

УДК 338.1.003.13

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОДДЕРЖКА РАЗВИТИЯ ВЫСОКОТЕХНОЛОГИЧНОГО СУДОСТРОЕНИЯ В УКРАИНЕ

Ротанов Г.Н.

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

В статье рассматриваются предложения по государственной поддержке реструктуризации предприятий военного и гражданского высокотехнологичного судостроения в Украине.

Ключевые слова: судостроение, реструктуризация, государственное управление.

Постановка проблемы. Практический опыт работы предприятий отрасли показывает, что большая часть современных проблем судостроения лежит вне поля компетенции отдельного предприятия и является прерогативой вышестоящих государственных органов управления. Отрасль является глубоко интегрированной, в значительной мере, зависящей от влияния внешней среды - поставщиков металла, комплектующих приборов и механизмов, уровня цен на энергоносители, условий кредитования, уровня научно-технических разработок и квалификации персонала. Непосредственно на судостроительных предприятиях по разным оценкам создается от 30 до 40% стоимости готового судна. Отсюда объективно вытекает приоритетная координирующая роль государственного уровня управления в процессе реструктуризации отрасли и отдельных предприятий. Кроме всего государство в большинстве случаев выступает собственником судостроительных заводов и естественно должно быть заинтересовано в эффективности проведения реструктуризационных мероприятий. Отсюда возникает острая необходимость в системных целенаправленных государственных мероприятиях по поддержке развития судостроения в Украине и особенно его высокотехнологичного производства, как наиболее конкурентоспособного сегмента.

Целью статьи является разработка предложений по комплексу мероприятий государственного управления процессами реструктуризации в судостроении на примере производства судов с динамическими принципами поддержания, как наиболее перспективного и конкурентоспособного направления работы отрасли

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

Изложение основного материала исследования. Одним из путей преодоления кризиса в Украине является направление реструктуризации «локомотивных» отраслей нашей экономики с целью создания мультипликативного эффекта в сырьевом сегменте экономики и рынке труда. Одним из перспективных направлений в этой области может стать развитие судостроения, высокоинтегрированной конкурентоспособной отрасли загрузка одного рабочего места в которой создает 4 рабочих места в смежных отраслях.

Украина имеет сильные конкурентные позиции в плане развития высокотехнологичного судостроения за счет богатого опыта и давних традиций в строительстве гражданских и военных скоростных кораблей из легких сплавов. Достаточно отметить, что около 40% мирового парка скоростных судов с динамическими принципами поддержания построено в Украине. По оценке экспертов ГП «Укрпромвнешэкспертиза», по всей номенклатуре, наша продукция является дешевле на 10-15% по сравнению с аналогичными товарами, иностранного производства. В то же время, конкурентное преимущество продукции по техническим параметрам составляет 98-105% по сравнению с продукцией зарубежных производителей. Необходимо также отметить, что в 90-е годы основной производитель скоростных судов в Украине ОАО ФСК «Море» выпускало до 15% кораблей с грифом «Без аналогов в мире» от общего объема номенклатуры товаров.

Необходимость развития высокотехнологичного судостроения, в виде целенаправленных практических действий государства по поддержке и управлению развитием отрасли можно обосновать экономически, рассмотрев в качестве альтернативы последствия отказа от правительственных программ поддержки отрасли, которые по оценкам специалистов вызовут:

- падение объемов производства с \$100 — \$120 млн. до \$60 — \$80 млн.;
- снижение загрузки предприятий на 20 — 30%;
- сокращение занятости с 28 тыс. до 20 — 23 тыс. человек;
- замораживание и рост задолженности по заработной плате;
- сокращение бюджетных поступлений со 150 до 70 — 80 млн. грн.

Годовые убытки судостроительной отрасли при отмене государственной поддержки составят 120 — 130 млн. грн.

На сегодня именно на государственном уровне должны быть приняты решения, от которых во многом зависит стратегия и направление проведения реструктуризации судостроительных предприятий. Как уже отмечалось выше, основной проблемой судостроения Украины является дисбаланс между производственным потенциалом и объемами выпуска в условиях стабильно растущего спроса на продукцию отрасли. Ключевыми вопросами развития украинского судостроения являются:

- обеспечение судостроительных предприятий прямыми государственными заказами;
- оказание государственной финансовой поддержки производственной деятельности верфей в виде различных форм и методов субсидирования.

