

УДК 338.3.001.716

Ю.О. ЛЕОНОВА, А. В. ТАРАСЮК
Херсонський національний технічний університет**УПРАВЛІННЯ ПОТЕНЦІАЛОМ ПІДПРИЄМСТВ СУДНОБУДІВНОЇ ГАЛУЗІ**

У роботі досліджено розвиток світового ринку суднобудування, зроблено аналіз стану суднобудівної промисловості в Україні на теперішній час, розглянуто слабкі сторони, виявлено потенційні можливості розвитку підприємств суднобудівної галузі.

Підприємства суднобудівної галузі є суднобудівним комплексом України, який вбирає в себе результати роботи підприємств у суміжних галузях та виробництвах, і суттєво впливає на соціально-економічний стан країни в цілому. Зростання обсягу транспортних перевезень, старіння флоту у більшості країн світу, традиційна орієнтованість суднобудування в Україні на експорт, наявність високого наукового потенціалу, власної сировинної бази, виробничих потужностей та кваліфікованих кадрів створюють стимул для розвитку галузі за умови її державної підтримки. Необхідно створити сприятливі умови всередині країни для роботи і розвитку підприємств суднобудівної галузі. Такими умовами є державне замовлення, вільний доступ до довгострокових кредитних ресурсів та зниження кредитних ставок, урядові гарантії по виданим кредитам. Вказані заходи будуть сприяти розвитку суднобудівництва в Україні і нададуть їй статусу розвиненої морської держави.

Ключові слова: суднобудівна промисловість, ефективність, управління, потенціал, перспектива розвитку, економічна програма.

J.O. LEONOVA, A.V. TARASYUK
Kherson National Technical University**MANAGEMENT OF POTENTIAL ENTERPRISES OF SHIPBUILDING INDUSTRY****Abstract**

In this work, a study of the global shipbuilding market and the analysis of the state of the shipbuilding industry in Ukraine at the present time is made. We consider the weaknesses and identified the potential development of shipbuilding industry. Shipbuilding industry is an entire shipbuilding complex in Ukraine, which incorporates the results of companies in related industries and types of manufactures and significant impact on socio-economic situation of the country. The increase of amount of transport carriage, aging of fleet in the majority of countries, the traditional orientation of Ukraine shipbuilding on export, the presence of high scientific potential and their own resource base, manufacturing facilities and qualified personnel creating an incentive for the development of industry in terms of government support. It is necessary to create favorable conditions in the country. And such conditions are: state requirements, free access to long-term loans and lowering interest rates, and government guarantees on loans. That in turn will further transform the shipbuilding industry in the country and Ukraine will be able to acquire the status of a developed maritime nation.

Keywords: shipbuilding industry, efficiency, governance, capacity development perspective, the economic program.

Постановка проблеми

Стабільний розвиток країни залежить, у першу чергу, від стабільного розвитку підприємств промислового комплексу, у тому числі суднобудівної галузі. Істотні зміни соціально-економічних відносин в Україні останнім часом потребують ефективнішого управління економічним потенціалом суднобудівних підприємств.

Актуальність обраної проблеми обумовлена тим, що суднобудівна промисловість має потужний економічний потенціал і може стати у майбутньому локомотивом розвитку промисловості в країні.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Проблеми діяльності суднобудівної галузі досліджується в роботах С.А. Гриневецького [1], С.І. Іщука [5], Д.Г. Богині [4], Ю.В. Кіндерського [2, 3]. У працях розглядаються окремі питання економічного розвитку та потенціалу національної промисловості, зокрема, суднобудування. Цілісної оцінки сучасного стану, особливостей функціонування та перспектив розвитку суднобудівної галузі не було надано.

Формулювання мети дослідження

Метою даного дослідження є проведення аналізу стану суднобудівної промисловості в Україні, виявлення її особливостей та визначення умов, необхідних для подальшого розвитку даної галузі з метою ефективного управління потенціалом підприємств суднобудівної галузі.

