

- of the German Empire : translation from german], Tipografiya Pravitel'stvuyushchego Senata, S.-Pb, Russia.
4. Grazhdanskoe ulozhenie Germanii [The German Civil code], Scientific editors : Makovsky, A.L. et al – 2nd edition, (2006), Volters Kluver, Moskow, Russia.
  5. Vdovichen, O.O. (2009), «Legislative fixing category abuse of the right», Advokat, no. 2 (101), pp. 30–33.
  6. Onishchenko, G. (2007), «The problem of the existence of the category of abuse of the right», Yuridichnii zhurnal, no. 2, pp. 45–49.
  7. Hospodarskyi kodeks Ukrainy [Commercial Code Ukraine], (2007, January 20), Odissei, Kharkiv, Ukraine.
  8. Tsukrenko, Ya. (2011), «Chicane as a special kind of abuse of the right», Tsivil'ne pravo, pp. 198–199.
  9. Fonova, O.S. (2008), «Abuse of procedural rights the participants of the economic process», Sotsial'no-ekonomichni problemi suchasnogo periodu Ukraïni, vol. 6, pp. 187-199.
  10. Panchenko, M.I. (2005), Tsivil'ne pravo Ukraïni : navchal'nii posibnik [Civil law of Ukraine : training tutorial], Znannya, Kyiv, Ukraine.
  11. Balakin, K.V. (2001), «Appeal court orders civil jurisdiction in France» Thesis abstract for Cand. Sc., 12.00.15, Moskow, Russia.
  12. Statistichnii zvit Vishchogo gospodars'kogo sudu Ukraïni za 2012-2013 roki [Statistical report the Supreme Economic Court of Ukraine for 2012-2013], available at : <http://www.vgsu.arbitr.gov.ua>.

УДК 347.79

## ІСТОРИЧНО-ПРАВОВА РЕЦЕПЦІЯ ДАВНЬОГО СУДНОБУДУВАННЯ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

Хачатуров Е.Б., к.т.н., ст. наук. співробітник

*Національний університет кораблебудування ім. адм. Макарова  
([eduard.khachaturov@nuos.edu.ua](mailto:eduard.khachaturov@nuos.edu.ua))*

Стаття присвячена дослідженню виникнення судноплавства, історії зародження суднобудування його розвитку та сучасності, проаналізовано типи суден від найпростіших до складних сьогоденних за часовими параметрами, а також появу перших митних взаємовідносин та їх сучасний стан і тенденції.

*Ключові слова: човен, судно, вітрильне судно, судноплавство, суднобудування, дань, митні збори та платежі, митні формальності, торгівля, сучасне судно.*

Хачатуров Э.Б. ИСТОРИКО-ПРАВОВАЯ РЕЦЕПЦИЯ ДРЕВНЕГО СУДОСТРОЕНИЯ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ / Национальный университет кораблестроения им. адм. Макарова, Украина

Статья посвящена исследованию возникновения судоходства и истории зарождения судостроения его развития, современности, проанализированы типы судов от самых простых до сложных настоящих по временным параметрам, а также появление первых таможенных взаимоотношений, их современное состояние и тенденции.

*Ключевые слова: лодка, судно, парусное судно, судоходство, судостроение, дань, таможенные сборы и платежи, таможенные формальности, торговля, современное судно.*

Khachaturov E.B. HISTORI-LEGAL RECEPTION ANCIENT SHIPBUILDING IN MODERN CONDITIONS / National university of shipbuilding name of Makarov, Ukraine

The article investigates the emergence of navigation and shipbuilding history of the origin of its development and modernity, analyzed types of vessels from simple to sophisticated modern on time parameters, as well as the appearance of the first customs relations their current status and trends.

On the first stages of navigation it was too early to talk about looking for the materials and components for shipbuilding in other countries. Firstly, it was necessary to have only wood and linen ropes which were enough in coastal areas. Secondly, at that time there weren't state borders yet and it wasn't necessary to formalize the delivery of goods to the site of ships construction. At that time there weren't any obstacles for shipping, besides the weather. But even then, the future shipbuilders paid more attention to one wood and linen ropes and less to others, distinguishing them according to quality. It didn't influence the cost of the built vessels, although they were brought from different parts of the continent, but they weren't levied with any customs duties.