Для решения данных вопросов необходимо принятие стратегических решений относительно:

- определения места и целенаправленного внедрения судостроительной промышленности Украины в мировой процесс кооперации и разделения труда;
- принятия целевой долгосрочной государственной программы гражданского и военного кораблестроения; определяющей перспективы развития транспортного, рыболовного и вспомогательного флотов, а также номенклатуру и численности боевых кораблей ВМС, необходимых для обеспечения национальной безопасности,

В плане повышения эффективности реструктуризации отечественных судостроительных предприятий, улучшения внешней среды предприятий должно выражаться в первую очередь в обеспечении их заказами. На уровне государственного управления Минтранспорта, Минэкономики, Минфина и Минпромполитики Украины необходимо разработать мероприятия по привлечению отечественных судоходных компаний к строительству и эксплуатации судов под Украинским флагом. Перспективной для предприятий морского транспорта формой обновления основных средств (транспортный и служебно-вспомогательный флот, технологическое оборудование — порталные краны, парк погрузчиков и т. д.) представляется создание лизинговых компаний. Эта форма широко применяется в международной практике судоходства и, несмотря на некоторую более высокую конечную стоимость финансовых ресурсов, которые привлекаются на длительный период, представляется достаточно эффективной для условий реализации Украиной широкомасштабной государственной программы судостроения на отечественных судостроительных верфях. В этом случае создается банковский консорциум с целью аккумулирования необходимых средств, для финансирования государственной программы судостроения. При этом обязательным является создание государством для участников консорциума гарантированных условий и механизмов, которые стимулируют долгосрочные капиталовложения в морскую отрасль. С учетом имеющегося многолетнего международного опыта таких финансовых операций заказчиком постройки судов должна выступать лизинговая компания, созданная банками — учредителями консорциума.

Существующая Национальная программа строительства судов рыбопромыслового флота нацелена на создание благоприятных условий для строительства судов предприятиями рыбного хозяйства, на увеличение объемов вылова и производства конкурентоспособной рыбной продукции, рассчитана до 2010 года и предусматривает объем капиталовложений в строительство и модернизацию флота рыбного хозяйства страны порядка 894 млн. долларов США. Возвращение средств, вложенных в строительство судов, планируется до 2012 года. Однако выполнение данной программы вызывает серьезные сомнения из-за крайне малой доли как управленческого, так и финансового участия в ней государства (всего 5% - бюджетные средства и средства инновационного фонда) и отсутствия действенных механизмов привлечения остальных 95% средств от внешних источников финансирования.

В значительно худшем положении оказалось военное судостроение, которое на фоне отсутствия финансирования, не имеет даже утвержденных на высшем уровне четко очерченных ориентиров, к которым нужно стремиться при создании ВМС. От решения данного вопроса в значительной мере зависит успех проведения реструктуризации на судостроительных верфях, так как стратегия их развития в значительной мере зависит от выполнения концепции развития ВМФ Украины.

Учитывая современное положение дел важными практическими шагами в военном кораблестроении в плане обеспечения благоприятных условий для проведения реструктуризации должны стать:

- научное обоснование номенклатуры и количественного состава кораблей и судов, позволяющих ВМС Украины эффективно решать задачи безусловного обеспечения национальной безопасности страны;

- определение этапов и сроков создания корабельного состава исходя из прогнозируемой и складывающейся геополитической, военно-политической и экономической ситуации. Реализация данной программы должна проходить постепенно в плановом порядке, соотносясь с экономическими возможностями государства;

- обеспечение устойчивого, гарантированного целевого финансирования государственной кораблестроительной программы Украины;

- изменение законодательства Украины в части: включения отдельной строкой в государственный бюджет Украины финансирования государственной кораблестроительной программы и установления долгосрочного, льготного и гарантируемого государством кредитования при проектировании и постройке кораблей ВМС.