Викладення основного матеріалу дослідження

Україна, маючи вихід до Чорного та Азовського морів, є морською державою. Сьогодні в Україні діють 18 морських портів. У комплексі з ними працюють 12 річкових та 4 рибні порти. Вантажопотік обслуговують близько 300 суднохідних компаній. Таким чином, у державі існує морська індустрія, що об'єднує морські та річкові порти. До складу морської індустрії входять 9 суднобудівних та 66 судноремонтних заводів, 18 машинобудівних підприємств, 30 науково-дослідних і проектно-конструкторських закладів. Найбільше суднобудування розвинене в Миколаївській та Херсонській областях [1].

Суднобудування є важливою галуззю важкої промисловості, яка багато в чому визначає конкурентоспроможність країни, її престиж та перспективи розвитку. Для України суднобудівна галузь, що включає в себе результати роботи підприємств металургійної, деревообробної, машинобудівної, радіоелектронної, електротехнічної та хімічної галузей промисловості, є пріоритетною. В Україні діє значна кількість суднобудівних підприємств, розташованих на півдні і в центрі країни, що становлять цілісний виробничий сектор економіки, який має певну інфраструктуру. Тому можна говорити про те, що суднобудування впливає на загальний стан економіки, створюючи кумулятивний ефект не тільки в самій галузі, а й суміжних галузях та видах виробництв. Ці підприємства вносили значні кошти до Державного бюджету. Крім того, суднобудування є галуззю промисловості, яка потребує істотних людських ресурсів, тим самим сприяючи зайнятості населення. Тому стан розвитку суднобудування суттєво впливає на соціально-економічний стан країни. Отже, розвиток суднобудування має важливе економічне, політичне та соціальне значення.

В останні роки характерною рисою суднобудівної галузі України є її експортна спрямованість, адже понад 90 % продукції випускається на експорт. Основними типами суден, що будуються та реалізуються суднобудівними підприємствами України за експортними контрактами, є: танкери, рефрижератори, рибпромислові траулери тощо. Найбільшими замовниками українських суден є Греція, Росія, Данія, Ліберія, Голландія тощо. Наявність розвинутого металургійного виробництва в Україні, що повністю задовольняє потреби суднобудівників всередині країни, дозволяє говорити про конкурентні переваги в цьому питанні. Негативно на розвиток суднобудування в Україні впливає значна залежність від зовнішніх постачальників комплектуючих виробів. Суднобудівний комплекс України відзначається наявністю високого наукового потенціалу, власної сировинної бази, виробничих потужностей та кваліфікованих кадрів. Зберігаючи та розвиваючи наявні сприятливі умови для розвитку суднобудування та використовуючи правильну маркетингову політику, підприємства України можуть зміцнити свої позиції на світовому ринку суднобудування.

Суднобудівна промисловість України після утворення незалежної держави успадкувала могутній промисловий потенціал: 8 чудово оснащених, високоприбуткових суднобудівних заводів, які склали близько 30 % суднобудування колишнього СРСР. На цих заводах у попередні роки за рахунок механізації технологічних процесів підвищувалася продуктивність праці, знижувалася собівартість судів, ріс чистий прибуток. Заводи мали оборотні кошти вище за норматив, що дозволяло їм забезпечувати сплату податків і заробітної плати, розширювати і технічно переоснащувати виробництво, розвивати соціальну сферу, будувати житло. Проте необхідно відзначити, що 65 % продукції суднобудівних підприємств склали військові кораблі, які будувалися по держзамовленнях. Після 1992 року, коли будівництво кораблів було практично зупинене, з'ясувалося, що більшість українських судновласників (виключенням може бути хіба що Blasco) не мають засобів для будівництва необхідних ним судів на вітчизняних суднобудівних заводах, які одночасно втратили і військові, і цивільні замовлення. Вихід з такого положення вбачали у будівництві судів на експорт, тим паче, що українські суднобудівні підприємства будували експортні судна на 10-12 % дешевше, ніж деякі закордонні фірми, і замовників було досить.

Сьогодні економічний стан підприємств суднобудівної промисловості не є задовільним, і тому Україна втрачає сильні конкурентні позиції як світова морська держава. Вітчизняні верфі в основному простоюють або працюють на зарубіжного замовника.

