, вивчаючи проблеми та перспективи суднобудування у світі та в Україні, варто відзначити внесок таких вітчизняних та зарубіжних вчених: Б. В. Буркінський, Т. Є. Герберг, А. І. Зінченко [1], В. І. Лисицький [2], П. Куван, Д. В. Пашко [5; 6], Дж. Р. Перкінсон, К. С. Написано [7], Г.Ф. Романовський, В. Христенко та ін. Однак слід підкреслити, що дослідження проводилось переважно з технічним ухилом, і сьогодні фундаментальна академічна робота з цього питання практично не представлена, багато питань залишаються недостатньо вивченими та дискусійними.

Метою даної дипломної роботи є всебічне дослідження стану суднобудування в Україні, виявлення проблем та обґрунтування напрямку відродження та реформування суднобудування України.

Відповідно до поставленої мети повинні бути вирішені такі **завдання**:

- проаналізувати тенденції розвитку суднобудування у світі та в Україні;
- визначення проблем, що вирішуються для подальшого розвитку внутрішнього суднобудування;
- запропонувати основні орієнтири розвитку суднобудування та необхідні заходи для їх реалізації в контексті зростання української промисловості.

Об'єктом дослідження є суднобудівна галузь.

Предметом дослідження є виявлення пріоритетні напрямки відродження суднобудівельної галузі України.

Методи дослідження. Методологічною основою цього дослідження є положення економічної теорії підприємництва, сучасної теорії управління, теоретичні положення та концепції вітчизняних та зарубіжних вчених щодо розвитку суднобудування в Україні.

Інформаційну базу опитування складають нормативні та законодавчі акти, постанови Верховної Ради, Кабінету Міністрів України, статистичні матеріали.

Дослідження базується на застосуванні системного підходу, дедуктивного методу, порівняння, абстрагування, групування, методів економічного аналізу, узагальнення.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ РЕФОРМУВАННЯ СУДНОБУДУВАННЯ УКРАЇНИ

1.1. Реформування як інструмент забезпечення подальшого економічного розвитку країни

В економічній історії будь-якої держави можна виявити періоди, пов'язані з реформуванням економіки. Реформа - це зміна або комплекс заходів щодо змін в суспільстві з метою поліпшення життя людей [1].

Економічна реформа, або процес реформування економіки, - це перетворення, зміна, перевлаштування господарського механізму і окремих елементів економічної системи з метою їх вдосконалення, поліпшення, підвищення їх ефективності без зміни основ існуючої соціально-економічної системи.

Здійснення економічних реформ - це виняткове право держави. Економічна реформа пов'язана з економічною політикою держави, з його економічною стратегією. Л. Ерхард, за участю якого була здійснена економічна реформа в післявоєнній Німеччині, підкреслював, що «в XX столітті, в сьогоденних соціальних умовах відповідальність за економіку несе одна лише держава ... Визначення рамок економічного порядку може бути завданням тільки держави » [2]. Реформування економіки можна розглядати як особливий механізм реалізації стратегічних цілей економічної політики держави.

Економічна реформа повинна бути ретельно підготовлена і проводитися послідовно. В її основу має бути покладений певний план. Проблеми підготовки та проведення реформи повинні обговорюватися всіма, хто зацікавлений в її проведенні. Але важелі управління економікою повинні

знаходитися в руках держави, яка може коригувати при необхідності економічний курс, не змінюючи при цьому стратегічних цілей.

Існують приклади ефективного використання засобів і методів перетворень. В економічній теорії і практиці не існує універсальних підходів до вирішення проблеми реформування економіки, однакових методів вирішення економічних проблем різних країн, які перебувають в різних економічних ситуаціях, тобто відсутня єдина універсальна модель реформування економіки. Безпосередні завдання і конкретний зміст економічних реформ різні в кожній конкретній країні. Вони залежать від рівня техніко-економічного розвитку країни, від масштабів національної економіки, від національно-історичних особливостей країни.

Отже, одна з головних завдань економічної теорії полягає в пошуку методів, що дозволяють розробляти заходи щодо реформування економіки з урахуванням реальних умов конкретної країни, специфічних особливостей її економіки. Це робить об'єктивно необхідним використання системного підходу до розробки змісту реформи.

Системний підхід до вироблення стратегії і тактики реформування економіки передбачає, перш за все, чітку постановку проблеми реформування, визначення методів, умов і термінів проведення реформи. Це означає розробку концепції реформи, в тому числі визначення цілей і критеріїв досягнення цілей реформування, масштабів, глибини реформування, визначення заходів, що складають суть проведеної реформи, розробку можливих моделей реформування, безпосередній аналіз обраної моделі реформування економіки і оцінку наслідків заходів, що становлять власне утримання реформи.

До числа важливих завдань економічної теорії відноситься пошук алгоритму реформи, який являє собою спосіб, програму рішення задачі реформування. Ця програма повинна визначати послідовність здійснення заходів, пов'язаних з отриманням конкретного результату реформи при заданих вихідних даних. Заходи, що становлять зміст економічної реформи,

повинні являти собою комплекс взаємопов'язаних елементів, тобто певну систему. Ці заходи розглядаються, як правило, в економічному аспекті. Однак розробка моделі економічної реформи повинна проводитися з урахуванням комплексу явищ не тільки економічного, але і політичного, правового, соціального, технологічного характеру.

Початку процесу реформування завжди має передувати обговорення альтернативних моделей реформування з метою вибору найкращої. Предметом дискусії є зміст, послідовність і швидкість здійснення реформи. Наприклад, у повоєнній Німеччині прийняття Гамбурзького плану реформування економіки передував процес обговорення проблем підготовки і проведення реформи.

1.2. Історія розвитку суднобудування України

Українське суднобудування почало активно розвиватися в період козаччини, коли запорозькі козаки почали проводити морські походи. Будувалися як малі човни — чайки, так і величезні одномачтові кораблі. Так як море тоді було під контролем Османської імперії, то суднобудування розвивалося біля самарських лісів серед дніпровських плавнів, що було основним районом постачання деревини.

Першу суднобудівельну верф в Україні для будування військових суден було споруджено в Миколаєві у 1788 році. У Києві у 1862 році було засновано перше машинобудівне підприємство, що пізніше стало суднобудівним заводом. Всього в Україні на період 1913 року діяло 7 судноремонтних і суднобудівних підприємств (у Миколаєві, Одесі, Херсоні та ін.), окрім цього, у Таганрозі й Новоросійську [3].

В Російській імперії вага суднобудування України була незначною (13 %). Воно розвинулося у 1920—30-их рр.; у 1928—29 воно давало приблизно 14 % продукції усього машинобудування, а вага

його в СРСР значно збільшилася. У той час було побудовано ряд нових заводів і було реконструйовано старі.

Основні підприємства суднобудівної промисловості в УРСР були розташовані в Одесі, Миколаєві, Києві, Херсоні; менші (переважно судноремонтні) у Жданові, Севастополі, Керчі, а за межами УРСР - у Новоросійському, Таганрозі, Туапсе; річкові судноремонтні у Дніпропетровську, Запорозжі, Кілії, Чорнобилі тощо.

Серед найбільших заводів можна виділити:

-Керченський суднобудівний завод «ЗАЛИВ» з 1960 р почав будівництво танкерів дедвейтом 1500 т, а з 1964 р - дедвейтом 22 000 т. З 1980 по 1996 рік завод освоїв будівництво екологічно чистих танкерів «Перемога» дедвейтом 65 000 т, супертанкерів «Крим» дедвейтом 150 000 т. У 1988 р був побудований і введений в експлуатацію атомний ліхтеровоз «Севморпуть» ліхтеромісткістю 34 ліхтера або 1336 двадцятифутових контейнерів, а також кораблі для ВМФ (фрегати). За період з 1945 по 1980 рік завод побудував і здав замовнику 800 суден і кораблів. Суднобудівний завод «Залив» - одне з найсучасніших підприємств радянського періоду, який опанував будівництво передових комерційних судів.

-Херсонський суднобудівний завод збудований у 1951 — 53, випускає океанські судна, а також річкові катери, теплоходи тощо. За весь післявоєнний період побудував і здав замовнику понад 300 суден різного типу: танкери, контейнеровози, балкери, ліхтеровози, науково-промислові судна, криголамно-транспортні судна. Важливо, що всі проекти судів були розроблені вітчизняними конструкторськими бюро. Продукція, що випускається закуповувалася вітчизняними судноплавними компаніями (морськими пароплавствами) і іноземними судновласниками з 26 країн. Перше великотоннажне судно, танкер «Херсон» дедвейтом 11 800 т, був зданий замовнику 2 грудня 1952 р. У 1959 р завод побудував перший суховантаж, турбохід «Ленінський комсомол» дедвейтом 16 500 т. Даний тип судів дуже добре зарекомендував себе на трансатлантичних перевезеннях.

Чудова швидкість, маневреність і морехідні якості змусили звернути увагу іноземних фахівців на конструкцію цього типу суден. Завод побудував серію з 20 судів, серед яких «Паризька комуна» - перше вітчизняне судно, яке було оснащено газовою турбіною і гвинтом регульованого кроку. У 1963 р завод освоїв нову серію суден типу «Бежиця», відмітною особливістю яких було максимальне розкриття палуби і наявність подвійного борту. Ці судна користувалися дуже великим попитом на суднобудівному ринку, їх закуповували судновласники з 8 країн світу. У 1971 р почалося будівництво контейнеровозів типу «Олександр Фадєєв» і трохи пізніше серія універсальних суден типу «Герої-панфіловців», які могли перевозити будь-які вантажі. У 1984 р заводом була освоєна нова серія суден-постачальників для роботи в північних широтах. У 1986 р завод отримав замовлення на будівництво двох бурових судів. З 1976 р завод побудував 49 танкерів дедвейтом до 30 000 т. Дуже важливо відзначити, що з 1980 р завод будував одночасно 5-6 судів різних проектів, що говорить про високий технічний рівень заводу, професійний рівень інженерно-технічного складу та кваліфікації робітників.

-Миколаївський суднобудівний кластер був одним з найпотужніших в світі. Сьогодні з ним може зрівнятися тільки суднобудівна імперія Hyundai (Хенде), розташована в місті Ульсан (Південна Корея). Тут були сконцентровані основні суднобудівні потужності СРСР з будівництва військових кораблів (включаючи авіаносні крейсери), комерційних суден різних типів і тоннажу, рибодобувних суден і рибопереробних фабрик, науково-дослідних суден, буксирів, криголамів, бурових платформ.

-Чорноморський суднобудівний завод почав виробництво з 1895 року. З 1917 по 1941 рік заводом побудовано 113 одиниць як комерційних судів, так і військових кораблів, серед яких крейсер

«Молотов», есмінці і підводні човни. Однак в період Великої Вітчизняної Війни завод був повністю зруйнований. З 784 будинків уціліло лише два. Після визволення Миколаєва (28 березня 1944 г.) почалося відновлення. У 1945 р почалася добудова евакуйованих судів. А з 1947 р було розпочато будівництво нових судів. Після відновлення ЧСЗ став найбільшим заводом в СРСР, багатофункціональним, модернізованим і технічно оснащеним. З 1945 по 1991 рік завод вів одночасно будівництво військових кораблів (близько 40% замовлень) і комерційних судів (приблизно 60% замовлень), серед яких були криголами, буксири, китобійні бази, суховантажі, науково-дослідні судна, плавбази, супертраулери, танкери, балкери, плавмайстерні і ін. За цей період збудовано і здано замовнику більше 500 судів. Однією з найяскравіших сторінок в історії заводу було будівництво китобійної бази «Радянська Україна», вертольотоносців «Москва» і «Ленінград», а потім авіаносних кораблів «Київ» і «Мінськ» для ВМФ СРСР.

-Суднобудівний завод «Океан», гордість радянського суднобудування, заснований в 1951 р З 1952 по 1972 рік завод побудував і здав замовнику більше 200 судів, серед них 7 морських суховантажних суден типу «Иргиз» дедвейтом 2290 т, 46 рефрижераторів типу «Таврія» дедвейтом 5400 т, 2 лісовоза типу «Малоярославец» і 12 лісовозів типу «Сибір», 15 траулерів типу «Алтай», побудованих для Мурманського тралового флоту.

-«Суднобудівний завод ім. 61 комунара», один з найстаріших заводів країни, заснований в 1788 р. Свою назву він отримав в 1931 р. Основна спеціалізація заводу - це військові кораблі (ескадрені міноносці, есмінці, підводні човни та інші плавзасоби для ВМФ країни). Приблизно третина військових кораблів СРСР були побудовані на цьому підприємстві. Після війни завод був відновлений, модернізований і продовжував будувати військові кораблі. З початку 1960 році завод починає освоювати будівництво комерційних (цивільних) судів: рефрижераторів, суховантажів, риболовецьких траулерів. Для цивільного флоту було побудовано 90 комерційних судів різної вантажопідйомності, 25 з яких - для іноземних

компаній. Всього за час існування на підприємстві побудовано 2000 військових кораблів і комерційних судів.

У Радянському Союзі Україні відводилася важлива роль, вона грала роль транзитної республіки. Тут були розташовані морська міць СРСР, морські торгові порти, транспортна інфраструктура країни. Після незалежності Україна отримала величезний спадок:

- 23 сучасних морських торговельних і рибних порти, які забезпечують цілорічну навігацію і прийом суден різноманітних типів і вантажопідйомності. Всі вони були забезпечені вантажопереробною технікою, величезними складськими приміщеннями, під'їзними шляхами. Необхідно відзначити неймовірно високий потенціал, пропускну здатність автомобільного транспорту та залізничної системи;

- 10 торговельних річкових портів, які забезпечують перевалку різноманітних вантажів;

- 11 суднобудівних заводів з потужними основними виробничими фондами та обладнанням світового рівня;

- 16 судноремонтних сучасних заводів, що забезпечують якісний ремонт суден;

- 2 поромні переправи. Перша переправа Варна - Іллічівськ - перевезення вантажних ешелонів по даному напрямку забезпечували чотири порома. Переправа Крим – Кавказ здійснювала транспортний зв'язок півдня України з районами Росії;

- 2 сучасних ліхтеровозних комплексу: Дунай - Море і ліхтеровозна система ЧМП Одеса – Південна Азія, що забезпечує транспортування вантажів між портами Чорного моря – Південної Азії;

- 7 підприємств суднового машинобудування, які виробляли близько 20% виробів суднового машинобудування (корабельні газотурбінні установки);

- 11 підприємств з морського приладобудування, які постачають для суднобудівної промисловості різноманітні радіо-, електронавігації прилади та обладнання;
- 27 конструкторських бюро і науково-дослідних інститутів з величезними напрацюваннями щодо проектування найсучасніших суден;
- 7 морських середніх морехідних училища, 4 вищих навчальних заклади, наявність морехідних шкіл із досвідченими професорсько-викладацьким складом, сучасними лабораторіями, науковою базою та тренажерними центрами;
- 3 потужні судноплавні компанії: Радянське Дунайське пароплавство (122 морських судна, 138 річкових суден, 116 ліхтерних барж і більше 600 барж), Азовське морське пароплавство (146 судів), Чорноморське морське пароплавство (більше 300 судів);
- розгалужена берегова інфраструктура для переробки та прийому морепродуктів;
- 3 найбільші в СРСР зернові морські елеватори в портах Одеса, Херсон і Миколаїв;
- 3 нафтогавані в портах Феодосія та Одеса, а також аміачний термінал в порту Південний [4].

1.3. Особливості організації і управління суднобудівної галузі України

Суднобудівна галузь України є досить складним сектором економіки і має певну внутрішню структуру. Вона може поділятися за видами виробництв на такі підрозділи: 1) суднобудування; 2) судноремонт; 3) суднове машинобудування; 4) морське приладобудування. Так само, суднобудування, як провідна галузь суднобудівельної промисловості,

залежно від спрямованості її продукції можна поділити на дві групи: військову та цивільну.

Для виготовлення продукції на суднобудівному підприємстві в своєму розпорядженні заводу необхідно мати штат досвідчених інженерних, виробничих фахівців та необхідну обладнану виробничу площу. На рисунку 1.1. зображена лінійно-функціональна організаційна структура типового суднобудівного підприємства на Україні.

Обслуговуючі цехи виконують функції зберігання та транспортування сировини і матеріалів (транспортно-складське господарство). В основних цехах виконується певна стадія виробничого процесу і ряд стадій з виготовлення будь-якого виробу або його частини. Допоміжні цехи виконують функції забезпечення безперебійної роботи цехів основного виробництва (ремонтно-механічний цех).

В Україні на даний час до складу суднобудівельної галузі входить суднобудівний комплекс, який складається з 66 судноремонтних та 9 суднобудівельних заводів, 18 машинобудівельних підприємств, 11 приладобудівних заводів, 30 науководослідницьких і проектноконструкторських закладів. З них можна виділити 11 найбільш великих: ВАТ «Суднобудівний завод» Лиман »(Миколаїв), ДП «Суднобудівний завод ім. 61 комунара »(Миколаїв), ВАТ "Суднобудівний завод" Океан "(Миколаїв), ВАТ "Завод" Ленінська кузня ". (Київ), ВАТ "Севастопольський морський завод" (Севастополь), ВАТ "Суднобудівний завод" Залив "(Керч), ВАТ «Херсонський суднобудівний завод» (Херсон), ВО «Море» (Феодосія), ВО «Кілійський суднобудівно-судноремонтний завод» (Кілія), ЗАТ «Запорізький суднобудівний завод» (Запоріжжя), АХК «Чорноморський суднобудівний завод».