По мнению абсолютного большинства руководителей предприятий отрасли, основной проблемой предприятий является дефицит оборотных средства и обеспечение заводов финансово-кредитными ресурсами. Среди источников финансирования работы судостроительных предприятий значительное место занимает собственный капитал. Главным образом это касается уставного и дополнительного капитала, при этом большая часть данного вида ресурсов инвестированы в основные производственные фонды, что обусловлено спецификой производства. Другой источник пополнения оборотных средств - прибыль также не является стабильным, так как источник его формирования - выручка от реализации продукции носит нерегулярный характер.

Таким образом, необходимость судостроительных предприятий в привлечении внешнего финансирования обусловлена спецификой отрасли связанной с длительным циклом производства и краткими сроками реализации продукции, что приводит к неравномерности финансовых потоков. Отсюда вытекает ключевая проблема украинского судостроения – обеспечение стабильного целевого финансирования как важного фактора инновационного развития предприятий, увеличения их производственных мощностей, повышение качества и конкурентоспособности продукции.

На современном этапе основным условием экономического роста в государстве является развитие финансового рынка, которое в свою очередь не возможно без создания эффективных механизмов кредитования реального сектора экономики. Организация взаимодействия банковского и промышленного капиталов имеет исключительное значение для успешного проведения реструктуризации, как на уровне отдельного предприятия, так и на макроэкономическом уровне.

Безусловно, кредитование судостроительной отрасли имеет более высокую степень риска относительно большинства других субъектов, и проведение реформ в этой области вызывают серьезные затруднения, связанные с созданием условий вызывающих заинтересованность банковского сектора.

На современном этапе заинтересованность банков можно обеспечить, предоставлением государственных гарантий под кредиты на строительство на украинских верфях судов для украинских судовладельцев, а также субсидированием государством части процентных ставок по кредитам отечественных банков, приводящее уровень процентных ставок отечественных банков к принятому во всем мире уровню.

Другими факторами для привлечения финансовых институтов являются: во-первых – четкое понимание коммерческими банками что промышленность – это сфера деятельности, которая является основой, обеспечивающей их собственное развитие; во-вторых, учитывая объемы денежных потоков, банкам предоставляется возможность повышения доходов не только за счет получения процентов за кредит, а также за счет комиссионных вознаграждений за предоставление сопутствующих услуг (расчетно-кассовое обслуживание, услуги в сфере международных расчетов и т.п.); в-третьих, эффективное взаимодействие промышленного и банковского капиталов значительной мере решает проблему неплатежей промышленных предприятий, при этом банки выполняют функции финансового (“клирингового”) института для обеспечения внутренних и внешних взаиморасчетов с использованием современных инструментов финансового рынка; в-четвертых, тесное взаимодействие банков и промышленных предприятий способствует постоянному совершенствованию форм и методов кредитования.

С учетом международного опыта организационной формой взаимодействия промышленного и финансового капитала может стать зарекомендовавшие себя в судостроении промышленно финансовые группы (ПФГ). Характерно, что цели создания ПФГ совпадают с целевыми установками реструктуризации судостроения. ПФГ должны создаваться на определенный срок, с целью реализации государственных программ развития приоритетных отраслей производства, и структурной перестройки экономики Украины, включая программы согласно с межгосударственными договорами, а также производства конечной продукции. Объем реализации конечной продукции ПФГ должен быть не меньше от эквивалента \$100 млн. в год, начиная со второго года после создания ПФГ, что соответствует нормальной загрузке мощностей судостроительных предприятий и достаточному обороту банковских учреждений.

Кроме этого сама структура ПФГ в Украине позволяет решать ряд проблем судостроения, в части:

- освобождения от экспортных и импортных пошлин на промежуточную продукцию ПФГ (для судостроения это комплектующие для строящихся судов, сменно- запасные части, нефтепродукты и так далее);
- оптимизации взаиморасчетов (но не ниже себестоимости) между участниками ПФГ за счет отсутствия государственного регулирования цен на промежуточную продукцию;
- отсутствия ограничений на инвестиции в разработку или развитие и модернизацию производства конечной и промежуточной продукции ПФГ;

- снижения финансовых рисков при кредитовании за счет сохранения за банками корпоративных прав собственности и других имущественные прав в случае реорганизации или ликвидации предприятия.