Eventually metal nails, anchors and other components became necessary. Since then, discussing the conditions of production, purchase, transportation from one region to another has started. The territorial communities of different countries had to agree to pay tributes – one of the first names of modern customs fees and charges. Even then some attempts to formalize transportation were made, but neither customs regime nor customs formalities existed. At the same time a tribute thoroughly entrenched in the commodity-exchange relations between countries.

Later, due to scientific-technical development, when ships became complex technical constructions, which had a metal hull, and internal combustion engines instead of sails, the first border crossing points located at the crossroads of major trade routes appeared. The amount of fees and payments already depended on the range and amount of goods crossing the border. At the same time, the first written documents reflecting the range and the amount of goods and the size of payment of fees appeared. Especially it was used when exporting shipbuilding goods outside the countries where the components were manufactured.

Currently, state customs authorities confidently protect the domestic market from foreign producers' expansion, regulate the foreign economic activities of domestic producers. Customs fees and charges have regulatory effect on the development of shipbuilding, because modern Ukrainian shipbuilding's competitiveness depends largely on the cost of accessories, components, machinery, tools and equipment, imported from abroad, levied with taxes, duties, customs fees and composed one third of the cost of a constructed vessel. Therefore the intention of the Government, at the request of shipbuilders, to simplify the customs formalities and unify them with international regulations and thus help the domestic shipbuilding develop is extremely important.

*Key words: boat, ship, sailing ship, shipping, shipbuilding, tribute, customs fees and charges, customs formalities, trade, modern vessel.*

Історія виникнення судноплавства є досить цікавим розвитком суспільства з доісторичних часів. Людина започаткувала перетин морських просторів власним вимислом, тобто створила пліт, потім видовбала з дерева човен і так далі, це дало поштовх на сьогодні будувати сучасні судна, повністю укомплектовані електронікою, навігаційною системою, обладнанням, устаткуванням, що значно зменшує чисельність членів екіпажів та підвищує безпеку мореплавства. Одночасно з цим мали розвиток зародки митної системи, починаючи зі сплати данини, штрафів, потім встановлення митно-тарифних відносин при перевезенні чужою територією комплектуючих для будівництва суден. Тому актуальність теми полягає в дослідженні змін суден з простих до складних та митних дворів до митниць у різних часових періодах.

Дослідженням питань історії зародження суднобудування займалися такі вчені, як П.І. Лященко, О.О. Нестеренко, І.О. Гуржій, Л.Г. Мельник, В.О. Голобуцький, Б.К. Зубов, Н.О. Рижева, О.П. Гребельник, що відобразили у своїх працях етапи виникнення та розвитку суднобудування і митно-тарифних відносин у різні періоди.

**Метою** статті є дослідження питань, пов'язаних з судноплавством, яке зародило суднобудування та розвиток морських суден з доісторичних часів і до сьогодення.

Людина почала плавати по воді ще в доісторичні часи. Пліт, зв'язаний з колод, а потім човен, видовбаний зі стовбура дерева – були найпершими, що створила первісна людина для пересування по воді. Пройшли тисячоліття і на зміну найпростішим плавучим засобам прийшли більш складні – обтягнуті шкірою човни та тури, що приводилися в рух м'язовою силою за допомогою весел.

Гребні морські судна, будівництво яких почалося в Древньому Вавилоні (приблизно в XVII ст. до н.е.), довгий час були єдиним засобом сполучення по морю. На них відбувалися торгові експедиції, військові походи. Трохи пізніше, в XV-XII ст. до н.е. суднобудування почало розвиватися в Стародавньому Єгипті, потім в Греції і Римі. Підвищення швидкості морських суден намагалися досягти збільшенням кількості веслярів, яких розміщували іноді в кілька ярусів. Так, у X-V ст. до н.е. з'явилися *уніреми*, *біреми* і *триреми* (*трієри*), тобто судна, на яких веслярі сиділи в один, два і три яруси відповідно. Однак, навіть триреми пересувалися зі швидкістю 12-13 км / год. [1].