Рис.1.1 Організаційна структура суднобудівного підприємства

Джерело [8]

Центрами морського суднобудування в Україні є Миколаїв і Херсон, а річкового — Київ. Судноремонт морського транспорту також здійснюється в Херсоні, Маріуполі, а річного — Ізмаїлі та Запорозжі [8].

Розквіт Миколаєва як «міста корабелів» припав на повоєнний період. Радянський Союз, приміряв на себе статус наддержави і не міг обходитися

без потужного флоту: не тільки військового, але також і торгового, і наукового.

Вирішувати масштабне завдання повинні були три миколаївських заводи-гіганта: Чорноморський суднобудівний, Суднобудівний завод імені 61 комунара, а також завод «Океан». На схилі радянської епохи на Чорноморському суднобудівному заводі працювали понад 24 тисяч осіб, на заводі імені 61 комунара - понад 13 тисяч, на «Океані» - понад 12 тисяч. Робочі кадри готували ПТУ і технікуми, інженерні - Миколаївський кораблебудівний інститут.

За чотири післявоєнних десятиліття Чорноморський суднобудівний завод побудував близько 500 кораблів, завод імені 61 комунара - понад 1000, завод «Океан» - більше 300. При цьому обсяг військових замовлень становив менше половини від загального числа. Також будувалися в Миколаєві суховантажі, танкери, траулери і науково-дослідні кораблі. Океанські кораблі оснащувалися за останнім словом техніки, і на миколаївських корабелів працювали кращі НДІ і підприємства приладобудування Радянського Союзу [9].

Реальний стан справ суднобудування України не відповідає світовим показникам розвитку галузі та ілюструє значні негативні тенденції. У світовому виробництві суден у 1995 р. Україна за обсягами реалізації суднобудівної галузі займала 3є місце в світі, а вже у 2012 р. — 15є місце серед країн Східної Європи та 72є місце світового рейтингу (частка України по дедвейту споруджуваних суден складає лише 0,3% світового суднобудівного ринку). Водночас за роки незалежності Україна втратила свої позиції не лише на міжнародних, а й на внутрішніх ринках, хоча в кінці 2009 - на початку 2011 р. спостерігалася позитивна динаміка, яка втратила свій розвиток у 2012-2013 рр. [8].

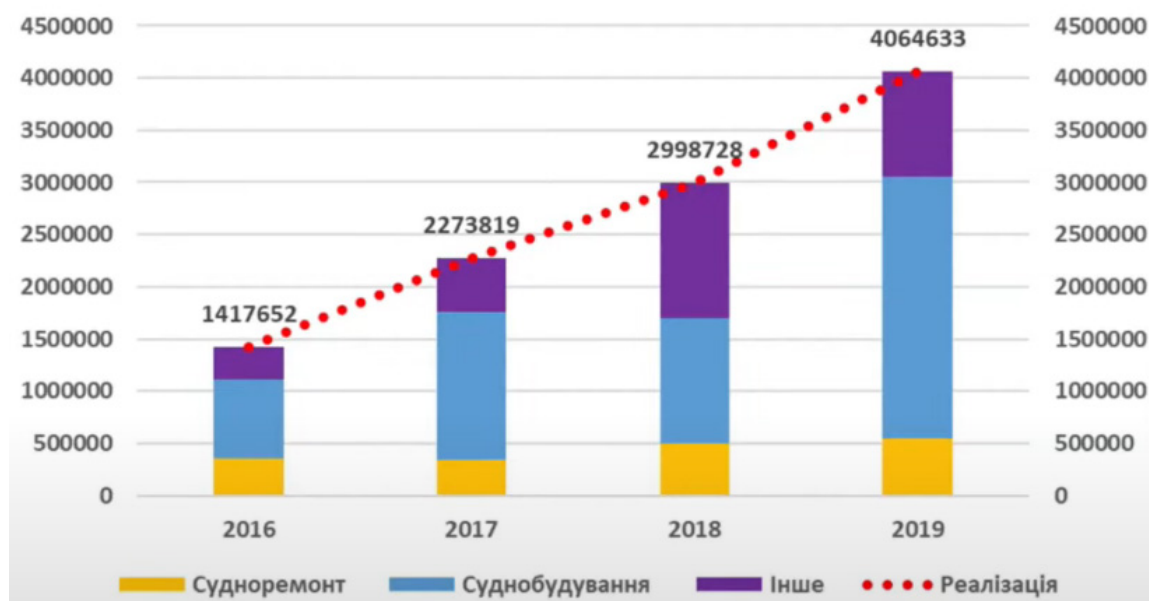


Рис.1.2. Темп зростання українського суднобудування, млн грн.

Джерело []

З 2017 по 2020 рік на українських суднобудівних заводах було побудовано 42 судна, з яких 5 - на експорт, а 37 - на внутрішній ринок. Відремонтовано 531 судна, з них 148 для іноземних клієнтів, 383 для українських компаній. Торік було побудовано 14 суден та відремонтовано 160 суден.

Лідером серед суднобудівних підприємств країни є Миколаївський суднобудівний і судноремонтний завод "НІБУЛОН". На ньому побудована половина всіх побудованих судів.

2020 рік виявився неоднозначним для суднобудівної галузі України. Незважаючи на пандемію COVID-19, багато заводів зберегли свої позиції і навіть залучили нові контракти, а деякі не пережили своїх найкращих часів і зіткнулися з кризою.

Таким чином SMG модернізувала та відремонтувала 55 суден та побудувала 2 корпуси танкерів з хімічними речовинами. Миколаївський суднобудівний завод "SMG" - один з найбільших суднобудівних заводів України, орієнтований на військове суднобудування. Завод був заснований в

1897 році. За цей час компанія побудувала більше тисячі кораблів і суден різних класів і призначення. Миколаївський суднобудівний завод - добре обладнане багатoproфільне суднобудівне підприємство, яке може масово випускати судна дедвейтом до 120 000 тонн.

На верфі та судноремонтному заводі "Кілія" відремонтовано 24 судна, побудовано баржу та відремонтовано 12 суден та 2 човни. ВАР "ISRZ" створило нову модель контейнера для сухогрузів, а "Нібулон" запустив 3 баржі та 1 буксир. DUNAYSUDNOSERVICE також спільно з Dunaysudoremont завершили будівництво найбільшої в Україні 128-метрової баржі.

За підрахунками "Укрсудпрому", на сьогодні суднобудування та ремонт виконують лише 6-7 верфів по всій Україні. За словами Сергія Лисенка, заступника голови Асоціації "Укрсудпром", потужність українських суднобудівних заводів здатна будувати 30-40 суден на рік, з них 12-14 типів річка-море, 10-12 барж, 4-6 буксири, 2 -4 прогулянкові катери.

Для реалізації суднобудівного потенціалу в 2018 році був підготовлений законопроект на підтримку вітчизняного суднобудування, який повинен стимулювати розвиток суднобудування через спеціальні пільгові податкові умови для суднобудівних компаній, зокрема звільнення від ввізних мит на суднобудівну продукцію, звільнення від податку на прибуток, звільнення із платної імпортової продукції. На сьогодні, однак, цей законопроект не розглядався.

У листопаді минулого року портал Offshore Energy оголосив, що загальний обсяг замовлень на будівництво нових суден у 2020 році зменшився на 41% порівняно з 11 місяцями минулого року. Така статистика є результатом пандемії COVID-19, оскільки більшість контрактів було підписано в першому кварталі 2020 року.

На початку листопада Азовський суднобудівний завод завершив програму підготовки до зимової навігації портового криголама 2020-

2021 "Капітан Білоусов", що знаходиться на балансі адміністрації морського порту Маріуполя. Завод модернізував систему аварійного живлення криголаму, замінивши аварійний дизель-генератор меншої потужності на новий (50 кВт).

У Миколаївському "Нібулоні" стартує 90-метрова несамохідна баржа за проектом НБЛ-91. Середній десантний корабель "Юрій Олефіренко" спущений на воду на верфі в Миколаєві після ремонту доку.

У середині грудня стало відомо, що Міністерство оборони України уклало прямі угоди з турецькими компаніями щодо передачі технології виробництва корветів в Україні. Загалом планується побудувати п'ять корветів ADA. Таким чином, за планом, перша буде закладена і повністю побудована на турецьких верфях, її вартість для України складе близько 8 млрд грн (близько 265 млн євро). Решта чотири корвети будуть побудовані безпосередньо в Україні.

А 23 грудня Smart Maritime Group (SMG) оголосила, що модернізує шість пожежних кораблів на замовлення Handelskade Shipsales B.V. (Нідерланди). Згідно з контрактом, довжина кожного корабля буде збільшена на 12 метрів, а для вдосконалення кожного корабля буде використано близько 190 тонн металу. Загальна вартість контракту становила близько 100 млн. грн.

Слід зазначити, що незважаючи на кризу та проблеми з фінансуванням, судноремонтна галузь в Україні повільно, але впевнено розвивається і не стоїть на місці. Великим випробуванням був COVID-19, оскільки розподіл коштів з державного бюджету суттєво змінив вектор через надзвичайну ситуацію в країні. Ми сподіваємось, що 2021 рік буде не таким складним, як минулий, і уряд перегляне свої пріоритети, оскільки прибуток від суднобудування може зрости лише за умови використання максимальних потужностей та ресурсів [10].

РОЗДІЛ 2

ПРОБЛЕМИ І ПЕРСПЕКТИВИ РЕАЛІЗАЦІЇ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНИХ ІНТЕРЕСІВ УКРАЇНИ НА РИНКУ СУДНОБУДУВАННЯ

2.1. Сучасні тенденції розвитку світового суднобудування

Згідно з доповіддю Bloomberg від грудня 2021 року, світова суднобудівна галузь оцінюється в приголомшливі 100 мільярдів доларів.

Не дивно, що 80% світової торгівлі відбувається по морю (UNCTAD, 2020).

Крім того, судна всіх типів подорожують Світовим океаном і виконують величезну кількість різноманітних завдань. Сюди входять вантажні перевезення, днопоглиблення, пошуково-рятувальні роботи, очищення навколишнього середовища, розвідка та видобуток нафти і газу, прокладка кабелів і труб, дослідження, рибальство, будівництво проєктів, туризм, військові дії та патрулювання тощо.

Суднобудування - важлива галузь, яка досягає балансу між попитом та пропозицією в комерційному секторі судноплавства. Коли попит на певний вид вантажу високий, попит на судно, що перевозить цей вантаж, відповідно зростає. Судновласники та оператори в цій галузі розміщуватимуть замовлення на верфях, що спеціалізуються на цьому типі суден, і суднобудівні верфі розпочнуть будівництво.

Враховуючи характер судноплавства, який залежить від рівня попиту, можна сказати, що він відображає стан здоров'я світової економіки та торгівлі.

Таким чином суднобудівна галузь дає розумне уявлення про стан світової економіки. Насправді існує суттєвий прямий зв'язок між динамікою суднобудування та світовою економікою та торгівлею. Обсяги

суднобудування зростають із рівнем міжнародної торгівлі. Так само суднобудування було одним з перших, що зазнало спаду під час пандемії 2020. Це робить суднобудування однією з найважливіших видів економічної діяльності у світі.

Європа довгий час була головним центром суднобудування, де більшість суден проектується і будується. Ситуація змінилася після Другої світової війни, коли Японія увійшла до верфі, яка потребувала власного торгового флоту. Потім Південна Корея вийшла на ринок суднобудування зі сприятливими умовами для експорту високоякісної продукції та консолідації суден. Наступною країною, яка виступила з ініціативою, став Китай, який в даний час виробляє майже половину загального світового тоннажу.

Основною стратегією Японії є задоволення внутрішнього попиту та вихід на зовнішні ринки, що в довгостроковій перспективі має створити технологічну перевагу. Створено науково-дослідні інститути та лабораторії та власні консультаційні центри з технологічного розвитку та адаптації, придбані за кордоном. Низька заробітна плата у поєднанні з високою продуктивністю праці, довгими робочими днями та довічною зайнятістю працівників також зіграли позитивну роль. Японські банки також лояльні до галузі, надаючи мінімальні процентні ставки для фінансування суднобудування та суднобудівних заводів.

У 2020 році, як і кілька років тому, структура замовлень мала приблизно однакову частку танкерів та вантажоперевезень, із загальним обсягом понад 70%. Промислові асоціації також є важливим елементом суднобудівної галузі Японії, об'єднуючи та координуючи дії всіх суб'єктів [11].

Таблиця 2.1

Аналіз суднобудівної галузі Японії

Держава	Програми розвитку національної системи НДДКР Дотації та преференції в оподаткуванні Гарантії Міністерства Фінансів і Банку Японії щодо видачі кредитів Співфінансування будівництва унікальних суден Функція координатора Індикативний характер Заохочення міжнародної діяльності, включаючи страхування при виході на нові ринки Програми, реанімації галузі, наприклад, iShipping Допомога великим верфям в складні часи
Забезпеченість факторами виробництва	Науково-інформаційний ресурс Розробка унікальних технологій будівництва великотоннажних суден Придбання патентів і адаптація під японську дійсність Людські ресурси Низька оплата праці Довічний найм робітників Інвестиції в підготовку кадрів Тривалий робочий тиждень Виключно висока продуктивність праці Ресурси капіталу Взаємне володіння акціями банків і верфями Пряме фінансування (випуск акцій, цінних паперів та ін.)

Суміжні і підтримуючі галузі	Використання виключно вітчизняних комплектуючих Галузеві асоціації та спілки Асоціація суднобудівників Японії Кооперативна асоціація суднобудівників Японії та ін. Активна участь асоціацій в координації галузі Країна-учасник Федерації активних суднобудівних експертів
Стратегії компаній, структура, конкуренція	Особливості організації виробничого процесу Унікальні великі сухі доки Система оптимізації робочих місць Мінімізація складування комплектуючих і устаткування Ставка на впровадження комп'ютерних технологій Безперервне підвищення якості Постійна оптимізація виробництва Структура виробників галузі Більше 1000 верфей, більшість- публічні акціонерні товариства Диверсифікація виробництва Державно-приватне партнерство Маркетинг Орієнтація на експорт при становленні галузі, зараз-60% для внутрішнього попиту
Умови попиту	Національні судновласники і власники суден Лідер володіння балкерним флотом 2ге місце в світі за вартістю судів 85% судів для внутрішнього попиту будуються на національних верфях Види і типи споруджуваних судів Розвиток технічно складних суден

	Танкери і балкери- основні типи Світовий лідер з будівництва танкерів-газовозів Сучасний рибальський флот- 15% від світового Судна для вітроенергетики
--	---

Джерело: складено за підсумками аналізу даних статистичних відомств Японії.

Корея вийшла на світовий ринок суднобудування під час глибокої кризи, що не завадило їй набрати обертів і, як наслідок, зайняти провідні позиції більше десяти років. Як і Японія, Корея не має власних ноу-хау та розробок і значною мірою набуває їх у європейських експертів. Одночасно витрати країни на дослідження та розробки в галузі суднобудування зростають і продовжують неухильно зростати. Великі суднобудівні заводи, крім успішно функціонуючих державних установ, влаштували власні науково-дослідні центри. Це призвело до того, що пізніше південнокорейські судна почали продавати свою технологію за кордон, а не лише готову продукцію. Відмінною рисою стала участь іноземних експертів у галузі та передача їх досвіду місцевим колегам. Державні гарантії повернення залученого іноземного капіталу у разі неможливості оплати суднобудівного заводу відіграли позитивну роль у збільшенні іноземних інвесторів. Через те, що спочатку Південна Корея була зосереджена головним чином на експорті суден, державна підтримка через експортно-кредитні агентства мала важливе значення, дозволяючи фабрикам приймати замовлення за цінами нижче конкурентів, лише для їх виконання та отримання досвіду.

У Кореї є добре організований виробничий процес, який має високий рівень комп'ютеризації, стандартизації та автоматизації процесу та перше впровадження тут суднобудування на суші. Більшість корейських верфей є приватною власністю.