Зовнішні умови виробничої і фінансово-економічної діяльності заводів значно впливають на зростання витрат при будівництві суден. Вирішальними чинниками збільшення витрат з вини суднобудівних заводів можна вважати: значне зниження обсягів виробництва; нераціональне використання основних промислово-виробничих фондів і складу працівників при зменшенні завантаження потужностей програмою суднобудування; віднесення заводських накладних витрат, не пов'язаних з випуском суднобудівної продукції, на суднобудівний комплекс; нераціональне

фінансування будівництва суден. Складнощі з фінансуванням будівництва замовлень, падіння виробництва несуднобудівної продукції зумовили істотне зменшення завантаження потужностей і кількості працівників на підприємствах. Низький рівень завантаження виробничих потужностей і значне зростання витрат при будівництві судів, які стали перевищувати їх контрактну вартість, привели до різкого зниження ефективності основної діяльності суднобудівельних заводів. При такому становищі суднобудівних заводів і загальному стані економіки, іноземні замовники стали виявляти обережність і недовіру до заводів, пропонуючи контракти вже за умовами зарубіжних вимог, тобто сплата 10 % вартостей судна з певними гарантіями після підписання контракту і 90 % – при передаванні готового судна. Виробничі потужності суднобудівних підприємств України на даний час завантажені в середньому на 25-30 %.

Оскільки суднобудування традиційно є галуззю, яка орієнтована на експорт, деякі держави внаслідок недостатньо високого рівня економічного розвитку не в змозі створювати власну суднобудівний сектор. Крім того, продукція українських суднобудівних підприємств користується попитом як на внутрішньому, так і на світовому ринку. Це, насамперед, такі види суден, як танкери, суховантажні та судна спеціального призначення, танкери для перевезення сирої нафти. Їхня частка в усьому збудованому тоннажі становить 22,6 %. Будівництву зазначених типів суден необхідна підтримка з боку держави, а саме: прийняття окремих програм розвитку для цих типів суден. Швидкий розвиток світової торгівлі, що спостерігається в останнє десятиріччя, зумовлює зростання обсягу транспортних перевезень, у тому числі і морських. Тому будівництво суден саме для потреб торговельного флоту набуває особливої актуальності.

Нині негативним чинником розвитку суднобудування є відсутність державного замовлення на будівництво нових суден. Невикористання вітчизняною системою державного регулювання економіки такого важливого господарсько-правового засобу, як державне замовлення, призводить до втрати низки потенційно можливих чинників розвитку галузі, а саме:

- збільшення обсягів виробництва і, отже, одержання економії на витратах виробництва за рахунок його серійності;
- стимулювання випуску нової інноваційної продукції;
- збільшення нових замовлень на інноваційну продукцію (особливо військового та подвійного призначення) з боку іноземних контрагентів в умовах, коли держава сама є замовником такої продукції для власних потреб.

Негативний ефект, що справляє на розвиток галузі відсутність державного замовлення, істотно підсилюється на тлі відсутності розвинутих інституційних лізингових відносин у сфері збуту продукції суднобудівної промисловості.

Економічний стан галузі важко назвати задовільним, що не в останню чергу пов'язано з недоліками правового регулювання господарської діяльності підприємств галузі. На сьогодні скасовано низку податкових та митних пільг, що були впроваджені Законом України «Про заходи державної підтримки суднобудівної промисловості в Україні». Слід зазначити, що суднобудівна промисловість унаслідок своїх специфічних властивостей не може існувати без державної підтримки.

Сьогодні на світовому ринку будівництва суден для України склалася дуже сприятлива ситуація, адже попит на нові судна зростає, а українські підприємства можуть запропонувати свої виробничі потужності за відносно низькою ціною. Значний попит на нові судна у світі пов'язаний із старінням флоту в більшості країн світу та прийняттям нового міжнародного закону, який забороняє заходити в порти суднам, строк експлуатації яких більший 10 років. Останнім часом обсяг виробництва суднобудівної продукції в Україні не зменшується, як в інших галузях, а, навпаки, зростає. Це одна з перспективних галузей машинобудування.

