

## ІННОВАЦІЙНА ПОЛІТИКА ДЕРЖАВИ В СУДНОБУДІВНІЙ ГАЛУЗІ

**Постановка проблеми.** На сьогоднішній день між провідними суднобудівними державами світу (Німеччина, Корея, Японія, Китай) існує жорстка конкуренція. Україні, щоб посісти гідне місце на світовому ринку поділу праці, найважливішим напрямом економічної політики держави має стати включення до програми довгострокового розвитку економіки напрямів структурної перебудови суднобудівної галузі з орієнтацією на сучасні досягнення науково-технічного прогресу. Тому розроблення механізмів, що сприяли б розвитку підприємств суднобудівної галузі, є актуальним.

**Аналіз останніх досліджень.** Над проблемою інноваційної політики держави працювали такі вчені Я. А. Жаліло, В. П. Геєць, В. П. Семиноженко, А. С. Гальчинський, але питання розвитку інноваційної діяльності у суднобудуванні не розглядалися.

Тому **метою статті** є розроблення рекомендацій щодо реалізації інноваційної політики держави у суднобудуванні.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Необхідність у збалансованій інноваційній політиці держави у галузі суднобудування та судноремонту, зумовлена низкою причин, а саме:

— щоб успішно конкурувати з підприємствами Європи й Азії, Україні необхідно оновлювати основні потужності, доводячи їх, щонайменше, до рівня технологічного розвитку, який притаманний основним світовим центрам машинобудування;

— рівень розвитку суднобудування як галузі промисловості, що інтегрує у своїй продукції результати діяльності великої кількості суміжних галузей національної економіки, може впливати на рівень вимогливості до технологічного рівня суміжних виробництв, здійснюючи таким чином функцію мультиплікатора;

— швидка зміна вимог до якостей продукції суднобудівних і судноремонтних підприємств у замовників тягне за собою зростання попиту на судна, безпечні для довкілля, які відповідають вимогам безпеки мореплавства.

На нашу думку, тільки послідовна інноваційно-інвестиційна політика держави може дозволити вітчизняному суднобудуванню стати гідним конкурентом для іноземних суднобудівних підприємств. За умови глобальної інформатизації та постіндустріального напрямку руху розвинутих держав, до числа яких прагне приєднатися Україна, мета на побудову інноваційної моделі економіки й інформаційного суспільства вимагає додання законодавчих зусиль на рівні реалізації

інноваційної стратегії соціально-економічної політики держави; на рівні організаційних зусиль відповідних органів держави та суб'єктів господарювання.

Реалізація першого рівня має здійснюватися через прогнози та програми соціально-економічного розвитку, у тому числі довгострокові. Концепцію науково-технологічного та інноваційного розвитку України, які разом повинні утворити „каркас” державного регулювання інноваційних процесів у країні. Крім того, інноваційна стратегія має також продовжуватися та конкретизуватися фактично через усі напрями соціально-економічної політики.

На нашу думку, формування гнучкої системи державної підтримки інноваційного розвитку можливе, зокрема, за рахунок утворення технологічних парків з метою створення та впровадження у виробництво новітніх технологій. Але ця діяльність, безумовно, потребує підтримки з боку держави, тому було б доцільним створити на базі функціонуючих науково-дослідних інститутів відповідний технологічний парк або парки. Так, згідно з Законом України „Про спеціальний режим інноваційної діяльності технологічних парків” від 16.07.1999 № 991-XIV (в редакції від 12.01.2006), технологічний парк (технопарк) — це юридична особа або група юридичних осіб (далі — учасники технологічного парку), що діють відповідно до договору про спільну діяльність без створення юридичної особи та без об'єднання вкладів з метою створення організаційних засад виконання проектів технологічних парків з виробничого впровадження наукоємних розробок, високих технологій і забезпечення промислового випуску конкурентоспроможної на світовому ринку продукції [1].

Значення технопарків полягає в тому, що вони зможуть забезпечити розширення потенційних можливостей для формування економічно вигідних зв'язків між різними суб'єктами діяльності; вони є ефективною формою співробітництва науки та виробництва; у них найкраще використовується одна з прогресивних форм фінансування — венчурний капітал, розвивається співробітництво підприємств і регіональних (місцевих) органів, що стимулює розвиток економіки регіону.

Відповідно до ст. 3 Закону України „Про спеціальний режим інноваційної діяльності технологічних парків” з метою залучення інвестиційних коштів до інноваційного процесу у технологічних парках вводиться спеціальний режим інвестиційної й інноваційної діяльності на 15 років. Спеціальний режим такої діяльності — це режим, який передбачає податкові,

митні, фінансові пільги для суб'єктів, що реалізують інвестиційні й інноваційні проекти в умовах технологічних парків, які створені та функціонують відповідно до чинного законодавства України про технопарки.