Таблиця 2.2

Аналіз суднобудівної галузі Південної Кореї

Держава	Гарант іноземних інвестицій 5 літні плани розвитку галузі з позначенням стратегії і показників Податкові пільги Надання доступу до національних і іноземних фондів з пільговими відсотковими ставками МОТІЕ - міністерство торгівлі, промисловості і енергетики- єдиний державний орган, що виробляє стратегію розвитку галузі План реструктуризації і збільшення конкурентоспроможності (8.2 млрд дол США) для підтримки верфей в складний час
Забезпеченість факторами виробництва	Науково-інформаційний ресурс Купівля ноу-хау у японських і європейських фахівців Власні розробки технологій і проектів судів Купівля ліцензій на будівництво суден певних типів Постійне зростання інвестицій в НДІ незалежно від стану попиту в галузі НІОКР- ініціатива верфей На сьогоднішній день продаж власних технологій Людські ресурси Залучення експатріантів Відряджання співробітників закордон Регулярне підвищення кваліфікації співробітників на місцях Одна з найбільш високооплачуваних галузей Тісна співпраця з університетами

	Ресурси капіталу Залучення іноземних інвестицій Гнучкість ціноутворення 2 державних експортно-кредитних агенства фінансування судів
Суміжні і підтримуючі галузі	Регулярні інвестиції в супутні галузі, особливо в виробництво сталі Галузеві асоціації та спілки KOSHIPA- об'єднання найбільших судноверфей КОМІА- асоціація виробників суднообладнання
Стратегії компаній, структура, конкуренція	Особливості організації виробничого процесу Безперервна модернізація потужностей Високий рівень комп'ютеризації Стандартизація і автоматизація процесів Аутсорсинг будівництва блоків судів Будівництво суден на суші Технологія будівництва мегаблоків Структура виробників галузі Близько 80 верфей: з них 8- великі Більшість верфей в приватній власності Групи компаній чеболь (вертикально інтегрований сімейний бізнес з мережею дочірніх підприємств) Маркетинг Активна виробнича експансія закордон Акцент на експорт
Умови попиту	Національні судновласники і власники суден Основні замовники- іноземні судновласники Види і типи споруджуваних судів

	Орієнтація на великих і надвеликих судах для великих верфей Основні типи- надвеликі контейнеровози, танкери для перевезення сирої нафти і СПГ Більше 70% замовлень- танкери Освоєння нових проектів, наприклад, СПГ-РВ Інвестиції в офшорну індустрію
--	--

Джерело: складено за підсумками аналізу даних статистичних відомств Південної Кореї.

Характерною ознакою південнокорейських верфів є їх активна експансія на зовнішніх ринках та придбання там активів. Сьогодні в структурі замовлення переважають танкери різних типів і класів, включаючи негабаритні, де Корея є абсолютним світовим лідером і донині.

В даний час абсолютним лідером з унікальною половиною світових замовлень є Китай. Від масового виробництва низькоякісних простих суден до виходу на технічно складні ринки, такі як криголами та круїзи, китайське суднобудування особливо гнучко пристосовується до потреб ринку. На початку XX-XXI століття в країні понад 1000 верфів. Пізніше держава взяла під контроль галузь, усунувши слабких гравців та об'єднавши найбільш перспективні верфі у два державні суднобудівні концерни.

Іноземні інвестори були залучені, але їм було дозволено володіти не більше 49% акцій двору та зобов'язань щодо залучення технологій та ноу-хау.

Персонал країни дешевий, що позитивно впливає на ціну суден, але низьку продуктивність.

Підконтрольні державі банки та фінансові установи надають пільгові умови для фінансування найбільш перспективних компаній. Держава також затверджує національний план суднобудування зі стратегією та кінцевою метою стати головною морською силою. Порівняно прості танкери та

контейнерні судна все ще є основою замовлень для китайських верфей, але той факт, що нові підгалузі постійно розвиваються з бажанням виробляти продукцію всіх сортів і тоннажу, вражає.

Таблиця 2.3

Аналіз суднобудівної галузі Китаю

Держава	План стати лідируючою морською державою 2025 р Політика "Зроблено в Китаї 2025" Обмеження будівництва нових верфей Обмеження щодо імпорту суднового устаткування Підтримка експорту судів Відшкодування ПДВ та інші податкові пільги
Забезпеченість факторами виробництва	Науково-інформаційний ресурс Привабливі умови СП з іноземними експертами з умовою передачі технологій і створення технологічних центрів Інвестиції в екологічне і енергозберігаюче суднобудування Людські ресурси Дешева робоча сила Низька продуктивність праці Концентрація на створення кваліфікованої робочої сили і високотехнологічних людських ресурсів Випуск 1500 морських інженерів і конструкторів в рік Політика зайнятості в комуністичному стилі (обмеження або заборона на звільнення) Ресурси капіталу Банки і фінансові інститути підконтрольні державі Дрібні і середні верфі- фінансування через замовника

	Субсидування підприємств при будівництві для вітчизняних замовників
Суміжні і підтримуючі галузі	Спільні підприємства комплектуючих і устаткування Частка на світовому ринку комплектуючих- 35% Доступ до дешевої сталі (найбільша сталеливарна промисловість в світі) Галузеві асоціації та спілки Несуттєва кількість Найбільша- Китайська асоціація суднобудівників галузі
Стратегії компаній, структура, конкуренція	Особливості організації виробничого процесу Низька ефективність менеджменту Низька технологічна складність випущених судів Впровадження охорони здоров'я, захисту навколишнього середовища і техніки безпеки Терміни будівництва менші, ніж в інших країнах Структура виробників галузі Більше 1500 верфей 60% виробленої продукції-зі стапелів 10 лідируючих верфей 2 державні корпорації, що об'єднують верфі за територіальною ознакою Маркетинг Поставки в 169 країн
Умови попиту	Національні судновласники і власники суден Збільшення торгового флоту більш, ніж в 3 рази за останні 10 років План стати найбільшим судновласником по тоннажу 2030 р Види і типи споруджуваних судів

	В основному, дешеві прості суда Освоєння нових ніш: криголами, круїзні лайнери Екологічні гібридні суда 75% судів- танкери і контейнеровози Переорієнтація на інноваційний шлях розвитку
--	---

Джерело: складено за підсумками аналізу даних статистичних відомств Китаю.

До 2020 року все більше і більше судноплавних компаній купують частки на верфях, щоб мати більший контроль над ланцюгом поставок і створити ефект синергії. Одним із прикладів такої закупівлі є придбання MISC найбільшого суднобудівного заводу в Малайзії для поєднання бізнесу перевізника з можливістю суднобудівного заводу будувати офшорні потужності та судна для обслуговування офшорної нафтогазової галузі.

Ще однією незаперечною тенденцією в суднобудуванні є зростання кількості замовлень на великі та складні судна. Прагнення до економії на масштабі приводить судновласників до величезного прибутку.

Більше вантажних перевезень призводить до зменшення одиничних транспортних витрат, що благотворно впливає на всіх зацікавлених сторін у схемі морського постачання.

У секторі контейнерних суден постійно будуються судна більшої місткості. Кілька кораблів із понад 11 000 TEU вже експлуатуються, і було зроблено замовлення на кораблі тоннажем 14 000 TEU. Гігант 16 000 TEU вже розробляється в Samsung, одному з найбільших суднобудівних заводів у Кореї та світі.

У секторі танкерів найбільший ULCC має тоннаж 550 000 т. Дивно, але для роботи суден такого розміру потрібен дуже маленький екіпаж. Типовий бензиновий танкер Aframax (нафтовий танкер менше 120 000 дедвейт, ширина понад 32,3 м) вимагає екіпажу з 15 чоловік завдяки вдосконаленим пристроям та вдосконаленій електроніці на борту.

Будівництво гігантських круїзних суден також передбачається в категорії пасажирських суден. Royal Caribbean International замовив пасажирське судно світового класу від STX Europe для 6400 пасажирів. Якщо і цього недостатньо, інше круїзне судно Princess Kaguwa розробляється компанією Japan Contents Network, здатне розмістити 8 400 пасажирів.

Світовий ринок суднобудування дуже концентрований і на ньому продовжує спостерігатися консолідація власників верфей. Так, 51% всіх балкерів в світі в 2020 р поставили всього 5 компаній: Imabari Shipbuilding (Японія, 15% поставок), CSSC (Китай, 14%), Oshima Shipbuilding (Японія, 8%), CSIC (Китай, 7%) і COSCO Shipping (Китай, 7%). 25 Так само 5 компаній поставили 54% всіх танкерів у 2020 р.: Hyundai HI (Південна Корея, 24%), CSSC (Китай, 11%), Daewoo (Південна Корея, 7%), New Century SB Group (Китай, 6%) і Sungdong (Південна Корея, 6%). 26 Найбільш концентрованим є ринок контейнеровозів: 60% всіх судів поставили компанії Hyundai HI (Південна Корея, 17%), Samsung HI (Південна Корея , 15%), CSSC (Китай, 10%), NHIC (Філіппіни, 9%) і Daewoo (Південна Корея, 9%).

Ключовими компаніями-виробниками офшорних бурових платформ в світі стали: Moller-Maersk (Данія); Diamond offshore drilling (США); Nabors Industries (Бермудські острови); Noble (Великобританія); Seadrill (Бермудські острови); Transocean (Швейцарія) [12].

Отже, можна відзначити величезну важливість суднобудування і його ключову роль в забезпеченні світової торгівлі та економічної активності. Суднобудування є видом діяльності, який дає чітке уявлення про сучасні тенденції світового розвитку.

2.2. Стан української суднобудівельної галузі

Суднобудування як технічно складна галузь, що складається з великої кількості суміжних галузей, може стати локомотивом економічного розвитку. З цієї причини зовнішньоекономічні інтереси України на світовому суднобудівному ринку відіграють важливу роль для всієї країни.

Суднобудівна галузь в українській промисловості об'єктивно належить до переліку галузей, що мають великий науково-технічний та виробничий потенціал. В даний час велика кількість зусиль і грошей спрямована на його динамічний розвиток і процвітання. Однак ця галузь є специфічною та надзвичайно складною для розвитку, оскільки потрібні фахівці в цій галузі. Держава активно впливає на різні важелі підтримки галузі, закликаючи до всіх можливих спроб вивести українську суднобудівну галузь на нові високі місця в рейтингу країн світу. Як відомо, специфічними характеристиками галузі є висока фондомісткість продукції, тривалі цикли розробки та будівництва, а також значні знання. Крім того, особливістю суднобудування є те, що воно накопичує у своїй продукції досягнення великої кількості галузей, таких як електроніка, машинобудування, металургія та інші. Виходячи з цього, розвиток суднобудування та морських технологій сприяє розвитку технологій у суміжних галузях та стимулює розвиток та модернізацію цих галузей загалом. У той же час суднобудівні компанії є стабільними платниками податків до державного бюджету і формують бюджет для міст, в яких вони знаходяться. Характерною особливістю суднобудівної галузі є трудомісткість, оскільки вона вимагає великої кількості працівників і тим самим сприяє збільшенню зайнятості (в українських суднобудівних компаніях працює понад 70 тис. чоловік). Тому суднобудівна галузь виконує економічні та соціальні функції.

На сьогодні показники стану суднобудівної галузі України значно нижчі за світові показники розвитку цієї галузі. Цю ситуацію чітко видно із зниження позицій України у світовому рейтингу суднобудівних країн,

опублікованому Lloyd's Register [15]. У 1995 р. у світовому рейтингу суднобудування Україна посіла 3 місце серед країн Східної Європи та 25 місце серед країн світу. З цього моменту почався поступовий спад. У 2012 році Україна посіла 15-те місце серед країн Східної Європи та 72-е у світовому рейтингу (частка України в дедвейті побудованих суден становить лише 0,3% світового ринку суднобудування). На жаль, за роки незалежності Україна втратила свої позиції не лише на міжнародних, а й на внутрішніх ринках, хоча в кінці 2009 - на початку 2011 р. спостерігалася позитивна тенденція, але в 2012-2013 рр. знову почала зменшуватися [16]. Анексія Криму стала новим ударом для суднобудівної галузі, після чого в Україні залишились лише три з великих верфей: "Кузня на Рибальському" в Києві, завод у Миколаєві "Нібулон" та суднобудівний холдинг Smart Maritime Group (SMG). Загалом сьогодні в Україні 10 верфів. Аналіз показників ефективності роботи суднобудівних підприємств за останні роки наведено в таблиці.

Як бачимо, протягом останніх років спостерігається незначна позитивна динаміка, але загалом обсяги реалізованої продукції незначні порівняно з іншими морськими суднобудівними країнами за кордоном.

Українське суднобудування продовжує відновлюватися після тривалого застою. У першій половині 2021 року суднобудівний завод «Нібулон», ПАТ «Кузня на Рибальському» та Smart Maritime Group (SMG) залишаються лідерами галузі. У цей період українські суднобудівники продовжували розвивати три галузі та досягли певних успіхів: будівництво морських суден для власних потреб (Нібулон), будівництво корпусів для західних замовників (СМГ) та військове суднобудування (Кузня на Рибальському).

Згідно з оновленою статистикою асоціації "Укрсудпром", обсяг продукції, реалізованої українськими суднобудівними компаніями, у 2020 році склав майже 3 млрд грн. Це на 32% більше, ніж у 2018 році.

Таблиця 2.4

Показники роботи суднобудівних підприємств України

Показник	Одиниці вимір-ня	Суднобудівні підприємства		
		2015	2017	2020
Обсяг реалізованої продукції	тис.грн	1167323	2382212	3356278
В т.ч. суднобудування	тис.грн	622524	1554712	2213267
Судноремонт	тис.грн	240627	461725	5832280
Чистий прибуток	тис.грн	12251	27647	35467
Середня чисельність працівників	Осіб	3619	4039	5621
Створено робочих місць	Кількість	105	307	451
Відрахування до бюджету	тис.грн	213807	745756	943877
Середня заробітна плата: min max	тис.грн	3500	4500	5500
		10900	16700	26000

Джерело:

Вартість судноремонтних послуг у минулому році склала 501 млн грн (+ 47% порівняно з 2018 роком). Але продажі суднобудівної продукції впали на 15% - до 1,2 млрд. Грн. Частина суден була доставлена в 2019 році.

За даними "Укрсудпрому", у 2017-2018 роках було побудовано 25 суден для внутрішнього ринку, а три експортовано. За той же період було відремонтовано 263 та 108 суден відповідно.

Другий рік поспіль кількість робочих місць у суднобудуванні та судноремонтній галузі зростає (на 495 робочих місць у 2017 році та на 442 у

2018 році). Загалом на верфях працює понад 5000 людей. Майже 3000 з них займаються суднобудуванням та судноремонтом.

З 2017 по 2020 рік на українських суднобудівних заводах було побудовано 42 судна, з яких 5 - на експорт, а 37 - на внутрішній ринок. Відремонтовано 531 судно, з них 148 для іноземних клієнтів, 383 для українських компаній. Торік було побудовано 14 суден та відремонтовано 160 суден.

2021 рік виявився неоднозначним для суднобудівної галузі України. Незважаючи на пандемію COVID-19, багато заводів зберегли свої позиції і навіть залучили нові контракти, а деякі не пережили найкращих часів і зіткнулися з кризою.

На основі вивчення сучасних світових тенденцій суднобудування та врахування історичної спадщини України проведено факторний аналіз суднобудівної галузі України.

Таблиця 2.5

Факторний аналіз суднобудівної галузі України

Держава	Законопроект щодо підтримки вітчизняного суднобудування (досі не розглянуто) Міноборони України уклало прямі договори з компаніями Туреччини про передачу технологій для виробництва корветів
Забезпеченість факторами виробництва	Науково-інформаційний ресурс Залежність від іноземних технологій Спроба розвитку імпортозаміщення Близько 15 наукових організацій галузі Людські ресурси Фокус на залучення молодих фахівців Раніше (СРСР) - династії суднобудівників

	Наявність суднобудівних навчальних закладів Ресурси капіталу Фінансування через державні програми Субсидування відсоткових ставок Лізингова схема будівництва
Суміжні та підтримуючі галузі	Залежність від поставок обладнання (до 80% імпортних) Преференції вітчизняним виробникам Акцент на розвиток суден типу річка-море Галузеві асоціації та спілки УКРСУДПРОМ- Асоціація суднобудівників України
Стратегії компаній, структура, конкуренція	Особливості організації виробничого процесу Використання інноваційних матеріалів Виробничі потужності для будівництва мало- і середньотоннажних суден будь-якого типу і класу Поділ на військові і цивільні замовлення Маркетинг Централізована політика просування
Умови попиту	Національні судновласники і власники суден Великі компанії зернового сектора Види і типи споруджуваних судів Баржі, буксири, судна класу типу річка-море

Джерело:

В рамках факторного аналізу необхідно посилити міжнародну кооперацію вітчизняних компаній галузі і їх інтеграцію на світовому ринку шляхом створення різних спільних проектів і виробництв. Також необхідно підвищити рівень розвитку галузі по ключових позиціях, щоб цілеспрямовано зайняти лідируючі позиції з виробництва нішевих судів, а саме промислових суден. Створення прийнятних фінансових інструментів, державної підтримки і реанімація виробничих потужностей допоможуть

вітчизняним підприємствам вийти на світові ринки і успішно конкурувати із зарубіжними країнами. Рекомендації наведені у таблиці нижче.