Початок суднобудування і судноплавства в Росії також сягає часів глибокої давнини. Археологічні знахідки на р. Південний Буг, на узбережжі Ладозького озера і в інших місцях свідчать про те, що стародавні слов'яни вже більше 3000 років тому будували човни-однодеревки, човни із прутів, кори або шкіри. На зміну їм прийшли більш складні і морехідні *лодії* (*тури*), на яких плавали по Чорному морю в Константинополь. У XII ст. набули поширення «запорозькі чайки», озброєні веслами і невеликими вітрилами. Ці швидкохідні судна вмщували до 70 козаків і були бойовими кораблями та здійснювали військові походи [2].

При цьому, у перші часи існування судноплавства ще зарано було вести розмову щодо пошуку в інших державах матеріалів та комплектуючих для будівництва суден. По-перше, для основи потрібно було тільки дерево та льняні мотузки, яких було б достатньо у прибережних зонах. По-друге, тоді ще не існувало державних кордонів і не було необхідності офіційного оформлення товару при доставці його до місця будування суден. На той час зовсім не існувало будь-яких перешкод для перевезень, окрім погодних умов. Але вже тоді майбутні суднобудівники більше приділяли увагу одним деревам та льняним мотузкам і менше іншим, розділяючи їх за якістю. Отже, це ніяк не впливало на вартість побудованих суден, оскільки вони були привезені з різних географічних місць континенту і жодними митними зборами та платежами не обкладалися.

Першими суто вітрильними суднами можна вважати – *Нефи*, що з'явилися в Європі в XIII ст., однощоглові з високими бортами та баштами на носі і кормі. У кормовій вежі в кілька ярусів розміщувалися каюти, а також командний пост управління судном. Нефи були широкими, тихохідними і відрізнялися великою вантажопідйомністю (до 1000 т. вантажу або до 800 пасажирів), мали вигнуті штевні, замість керма на них використовувалося рульове весло [1].

З розвитком науки і техніки поступово збільшувалися розміри суден та удосконалювалося вітрильне озброєння, а також створювалися нові навігаційні прилади і суднове устаткування. Проте гребні військові кораблі, які згодом називали *галерами*, брали участь у морських війнах ще порівняно недавно – близько 200-300 років тому. На галерах як допоміжне рушійне кермо встановлювали вітрила. Перші вітрильні торгові судна з'явилися в Стародавньому Єгипті близько 3000 років до н.е. [3].

Основним типом торговельного вітрильного судна в XV-XVI ст. була *шхуна* з двома-трьома або більше щоглами і косими вітрилами. Шхуни вважалися найбільш економічними суднами, оскільки з керуванням косим вітрильним оснащенням легко справлялася порівняно невелика команда. Проте ці судна були нестійкі [4].

Українське суднобудування активно почало розвиватися в часи козаччини, коли запорозькі козаки почали здійснювати морські походи. Будувалися як малі човни – чайки, так і великі одномачтові кораблі. Оскільки море контролювалося Османською імперією, то суднобудування розвивалося в районі дніпровських плавнів біля самарських лісів, які були основним джерелом постачання деревини [5].

З часом стали потрібні металеві цвяхи, якорі та інші комплектуючі. Від тоді вже почалося обговорення умов виготовлення, закупівлі, транспортування з одного регіону до другого. Якщо це були територіальні громади різних держав, доводилося домовлятися і сплачувати дань – одна з перших назв сучасних митних зборів та платежів. Вже тоді робилися спроби деякого оформлення перевезень, але ні митного режиму, ні митних формальностей не було в наявності. У той же час, дань – у майбутньому митні платежі і збори, ґрунтовно закріпилися в товарно-обмінних стосунках між державами [6].

В Україні першу суднобудівельну верф для будівництва військових суден споруджено у 1788 році в Миколаєві. У 1862 у Києві засновано машинобудівне підприємство, яке пізніше перетворено на суднобудівний завод. У 1895-1897 роках збудовано два суднобудівних заводи теж у Миколаєві. Всього в Україні 1913 року діяло 7 суднобудівельних і судноремонтних підприємств (у Миколаєві, Херсоні, Одесі та ін.), крім того, у Таганрозі й Новоросійську [7].