В Україні створена та досить успішно функціонує низка технологічних парків, зокрема Інститут електроварки імені Є. О. Патона, Інститут монокристалів, Технологічний парк напівпровідникових технологій, оптоелектроніки та сенсорної техніки, Вуглемаш тощо. Тому доцільно створити технологічний парк, який би впливав на інноваційний рівень і у суднобудівній промисловості. Це не виключає можливості створення, заснування суднобудівними підприємствами власних науково-технологічних потужностей, які в частині НДДКР мають одержати спеціальний пільговий режим діяльності. Крім того, створення технопарків у галузі суднобудування можливе, оскільки з радянських часів на території України залишилися науково-дослідні центри та конструкторські бюро: Національний університет кораблебудування, Академія наук суднобудування, Морське інженерне бюро (м. Одеса), Одеська національна морська академія, Одеський національний морський інститут, Чорноморський науково-дослідний інститут технологій суднобудування (м. Севастополь) та ін. Формування технологічних парків на їх базі було б доцільним.

Пропонуємо створити на основі існуючих НДІ та КБ технопарк суднобудування та судноремонту. Оскільки основні наукові центри розташовані в одному регіоні (в основному Південь країни), було б доцільним наступне об'єднання технопарків у технополіс за японською моделлю.

Об'єктивні ринкові вимоги до якості судноремонту, конкурентоспроможності цих послуг, зокрема на зовнішньому ринку, потребують концентрації капіталу в галузі, аби забезпечити якість судноремонту на рівні світових стандартів. Відповідно, слід вказати на такий засіб державного регулювання, як ліцензування, що є формою стимулювання суб'єктів господарювання відповідного рівня. Інститут ліцензування — це інструмент не лише допуску на ринок виробників, що мають необхідні технологічні умови для надання послуг з ремонту суден, а й стимулювання підприємств, які не мають таких можливостей.

Однією з найважливіших характеристик ліцензування є те, що воно є засобом державного впливу на господарську діяльність і використовується в цій діяльності нарівні з іншими засобами державного регулювання економіки [2, с. 192].

Критеріями віднесення видів господарської діяльності до тих, що підлягають ліцензуванню, є такі: соціально-економічна роль і широке коло контингенту обслуговування; забезпечення економічної безпеки держави; життєво важлива роль для суспільства та широке коло контингенту обслуговування; значення для життєдіяльності суспільства; підтримка на належному

рівні інтелектуального потенціалу суспільства; забезпечення безпеки держави, чинник соціальної стабільності держави.

Об'єктивною причиною необхідності впровадження ліцензування для надання судноремонтних послуг є забезпечення безпеки держави (зокрема, економічної), а також складність процесу ремонту суден. Така діяльність потребує наявності спеціального обладнання та контролю на кожному етапі ремонту. У більшості випадків дрібні підприємства таких умов не мають, що не може не позначатися на безпеці мореплавства.

На нашу думку, з метою підвищення безпеки мореплавства, а також конкурентоспроможності вітчизняного судноремонту та світовому ринку шляхом стимулювання впровадження новітніх технологій необхідним є активне впровадження ліцензування судноремонтних послуг.

Аби максимально ефективно використовувати ліцензування як засіб державного регулювання суднобудівної промисловості, слід, насамперед, диференціювати судноремонт за сутнісними технологічними та видовими ознаками на заводський або доковий ремонт суден; та міжрейсовий (навігаційний) ремонт суден, що знаходяться біля причалів порту або на рейді.

На нашу думку, у зв'язку з високим рівнем технологічної складності всіх видів заводського або докового ремонту здійснення кожного з них потребує одержання окремої ліцензії. Так званий ремонт у стінки не вимагає наявності спеціального обладнання та не є технологічно складним, тому цей вид ремонту можуть здійснювати дрібні підприємства без отримання ліцензій. Такий „безліцензійний” спосіб здійснення нескладних видів ремонту може стати стимулюючим механізмом розвитку дрібних і середніх судноремонтних підприємств, оскільки дозволяє підприємствам одержати грошові кошти за виконання подібних робіт; сприяє впровадженню інновацій та розширенню можливостей виконувати більш складні, а тому більш рентабельні види робіт.

Необхідно ретельно розробляти ліцензійні умови з кожного виду судноремонту окремо, які б враховували рівень технологічної складності робіт і мінімальні вимоги до обладнання, що використовується, до кваліфікації робітників, які виконують зазначені роботи, а також передбачали їх ув'язування із стандартами якості відповідних робіт. На сьогодні контроль за сертифікацією якості судноремонтних послуг здійснюють відповідні міжнародні класифікаційні товариства, серед яких найбільш поширеними на Україні є Морський реєстр судноплавства Російської Федерації, бюро Veritas, Український морський і річковий реєстр, американське бюро та ін. Тому підвищення стандартів якості судноремонтних робіт сприятиме зростанню їх конкурентоспроможності, а також може стати стимулом до інноваційного оновлення існуючих основних фондів підприємств.

