

УДК 338.1.003

СТРАТЕГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЕМ УКРАИНСКОГО СУДОСТРОЕНИЯ

Ротанов Г.Н.

*Таврический национальный университет им. В.И. Вернадского, Симферополь, Украина
E-mail: rotanov.k@gmail.com*

В статье рассматриваются различные подходы к оценке реальных и потенциально возможных показателей развития судостроения в Украине, разработаны концептуальные подходы к стратегическому управлению развитием отрасли.

Ключевые слова: судостроение, стратегия, государственное управление.

Постановка проблемы. Современное положение судостроения Украины в своей оценке вызывает целый ряд противоречивых суждений, которые по большей части вызваны не объективными показателями, а политическими пристрастиями аналитиков. В этом плане разработка жизнеспособной стратегии развития отрасли и концептуальных подходов к формированию принципов и методов государственного управления должны базироваться на реальных оценках состояния инфраструктуры отечественного судостроения и его потенциале. Кроме этого, стратегия, как программа долгосрочного развития, должна включать в себя такие важные разделы как выбор перспективных для Украины сегментов на мировом рынке судов и стратегических партнеров, без которых с учетом высокой степени интеграции судостроения достижение конкурентных преимуществ в современном высокотехнологичном и наукоемком производстве невозможно. Как показывает практика, по данным вопросам государство еще не выработало четко очерченных позиций наполненных практическим содержанием.

Целью статьи является оценка реальных и потенциально возможных показателей развития отрасли и на их основе разработка предложений по формированию стратегии развития судостроения в Украине.

Анализ публикаций Проблемам разработки стратеги государственного управления развитием украинского судостроения посвящено как ряд нормативных документов, так и большое количество выступлений специалистов в периодической печати, среди которых: Лисицкий В., Короткий П., Черненко Д., Путилов Г., Солдатов Н. и др.

После распада СССР, Украина стала обладателем мощной судостроительной промышленности, часть которой в общем выпуске конечной продукции судостроения СССР приближалась к 40%, и по своему потенциалу позволяла занимать нашей стране седьмое место в рейтинге ведущих судостроительных стран мира. В понятие «конечная продукция» вкладываются построенные и переданные заказчикам новые и отремонтированные военные корабли и гражданские суда, механизмы, приборы, оборудование.

По данным Ассоциации судостроителей Украины «Укрсудпром» украинскими корабелями ежегодно только гражданским заказчикам сдавалось 50-60 единиц

судов различных классов: 8-10 больших морозильных траулеров-рыбозаводов (БМТР), 5-6 транспортных рефрижераторов, 20-24 единиц средних рыболовных траулеров (СРТ), до 10-12 единиц больших сухогрузных судов, до 10-12 судов на подводных крыльях [1].

Военные заказчики (ВМФ, КГБ СССР и иностранные заказчики) ежегодно получали целую эскадру новых и модернизированных кораблей – до 30-35 единиц: 2 большие противолодочные корабля (БПК), 8-12 судов на подводных крыльях и воздушной подушке, также обеспечивался ремонт и модернизация нескольких судов. Кроме того, раз в 3-4 года ВМФ СССР получал крупные военные корабли класса авианесущих и ракетных крейсеров.

Судовое машино- и приборостроение обеспечивали проектирование и производство, в высокой степени конкурентоспособных в мире, морских газовых турбин, современных радиолокационных и гидроакустических комплексов, большое количество разнообразного судового оборудования, приборов и т.д. Особо необходимо отметить наличие у судостроительных заводов Украины 13 плавучих доков, способных выполнять ремонт практически всех классов отечественных и большей части парка зарубежных кораблей [1].

По оценкам специалистов на судостроительных верфях, предприятиях судового машино- и приборостроения, судоремонтных заводах, конструкторских бюро, научно-исследовательских организациях и учебных учреждениях, прочих предприятиях кооперации работало порядка 130-150 тысяч специалистов. Общий ежегодный объем производства конечной продукции составил около 60-80 млн. нормо-часов трудоемкости [2].

Кроме этого судостроительные заводы исторически являлись градообразующими предприятиями и определяли достаточно высокий социально-экономический статус ряда городов Юга Украины, таких как Николаев, Херсон, Керчь, Феодосия, Севастополь. Уровень благосостояния жителей данных городов, а это в среднем 300-400 тысяч граждан, во многом, обуславливался успешной работой судостроения. Кроме этого, необходимо отметить, что судостроение, являясь высоко интегрированной отраслью производства, создает новые рабочие места в смежных отраслях промышленности в соотношении 1 к 4, способствуя росту макроэкономических показателей государства.