Потім друга половина XIX ст. ознаменувалася новими прогресивними змінами – для будівництва суден починають застосовувати сталь. Розвитку суднобудування сприяло подальше вдосконалення та збільшення потужності судових парових машин, а також створення більш економічних парових турбін і двигунів внутрішнього згоряння. Використання парових турбін на судах почалося з 1901 р. в Англії і надалі вони поширилися на великі океанські судна та військові кораблі [8].

Від тепер, разом з науково-технічним розвитком, коли судна стали складними механічними спорудами, які мали металевий корпус, а замість вітрил почали застосовувати двигуни внутрішнього згоряння, з'явилися перші пункти перетину державних кордонів, розташовані на перехрестях великих торговельних шляхів. Розмір зборів та платежів вже залежав від розміру і кількості товарів, що перетинають державний кордон. Тоді ж, вперше, з'явилися паперові листи, у яких відображали асортимент, кількість товару та розмір сплати зборів, особливо це застосовувалося при вивезенні товару для суднобудування за межі держав, де були виготовлені комплектуючі [9].

На сьогодні поліпшення ситуації в суднобудівельній галузі багато в чому пов'язане з її структурною перебудовою. На відкриті акціонерні товариства перетворено переважну більшість підприємств. Від заводів відокремилися непрофільні виробництва і перетворилися в самостійні господарські суб'єкти. Заводи позбавилися соціальної сфери, що вимагала великих витрат на утримання [10].

Сприятливим чинником стала налагоджена кооперація ряду українських заводів, з європейськими суднобудівниками: в Україні будують корпуси суден, а добудовують їх в Європі. Завдяки такій схемі, замовлення на будівництво корпусів судів різних типів сьогодні мають «Damen Shipyards Ocean», суднобудівельні заводи «Затока» (Керч), «Ленінська кузня» (Київ), Київський і Кілійський суднобудівельні та судноремонтні заводи [11].

Наразі, за допомогою митних формальностей, державні митні органи з впевненістю захищають внутрішній ринок від експансії зовнішніх товаровиробників, регулюють зовнішньоекономічну діяльність вітчизняних виробників. Регуляторний вплив митних зборів і платежів торкається суднобудування. Конкурентоспроможність сучасного

Українського суднобудування суттєво залежить від вартості комплектуючих і запасних частин, що імпортуються з-за кордону, контролюються та обкладаються зборами і платежами митницею, тому що частка вартості імпортованих деталей, вузлів, машин і пристроїв, становить третину собівартості побудованого судна. Тому вкрай важливим є намір уряду, за пропозицією суднобудівників, спростити митні формальності, максимально уніфікувати їх з міжнародними нормативними актами, чим допомогти розвитку вітчизняного суднобудування [12].

При цьому, відмінною особливістю сучасного суднобудування є технічне вдосконалення суден, широке впровадження зварювання, застосування нових матеріалів, розвиток суднової енергетики, створення нових навігаційних приладів та обладнання. Усе це знаходить відображення, перш за все, у збільшенні розмірів і швидкості суден, поліпшенні умов, збільшенні безпеки плавання, поліпшенні зовнішнього вигляду. Вантажопідйомність найбільших у світі танкерів на сьогодні досягає вже 540 000 т, довжина – 390 м; довжина найбільших пасажирських лайнерів перевищує 300 м, а швидкість – 35 вузлів [10].

В останні роки намітилася чітка спеціалізація суден за призначенням, з'явилися нові типи суден: для перевезення навалювальних вантажів, зріджених газів, суховантажні судна відкритого типу, спеціалізовані високошвидкісні для перевезення вантажів укрупненими місцями (контейнеровози, судна з горизонтальною вантажообробкою, судна-ліхтеровози для перевезення плавучих барж), пристосовані для швидкісної обробки в портах протягом декількох годин, що мають швидкість 25-30 вузлів, комфортабельні пасажирські судна для морських подорожей, автомобільно-пасажирські пороми, спеціалізовані промислові судна і великі промислові бази, науково-дослідні судна, судна для освоєння континентального шельфу і Світового океану (бурові судна, плавучі бурові установки тощо) [13].