Таблиця 2.6

Рекомендації в рамках факторного аналізу суднобудування України

Держава	Удосконалювати нормативно-правову базу для задоволення всіх учасників галузі Суда, побудовані на вітчизняних верфях і які носять український прапор, повинні отримувати довгострокову гарантію на забезпечення вантажами
Забезпеченість факторами виробництва	Науково-інформаційний ресурс Підвищення інтеграції та кооперації серед всіх учасників процесу Створення єдиного електронного документообігу та глобальної електронної мережі Розробка і впровадження високоефективних технологій, особливих матеріалів Необхідно підвищити рівень фінансування науково-технічних розробок Людські ресурси Залучення в галузь молодих кадрів, створення і зміцнення наявних освітніх програм для навчання Ресурси капіталу Створення програм з кредитування будівництва суден на вітчизняних верфях
Суміжні та підтримуючі галузі	Може допомагати іншим галузям виходити на міжнародні ринки Необхідно освоїти унікальні технології зі створення унікальних частин судна

	Суміжні галузі повинні постачати компоненти, які дозволять створення сучасних екологічних суден Галузеві асоціації та спілки Підвищити кооперацію і взаємодію між усіма учасниками процесу
Стратегії компаній, структура, конкуренція	Особливості організації виробничого процесу Конвеєрний принцип виробництва Впровадити способи і методи для сучасного проектування Прискорити процес переходу на робототехніку Забезпечити оновлення фондів Структура виробників галузі Розвивати кооперацію з зарубіжними партнерами в різних формах Посилити кластерну політику Маркетинг Зовнішньоекономічна інтеграція з метою виходу на міжнародні ринки збуту
Умови попиту	Національні судновласники і власники суден Повернути замовлення для вітчизняних судновласників Види і типи споруджуваних судів Розширення номенклатури споруджуваних судів, роблячи акцент на високотехнологічних судах

Джерело:

2.3. Проблеми функціонування суднобудівних та судноремонтних підприємств України

Функціонування суднобудівних та судноремонтних підприємств супроводжується значним впливом ендогенних та екзогенних чинників, які створюють значну кількість проблем, що гальмують їх розвиток. Основні

проблеми, які супроводжують діяльність українських суднобудівних та судноремонтних заводів, наведені у таблиці [13].

Таблиця 2.7

Проблеми функціонування суднобудівних та
судноремонтних підприємств України

1.	Пошук нових замовлень на будівництво та ремонту суден і плавзасобів
2.	Недосконалість організації ринку фінансово-кредитних послуг
3.	Відсутність виробництва сучасного устаткування та обладнання для випуску суден «під ключ»
4.	Відсутність державного замовлення на будівництво нових суден
5.	Відсутність впровадження інноваційних технологій
6.	Низький рівень автоматизації та механізації виробничих процесів побудови суден
7.	Відсутність будівництва екологічно безпечних суден
8.	Відсутність державної підтримки
9.	Зношеність основних засобів
10.	Морально та фізично застаріла техніка, науково і випробувальна база галузі
11.	Низький рівень будівництва суден нового покоління
12.	Втрата конкурентних позицій у світовому ринку
13.	Низький рівень використання засобів діагностики, агрегатів, приладів та комплектуючих техніки нового покоління при ремонті
14.	Зміна сформованої системи розробки проектної документації з переходом на прийняту в усьому світі систему
15.	Відсутність або часткове використання сучасних інструментів управління підприємствами

Джерело:

Однією з головних проблем вітчизняного суднобудування є пошук нових замовлень та можливість будівництва та ремонту суден, які відповідають замовнику відповідно до вимог конкурентоспроможності на світовому ринку за технічними, екологічними та економічними параметрами. Також однією з ключових проблем суднобудівної галузі України є недосконалість організації ринку фінансових кредитних послуг. Дешеве суднобудування недоступне для українських верфей, тому більшість із них зосереджується на використанні власних коштів та уникає зовнішнього (комерційного) кредитування проектів [14].

Іншим негативним фактором розвитку суднобудування сьогодні є відсутність державних закупівель для будівництва нових суден. Невдача внутрішньої системи державного регулювання економіки використовувати такий важливий економічний інструмент, як державні закупівлі, призводить до втрати ряду потенційних факторів для розвитку промисловості. Відсутність сучасного обладнання та суднобудівного обладнання під ключ із верфів змушує їх купувати ці предмети або будувати лише корпуси на експорт, що, як правило, є економічно невиправданим. Технологічна, наукова та випробувальна бази галузі морально та фізично застаріли, амортизація основних фондів підприємств становить від 30% до 60% і більше [14]. Сьогодні спостерігається тенденція до будівництва екологічних суден, що пов'язано з необхідним зменшенням шкідливих викидів в атмосферу. Саме тому суднобудівні та судноремонтні підприємства України повинні звертати увагу на проблеми екологічного судноплавства, верфі повинні співпрацювати з судновласниками та виробниками обладнання для виробництва енергозберігаючих суден.

Однією з внутрішніх проблем суднобудівних і судноремонтних компаній є відсутність або, в кращому випадку, часткове використання сучасних інструментів управління. Одним з них є бюджетування, яке визначає: постановку цілей, планування, реалізацію, стимулювання, мотивацію, контроль, облік, аналіз та регулювання (формування

управлінського впливу та коригування планів чи цілей). На практиці українські суднобудівні та судноремонтні компанії не використовують деякі етапи процесу управління при використанні бюджету: одні організації не мають чітко визначених цілей, інші не мають правильної методології планування. Ще частіше спостерігається відсутність або неповнота системи управлінського обліку, внаслідок чого ми отримуємо недостовірні дані або просто несвоєчасно, що унеможливорює контроль та якісний аналіз бюджетних проектів. Також ключові показники ефективності, які формуються на основі планових та фактичних показників бюджету, служать відправною точкою для загальної системи стимулювання та мотивації на підприємстві. Відсутність методів планування, управлінського обліку, не включення запланованих та фактичних показників бюджету до системи стимулів та мотивації, а також нерегулярний контроль та неповний аналіз загрожують порушенням планів, погіршенням якості роботи, падінням дисципліни, надмірним використанням ресурсів та досягнутих результатів на суднобудуванні та судноремонтних проектах. Відновлення суднобудівної галузі України повинно розпочатися з визначення того, як Україна слідує тенденціям світового та європейського ринків суднобудування, які загалом можна сформулювати так:

1. Основою сучасної суднобудівної політики є інновації, стимулювання науково-дослідної та дослідно-конструкторської діяльності, розробка нових видів продукції та модернізація верфів, високі вимоги до кваліфікації персоналу. Великі суднобудівні компанії є більш конкурентоспроможними у залученні фінансових ресурсів для інноваційних проектів. Майбутнє суднобудування не за збірним виробництвом, а на верфях, які пропонують компетентні системні рішення в суднобудуванні.

2. У світовій економіці систематично спостерігається невідповідність виробничих потужностей суднобудівних підприємств попиту на нові судна. На тлі занулення потужностей азійських лідерів у світовому суднобудуванні, згідно з прогнозом Організації європейського

співробітництва та розвитку в Європі очікується перевищення 40% виробничих потужностей через потребу в нових суднах. Переміщення центру світового суднобудування в Південно-Східну Азію та наслідки невідповідності використання потужностей задали перспективи розвитку суднобудування в Європі лише як високотехнологічної та системної галузі.

3. Основою європейської стратегії конкуренції є процес зміцнення суднобудівних асоціацій на європейському та національному рівнях, а також вертикальна інтеграція за участю постачальників, суднобудівників та судновласників. Не випадково найвищих результатів із замовлення та будівництва суден досягли такі великі концерни, як Квернер (Норвегія) та Фінкант'єре (Італія). Високі комерційні показники великих суднобудівних концернів досягаються завдяки позитивному ефекту від масштабу виробництва, який у суднобудуванні досягається лише при великих виробничих потужностях та їх навантаженні. Саме висока концентрація виробництва стала однією з причин успіху південнокорейських суднобудівників, де створена потужна організація - Асоціація суднобудівників Південної Кореї. Хорватія (Хорватська суднобудівна компанія), Японія (5 великих суднобудівних компаній), Китай (Китайська державна суднобудівна корпорація) та Польща (Промислова група) також пішли шляхом створення основних потужностей.

4. Успіх провідних країн-суднобудівників базується на державній підтримці промисловості. Міжнародні угоди в рамках Організації економічного співробітництва та розвитку з метою створення рівних умов для суднобудування регулюють дії держави на підтримку своїх виробників. Єдині вимоги до всіх містять такі елементи - сума позики до 80% ціни судна, термін позики до десяти років, відсоток - не менше 8% на рік, державна підтримка суднобудування - шляхом часткового субсидування суднобудівних витрат до 9%. Однак, конкуруючи, багато країн порушують ці угоди. Іспанія позичає під 85% ціни судна, США - 87,5% терміном на 25 років. Уряди Японії та Німеччини надають субсидії національним верфям до

30%, в Іспанії - до 19%, а в Італії - до 13%. У багатьох країнах мита на імпордне суднове обладнання значно зменшені, тоді як у Китаї та Польщі вони відсутні.

5. Світовий ринок суднобудування є типовим представником олігополістичної конкуренції з характерними ціновими методами конкуренції. Водночас процес ціноутворення значною мірою залежить від впливу зовнішнього середовища, внаслідок чого успіх суднобудівних компаній залежить також від сприятливих зовнішніх умов, значна роль у створенні яких належить державі. Таким чином, щоб слідувати світовим тенденціям розвитку, українське суднобудування має розвиватися шляхом створення великих суднобудівних компаній, орієнтованих на створення інноваційних високотехнологічних продуктів та користуючись значною державною підтримкою. Головним фактором успішного розвитку є організація ефективного державного управління галуззю.

Для більш детального аналізу сильних і слабких сторін суднобудівної галузі України був проведений SWOT-аналіз, який дозволяє отримати чітке уявлення про зовнішні та внутрішні умови, в яких зараз перебуває галузь, сучасні загрози та можливості. Для української суднобудівної галузі цей аналіз буде виглядати так [13]:

Таблиця 2.8

SWOT аналіз суднобудівної галузі України

Сильні сторони	Слабкі сторони
- наявність з часів СРСР розвинутої галузі виробництва, накопичений досвід; -військове суднобудування як драйвер галузі; -масштабні виробничі потужності;	-технологічне відставання від передових світових виробників; -висока залежність від наявності державної підтримки; -висока залежність від імпорту; -незначний внутрішній ринок збуту;

-географічні умови; -державні програми розвитку галузі; -високий науково-дослідний потенціал; -розвинений ринок праці в основних регіонах суднобудування; -низька собівартість внутрішніх перевезень; -досить значні водні простори, що визначає ємний внутрішній ринок для галузі.	-слабка координація організацій галузі; -низька продуктивність праці; -диспропорція в сторону військового суднобудування; -знос основних фондів; -неефективна організація робіт; -невелика кількість замовлень при великих потужностях; -низька автоматизація процесів; -нерозвинені схеми фінансування; -відставання по екологічним стандартам; -тривалі терміни будівництва; -відсутність вітчизняних комплектуючих по ряду позицій.
Можливості -подальший розвиток лізингової схеми збуту; -більш повне використання можливостей імпортозаміщення; -подальше використання потенціалу внутрішнього ринку для залучення до співпраці передових зарубіжних виробників суднобудівної техніки, що володіють необхідними української галузі технологіями; -подолання відставання з провідними	Загрози -низький платоспроможний попит на внутрішньому ринку; -обмежені можливості держави щодо збільшення або навіть збереження поточного рівня підтримки; -нездатність галузі ліквідувати поточне технологічне відставання від провідних світових виробників; -відсутність політики ціноутворення -недоліки законодавчої бази; -низька конкурентоспроможність

державами; -створення нових робочих місць; -залучення іноземних інвесторів; -вихід на високотехнологічні види діяльності; -створення механізмів фінансування; -з'єднання науково-технічних програм і необхідної ринкової продукції; -визначення ніш розвитку спільно з планами їх реалізації; -розвиток систем навчання; -підтримка судновласників і агітація на замовлення на вітчизняних верфях; -створення експортної організації; -трансфер технологій за ліцензією.	вітчизняних виробників на внутрішньому і зовнішніх ринках; -підвищена аварійність на воді в зв'язку із застарілим флотом; -ризик зниження бюджетного фінансування; -забруднення навколишнього середовища при використанні флоту що не відповідає сучасним вимогам; -втрати бюджету при перевезеннях вантажів закордонними компаніями; -нерозвиненість і старіння морської інфраструктури; -посилення конкуренції.
--	---

Раздел таблицей нельзя заканчивать, надо добавить какой-то текст. (взвод по SWOT аналізу, основне саме весомые сильне, слабые и ...просто текстом)

РОЗДІЛ 3

ОБГРУНТУВАННЯ НЕОБХІДНОСТІ РОЗВИТКУ ТА ПРІОРИТЕТНІ НАПРЯМКИ ВІДРОДЖЕННЯ СУДНОБУДІВЕЛЬНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

3.1. Обґрунтування необхідності розвитку суднобудівельної галузі України

Річкові перевезення в Україні мають значний потенціал зростання. На 2021 рік місткість ринку річкових перевезень становить 61 млн т, з ростом до 2026 г до 75 млн т:

- За прогнозом, споживання сталі в світі буде рости з річними темпами 1,6%, що обумовить збільшення експортних поставок, як чорних металів, так і металургійної сировини з України;

- Зростання врожайності зернових і олійних культур в країні призведе до зростання експорту зернових з України;

- Розвиток внутрішнього ринку призведе до зростання імпорту нафтопродуктів і мінеральних добрив.

Потенційна вантажна база річки становить 16-18 млн т, а в перспективі до 2026 року вона зросте до 28-32 млн т. Металургічні і аграрні вантажі займають 84% потенційної бази. Сьогодні частка річкового транспорту в загальній структурі перевезень в Україні становить 0,4%, проте прогнозується, що з розвитком транспортної системи баланс вантажоперевезень буде вирівнюватися і частка річкових перевезень зросте. Для задоволення потенційного попиту необхідно будівництво 250-300 судів різного класу. За підрахунками, інвестиції в будівництво складуть близько 1,6 млрд дол. Вкладені кошти в суднобудування вплинуть і на суміжні галузі (металургію, машинобудування, видобувну та ін.), генеруючи відрахування і створюючи нові робочі місця. 1 т DTW - це 6 нових робочих місць, 2,3 млн

дол. споживання в суміжних областях, 820 тис. дол. виплати заробітної плати та 787 тис. дол. бюджетних надходжень.

Однак, розвивати суднобудування в поточних умовах вкрай складно. В першу чергу, це пов'язано з відсутністю державної підтримки і неможливістю українських компаній залучити дешеві позики. Сьогодні банки кредитують в середньому під 12%, що робить будівництво флоту нерентабельним.

Наш дослід і розрахунки в дипломній роботі були побудовані таким чином - ми подивилися на можливу вантажну базу, яка могла б перевозитися річковим транспортом, визначили максимальну місткість ринку і необхідну кількість суден для задоволення потенційного попиту.

Уже виходячи з цього, ми розраховували, який вплив матиме відновлення суднобудування для потреб річкових перевезень на розвиток суміжних галузей (металургія, машинобудування, видобувна промисловість і т.д.) і на економіку країни в цілому.

У всьому світі суднобудування підтримується урядами через високий мультиплікатор впливу на економіку - умовно, 1 долар інвестицій в суднобудування дає кілька доларів споживання в суміжних галузях економіки. Для України з огляду на незамкнутий цикл виробництва ми брали мультиплікатор суднобудування нижче, ніж в інших країнах - на рівні 1,5.

За нашими розрахунками, для задоволення попиту на річкові перевезення обсягом близько 32 млн т, необхідне будівництво понад 250 одиниць річкового флоту, на що буде потрібно близько 1,6 млрд дол. інвестицій. Ці кошти, в свою чергу, за 10 років згенерують в суднобудуванні, суміжних галузях і річкових перевезеннях створення більш 8,3 тис. робочих місць, близько 732 млн дол. бюджетних відрахувань і більше 1 млрд дол. виплат заробітної плати.

На річці може працювати три основних типи вантажного флоту – судна типу ріка-море, баржі та буксири. Судна типу ріка-море здійснюють прямі відправки (експорт / імпорт), барже-буксирні состави (це один буксир і дві баржі) використовуються в каботажних перевезеннях. У дослідженні, ми

визначили місткість ринку і потенційну вантажну базу. Потенційна вантажна база річкового транспорту в 2017 р становила 16-18 млн т. До 2026 р потенційна вантажна база за прогнозами зросте до 28-32 млн т. При побудові моделі використовували такі вступні дані: DWT судна типу ріка-море - 6 тис. т, DWT баржі-буксирного складу – 6 тис. т. Вартість суден типу річка-море - близько 10 млн дол., баржі - 2,5-3 млн дол., буксира - 2 млн дол.