Долгий период эксплуатации построенных на предприятиях Украины гражданских судов и военных кораблей показали их высокий уровень конкурентоспособности, что подтверждается стабильно высоким уровнем спроса со стороны зарубежных заказчиков. Данный фактор приобретает особенное значение в условиях активного включения Украины в процессы глобализации мировой экономики. Речь идет о возможности удержания и завоевания, перспективных для экономики Украины сегментов мирового рынка судостроения [3].

В целом такая постановка задачи требует объективной оценки современного положения дел в отрасли и вот здесь можно столкнуться с двумя прямо противоположными суждениями, суть которых можно коротко сформулировать следующим образом: первое - судостроение Украины находится в глубоком кризисе и требует незамедлительных мер на уровне государственного управления по

реструктуризации отрасли, и второе – отрасль находится на подъеме, что подтверждается стабильным ростом объемов производства и портфеля заказов на отечественных судостроительных предприятиях. Нетрудно убедиться, что от того какая оценка лежит в основе выработки стратегии украинского судостроения зависит характер и направление мероприятий государственного управления отраслью.

И так, по данным Госкомстата объем производства основных видов продукции в судостроении составляет 76,3%, по сравнению со средним показателем по промышленности в целом, где индекс промышленной продукции по итогам 2009 года составил 76,0%. Можно утверждать, что по данным показателям судостроение занимает лидирующие позиции в промышленности страны. Кроме этого объем продукции, произведенной на промышленных предприятиях отрасли за 11 месяцев 2009 года, составляет 2504,4 млн. грн., что составляет 117,9% к соответствующему периоду 2008 года. Объем реализации за указанный период составил 3523,4 млн. грн., что на 68,9% больше, чем за 11 месяцев 2008 года, в том числе объем реализации на экспорт составляет 2114 млн. грн.. В течение 2009 года судостроительными заводами построено и передано заказчикам 30 судов и других плавсредств общей стоимостью 238,2 млн. дол. США, что в вдвое больше, чем за соответствующий период в прошлом году, в том числе: 11 заказов (несамоходный плавучий кран, 8 сухогрузных судов типа «река-море», судно-бункеровщик и земснаряд) для отечественных заказчиков и 19 заказов для судовладельцев Норвегии, Голландии, Германии, Болгарии. Выполнены судоремонтные работы на 135 судах на общую сумму 140 млн. гривен [4].

Объемы выросли на предприятиях: ОАО «Херсонский судостроительный завод», ОАО «Вадан Ярде Океан», ОАО «Судостроительный завод «Залив», ХГЗ «Паллада», ОАО «Завод «Ленинская кузница» на 15,8%, ДП «НПКГ «Зоря-Машпроект», ОАО «НВК «КЗА им. Петровского», ОАО «Приморец». Таким образом, с точки зрения статистических показателей, динамика развития судостроения имеет положительные тенденции и процессы, происходящие в отрасли, не требуют кардинальных инноваций в области государственного управления.

Другой подход к оценке состояния судостроения в Украине базируется на сравнении его современных показателей с показателями далеко не лучшего для корабелов 1991 года. Исходя из показателей 1991 года, объем продукции в 2504 млн. грн. является мизерным и абсолютно не соответствует потенциальным производственным возможностям нашего судостроения. Это, приблизительно, стоимость 8 траулеров весьма удачного проекта 1288. Блок траулеров Черноморского судостроительного завода, который насчитывал 2,3 тыс. рабочих, выполнял такую программу за год. Удельный вес этих траулеров в плане завода был до 25%. То есть, для корабелов Украины эти объемы были обычными.

Сопоставление с предыдущим годом показывает темп роста в 117,9%. Но нельзя забывать, что год 2008-й относится к периоду серьезного спада в судостроении.

Указанные объемы реализации на экспорт в 2114 грн. – соответствуют стоимости, приблизительно, 6-7 танкеров «Панамакс». В советское время такие объемы производства были мало заметны в общей загрузке судостроения. Не вдаваясь далее в статистику можно констатировать, что за годы независимости в судостроении Украины наблюдались ряд системных изменений, которые имеют явно негативную направленность, к которым относятся:

- снижение в несколько раз в натуральном измерении (в единицах) количества построенных строительства судов;

- полное прекращение постройки кораблей и судов обеспечения для ВМФ, которое, в значительной мере, определяло уровень судостроения в канун независимости;

- снижение сложности производимых судов, например траулеров, что ведет к снижению уровня наукоемкости и технологичности производства и, как следствие, к снижению уровня добавленной стоимости;

- прекращение строительства крупногабаритных судов длиной до 300 м., для производства которых были созданы соответствующие уникальные основные фонды: сухие доки, стапели, набережные;

- ведется строительство преимущественно некомплектных судов, что приводит, как следствие, к деформации кадрового потенциала предприятий с практической потерей ряда высококвалифицированных рабочих, ведет к деградации профессионально-квалификационной структуры трудовых коллективов;

- вследствие строительства некомплектных судов и преобладания экспорта отечественное судовое машино- и приборостроение не имеет адекватной загрузки, в связи с чем данные предприятия теряют потенциал значительно быстрее чем основное производство.