Особливу роль відіграють судна на підводних крилах і повітряній подушці, а також судна, що рухаються в напівзануреному та підводному стані, та ін. Вони розвивають велику швидкість, що дозволяє ще більше підвищити їх конкурентоспроможність. Основними напрямками розвитку суден є не тільки збільшення швидкості, але і вантажопідйомності, підвищення надійності і економічності суднових механізмів, розширення автоматизації і механізації процесів управління судном з впровадженням новітніх ЕОМ, поліпшення умов, впровадження нових легких і міцних матеріалів, підвищення експлуатаційно-економічних показників судна загалом. Тож на сьогодні в Україні будують судна різних типів, серед них: суховантажні, наливні танкери, китобійні бази, морозильно-риболовні траулери, приймально-транспортні рефрижератори, лісовози, сейсмозвідувальні, пасажирські судна на підводних крилах, вантажопасажирські та ін., при цьому значно збільшено будівництва військових кораблів [14].

Отже, початок суднобудування і судноплавства сягає часів глибокої давнини – більше 3 000 р., коли бували човни-однодеревки, човни із прутів, кори або шкіри. Поширення діяльності людини поступово змінювало типи суден, збільшувалися їх розміри, швидкість ходу, оснащення, озброєння та ін. Постійне торгове і військове протистояння морських держав за панування не тільки в морі, а і в світовому океані дало поштовх розвитку суднобудування й військового кораблебудування: удосконалювалося вітрильне озброєння, створювалися навігаційні прилади і суднове устаткування. І на сьогодні сучасне судно – не тільки металевий корпус, це складна система машин, механізмів, приладів, устаткування тощо. Тому розвиток суднобудування неминує дає поштовх розвитку суміжних галузей: металургії, машинобудуванню, електроніці.

Разом з цими подіями народжувалися митні взаємодії співробітників міжнародної торгівлі, яка вже в ті часи забезпечувала всім необхідним будівників різноманітних



плавзасобів. З часом, митні відносини удосконалювалися, отримували розвиток разом з науково-технічним прогресом у суднобудуванні. Останнім часом митні формальності є суттєвим важелем у регулюванні зовнішньоекономічної діяльності суднобудівної галузі, але до цього часу мета та засади дії митних органів принципових змін не зазнали, а лише були адаптовані до сучасних умов світового ринку, в т.ч. суднобудування.

#### ЛІТЕРАТУРА

1. Виникнення суднобудування та епоха вітрильного флоту [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://bukvar.su/istorija/162444-Istoriya-vozniknoveniya-sudostroeniya.html>
2. Логачев С.И. Мировое судостроение : современное состояние и перспективы развития / С.И. Логачев, В.В. Чугунов. – СПб. : Судостроение. 2009. – 312 с.
3. Азизов А. Судостроение России [Електронний ресурс] / А. Азизов. – Режим доступу : <http://www.refu.ru/refs/81/28046/1.html>
4. Шлихтер С.Б. География мировой транспортной системы. Взаимодействие транспорта и территориальных систем хозяйства / С.Б. Шлихтер. – М. : изд-во Московского ун-та, 1995. – 101с.
5. Зубов Б.Н. Развитие кораблестроения на юге Украины / Б.Н. Зубов. – Калининград : Калинин. кн. изд-во, 1990. – 306 с.
6. Васильев А.М. История Отечественного судостроения : в 5 т. / А.М. Васильев. – СПб. : Судостроение, 1994. – Т. 3. – 321 с.
7. Мельник Л.Г. Технічний переворот на Україні у ХІХ ст. / Л.Г. Мельник. – К. : Вид-во Київського ун-ту, 1972. – 239 с.
8. Нестеренко О.О. Розвиток промисловості на Україні / О.О. Нестеренко. – К. : Вид-во АН УРСР, 1962. – 105 с.
9. Суднобудування : Матеріал з Вікіпедії [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://uk.wikipedia.org/wiki/суднобуд>.
10. Морський транспорт світу [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://dic.academic.ru/dic.nsf/bse/110815/>
11. Суднобудування України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://ankor-odessa.com.ua/articles/shipbuilding\\_ua/](http://ankor-odessa.com.ua/articles/shipbuilding_ua/)
12. Фінанси суднобудівних підприємств : монографія / І.А. Воробйова, Г.В. Єфімова, П.М. Карась та ін. ; під ред. В.Н. Парсяка. – Миколаїв : НУК, 2012. – 234 с.
13. Каменецкий Ю.Т. Современное судостроение и перспективы его развития [Электронный ресурс] / Ю.Т. Каменецкий. – Режим доступа : <http://ship.internord.ua/inform/1115-29/htm>
14. Пашко Д.В. Сучасний стан і перспективи розвитку суднобудування в Україні / Д.В. Пашко // Журнал «Економічні науки». – 2011. – № 1. – С. 137-139.