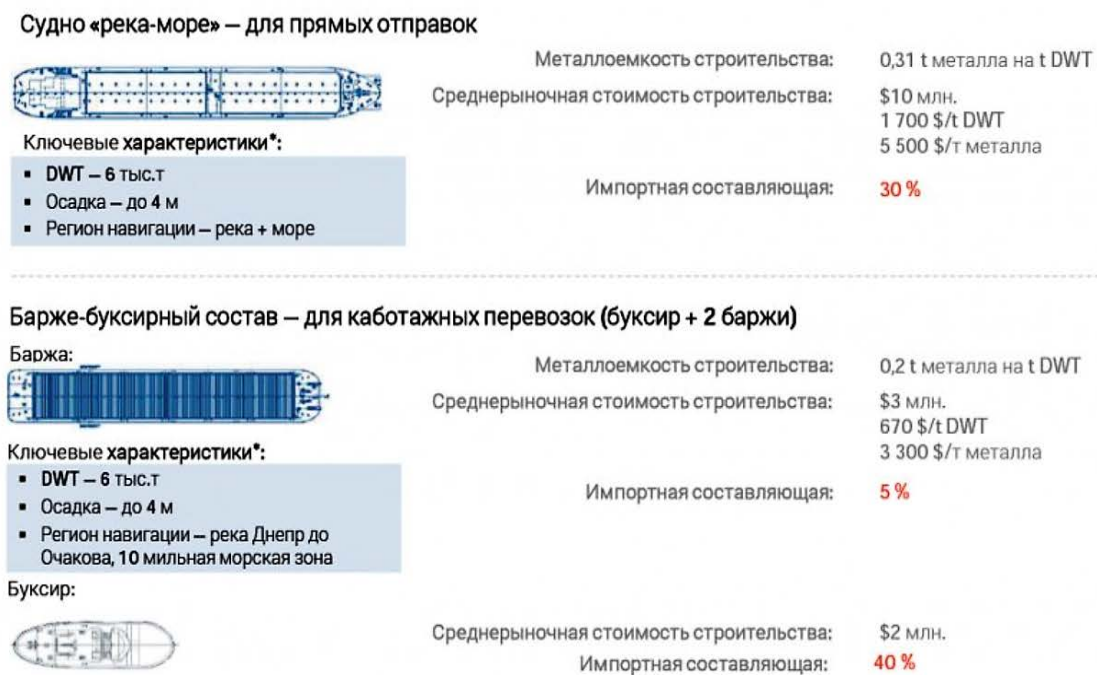


Рис.3.1. Основной флот, необходимый для організації річної логістики- судна типу "ріка-море" і барже-буксирні склади

Джерело:

Наклавши середню оборотність флоту, ми визначили необхідну кількість судів. Так, у 2017 році нам було необхідно близько 145 одиниць флоту, в 2021 році - 180 одиниць. У перспективі до 2026 року, на прогнозований обсяг перевезень 32 млн т, ринку необхідно буде 255 одиниць флоту, в співвідношенні 50/50 - суден типу річка море і баржі-буксирних складів. Прогнозований загальний обсяг інвестицій складе 1,7 млрд дол.

Таблиця 3.1

Прогноз сумарної потреби у флоті до 2026 р.

	2017	2021	2026
Прогноз вантажообігу, млн.т	18	22	32
Потреба у флоті, од.	145	179	270
Ріка-Море,од.	72	89	135
Баржі,од.	48	60	90
Буксири,од.	24	30	45
Інвестиції, \$ млрд	0,9	1,1	1,7

Джерело:

Таким чином, розвиток річкових перевезень дає поштовх українському суднобудуванню: як річковому, так і морському в перспективі і закладає фундамент для розвитку суднобудівної галузі.

Сумарні потужності українських суднобудівних заводів здатних випускати суда необхідного класу, дозволяють будувати 30 суден на рік, з них 15 суден типу річка-море, 10 барж і 5 буксирів. Для забезпечення виробництва, потрібно довести чисельність персоналу заводів до 3400 чоловік (сумарно).

У параметрах "ціна-якість" українське суднобудівництво сьогодні нічим не поступається іноземним компаніям. Основна відмінність в доступності кредитного ресурсу. На період 2021 року, для того щоб побудувати танкер вартістю 40 млн дол. потрібно брати банківський кредит під 12% річних. За два роки будівництва судна кредитор змушений заплатити банку 8 млн дол. відсотків. В цей же час зарубіжні компанії отримують кредит під 0,3% і, відповідно, їх витрати за цією статтею становитимуть до 240 тис. дол. Очевидно, що конкурувати на експортному ринку в таких умовах досить складно. Тому першочерговим моментом в українському судобудуванні має стати забезпечення галузі прийнятним фінансовим ресурсом.

Таблиця 3.2

Варіанти будівництва барж

	В Україні зараз	В Україні з пільгами	У Турції
CAPEX 2 барж+1 буксира, млн \$	3,5	3,0	4,5
Термін кредиту, років	10	10	10
Ставка, %	12%	4%	12%
Сума %, млн \$	1,98	0,66	1,98

Джерело:

Запропонований варіант пільг скоротить термін окупності баржі майже на 3 роки до 7,9 років. Будівництво аналогічної баржі в Туреччині буде менш вигідним- окупність складе близько 12 років.

Якщо говорити про відродження національного суднобудування, то держава повинна визначитися зі стратегічними галузями промисловості, які можуть в перспективі дати максимальний мультиплікаційний ефект для ВВП країни. Однією з таких галузей, однозначно, має стати машинобудування. Ключовим драйвером успіху тут може стати створення спеціалізованого державного фінансового закладу, який буде точково фінансувати важливі галузеві проекти. Компанії будуть приходити туди з проектами і доводити, що його підтримка дасть важливий позитивний ефект для економіки в цілому.

Суднобудування - це, без перебільшення, мультиплікатор для розвитку багатьох суміжних галузей. Якщо стабільно працюватиме суднобудування, у нас почне відроджуватися машинобудування. Але головне, що Україна повинна визнати те, що без лобіювання на державному рівні стратегічних галузей, буде страждати національна економіка.

3.2. Пріоритетні напрямки відродження суднобудівельної галузі України

В даний час існує багато факторів, які заважають розвитку суднобудування в Україні, наголошуємо на головному:

1. Для суднобудівних заводів в Україні характерне одиничне та дрібносерійне виробництво, практично не передбачена автоматизація технологічних процесів. Підприємства не надто технічно оснащені, але в той же час у них майже немає модернізованого обладнання.

2. Не розвиває співпрацю між судноремонтними та суднобудівними компаніями, що перешкоджає вдосконаленню структури цих виробництв, спільному розвитку їх спеціалізації та кооперації.

3. Недосконалість податкової системи. Стійке економічне зростання підприємницької діяльності всіх суб'єктів господарювання забезпечується шляхом ефективної реалізації податкової політики держави, що в свою чергу призводить до створення сприятливих умов для ефективного та соціально орієнтованого економічного розвитку.

4. Брак оборотних коштів. Після відмови у державному фінансуванні українські судновласники не мали достатньо коштів для будівництва суден, а висока вартість українських позик та їх короткі терміни погашення унеможливили будівництво суден за їх рахунок на місцевих суднобудівних верфях.

5. Висока вартість внутрішніх позик. Українські банки видають позики на суму 40-60% від вартості судна, максимум на 4-6 років і під дуже високі процентні ставки, досягаючи 12-15% річних, що значно зменшує прийнятну економію суден і збільшує термін їх погашення. У сучасних умовах, виходячи з наявності та вартості довгострокового фінансування, реалізація ефективного суднобудівного проекту можлива лише за умови отримання іноземного експортного кредиту, який передбачає розміщення суднобудівного контракту за кордоном.

6. Високі витрати. Умови суднобудування на наших підприємствах через їх технологічну відсталість у 2-2,5 рази довші, тому витрати зростають, складність будівництва зростає в три-п'ять разів. На витрати також впливає висока ціна імпортованих компонентів (збільшена на ПДВ та ввізні мита).

7. Низький рівень конкурентоспроможності вітчизняного суднобудування та судноремонту. Понад 90% нових кораблів, замовлених місцевими судновласниками, за останні 10 років побудовано на іноземних суднобудівних верфях. Також іноземні судновласники, замовляючи будівництво судна, занижують ціну угоди, аргументуючи високий ризик інвестування в українську промисловість. Подібним чином, відмова держави від протекціоністської політики та лібералізація зовнішньоекономічної сфери призвели до посилення міжнародної конкуренції.

8. Недосконале управління. Після 1990-х менеджерам було важко адаптуватися до нових умов ринкової економіки. З багатьох проблем невідповідність виробництва до виробництва цивільної продукції особливо гостро постала перед керівниками суднобудівних верфів.

9. Наука, яка обслуговує суднобудування та судноремонт, не розвивається. Протягом майже 2 десятиліть Україна не створила наукових досягнень, необхідних для розвитку будь-якої перспективної технології. Державна підтримка досліджень і розробок недостатня, виникає зі старінням експериментальної бази, відчувається дефіцит наукових кадрів. Це призводить до морально-технічного застаріння флоту, який стає більш складним і дорогим в експлуатації та обслуговуванні, а також менш надійним.

10. Нестача персоналу. Сьогодні на суднобудівних верфях бракує працівників з унікальними професіями, яких неможливо зайняти в інших галузях, таких як монтери суден, електрики та налагоджувачі. Навчання наукових кадрів для високотехнологічних галузей, до яких відноситься суднобудування, займає дуже багато часу.

Таким чином, головною передумовою, що визначила загальну тенденцію стагнації суднобудівної галузі, є відсутність ринкових переваг для місцевих підприємств порівняно з аналогічними за кордоном. Аналіз стану світового суднобудівного ринку та дослідження поточної ситуації в суднобудівній галузі України дозволяють визначити головну мету стратегії розвитку суднобудівної галузі. Це створення нової конкурентоспроможної суднобудівної галузі, яке повинно здійснюватися на основі оптимізації виробничих потужностей, модернізації та технічного переоснащення, вдосконалення нормативної бази з урахуванням потреб держави та бізнесу сучасної суднобудівної продукції.

Що стосується преференцій та державної допомоги для формування класу місцевих судновласників для відновлення українського суднобудування, потрібна державна програма для побудови його флоту. Розробка, прийняття та реалізація такої програми відродить втрачений потенціал. Необхідно також створити умови для збільшення експортного потенціалу суднобудування та судноплавства. Дослідження показало необхідність державної програми підтримки суднобудівної галузі. Усвідомлюючи необхідність змін, 23 травня 2018 року Президент України підписав закон про підтримку вітчизняного суднобудування. Документи були підписані під час виступу глави держави на заводі "Нібулон" у Миколаєві. Закон пропонує, щоб суднобудування стало пріоритетним напрямком розвитку української економіки, а також запровадити "Національну програму розвитку суднобудування України до 2038 року" та "Державну цільову програму розвитку суднобудування до 2038 року".

Розробники пропонують розробляти програми на п'ять років [17]. Серед економічних стимулів розвитку суднобудування пропонується: «Тимчасово на період з 1 січня 2019 року по 1 січня 2038 року запровадити державну фінансову підтримку для будівництва кораблів, суден, річкових та інших суден та реконструкції основні фонди суднобудівної галузі через механізм позик шляхом визначення часткової компенсації процентної ставки

за позиками комерційних банків, залучених суб'єктами господарювання, у національній валюті» [17]. Прийняття закону дає надію хоча б на деякі їхні контракти.

Основні напрями розвитку суднобудування України розглянуті в наведеній таблиці.

Таблиця 3.3

Напрями розвитку суднобудування в Україні з боку держави

Напрями розвитку	Заходи
Заходи регуляторного впливу	1.1. Прийняття законопроектів «Про внесення змін до Податкового кодексу України у зв'язку з проведенням економічного експерименту щодо державної підтримки суднобудівної промисловості» та «Про внесення змін до Митного кодексу України у зв'язку з проведенням економічного експерименту щодо державної підтримки суднобудівної промисловості».
	1.2. Вирішення питання щодо збільшення терміну повернення валютної виручки для суднобудівних підприємств від 90 до 180 днів.
	1.3. Вирішення питання створення сприятливого спеціального регулювання переважаючим правом будівництва суден за держзамовленням на державних верфях, кредитування будівництва нових і модернізації старих суден.
	1.4. Вирішення питання можливості використання лізингу щодо будівництва та а також визначення механізму стимулювання продажу продукції суднобудування на експорт і на внутрішній ринок.

Заходи кредитної підтримки	2.1. Розробка механізму державних гарантій за іноземними кредитами, які надаються, зобов'язань перед іноземними замовниками за зовнішньоекономічними договорами.
	2.2. Розробка механізму здешевлення кредитів шляхом часткової компенсації ставки зобов'язань перед іноземними замовниками за зовнішньоекономічними договорами за кредитами комерційних банків до рівня облікової ставки Національного банку України, яка діє на дату сплати відсотків за отриманими кредитами.
Організаційні заходи	3.1. Проведення інвентаризації всієї суднобудівної галузі та судноремонтної бази, її інфраструктури, визначити потужності і технічний стан, намітити шляхи модернізації.
	3.2. Створення кластера вітчизняної морської індустрії, а саме: судноплавства, портів, суднобудування, судноремонту, рибальства, суміжних областей (чорної і кольорової металургії).
	3.3. Вирішення питання підпорядкованості та звітності всіх підприємств суднобудівної промисловості різних форм власності. Створення у складі Мінекономрозвитку підрозділу, відповідального за стан суднобудівної галузі.
	3.4. Вирішення питання щодо створення умов взаємовигідного державно-приватного партнерства в суднобудівній промисловості і морської індустрії взагалі.
	3.5. Забезпечення підприємств суднобудівної галузі вітчизняними матеріалами (в першу чергу: сортовим і профільним металопрокатом, зварювальними матеріалами, фарбами, лаками, ізоляцією), оснащенням та комплектуючими виробами, сертифікованими відповідно до міжнародних стандартів за доступними цінами.

Заходи щодо врегулювання фінансових питань	4.1. Розгляд заходів термінового повернення боргів держави з ПДВ підприємствам суднобудівної галузі.
	4.2. Вирішення питання недофінансування суднобудівних підприємств за державними контрактами, у тому числі з оборонних замовленнях.

Джерело:

Основними напрямками суднобудування, здатними забезпечити ефективну експлуатацію в сучасних умовах, є:

- військове суднобудування (в рамках державного оборонного замовлення та військово-технічного співробітництва);
- дослідні судна; [18]
- засоби для освоєння шельфу;
- риболовецький флот;
- кораблі для морського транспорту;
- річкові судна;
- судна зі змішаною навігацією (море-річка);
- вітрильні яхти [19].

Структурна трансформація суднобудування також повинна базуватися на п'яти основних принципах. Це:

- 1) пріоритетність реалізації оборонних програм країни;
- 2) запобігання монополізації інтелектуального потенціалу;
- 3) створення умов для зацікавленості у спільному розвитку;
- 4) об'єднання переважно подібних проваджень з урахуванням регіонального фактора;
- 5) вирівнювання фінансово-економічних умов функціонування при здійсненні державних та приватних закупівель [20].

Для практичної реалізації плану виходу та консолідації України в певних сегментах світового суднобудівного ринку можна сформулювати наступні пропозиції:

1. Для модернізації українського суднобудування та виходу на міжнародні ринки необхідно створити внутрішній ринок суднобудування, для чого однією з важливих умов є розробка та прийняття державної програми будівництва флоту.

2. Що стосується державної підтримки суднобудування, Україна повинна слідувати світовим тенденціям і використовувати всі форми державної підтримки в галузі, від прямого протекціонізму до гнучких форм підтримки, використовуючи кредитну, податкову, боргову та митну політику.

3. В оперативному порядку якнайшвидше необхідно відновити в Україні спеціальні регуляторні правила, що діяли в 2000 році. В даний час для відновлення потенціалу суднобудівних компаній просто необхідно скористатися досвідом 2000 року, коли було прийнято закон "Про заходи щодо надання державної підтримки суднобудівній галузі в Україні". Застосування положень цього документа сприяло тому, що з 2000 по 2004 рр. обсяг реалізованої продукції в суднобудуванні в Україні зріс у 3,5 рази, а кількість контрактів на суднобудування зросла майже в 2 рази. Адже завдяки впровадженню цих документів Україна увійшла до першої десятки країн за кількістю побудованих суден. І тут ми бачимо протилежний процес: у 2005 році призупинення дії цього закону призвело до краху суднобудівної галузі України і, звичайно, відхилило її у своєму розвитку протягом доброго десятиліття.

4. Найважливішою умовою відродження галузі є відновлення її людських ресурсів. З цією метою на державному рівні існує комплекс традиційних заходів для створення особливих умов для прискореного відновлення трудових колективів. Зрештою, протягом усього свого існування як незалежної держави Україна переживає перманентну економічну кризу, що, у свою чергу, безпосередньо сприяє сильному відтоку робочої сили в інші країни.

У більшості країн урядова допомога у фінансуванні суднобудування є тільки частиною кредитного портфеля і може включати:

- кредитну допомогу верфі для зменшення ціни судна;
- кредитна допомога покупцеві або орендареві;
- податкові пільги у вигляді списання частини податків, використання безподаткових резервних фондів і відстрочок податкових платежів;
- фінансування науково-дослідних робіт.

Більшість країн прийняли "Угоду про експортні кредити на будівництво суден" щодо введення єдиних умов кредитування будівництва суден, розроблене Організацією економічного співробітництва та розвитку (ОЕСР) для її учасників. Ця угода включає умови на кредит на будівництво не більше 80% від ціни судна (США 87,5%). Максимальний термін кредитування- 8,5 років (для газовозів- 10 років) з моменту здачі судна замовнику (Південна Корея- 13 років, Японія 10-15, США- 25). Виплати кредитів регулярні не більше ніж з річним інтервалом. Мінімальна ставка для кредиту з урядовою гарантією 8%, включаючи процентні виплати за гарантію (зазвичай 0.5%) (Японія 5-8%).