В свете выше изложенного, крайне недостаточными для украинского судостроения выглядят показатели портфелей заказов на строительство судов по состоянию на 1.12.09 г. 352,5 млн. долл. США, что составляет 40 судов, сдача которых предусмотрена в 2009-2010 годах [5].

Ко всему следует добавить и еще одну опасную тенденцию в современном судостроении Украины – быстрое и постоянное снижение численности штатных работников. По некоторым экспертным оценкам по сравнению с 1991 годом среднесписочная численность штатных работников судостроительных предприятий Украины составляла 150000 чел., в 2009 году – 30855 чел. (21%). Можно ставить под сомнение базовые показатели численности работников в 1991 году, но по официальной статистике только за последние 2 года численность корабелов упала приблизительно на 5 тысяч человек [2].

Таким образом, оценка состояния судостроительной отрасли Украины базируется на двух подходах: первый отражает динамику роста показателей отрасли, основываясь на сравнении показателей настоящего и предыдущего периодов, а второй – сравнивает современные показатели с тем потенциалом которым обладало украинское судостроение в год получения независимости.

С точки зрения выбора стратегии развития, на наш взгляд, целесообразно опираться все-таки на наш потенциал, который хоть и значительно сократился за

последние 20 лет, тем не менее, позволяет показывать гораздо более значительные результаты, чем современные показатели. Иными словами, украинское судостроение стоит перед выбором – идти по пути борьбы за сегменты мирового судостроительного рынка, сохраняя и преумножая наши конкурентные преимущества, или – преступать к широкомасштабной конверсии отрасли, неся огромные материальные потери с неясными перспективами.

С точки зрения государственного управления и интересов страны сохранение и развитие отрасли единственно возможным путем, тем более его альтернатива – конверсия судостроительных предприятий не требует ни каких управленческих усилий и как показывает печальный опыт превращение судостроительных предприятий в грузовые терминалы, яхтенные марины, базы вторсырья и т.д. не принесли ни каких заметных положительных результатов ни на микро, ни на макроуровне.

Очевидно, что стратегия развития отечественного судостроения должна базироваться на концепции сохранения и развития существующего потенциала украинских судостроительных предприятий, при этом необходимо учитывать одну принципиальную особенность нашего судостроения, это то, что исторически с самого рождения судостроительных предприятий на территории современной Украины никогда не имели замкнутого цикла производства [6, 7].

Исторически стратегия развития судостроения Украины была неотъемлемой частью стратегии развития морской индустрии и ВМФ СССР, которая разрабатывалась в Санкт-Петербурге и утверждалась центральными органами власти СССР в Москве. Подавляющая часть научно-исследовательских и проектных работ, результаты которых использовались кораблями Украины, выполнялась в России. Большая часть комплектующих механизмов, приборов, оборудования и вооружения производилась в других республиках СССР. И, наконец, основными потребителями конечной продукции судостроения Украины были ВМФ СССР, Министерства морского флота СССР и Министерства рыбного хозяйства СССР то есть украинское судостроение в короткий срок лишилось огромной доли государственных заказов, что усугублялось и тем, что корабли Украины не имели минимально необходимого опыта самостоятельного ведения бизнеса на мировых рынках судостроения.

Выводы и предложения. Исходя из вышеизложенного, формирование стратегии развития судостроительной отрасли Украины должно базироваться на следующих концептуальных аспектах:

1. Учитывая отсутствие замкнутого цикла производства продукции судостроения в Украине основой стратегии развития должно стать тесное сотрудничество с судостроительной отраслью России, закрепленное соответствующими долгосрочными документами на всех уровнях от предприятий до государственного. Данный аспект имеет особое значение на современном этапе, когда возникла объективная потребность во взаимовыгодном сотрудничестве вызванная ситуацией, при которой Россия имеет острую необходимость в обновлении своих устаревших флотов, а Украина имеет колоссальные незагруженные мощности.

2. Государство Украина в плане защиты и реализации своих экономических и геополитических интересов должно определиться в части национальной судостроительной программы, что должно выражаться:

- в научном обосновании номенклатуры и количественного состава кораблей и судов, позволяющих Украине эффективно решать задачи безусловного обеспечения национальной безопасности страны, транспортного и продовольственного обеспечения;

- в определении этапов и сроков создания корабельного состава исходя из прогнозируемой и складывающейся геополитической, военно-политической и экономической ситуации;

- в обеспечении устойчивого, гарантированного целевого финансирования государственной кораблестроительной программы Украины.