Оскільки програми розвитку суднобудівної про-

мисловості, що пропонуються для запровадження, на нашу думку, повинні бути розраховані на 5-10 років, такі завищені стандарти можуть стати імпульсом для впровадження та розвитку інновацій, а також постійного вдосконалення якості послуг, що надаються, оскільки у разі невідповідності стандартам ліцензія на наступні 10 років може бути не одержана.

Ще одним засобом стимулювання інноваційної діяльності і стимулювання реалізації продукції та послуг підприємств суднобудівної промисловості є впровадження механізмів лізингу у систему господарських відносин суднобудування та судноремонту. Реалізація цього положення передбачає комплекс засобів, одним із яких має стати створення лізингової компанії, що потребує відпрацювання системи засобів регулювання та стимулювання лізингової діяльності.

На сьогодні для стимулювання галузі застосовується лише відкриття окремих рахунків та оперування з авансовими платежами замовників, які не підлягають безумовному списанню, використовуються тільки на будівництво суден і не обкладаються податком на прибуток до здавання судна замовникам. Такий стан державної підтримки галузі не можна назвати перспективним. Галузь потребує, по-перше, повернення пільг і гарантій, що існували; по-друге, поширення такого правового режиму на судноремонт; по-третє, впровадження нових, спрямованих не тільки на пряму підтримку діяльності саме підприємств суднобудівної промисловості, а й на стимулювання діяльності їх контрагентів, суб'єктів інфраструктури суднобудівного та судноремонтного ринку, за допомогою яких підвищувалася б ефективність функціонування галузі. До таких заходів можна віднести механізм ліцензування судноремонтних послуг, запровадження та стимулювання лізингу, створення технологічних парків, стимулювання концентрації капіталу в галузі шляхом створення холдингових компаній тощо.

У свій час створення вільних економічних зон дозволило значно поліпшити стан підприємств на території їх розташування [3, с. 25]. Запасні частини та комплектуюче суднове обладнання виробляються за кордоном, тому питання звільнення від сплати ввізного мита та сплата ПДВ за ставкою 0 % набувають особливої актуальності. Зазначені пільги дозволяють знизити собівартість судна, що будується, а також виконання робіт із ремонту судна, тим самим підвищити конкурентоспроможність продукції, що виробляється. Оскільки більшість суднобудівників і судноремонтних підприємств розташовані на територіях цільних економічних зон і територій пріоритетного розвитку (Одеса, Миколаїв), вважаємо скасування вільних економічних зон недоцільним з точки зору галузевої політики й економічної безпеки.

**Висновок.** Формування гнучкої системи державної підтримки інноваційного розвитку можливе, зокрема, за

рахунок утворення технологічних парків з метою створення та впровадження у виробництво новітніх технологій.

З метою підвищення конкурентоспроможності вітчизняного судноремонту та світовому ринку шляхом стимулювання впровадження новітніх технологій необхідним є активне впровадження ліцензування судноремонтних послуг.

Засобом стимулювання інноваційної діяльності, стимулювання реалізації продукції та послуг підприємств суднобудівної промисловості є впровадження механізмів лізингу у систему господарських відносин суднобудування та судноремонту.

### Література

1. Закон України „Про спеціальний режим інноваційної діяльності технологічних парків” від 16.07.1999 № 991-XIV. — Режим доступу : [www.rada.gov.ua](http://www.rada.gov.ua).
2. Федулова Л. І. Інноваційна економіка: підручник / Л. І. Федулова. — К. : Либідь, 2006. — 480 с.
3. Гаман С. М. Вільні економічні зони в Україні: стан та перспективи / С. М. Гаман // Схід. — 2004. — № 6. — С. 24 — 26.

### Великий Ю. В. Інноваційна політика держави в суднобудівній галузі

Стаття присвячена питанням стимулювання інноваційного виробництва в суднобудівній промисловості за допомогою створення технологічних парків, ліцензування окремих видів судноремонтних робіт, впровадження механізмів лізингу в систему господарських відносин суднобудування та судноремонту.

*Ключові слова:* технологічний парк, інноваційна політика, лізинг, інноваційний розвиток, новітні технології.

### Великий Ю. В. Инновационная политика государства в судостроительной отрасли

Статья посвящена вопросам стимулирования инновационного производства в судостроительной промышленности с помощью создания технологических парков, лицензирования отдельных видов судоремонтных работ, внедрения механизмов лизинга в систему хозяйственных отношений судостроения и судоремонта.

### Velikiy Yu.V. The innovative policy of the state in shipbuilding industry

This article is devoted to the questions of innovative production stimulation in shipbuilding industry by, creation of technological parks, licensing of separate types of ship-repair works, introduction of leasing mechanisms in the economic relations system of shipbuilding and shiprepairing.

*Key words:* technological parks, innovative policy, leasing, innovative development, newest technologies.

Стаття надійшла до редакції 28.10.2010  
Прийнято до друку 15.03.2011