Уряди країн із розвинутим суднобудуванням надають верфям усебічні податкові пільги, дешеві кредити та виділяють багатомільярдні дотації задля підтримки суднобудування.

У 2013 році компанія «Смарт Мерітайм Груп» замовила дослід у одного з ведучих світових консалтингових агенств- компанії «ROLAND BERGER». Метою дослідження було надати рекомендації по підвищенню прибутковості українських суднобудівних заводів.

Було визначено, що Німеччина субсидує до 6% вартості заказу, надає пільгові кредити верфям та суднобудівникам, відшкодовує витрати на НДДКР. Китай та В'єтнам активно розвивають кредитування, надають державні гарантії, вводять обмеження на імпорт б/у суден. Турція субсидує витрати на електроенергію, надає держгарантії та податкові пільги. Росія впровадила, а Україна передбачає впровадження пільгового кредитування, видачу держгарантій й надання податкових пільг.

Не дивлячись на те, що рентабельність суднобудування є дуже низькою, з іншого боку, одне місце в суднобудуванні надає 8 місць у суміжних галузях. Таким чином, досягається ріст промисловості усієї країни. Наприклад, у Китаї 9,7 % усього валового об'єму виробництва країни дає суднобудування. Середня чисельність персоналу, яке є зайнятим у суднобудуванні складає 34 млн чоловік. У Турції річний об'єм суднобудівних замовлень складає 1,3 млрд \$. А увесь об'єм машинобудівної продукції дорівнює 14 млрд \$.

Декілька прикладів державної підтримки суднобудування. У 2014 році уряди Греції та Китаю підписали інвестиційне угоду на загальну суму 4,6 млрд \$. Угода передбачає фінансування китайськими банками будівництво грецьких суден на китайських верфях.

У 2015 році китайський судноплавний і логістичний гігант COSCO підписав кредит на загальну суму 1,75 млрд \$ з ЕКСИМБАНК Китаю щодо фінансування будівництва 53 нових суден.

У жовтні 2015 року уряд Північної Кореї у зв'язку з кризою у суднобудуванні виділило холдингу Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering (DSME) 3,7 млрд \$ фінансової допомоги.

Норвезький уряд надає замовникам з будь-якої країни пільгові кредити через експортні-кредитні агентства, за умовою придбання норвезького обладнання чи суден. Відсоткова ставка по кредитах складає від 0,1 до 3% річних.

У 2015 році Херсонський суднобудівний завод програв тендер на будівництво танкеру для шведського замовника. Норвезька верф надала пропозицію 43 млн \$, Херсонський суднобудівний завод 44 млн \$. І це за мінімальної оплати праці 18 \$ у годину. Причиною такої ситуації є високі відсоткові ставки банку та високі пільги. ХСЗ може взяти кредит у банку під 12% річних у доларах. За 2 роки будівництва судна завод заплатить банкам біля 9 млн \$ відсотків. Окрім цього, при ввозі обладнання ХСЗ заплатить біля 2 млн \$ митних зборів. Усього 11 млн \$. Норвезька верф отримує кредит в

ЕКСИМБАНКУ Норвегії під 0,3% річних. У Норвегії немає митних зборів на ввезення обладнання. Загальні витрати норвезької верфі за 2 роки буде складати 240 тисяч \$ відсотків норвезькому банку. Також у 2016 році Херсонська міська рада ввела додатковий податок для судобудівних заводів, збільшивши податкове навантаження на підприємство більше чим на 30%!

Висновок, який зробили німецькі консультанти, на прикладі аналізу світового суднобудування: суднобудування має розвиток тільки у тих державах, де уряд надає значну підтримку галузі.

3.3. Обґрунтування доцільності інвестицій в суднобудівну галузь України інвестиційного проекту судноплавної компанії

Проаналізувавши у попередньому розділі, що річкова українська вантажна база постійно росте, необхідно поповнити національний флот, а саме баржі та буксири. Бізнес-план передбачає придбання двох незалежних барж та буксира, що активують внутрішні водні шляхи України (табл. 3.1).

Для розрахунків було обрано буксир "АНАТОЛІЙ ГАНКЕВИЧ" та 2 незалежні баржі "Баржа D-6000", і ми приймаємо їх на 1 транспортній одиниці для руху з річкового порту Київ до Херсонського річкового порту (844 км) вздовж р. Дніпро. Рекомендованим вантажем для перевезення обрано – зерно, оскільки він займає питому долю у загальних перевезення вантажів країни.

Таблиця 3.4.

Початкові дані для розрахунку рейсу

№ п/п	Найменування показників	Умовні познач ення	Одиниця вимірювання	Значення
1	2	3	4	5
2	Дедвейт (загальний 2 барж та буксиру)	D_w	Тон	13840
3	Запаси на початок рейсу	G_p	Тон	278,6
4	Відстань між портами, в т.ч. вузкості	L	км	844
5	Кількість навантаженого вантажу:	t	ΣQ_t	12000
6	Фрахтова ставка за 1т. вантажу	грн/т	f_1	122,5
7	Норми навантаження вантажу на 1 кран	$M_{\text{ван}}$	т/ доб.	3000
8	Норми вивантаження вантажу на 1 кран	$M_{\text{вив}}$	т/ доб	3000
9	Експлуатаційна швидкість (за течією)	v	екс. вузли	11,5
10	Швидкість в каналах, вузостях	v	кан. вуз.	5,1
11	Добова витрата дизельного пального на ходу:	q_x	кг/доб	1507
12	Добова витрата дизельного пального на стоянці:	$q_{\text{ст}}$	кг/доб	138
13	Ціна 1 літру палива	Ц	грн/кг	15,80
14	Балансова вартість (2 баржі+буксир)	$C_{\text{бал}}$	Дол.	3,5 миліонна 96-250

15	Чисельність екіпажу	$\mathcal{C}_{\text{ек}}$	чол.	6
16	Час затримки в дорозі	$t_{\text{зат}}$	доб	0,125
17	Додатковий час в портах стоянки	$t_{\text{дод}}$	доб	0,08
18	Заробітна платня	$R_{\text{зп}}$	грн/доб	4625
19	Витрати на технічне постачання	$R_{\text{т.пос}}$	грн/доб	5076
20	Портові збори	$R_{\text{п}}$	грн	169200
21	Витрати на ремонт та докування	$C_{\text{рем}}$	грн/мр.п.	598500
22	міжремонтний період	$T_{\text{мп}}$	доб	5
23	Рік будівництва: Буксиру Барж			2017 2020

Джерело: розроблено автором.

Розрахунок провізної здатності суден [10].

Розраховуємо чисту вантажопідйомність судна:

$$D_{\text{ч}} = D_{\text{w}} - G_{\text{p}}; \quad (3.1)$$

$$D_{\text{ч}} = 13840 - 278,6 = 13561,4 \text{ (т)}$$

Розрахунок експлуатаційного періоду роботи судна:

$$T_{\text{е}} = T_{\text{к}} - T_{\text{з.е}}; \quad (3.2)$$

$$T_{\text{е}} = 365 - 60 = 305 \text{ (діб)}$$

Розрахунок тривалості рейсу:

а) ходовий час:

$$t_{\text{х}} = \frac{L - l_{\text{взк}}}{V_{\text{екс}} \times 24} + \frac{l_{\text{взк}}}{V_{\text{взк}} \times 24} + t_{\text{дод}}, \quad (3.3)$$

де L - відстань перевезення вантажу

$$t_x = (844 / 11,5 \times 24 + 0,125) = 3,1 \text{ (доби)}$$

Норма завантаження судна вантажем визначається виходячи з типу судна і роду вантажу, що перевозиться. За технологічними картами обслуговування барж даного виду дозволяє виконувати навантаження/вивантаження одразу 2 кранами на кожну баржу. В результаті чого вантажні роботи виконують одразу 4 крани на дві баржі у каравані. Норма навантаження та вивантаження складає 3500 та 3000т/добу за рахунок 1 крану, тким чином норма складає 6500 т/добу.

б) стояночний час:

$$t_{cm} = t_{cm}^n + t_{cm}^e = \left(\frac{Q_1}{M_{ван1}} + \frac{Q_2}{M_{ван2}} \right) + \left(\frac{Q_1}{M_{виб1}} + \frac{Q_2}{M_{виб2}} \right) + t_{дод}; \quad (3.4)$$

$$t_{ст} = (6000 / (3500 \times 2) + 6000 / (3000 \times 2)) + 0,08 = 1,9 \text{ (доби)}$$

Час рейса складе:

$$t_p = t_x + t_{cm}; \quad (3.5)$$

$$t_p = 3,1 + 1,9 = 5 \text{ (діб)}$$

Розрахунок витрат і доходів за круговий рейс [10].

Постійні експлуатаційні витрати судна:

1. Витрати на заробітну плату екіпажу:

$$R_{зп} = R_{діб} \times t_p; \quad (3.6)$$

$$R_{зп} = 4625 \times 5 = 23125 \text{ (грн/рейс)}$$

2. Витрати на харчування екіпажу:

$$R_{хар} = Ч_{ек} \times Н_{хдіб} \times t_p; \quad (3.7)$$

$$R_{\text{хар}} = 6 \times 200 \times 5 = 6000 \text{ (грн/рейс)}$$

де: Нхдіб – норма на харчування екіпажу (приймаємо 200 грн/добу на людину)

3. Витрати на ремонт. Витрати даної статті виконуємо нормативним методом по формулі [13]:

$$R_{\text{рем}}^{\text{діб}} = \frac{(n_{\text{док}} \cdot C_{\text{док}} + C_{\text{рем}})}{t_{\text{мп}} \cdot T_{\text{екс}}}, \quad (3.8)$$

де $n_{\text{док}}$ – кількість докованій за міжремонтний період;

$C_{\text{док}}$ – вартість одного докування, тис.;

$C_{\text{рем}}$ – вартість ремонту, тис.;

$t_{\text{мп}}$ – міжремонтний період, діб.;

$T_{\text{екс}}$ – експлуатаційний період, діб.

По нашому судну витрати на ремонт за добу експлуатації склали:

$$R_{\text{рем.д}} = ((1 \times 598500) / (5 \times 305)) = 392,4 \text{ (грн/ добу)}$$

Витрати на ремонт за рейс склали:

$$R_{\text{рем}}^{\text{рейс}} = R_{\text{рем}}^{\text{діб}} \cdot t_p; \quad (3.9)$$

$$R_{\text{рем.р}} = 392,4 \times 5 = 1962,3 \text{ (грн/рейс)}$$

4. Витрати на амортизацію за рейс склали:

$$R_{\text{ам}} = \frac{C_{\text{бал}} \times H_{\text{ам}}}{T_{\text{ек}} \times 100} \times t_p; \quad (3.10)$$

$$R_{\text{ам.р}} = (96\,250\,000 \times 12 / 305 \times 100) \times 5 = 189\,344,3 \text{ (грн/рейс)}$$

5. Витрати на технічне постачання обчислюються виходячи з віку судна, балансової вартості і сформованої практики і приймаються рівними 2% від вартості буксиру. Так як перевезення вантажу здійснюватиметься на несамохідних баржах, раціонально розрахувати витрати лише буксирів, які здійснюватимуть перевезення вантажу цих барж.

За рейс витрати склали:

$$\Sigma R_{сн.т} = R_{сн.т} \cdot t_p; \quad (3.12)$$

$$R_{сн.т} = 1390,6 \times 5 = 6953,4 \text{ (грн/рейс)};$$

Навігаційні витрати входять у загальний річковий збір, який приймається у проєкту як $1\$/т = 12000\$/\text{рейс}$, що згідно з курсом на теперішній час складає 330000 грн/рейс та дорівнює. Оскільки після прийняття Закону «Про внутрішній водний транспорт» в Україні встановлюється єдиний річковий збір, в який входять такі витрати як: канальні, причальні, якірні, адміністративні та ін. Оскільки після прийняття Закону даний збір й досі не сформовано. Портовий збір приймається в пропонуємому проєкті з огляду на європейську практику, де портові збори прийнято як 0,50\$ за 1 т, що в перегляді на національну валюту складає 169200 грн/рейс.

Знайдемо постійні експлуатаційні витрати судна за рейс:

$$R_{екс.в} = R_{зн.} + R_{рем.} + R_{ам.} + R_{хар.} + R_{т.пс.} + R_{річк. зб} + R_{порт} \quad (3.13)$$

$$R_{екс.в} = 23125 + 1962,3 + 189344,3 + 6000 + 6953,4 + 338400 + 169200 = 734985 \text{ (грн /рейс)}$$

Розрахуємо перемінні витрати судна:

а) витрати на дизельне паливо на ходу і на стоянці за добу експлуатації:

$$R_x = q_x \times Ц_m; \quad (3.14)$$

$$R_{x.} = 1507 \times 15,08 = 22725,56 \text{ (грн/ добу)}$$

$$R_{cm.} = q_{cm} \times C_m; \quad (3.15)$$

$$R_{cm.} = 138 \times 15,08 = 2081,04 \text{ (грн/ добу)}$$

б) Розраховуємо загальні перемінні витрати за рейс:

$$R_{пер.р.}^{рейс} = (R_{x.c.} \times t_{x.p}) + (R_{cm.c.} \times t_{cm.p}); \quad (3.16)$$

$$R_{пер.р.} = 22725,56 \times 3,1 + 2081,04 \times 1,9 = 74403,15 \text{ (грн/рейс)}$$

Знаходимо загальні витрати судна за рейс:

$$R_{заг.інв..} = R_{нос.інв.}^{нос.} + R_{пер.інв.}^{пер.}; \quad (3.17)$$

$$R_{заг.інв.} = 734985 + 74403,15 = 809\,388 \text{ (грн/рейс)}$$

Розрахуємо собівартість перевезення 1т вантажу:

$$S = R_{заг.інв} / Q \quad (3.18)$$

$$S = 809\,388 / 12000 = 67,4 \text{ (грн/т)}$$

Розрахуємо дохід за рейс:

$$F = Q \times f \quad (3.19)$$

де: f – фрахтова ставка за перевезення 1 тони вантажу

$$F = 12000 \times 122,5 = 1\,470\,000 \text{ грн/рейс}$$

Розрахуємо прибуток за рейс:

$$\Pi = F - R_{інв.}; \quad (3.20)$$

$$\Pi = 1\,470\,000 - 809\,338 = 660\,662 \text{ (грн/рейс)}$$

Визначимо кількість рейсів за експлуатаційний період за формулою:

$$n_p = T_{\text{ек}} / t_p ; \quad (3.21)$$

$$n_p = 305 / 5 = 61 \text{ (рейсів)}$$

Визначимо прибуток за експлуатаційний період за формулою:

$$\Pi = \Pi \times n_p; \quad (3.22)$$

$$\Pi = 660\,662 \times 61 = 40\,300\,382 \text{ (грн)}$$

Прибуток після взяття податків (чистий прибуток):

$$\Pi_{\text{ч}} = \Pi_{\text{в}} - \Pi_{\text{пр}}; \quad (3.23)$$

$$\Pi_{\text{ч}} = 40\,300\,382 - (40\,300\,382 \times 0,195) = 32\,441\,808 \text{ (грн/рік)}$$

де $\Pi_{\text{пр}}$ – податок на прибуток 18% + 1,5%(військовий збір)

Знайдемо рівень дохідності за рейс:

$$P_F = \frac{F}{R_{\text{рейс}}}; \quad (3.24)$$

$$P_F = 1\,470\,000 / 809\,388 = 1,82$$

Термін окупності знаходимо по формулі:

$$T_{\text{ок}} = C_{\text{бал}} / \Pi_{\text{ч}} \quad (3.25)$$

$$T_{\text{ок}} = 96\,250\,000 / 32\,441\,808 = 3 \text{ (роки)}$$

Розрахуємо коефіцієнт рентабельності:

$$R = \Pi_{\text{ч}} / R_{\text{заг.інв}} \quad (3.26)$$

$$R = 32\,441\,808 / 809\,338 = 40,1$$

Для оцінка ефективності виконаного рейсу і роботи каравану за експлуатаційний період зведем розрахункові дані в таблицю 3.2.

Таблиця 3.5.

Кількісні і якісні показники виконаного рейсу

№ п/п	Найменування показників	Умовні позначення	Одиниця вимірювання	Значення
1	2	3	4	5
1	Валовий дохід	F	грн	1 470 000
2	Затрати загальні	R	грн	809 338
3	Прибуток	Π	грн	660 662
7	Рівень дохідності	PF		1,82
8	Собівартість перевезення 1 т вантажу	$S_{\text{шт}}$	грн/т	67,4

В результаті проведених розрахунків, наведених у таблиці 3.2 слід зазначити, що виконаний рейс є прибутковим. Рівень дохідності 1,82, прибуток 660 662 грн за рейс, а за експлуатаційний період прибуток складе 32 441 808 грн. Є доцільним використовувати буксир та 2 баржі для перевезень на заданій у розрахунках лінії перевезення.