3. Государственное управление развитием судостроения в Украине в своей стратегии должно представлять собой целый набор регуляторных механизмов, носящих протекционистский характер и, направленных на повышение конкурентоспособности отечественных судостроительных предприятий. В качестве примера здесь можно привести практически всех лидеров мирового судостроения Китай, Японию, Южную Корею (список можно продолжить), в основе успехов которых лежит существенная помощь государства входящая зачастую в противоречия с правилами международной торговли. Часть из данных мероприятий уже реализуется в рамках Закона «О мерах по государственной поддержке судостроительной промышленности в Украине», и есть положительные тенденции. Но также существует и ряд проблем взаимодействия данного Закона с налоговым и таможенным кодексами Украины, которые демонстрируют отсутствие системной законодательной поддержки отрасли.

4. Основными сегментами мирового судостроительного рынка, за которые должны бороться украинские корабельные, должно стать сложное высокотехнологичное наукоемкое судостроение. Данный аспект стратегии носит объективный характер и базируется с одной стороны на высочайшей производительности труда в простом судостроении (танкеры, сухогрузы и т.д.) в странах Юго-восточной Азии где Украина и Западная Европа утратили конкурентные позиции, с другой – на нашем колоссальном опыте в строительстве судов на подводных крыльях и воздушной подушке, военных кораблей различных типов от катера до авианосца, рыболовных траулеров и специальных судов. Кроме этого, Украина обладает значительным потенциалом в области судоремонта. Необходимо также отметить, что производство высокотехнологичных судов имеет добавленную стоимость на порядок выше, чем в простом производстве, что в свою очередь, делает выбор стратегии высокотехнологичного судостроения по сути безальтернативным.

Список литературы

1. Ассоциация судостроителей Украины «Укрсудпром» // Проект «Закона о внесении изменений в некоторые законы Украины (относительно обеспечения конкурентоспособности судостроительной промышленности Украины)» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.trans-port.com.ua/index.php?newid=209>

СТРАТЕГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЕМ УКРАИНСКОГО СУДОСТРОЕНИЯ

2. Черненко Д.А. Еще раз о себестоимости судостроения, или Сколько рабочих нужно в отрасли? / Д.А. Черненко, Б.М. Сычев, В.В Романовский // Судостроение. – 2008. – № 4. – С. 23-26.
3. Указ № 463/2008 от 20 мая 2008 г. «О решении Совета национальной безопасности и обороны Украины от 16 мая 2008 года «О мероприятиях по обеспечению развития Украины как морского государства».
4. Інформація Мінпромполітики України [Електронний ресурс]. – Режим доступа: http://uazakon.com/documents/date_82/pg_iacrsk.htm
5. Путилов Г. Судостроение Украины: приказано выживать / Г. Путилов [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.experts.in.ua/baza/analytic/index.php?ELEMENT_ID=23447
6. Концепции государственной промышленной политики на 2003-2011 годы схвалена Указом Президента України від 12.02.2003 №102/2003 // Офіційний вісник України. –2003. – №7. – С. 278.
7. Національна програма будівництва суден рибпромислового флоту України на 2002 - 2010 роки / Закон України від 17.01.2002 № 2987- III // Офіційний вісник України. –2002. – №7. – С.279.
8. Закон Украины «О мерах по государственной поддержке судостроительной промышленности в Украине» от 18.11.1999.
9. Распоряжение КМУ от 6.05.2009 г. № 671-р. Об утверждении «Концепции Общегосударственной целевой экономической программы развития кораблестроения на период до 2035 г.».

Поступила в редакцию 01.12.2010 г.

Ротанов Г.М. Стратегічні аспекти державного управління розвитком українського кораблебудування / Г.М. Ротанов // Вчені записки ТНУ. Серія: Економіка та управління. – 2010. – Т. 23 (62), № 3. – С. 273-279.

У статті розглядаються різні підходи щодо оцінки реальних і потенційно можливих показників розвитку суднобудування в Україні, розроблені концептуальні підходи до стратегічного управління розвитком галузі.

Ключові слова: суднобудування, стратегія, державне управління.

Rotanov G.N. Strategic aspects of public administration of the Ukrainian shipbuilding development / G.N. Rotanov // Uchenye zapiski TNU. Series: Economy and management. – 2010. – Vol. 23 (62), # 3. – P. 273-279.

The article discusses various approaches to assessing the actual and potential indicators of development of shipbuilding in Ukraine and on their basis the conceptual approaches to the strategic direction of the industry are developed.

Key words: shipbuilding, strategy, state management.