У вересні 2012 року Верховна Рада України ухвалила Закон "Про проведення економічного експерименту щодо державної підтримки суднобудівної промисловості" від 06.09.2012 № № 5209-VI. Закон спрямований на ефективне використання виробничого, науково-технічного та експортного потенціалу, відновлення конкурентоспроможності продукції вітчизняного суднобудування, збільшення обсягів випуску високотехнологічних суден і військових кораблів, створення сприятливих умов для залучення інвестицій, у тому числі іноземних, зниження витрат на будівництво суден і поповнення обігових коштів суднобудівних підприємств та забезпечення економічних інтересів держави в нарощуванні обсягів виробництва цих підприємств. Документом визначено суднобудування пріоритетною галуззю економіки України та прописано про проведення з 1 січня 2013 року до 1 січня 2023 року економічного експерименту з метою створення підприємствам суднобудівної промисловості України умов, необхідних для збільшення обсягу виробництва продукції та надходжень до державного бюджету, за рахунок підвищення ефективності та конкурентоспроможності продукції суднобудування. Відповідно до закону, основними напрямками підтримки суднобудівної промисловості на період проведення економічного експерименту є: відновлення конкурентоспроможності продукції суднобудування України на зовнішніх ринках; створення сприятливих умов для залучення вітчизняних та іноземних інвестицій з метою розвитку суднобудування України тощо. Суми пені, штрафних і

фінансових санкцій, не сплачених до бюджетів і державних цільових фондів, нарахованих на податкову заборгованість із сплати податків і зборів (обов'язкових платежів), які обліковуються підприємствами суднобудівної промисловості станом на 1 січня 2013 року, підлягають списанню у порядку, встановленому Податковим кодексом України.

Основною причиною кризового стану галузі є постійні проблеми з фінансуванням на суднобудівних підприємствах, відсутність вільного доступу до кредитних ресурсів і високі кредитні ставки. Неможливе залучення довгострокових і дешевих грошових коштів, що є невід'ємним атрибутом фінансування будівництва нових суден, термін економічної експлуатації яких складає не менше 20 років, за рахунок внутрішніх українських кредитних джерел. За кордоном судновласник для замовлення судна може отримати банківський кредит у розмірі до 80 % від вартості судна строком на 10-15 років по ставці 0,3-2 % залежно від кредитного рейтингу компанії. На українському ж фінансовому ринку можливий лише кредит на 5-6 років під 12-14 % річних у об'ємі максимум 60 % від вартості судна. А практично надаються позички терміном до 1 року. Такий термін кредиту явно недостатній для окупності судна, а вартість позички робить весь проект у більшості випадків нерентабельним.

З метою успішного розвитку суднобудівної галузі, максимально можливого завантаження суднобудування, залучення якомога більшої кількості замовлень шляхом вигідних економічних умов контрактів тощо, уряди більшості країн світу надають пряму підтримку суднобудівним підприємствам. Основною формою державної підтримки є урядові гарантії по виданим кредитам.

Серед інших форм прямої державної підтримки галузі є такі, як:

- прямі субсидії на будівництво судна, податкові пільги, а саме: відшкодування, списання частини податків, можливість використання безподаткових резервних фондів;
- держзамовлення на будівництво суден;
- фінансова допомога в реконструкції суднобудівних заводів та списання їх втрат;
- допомога в реструктуризації та модернізації галузі;
- фінансування науково-дослідних робіт в суднобудівній галузі;
- пільговий період відшкодування кредитів для судновласників;
- участь уряду в управлінні підприємством.

Непрямі форми підтримки також є важливими:

- субсидування субпідрядних та обслуговуючих галузей промисловості;
- введення квот для національного торговельного флоту;
- складання розкладу пріоритетних вантажоперевезень;
- прийняття особливих умов для плавання суден в каботажі.

У табл. 1 наведено урядові заходи щодо підтримки національного суднобудування у світі.

Таблиця 1

Урядові заходи щодо підтримки національного суднобудування у світі

Заходи	Австралія	Бельгія	Данія	Голландія	Греція	Італія	Німеччина	Норвегія	Швд.	Корея	США	Фінляндія	Франція	Японія
Дотації на будівництво суден	+	+	+	+	-	+	+	+	+	-	+	+	+	+
Допомога у модернізації та реструктуризації верфей	-	-	-	+	-	+	+	-	+	+	-	+	+	+
Прийняття програм фінансування верфей	-	-	+	+	+	+	+	+	+	-	+	-	-	+
Субсидування будівництва суден на експорт	-	+	-	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Податкові пільги	+	-	+	-	+	+	+	-	+	-	-	-	-	-
Зниження митних тарифів	+	+	-	+	+	+	+	-	+	-	+	-	-	-
Націоналізація верфей, участь уряду	-	+	-	-	-	+	-	-	-	-	-	-	-	+
Допомога у проведенні наукових досліджень	-	+	+	+	-	+	+	+	+	+	+	+	+	+