Впровадження перевезення зернового вантажу караваном у складі буксиру та 2х барж призвело до значного прогресу в ефективності роботи річкових портів, а відповідно і зниження витрат на вантажно-розвантажувальні операції за рахунок скорочення часу їх виконання та самої доставки вантажу. Що, в кінцевому рахунку, може призвести до значного прискорення і збільшення торговельних потоків. Походження річкових

перевезень і їх внесок в логістику зумовлені необхідністю більш економного, зручного та безпечного транспортування вантажів.

Важливим показником, який показує на якому році прибуток, отриманий від експлуатації транспорту зможе покрити витрати на капітальні інвестиції, є показник чистої приведеної вартості — NPV. Розрахуємо цей показник для каравану у складі буксиру та 2х барж, побудуємо графік (рис. 3.2).

$$NPV = -C_{\text{бал}} + (Пч / (1 + \alpha_{ti})^n), \quad (3.27)$$

де α_{ti} - коефіцієнт дисконтування поточних результатів і витрат по роках життєвого циклу:

$$\alpha_{ti} = \frac{1}{1 + r}, \quad (3.28)$$

де r - нормативна дисконтна ставка, що враховує дію фактора часу на щорічне зниження вартості грошей і дорівнює 12% кожного року.

$$NPV = -96\,250\,000 + (32\,441\,808 / 1,1 + 32\,441\,808 / 1,3 + 32\,441\,808 / 1,4 + 32\,441\,808 / 1,6 + 32\,441\,808 / 1,8 + 32\,441\,808 / 2 + 32\,441\,808 / 2,2 + 32\,441\,808 / 2,5 + 32\,441\,808 / 2,8 + 32\,441\,808 / 3,1) = 85\,665\,229,3 \text{ (грн)}$$

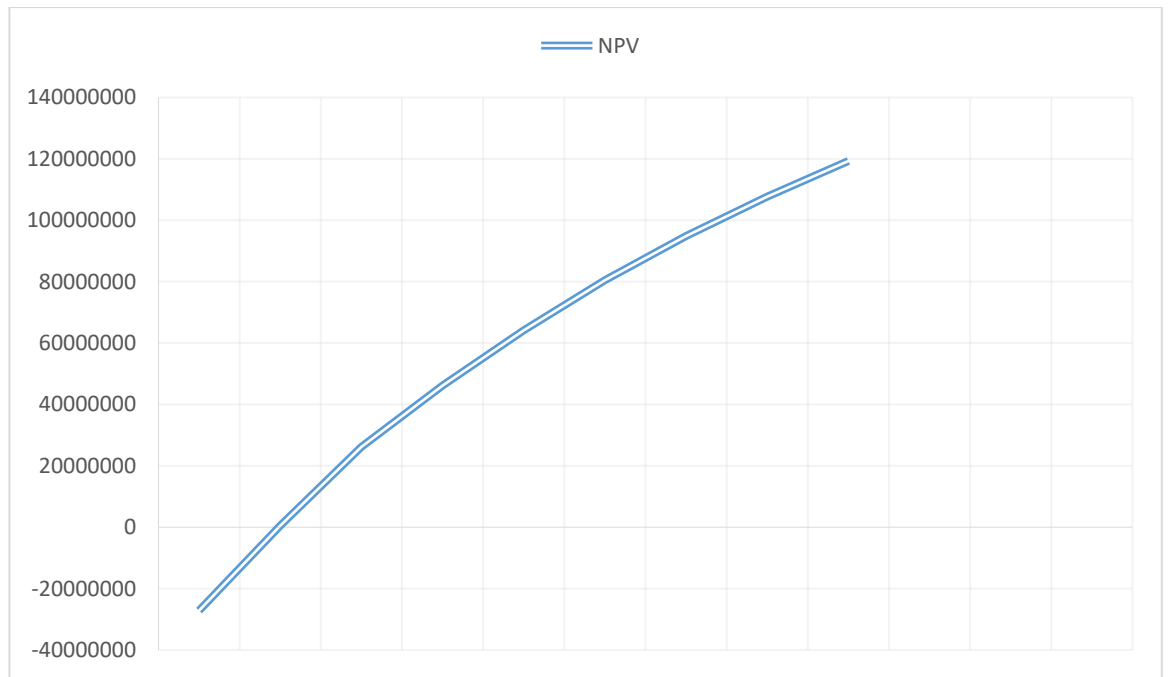


Рис. 3.2. Графік NPV для судна «MOL PERFORMANCE»

Джерело: розроблено автором

Рис. 3.1 дозволяє наочно побачити як із плином часу придбаний транспорт спочатку не має окупності, але вже на початку 2 року окупається і приносить прибуток.

В результаті розрахунків придбання двох барж та буксиру - штовхачу, судноплавна компанія прийшла до висновку, що реалізація інвестиційного проекту є доцільною, так як NPV складає 85 665 229,3 грн. Згідно до прибутку судноплавної компанії та необхідних інвестицій, термін окупності проекту становить 3 років, що є дуже оптимістичним за умов сучасного стану фрахтового ринку та річкової транспортної системи загалом.

РОЗДІЛ 4

ОХОРОНА ПРАЦІ

4.1.Сучасний стан аварійності на морському транспорті

У 2020 році на морському та річковому транспорті України сталося 43 аварії, включаючи малі (маломірні) судна, в яких загинуло 6 людей, 2 людини зникли та 4 особи отримали поранення. У 2019 році сталося 30 аварій, в яких 10 людей загинули, 10 зникли та 16 отримали поранення. Можна зробити висновок, що загальна кількість аварій, що сталися у 2020 році, порівняно з 2019 роком збільшилась на 13 подій (+ 43%). Слід також зазначити, що кількість зниклих та загиблих зменшилась на 12 осіб (-60%), а кількість поранених зменшилась на 12 осіб (-75%).

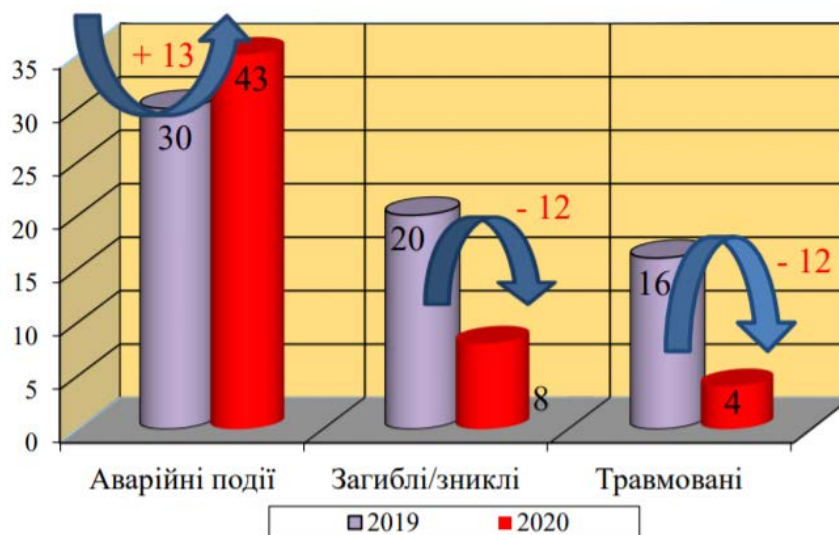


Рис.4.1. Порівняння загальної кількості аварійних подій на морському та річковому транспорті

Так, у першому кварталі 2020 року сталося 7 аварій без жертв, зниклих та поранених. Слід зазначити, що у січні цього року в районі Миколаєва сталося 4 інциденти через форс-мажорні обставини (сильний ураганний

вітер, який досягає 32 м/с з поривами до 36 м/с). Основною причиною цих подій була нездатність капітанів та членів екіпажу судна вжити відповідних заходів для забезпечення безпечної експлуатації судна у разі погіршення метеорологічних умов. У першому кварталі 2019 року сталося 8 аварій (3 аварії в січні та 5 аварій у березні), в яких загинуло 5 людей, 1 людина зникла та 8 людей отримали поранення. У другому кварталі 2020 року сталося 9 аварій (2 - у квітні, 3 - у травні, 4 - у червні), в яких 3 людини загинули та 1 зникла. Постраждалих немає.



Рис.4.2. Загальний стан аварійності на морському та річковому транспорті у 2020 році, в порівнянні з 2019 роком

У другому кварталі 2019 року сталося 9 аварій (у квітні - 3, травні - 1, червні - 5), в яких 1 людина загинула, 1 людина отримала поранення. У третьому кварталі 2020 року сталося 18 інцидентів (7 - у липні, 7 - у серпні, 4 - у вересні), в яких загинуло 3 людини, 1 людина зникла та 4 людини отримали поранення.

Згідно з аналізом аварій протягом кількох років можна зробити висновок, що загальна кількість загиблих та постраждалих відбувається під час аварій, що трапляються на малих (маломірних) суднах. Так, у 2020 та

2019 роках більшість загиблих та зниклих безвісти (8 та 4 (відповідно з 16 року)) сталося з малими судами під час порушення правил експлуатації малих суден - плавання у заборонений період або в турбулентних умовах з порушенням безпеки судноплавства та сп'яніння. Підсумовуючи, можна зробити висновок, що внаслідок того, що загальна кількість нещасних випадків, які сталися в 2020 році, порівняно з 2019 роком збільшилась на 13 аварій (+ 43%), тоді як кількість загиблих та зниклих безвісти зменшилась на 12 осіб (-60%), а кількість поранених зменшилась на 12 осіб (-75%) [21].

Таблиця 3. Питомі показники аварійності та безпеки судноплавства за січень-грудень 2020 року, з суднами, що підлягають обліку (в числових значеннях стосовно кількості аварійних подій з розрахунку на 100 суден, а також загиблих та травмованих осіб з розрахунку на 100 аварійних подій)

Оперативна інформація										Додаток 1 до листа Морської адміністрації		
про стан безпеки на морському та річковому транспорті										від №		
за грудень 2020 року												
(АП що підлягають обліку з наростаючим підсумком)												
Показники	За відповідний період поточного року			За відповідний період минулого року			% до показників минулого року			Питомі показники безпеки судноплавства за звітний період		
	Кількість аварійних подій	Загинуло	Травмовано	Кількість аварійних подій	Загинуло	Травмовано	Кількість аварійних подій	Загинуло	Травмовано	Кількість аварійних подій на 100 суден	Кількість загиблих на 100 аварійних подій	Кількість травмованих на 100 аварійних подій
Морський транспорт												
Дуже серйозні аварії	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0,00	0,00
Серйозні аварії	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0,08	0,00	0,00
Серйозні інциденти	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0,00	0,00
Інциденти	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0,00	0,00
Всього:	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0,14	0,00	0,00
Річковий транспорт												
Дуже серйозні аварії	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0,14	0,01	0,01
Серйозні аварії	5	0	0	4	0	1	125,00	0	0,00	0,36	0,00	0,00
Серйозні інциденти	2	0	0	4	0	0	50,00	0	0	0,14	0,00	0,00
Інциденти	6	0	0	2	0	0	300,00	0	0	0,43	0,00	0,00
Всього:	15	1	1	10	0	1	150,00	0	100,00	0,97	0,01	0,01
Маломірні судна												
Дуже серйозні аварії	3	3	1	1	2	1	300,00	150,00	100,00	0,003	0,03	0,01
Серйозні аварії	2	0	2	4	1	6	50,00	0,00	33,33	0,002	0,00	0,02
Серйозні інциденти	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0,001	0,00	0,00
Всього:	6	3	3	5	3	7	120,00	100,00	42,86	0,005	0,03	0,03
Морський транспорт -				703								
Річковий транспорт -				1542								
Маломірні (малі) судна -				121816								

Рис.4.3. Інформація щодо стану безпеки на морському та річковому транспорті за грудень 2020 року

Основними причинами інцидентів на морському та річковому транспорті (включаючи участь маломірних суден), що сталися у 2020 році, є: відсутність необхідних навичок для пілотів з управління судном та відсутність належної організації вахти судна на капітанському мості для спостереження за положенням судна під час небезпечного маневрування; використання суден без належного технічного огляду та у непридатних районах та умовах плавання; керування судном у стані алкогольного сп'яніння; порушення Правил судноплавства на внутрішніх водних шляхах України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 16.02.2004 № 91; невідповідність Правилам системи управління безпекою морського транспорту.



Рис.4.4. Розподіл випадків аварійних подій за причинами виникнення у 2020 році

За результатами розслідування цих аварій було встановлено, що причинами їх виникнення є: організаційні причини - 4 випадки (неналежна організація чергової служби мосту для забезпечення безпечної навігації судна, нехтування маневреними елементами судна, порушення правил

безпеки та гігієни праці); причини навігації - 3 випадки (посадка судна, скупчення суден на гідротехнічних спорудах); технічні причини - 4 справи; психофізіологічні - 2 випадки. У цьому випадку виникнення аварії може бути обумовлено одночасно однією або кількома причинами [22].

4.2. Органи нагляду за охороною праці внутрішньодержавні та міжнародні

Відповідно до ст. 37 Закону про охорону праці України, державне управління охороною праці в Україні здійснюється:

- Кабінетом Міністрів України;
- міністерством та іншими центральними органами виконавчої влади держави;
- Наглядовим комітетом з охорони праці Міністерства праці та соціальної політики України;
- асоціаціями, підприємствами, корпораціями та іншими бізнес-асоціаціями;
- місцевою державною адміністрацією, місцевою радою народних депутатів.

Компетенція Кабінету Міністрів України у галузі охорони праці. Кабінет Міністрів України:

- визначає функції міністерств та інших центральних органів державної виконавчої влади щодо створення безпечних та нешкідливих умов праці та контролю за охороною праці;
- забезпечує реалізацію державної політики у галузі охорони праці;
- визначає порядок створення та використання державних, галузевих та регіональних фондів охорони праці. Основні завдання, покладені на Контрольний комітет охорони праці (Держпраці) Міністерства праці та соціальної політики України:

- глобальне управління охороною праці;
- державний контроль за дотриманням вимог законодавчих та інших нормативних актів щодо безпеки, охорони праці на виробництві та робочого середовища, а також за роботами, пов'язаними з геологічним вивченням надр, їх охороною та використанням, обробкою мінеральних ресурсів ;
- експертиза проектної документації та видача дозволів на введення в експлуатацію нових та реконструйованих підприємств, установок та засобів виробництва;
- координація роботи з попередження непродуктивних травм;
- координація науково-дослідної роботи з охорони праці та підвищення ефективності державного контролю за охороною праці, контролю за їх виконанням, державного замовлення на наукові дослідження з цих питань;
- встановлення та розвиток міжнародних відносин з охорони праці з питань контролю.

Рішення Національної служби праці, прийняті в рамках її повноважень, пов'язують центральні та місцеві органи виконавчої влади, органи місцевого самоврядування, підприємства, установи та організації всіх форм власності та громадян.

Повноваження міністерств та інших центральних органів державної виконавчої влади у галузі охорони праці:

- реалізація єдиної науково-технічної політики у галузі охорони праці;
- розробка та впровадження комплексних заходів щодо поліпшення безпеки, гігієни праці та виробничого середовища в промисловості;
- реалізація методичних вказівок щодо діяльності компаній у галузі охорони праці;
- укладання угоди з профспілками у відповідному секторі щодо покращення умов праці та безпеки праці;
- фінансування розробки та перегляду норм охорони праці;
- організація в установленому порядку навчання та перевірки знань та норм охорони праці керівниками та спеціалістами галузі;

- створення, за необхідності, професійних воєнізованих рятувальних груп, що діють відповідно до стандартних норм, затверджених Національною службою праці;

- встановлення внутрішнього контролю за станом захисту працівників.

Для координації, удосконалення роботи з охорони праці та контролю за цією роботою створюються центральні апарати міністерств та інші центральні органи служб охорони праці виконавчої влади держави.

На додаток до цих функцій, які покладені на всі міністерства та інші центральні органи виконавчої влади, деякі міністерства, включаючи Міністерство праці, Міністерство охорони здоров'я та МНС, виконують спеціальні функції з охорони праці. Міністерство праці забезпечує державну експертизу умов праці із залученням служб санітарно-епідеміологічного нагляду МОЗ, визначає порядок та контролює якість сертифікації робочих місць на їх відповідність нормам про охорону праці.

Міністерство охорони здоров'я розробляє гігієнічно обґрунтовані стандарти показників шкідливих факторів на робочому місці та в робочій зоні підприємств, розробляє стандарти охорони здоров'я для стандартів та методів визначення показників шкідливих факторів, контролює відповідність стану здоров'я праці та виробничого середовища, розробляє методи сертифікації робочих місць тощо.

4.3. Організація порятунку людей під час пожежі

Відповідальність за організацію порятунку людей з приміщень та відсіків судна у разі пожеж на судах, що експлуатуються та ремонтуються (для всіх категорій ремонтів, крім капітальних та відновлювальних), несе капітан судна або його заміна.

У разі капітального та масштабного ремонту судна за організацію порятунку несе відповідальність директор суднобудівного заводу або відповідальна особа, уповноважена його наказом.

Загальне керівництво екіпажем судна та підрозділами, що прибувають на судні для гасіння пожежі та рятувальників (рейдові та прибережні пожежні бригади, рятувальні бригади з інших суден чи інших спеціалізованих підрозділів), здійснює капітан судна або його заступник.