#### REFERENCES

1. Emergence of shipbuilding and the era of sailing fleet, available at: <http://bukvar.su/istorija/162444-Istoriya-vozniknoveniya-sudostroeniya.html> (access March 12, 2014).

2. Logachev, S.I. and Chugunov, V.V. (2009), *Mirovye sudostroenie: sovremennoe sostoyaniye i perspektivy razvitiya* [Global shipbuilding: current state and prospects of development], Sudostroenie, St. Petersburg, Russia.
3. Azizov A. Russian Shipbuilding, available at: <http://www.refu.ru/refs/81/28046/1.html> (access February 14, 2014).
4. Shlichter, S.B. (1995), *Geografia mirovoy transportnoy sistemy. Vzaimodeystvie transporta i territorialnykh sistem chozaistva* [Geography global transport system. Interaction of transport and territorial systems management], izdat-vo Moskov university, Moskow, Russia.
5. Zybov, B.N. (1990), *Razvitiye korablestroenia na uge Ukraine* [Development shipbuilding in southern Ukraine], Kaliningradskoe kniznoe izdat-vo, Kaliningrad, Russia.
6. Vasilev, A.M. (1994), *Istoria Otechestvennogo sudostroenia* [History of domestic shipbuilding], Sudostroenie, St. Petersburg, Russia.
7. Melnik, L.G. (1974), *Tekhnichnyy perevorot na Ukraine u XIX st.* [The technical revolution in Ukraine in the XIX century], vidavnitvo Kievskogo university, Kiev, Ukraine.
8. Nesterenko, O.O. (1962) *Rozvitok promyslovosti na Ukraine* [Development of industry in Ukraine], Vidavnitvo AN URSS, Kiev, Ukraine.
9. Shipbuilding: Wikipedia, available at: [http://uk.wikipedia.org/wiki. суднобуд](http://uk.wikipedia.org/wiki/суднобуд). (access March 5, 2014).
10. Maritime transport of the world, available at: <http://dic.academic.ru/dic.nsf/bse/110815/> (access February 19, 2014).
11. Shipbuilding Ukraine, available at: [http://ankor-odessa.com.ua/articles/shipbuilding\\_ua/](http://ankor-odessa.com.ua/articles/shipbuilding_ua/) (access February 20, 2014).
12. Vorobyova, I.A. and Efimova, G.V. and Karasy, P.M. and redactor Parsyak V.N. (2012) *Finansy sudnobudivnykh pidpriemstv : monografiya* [Finances of shipbuilding enterprises: monograph], NUK, Nikolaev, Ukraine.
13. Kamenezkiy, U.T. Modern shipbuilding and prospects of ego development, available at: <http://ship.internord.ua/inform/1115-29/htm> (access March 6, 2014).
14. Pachko, D.V. (2011) "Current state and prospects of development of shipbuilding in Ukraine", *Jurnal "Ekonomichni nauki"*, vol.1, pp. 137-139.

УДК 342.5: 342.52: 340.131

## **ОСНОВНІ НАПРЯМИ СИСТЕМАТИЗАЦІЇ РЕЗУЛЬТАТІВ НОРМОТВОРЧОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ОРГАНІВ ДЕРЖАВНОЇ ВЛАДИ**

Курусъ Т.В., аспірант

*Запорізький національний університет (t-kurus@mail.ru)*

Стаття присвячена систематизації результатів нормотворчої діяльності органів державної влади. Пріоритетними напрямками систематизації результатів нормотворчої діяльності є