На сьогодні в Україні існують питання розширення використання інструментів непрямой державної підтримки інвестиційної та інноваційної діяльності підприємств. Не менш ефективні з погляду

досягнення значних галузевих успіхів, вони менш обтяжливі для бюджету. Аналіз функціонування видів економічної діяльності машинобудування України свідчить, що суднобудування належить до одного з найбільш пріоритетних з точки зору інвестування та інновацій.

Сучасні українські промислові підприємства використовують обладнання і технології, створені 30-40 років тому. Зрозуміло, такі застарілі технологічні процеси, методи організації виробництва, а також основні фонди вітчизняної суднобудівної галузі потребують значних інновацій та інвестицій, метою яких повинно стати скорочення питомої трудомісткості у 3-4 рази та тривалості циклу будівництва суден не менш ніж у 2 рази, забезпечення необхідної якості продукції. Для подальшої підтримки інноваційних процесів в суднобудівній промисловості першорядним завданням на цьому етапі може бути побудова ефективної інфраструктури управління інноваційним потенціалом суднобудівної промисловості за рахунок створення мережі регіональних кластерів з єдиним центром координації, які дадуть можливість збільшувати капіталізацію суднобудівної промисловості та підвищити її конкурентоспроможність на світових ринках. Це особливо слушна пропозиція за умов, що буде залучено необхідні ресурси для подальшого розвитку високотехнологічного бізнесу.

Законодавчим втіленням промислової політики має стати прогнозне та програмне забезпечення, яке мусить мати ієрархічний характер і складатися з галузевої програми економічного розвитку суднобудування як генерального нормативно-правового акту, який визначає основні напрями та цілі стимулювання галузі взагалі і так званих підгалузевих програм розвитку окремих видів виробництв, які б урахували їхні особливості та закріплювали найбільш оптимальні механізми стимулювання. Кінцевим об'єктом таких програм має стати будівництво в Україні окремих певних типів суден на основі повного циклу виробництва, а також визначення типів і видів судноремонтних робіт і типів та видів необхідного для розвитку галузі обладнання, устаткування і технологічного забезпечення.

Висновки

1. Для досліджуваної галузі є закономірним підвищення техніко-технологічного рівня виробництва, постійне ускладнення продукції, технологій виробництва та методів його організації, що безпосередньо впливає на всі аспекти діяльності. Саме суднобудування в Україні має свої характерні особливості, які визначають його специфіку та виступають головним орієнтиром для стратегії подальшого розвитку.

2. Законодавчим втіленням промислової політики має стати прогнозне та програмне забезпечення, яке мусить мати ієрархічний характер і складатися з галузевої програми економічного розвитку суднобудування як генерального нормативно-правового акту, що визначає основні напрями та цілі стимулювання галузі взагалі, і так званих підгалузевих програм розвитку окремих видів виробництв.

3. Поряд із державною підтримкою вкрай актуальним є найефективніше використання внутрішнього потенціалу підприємств для збільшення обсягів випуску високотехнологічних суден та відновлення конкурентоспроможності продукції суднобудування України на зовнішніх ринках, створення сприятливих умов для залучення вітчизняних та іноземних інвестицій.

Список використаної літератури

1. Гриневецький С. А. Україна: із морської держави на «країну біля моря»? / С. А. Гриневецький // Дзеркало тижня. – 2010. – №2. – С. 7.
2. Кіндерський Ю.В. Потенціал національної промисловості: цілі та механізми ефективного розвитку / Ю.В. Кіндерський, М.М. Якубовський, І.О. Галиця – К., 2009. – С. 518-519.
3. Кіндерський Ю. Економічний розвиток і трансформація промислової політики у світі: уроки для України / Ю.Кіндерський // Економіка України. – 2010. – № 5. – С. 13.
4. Богиня Д.П. Управління потенціалом підприємства / Д.П. Богиня – К., 2002. – 258 с.
5. Іщук С.І. Регіональна економіка / С.І. Іщук – К., 2013. – С. 321-327.