Начальник пожежної частини та командири аварійно-рятувальних груп з інших судів безпосередньо керують діями своїх підлеглих підрозділів, використовуючи техніку згідно з вказівками капітана судна або особи, яка його замінює.

Загальне керівництво пожежно-рятувальними роботами судна, що підлягає капітальному або капітальному ремонту, здійснюється директором судноремонтної компанії або уповноваженою ним особою, а після прибуття старшого начальника пожежної частини передається останньому.

Для того, щоб організувати порятунок людей із суднових приміщень та відсіків у разі пожежі, капітан кожного судна повинен розробити та затвердити керівництво судновласника «Схеми шляхів евакуації» з чітким зазначенням усіх можливих шляхів евакуації з різних приміщень та відсіки, включаючи вікна.

Кількість та місце розташування схем евакуації визначає капітан залежно від призначення судна. Ці схеми слід розміщувати на видатних та добре освітлених місцях.

На пасажирських суднах схеми евакуації пасажирів з приміщень розробляються окремо і розміщуються на кожній дошці пасажирських палуб.

До ремонту, пов'язаного з виробництвом вогневих робіт, капітан судна разом із уповноваженою особою від директора судноремонтної компанії та пожежного нагляду пристосовує схему шляхів евакуації до запланованих аварійних відсіків у країнах, переборах, палуби для допомоги та порятунку людей і суднові відсіки на випадок пожежі.

Судова адміністрація зобов'язана вивісити відкориговані схеми шляхів евакуації на штатних місцях до початку ремонту, включаючи пост вахтового матроса.

Крім того, в машинному та інших приміщеннях на розсуд адміністрації корабля необхідно повісити окремі фрагменти загальної схеми, що відображають шляхи евакуації лише з певного приміщення.

Якщо в результаті ремонту змінилися шляхи евакуації, адміністрація судна повинна терміново скорегувати шляхи евакуації.

Протягом періоду ремонту адміністрація судна повинна:

(а) ознайомити весь екіпаж з правилами процедури судноремонтного заводу;

(b) спільно з адміністрацією судноремонтного підприємства забезпечити облаштування шляхів швидкої евакуації від аварійних секцій до порту, палуби або сусіднього судна сходами, сходами, штормом тощо.

Помічник зміни та механік повинні знати характер робіт, що виконуються судноремонтною компанією в кожному приміщенні та купе, а також кількість робітників, зайнятих на цих роботах.

Присутність на борту осіб, не пов'язаних з роботою, яку виконує судноремонтна компанія або порт, а також сімей членів екіпажу дозволяється лише у виняткових випадках з дозволу капітана судна або його заступника.

З метою забезпечення швидкої евакуації людей з небезпечних місць на випадок пожежі адміністрація судна зобов'язана запобігти перевантаженню шляхів евакуації, а також розташуванню пожежної техніки та інвентарю.

Забороняється блокувати двері, розташовані на шляхах евакуації.

У разі пожежі черговий капітан на борту повинен:

(а) негайно оголосити загальну тривогу на судні та діяти відповідно до Керівних принципів виживання суден (NBS);

(b) направити аварійно-рятувальну групу із зазначенням конкретних та можливих шляхів до відділення або приміщення для надзвичайних ситуацій та засобів евакуації людей;

(с) для введення в експлуатацію зрошувальної системи, води та водяних завіс у цих приміщеннях та на тих шляхах евакуації, де існує або може бути безпосередня загроза здоров'ю та життю пасажирів, робітників та екіпажу корабля;

(d) якщо швидка евакуація з приміщень та відсіків через регулярні виходи неможлива, аварійні виходи з відсіків та приміщень негайно припиняються, вживаючи всіх необхідних заходів для забезпечення безпеки рятувальних операцій.

Забороняється застосовувати парогасіння, рідинне гасіння та гасіння, а також вимикання світла у купе та приміщеннях, де знаходяться люди.

У разі пожежі, коли корабель перебуває у плаванні, капітан повинен: зупинити корабель або зменшити швидкість, а потім слідувати курсу та швидкості по відношенню до вітру, сприятливого для боротьби з вогнем; вжити необхідних заходів для порятунку людей з-за борту, якщо пожежа виникла в надбудовах або приміщеннях, евакуація яких проводилася через вікна або за борт; проводити посилений моніторинг морської поверхні, використовуючи всі можливі типи освітлення вночі.

Командир аварійної групи, отримавши порятунок порятунку, повинен:

(a) розподілити необхідну кількість членів екстреної сторони та розпочати негайне порятунок;

(b) чітко визначити обов'язки кожного члена надзвичайної Сторони;

в) по можливості повідомити врятованих, що до них надходить допомога;

(d) організувати видалення жертв із вогню та задимлених приміщень та направити їх на медичний пункт;

(e) звіт про результати рятувальних робіт на головному командному пункті (ДКП). За відсутності зв'язку з ДКП, залежно від ситуації, що склалася, приймати рішення самостійно та діяти на власний розсуд, використовуючи будь-які засоби, що сприяють якнайшвидшому рятуванню людей із відсіків та приміщень корабля;

(f) визначити необхідність призначення зв'язку DCT.

У разі ситуації, що загрожує смертю людини або корабля, а також у випадках, коли сил і засобів для організації пожежно-рятувальної операції недостатньо, спочатку потрібно вжити всіх заходів для евакуації та порятунку інших суден або найближчий рятувальний центр, повідомляючи судновласника.

З метою забезпечення швидкої та організованої евакуації та порятунку людей у разі пожеж на кожному кораблі, слід своєчасно проводити навчальну сигналізацію з розробкою завдань для взаємодії корабельних бригад, міських пожежних команд та діючих судноремонтних компаній та портів, а також взаємозамінність членів екіпажу.

Капітан судна зобов'язаний контролювати підготовку членів аварійних груп для розвитку рятувальних навичок.

4.4. Призначення та зміст Додатку V Міжнародної конвенції по запобіганню забруднення з суден 1973 року, зміненої протоколом 1978 року. Наслідки забруднення моря сміттям

Сміття, яке вказується в Додатку V, означає всі види продовольчих, побутових і експлуатаційних відходів, які утворюються в процесі нормальної експлуатації судна і підлягають постійному або періодичному видаленню, за винятком речовин, наведених в інших Додатках до цієї Конвенції.

Додаток V встановлює суворі обмеження на скидання сміття в море в прибережних водах і особливих районах, повністю забороняє скидання сміття з пластику і накладає обмеження на скидання сміття з паперу, ганчір'я, скла і металу. Додаток також передбачає забезпечення державами-учасниками приймальних споруд для сміття портах і терміналах. Особливими районами для цілей Програми є Чорне, Середземне, Балтійське,

Північне і Червоне моря, район Антарктики, район басейнів Карибського моря, включаючи Мексиканську затоку і Карибське море, район заток [24].

Очевидно, що наслідки забруднення світового океану можуть бути катастрофічними для всіх екосистем планети. Вже зараз спостерігається зниження харчової ресурсності океану, зміна клімату на планеті, збільшення ризику появи повеней, посух і формування цунамі.

Життєве середовище океанів і морів схильна згубним змінам внаслідок забруднюючих факторів. Зникають окремі види морських мешканців, зникають глобальні кліматичні явища, такі, як течія Ель-Ніньо, з'являються гігантські сміттєві острови.

З 70-х років XX століття і в наші дні ведеться активна робота з пошуку способів очищення водної екосистеми планети. Вона включає в себе такі заходи, як:

- обмеження токсичних викидів в океан;
- скорочення забруднень від глибоководних установок;
- запобігання аваріям на нафтовій платформі і танкерах;
- розробка планів для оперативних ліквідацій надзвичайних ситуацій;
- посилення штрафних санкцій за скидання відходів;
- екологічне виховання молоді [23].

Добрива, що потрапляють у воду, провокують посилене зростання водоростей. Вони пристосовуються до забруднення і харчуються промисловими відходами. В результаті спостерігається загибель молюсків, і, як наслідок, зникають такі ланки харчового ланцюжка - риби, птиці.

Від зіпсованих вод страждають не тільки тварини, а й люди. У зоні ризику знаходяться ті, хто проживає в прибережних районах. Брудна вода стає джерелом багатьох захворювань. Зіпсована вода може містити збудників гепатиту, холери, лептоспірозу та паразитарних хвороб.

Несприятливі наслідки можуть проявитися у людини внаслідок контакту із забрудненою водою або в результаті накопичення шкідливих

сполук по довгих харчових ланцюгах. Вживання морепродуктів з високою концентрацією небезпечних хімічних речовин згубно відіб'ється на здоров'ї.

Рак, аутоімунні порушення, алергії - далеко не повний список непрямих наслідків забруднення світового океану для здоров'я людей і майбутніх поколінь.

ВИСНОВКИ

Метою дипломної роботи є обґрунтування доцільності реформування національної суднобудівної індустрії, використовуючи міжнародний досвід в даному сегменті на міжнародному ринку в умовах глобальної конкуренції..

Досягнення поставленої мети вимагало вирішення наступних взаємопов'язаних завдань, які визначили внутрішню логіку і структуру дипломної роботи:

- визначити науково-теоретичні аспекти формування та розвитку суднобудівної індустрії;
- дослідити процеси зародження й розвитку суднобудування та практику державної підтримки суднобудування в країнах зарубіжжя;
- розглянути процес реформування суднобудування як фактор підтримки і розвитку торгового мореплавання;
- проаналізувати розвиток глобальної світової економіки та експортно-імпортну складову економіки України як фактор розвитку морських перевезень
- дослідити ринок світового суднобудування; основні тенденції, інновації морського суднобудування; суднобудування та судноремонт в Україні;
- визначити пріоритетні напрямки відродження суднобудівельної галузі України;
- обґрунтувати доцільності інвестиційного проекту придбання нового тоннажу.

Оскільки вітчизняне суднобудування на даний момент знаходиться в кризовому стані, необхідність визначення пріоритетних напрямків відродження суднобудівельної галузі України в умовах невизначеності та економічної напруженості найбільш очевидна. Це обумовлює, що в розрізі підприємств суднобудування необхідно конкретизувати заходи та інструменти відродження суднобудування у південному регіоні України, що

дозволе суднобудівникам і вийти з кризової ситуації і зайняти свою нішу на ринку.

Для вітчизняних суднобудівних підприємств, що на сучасному етапі значно програють зарубіжним виробникам за обсягом замовлень, технічними можливостями, привабливістю для інвесторів, за ефективністю виробництва та управління, є нагальною потребою сьогодні визначити пріоритетні напрямки відродження суднобудівельної галузі України.

Сучасні тенденції суднобудування відображають напрями розвитку виробництва, споживання та транспортування вантажів, що перевозяться судами, і динаміку активності на ринках, які вони обслуговують.

Як економічна діяльність, суднобудування значно впливає на судноплавство, торгівлю та економіку

Суднобудування є видом діяльності, який дає чітке уявлення про сучасні тенденції розвитку світової економіки в цілому. На сьогоднішній день для більшості країн світу розвиток суднобудівної галузі є, в першу чергу, показником їх науково-технічного розвитку і промислового потенціалу.

В роботі були перераховані всілякі способи і методи, які дозволять підприємствам вийти з кризової ситуації, підвищити свої економічні показники.

Це створення нової конкурентоспроможної суднобудівної промисловості має здійснюватися на основі оптимізації виробничої потужності, модернізації і технічного переозброєння, вдосконалення нормативно-правової бази з метою задоволення потреб держави та бізнесу в сучасній суднобудівній продукції. Розвиток національного суднобудування в форматі галузевого кластера є ефективною формою руху на ринку, для якого характерні висока капіталомісткість інвестиційних проектів, значна інерційність виробничих рішень, висока технологічна і наукова ємність. Одним із ефективних інструментів відродження суднобудування у південному регіоні України є створення морського транскордонного

кластера. Напрямами розвитку суднобудування України та підвищення його конкурентоздатності є реалізація нових проектів, а саме приваблення нових проектів для підвищення показників фінансової стійкості підприємств.

Крім того, необхідно провести ряд реформ щодо судноверфей, що спеціалізуються на будівництві буксирів, так як саме цей сегмент є на даний момент одним з найбільш перспективних для українських суднобудівників. Це обумовлено тим фактом, що буксирний флот в українських портах доволі устарівший, його необхідно частково модернізувати, а частково замінювати застарілі судна на нові. Оновлення буксирного флоту повинно провести не лише новими судами, а судами, які будуть відповідати сучасних технологічним і екологічним вимогам.

Виходячи з усіх перерахованих факторів, пояснюється необхідність залучення підприємствами нових замовлень.

Тому в даній роботі було проведено розрахунок доцільності придбання судноплавної компанії суден-новобудов з подальшою експлуатацією протягом різних термінів та подальшим продажом, якій довів що придбання суден-новобудов за значенням показника NPV є ефективним.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Зінченко А.І. Інструментарій забезпечення розвитку суднобудівних підприємств в Україні: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук / А.І.Зінченко. – Одеса, 2009. – 18с.
2. Лисицкий В. Судостроение Украины – от упадка к возрождению/ В.Лисицкий. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.segodnya.ua/blogs/lisickiyblog/blog-sudostroenie-ukrainy-ot-upadka-k-vozrozhdeniyu-484682.html>
3. Письменна К.С. Стан і тенденції розвитку суднобудівної промисловості в Україні: господарськоправовий аспект// Вісник Національної юридичної академії України імені Ярослава Мудрого. — 2010. — №1. — С. 223—226.
4. Суднобудування України: минуле і сьогодення мовою цифр і фактів. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.morvesti.ru/themes/1700/53194/> .
5. Пашко Д.В. Проблеми фінансового забезпечення суднобудівних підприємств / Д.В.Пашко // Культура народів Причорномор'я. - 2009. - № 154. - С.53-55.
6. Пашко Д.В. Фінансово-економічний механізм модернізації суднобудування в Україні: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук / Д.В. Пашко. – Сімферополь, 2009. – 20 с
7. Письменна К.С. Стан і тенденції розвитку суднобудівної промисловості в Україні: господарськоправовий аспект / К. С. Письменна // Вісник Національної юридичної академії України імені Ярослава Мудрого. – 2010.– № 1. – С. 221 – 228.
8. Борщ В.І. Стан та проблеми розвитку підприємств суднобудівельної галузі промисловості України / В.І. Борщ // Економіка: реалії часу: Науковий журнал. — 2014. — № 3 (13). — С. 22—29
9. Флот для сверхдержавы. Как умер главный центр судостроения СССР. [Электронный ресурс]. – Режим доступа:

https://aif.ru/society/history/flot_dlya_sverhderzhavy_kak_umer_glavnyy_centra_sudostroeniya_sssr.

10. Каким был 2020 год для судостроения в Украине. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://usm.media/kakim-byl-2020-god-dlya-sudostroeniya-v-ukraine/>

11. Зудинова К. Ю. Влияние мирового финансового кризиса на судостроение // Современные финансовые рынки: стратегии развития: Сборник материалов IV международной научно-практической конференции/К. Ю. Зудинова. – СПб: Изд-во СПбГЭУ, 2013. - 0,1 п. л.

12. Зудинова К. Ю. Geopolitical instability and the perspective of post-crisis development // Материалы II научного конгресса студентов и аспирантов СПбГЭУ 20 мая 2015 года/К. Ю. Зудинова. – СПб: Изд-во СПбГЭУ, 2015. - 0.16 п. л

13. Шкляр В.В. Формування механізму антикризового менеджменту підприємств водного транспорту: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: 08.00.04 / Шкляр Вікторія Вікторівна; МОН України. Київ. держ. академ. водн. трансп. ім. гет. П. Конашевича-Сагайдачного. — К., 2014. — 20 с.

14. Аналітична записка "Щодо стратегічних пріоритетів реалізації потенціалу України як морської держави" [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/832/>.

15. Lloyd's Register (2018), available at: <https://www.lr.org/en/ship-performance/> (Accessed 10 Oct 2018)

16. Shipbuilding and Ship Repair (2018), "Ukrainian shipyards 2017", available at: <http://sudostroy.com/ukrainskie-verfi-2017-obobshhennyj-analiz-ot-ukrsudproma.html> (Accessed 10 Oct 2018).

17. Закон України про розвиток суднобудівної галузі в Україні.- [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/JH6N100A.html

18. Познанська І.В. Потенціал суднобудівельної галузі України [Електронний ресурс] / І.В. Познанська, П.І Гнатюк // Економічні інновації. — 2011. — Вип. 43. — С. 267—270. — Режим доступу: <http://www.nbuv>.
19. Обзор морского транспорта 2013 г. / конференция организации объединенных наций по торговле и развитию ЮНТАД. - Нью-Йорк и Женева, 2013 год. – 228 с.
20. Пашко Д.В. Проблеми фінансового забезпечення суднобудівних підприємств / Д.В.Пашко // Культура народів Причорномор'я. - 2009. - № 154. - С.53-55.
21. Стан безпеки судноплавства та аварійності на водному транспорті в Україні, [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://marad.gov.ua/storage/app/sites/1/uploaded-files/16012021/Zvit_2020.pdf
22. Аналіз аварійності на транспорті України за 2020 рік. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/>
23. Забруднення Світового океану. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://obrazovaka.ru/>
24. Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден 1973 року, [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/>