Однако современные условия диктуют необходимость не простого организационного оформления взаимодействия банков и предприятий в определенном льготном режиме, а более радикальных действий подразумевающих под ПФГ создание интегрированных структур холдингового типа, позволяющих работать на конечный результат в единой технологической цепочке "исследования - концепции - проектирование - постройка - сервисное обслуживание". Основным принципом реструктуризации должна быть ориентация создаваемой структуры на конечный продукт, реализация которого позволяет в максимальной мере компенсировать издержки всех участников процесса его создания, то есть реструктуризация должна обеспечивать выпуск продукции, потенциально имеющей перспективы спроса. Иными словами в состав ПФГ должны входить все типы предприятий, вносящих вклад в создание конкурентоспособной продукции. А это значит, что ПФГ должна содержать кроме финансовых институтов все звенья технологической цепочки: НИОКР, проектирование, разработку проектной документации, технологическую подготовку производства, постройку, доводку и сдачу корабля (судна), а также сервисное обслуживание.

Только при этих условиях, ПФГ может стать наиболее эффективной формой привлечения капитала в судостроительную промышленность, позволяющей соединив банковский капитал и производственные возможности, повысить конкурентоспособность и обеспечить устойчивое развитие предприятий, создать определенные операционные преимущества за счет значительной концентрации производства, сбалансировать темпы развития взаимно дополняющих и смежных производств, оптимизировать взаимоотношения судостроительных, приборостроительных и металлургических заводов с банковскими учреждениями.

Основным принципом реструктуризации отрасли должно стать создание ПФГ, имеющих платежеспособный спрос, иначе говоря – необходимо наличие сегментов рынка, в которых будет востребована продукция нового объединения. Поэтому сам факт создания ПФГ не гарантирует успех. На государственном уровне должен быть создан рынок продукции судостроения, как необходимое условие создания благоприятной внешней среды для развития судостроительных предприятий. Внутренний рынок судостроения это слаженное взаимодействие судостроительных заводов с судоходными компаниями и оборонными ведомствами. Организации такого взаимодействия прерогатива Минпромполитики, функции которого должны быть коренным образом изменены и заключаться: в сборе заявок на постройку судов, формировании перспективных серий, корректировке технических требований в заказах с целью улучшения эксплуатационных качеств, технико-экономическом обосновании, проведении тендеров, определении изготовителя, в организации системы кредитования заказчиков.

Наряду с макроэкономическими преобразованиями в кратчайшие сроки необходимо провести и реструктуризацию предприятий отрасли. Реализацию данной программы в общем виде можно рассматривать как управление процессами

реструктуризации предприятия на основе контроля за продвижением по соответствующим стадиям плана реструктуризации, при котором интегральный показатель эффективности реструктуризации и основные его составляющие не должны выходить за планируемые показатели. В случае отклонения какого-либо параметра от заданных критериев в результате осуществления процесса реструктуризации, должны включаться механизмы, позволяющие в короткий срок после выяснения причин либо устранить диспропорции методами оперативного управления либо вносить коррективы в бизнес-план реструктуризации.

Выводы и предложения. Все вышеперечисленные предложения в практическом плане нуждаются в систематизации и наличии надежного механизма их практической реализации. С этой целью в ходе проведенных на базе ОАО ФСК «Море» г. Феодосия, ОАО «Завод «Фиолент»» г. Симферополь и ООО "Севморремо" г. Севастополь исследований была разработана модель государственного управления реструктуризации судостроительных предприятий которая позволяет:

- 1) своевременно корректировать цели и механизмы взаимодействия инвесторов и предприятий реального сектора экономики;
- 2) повысить степень, независимости, объективности и оперативности в оценках эффективности управленческих решений как основы разработки и реализации стратегии развития, а также обеспечения экономической безопасности судостроительных предприятий;
- 3) сформировать систему комплексного технико-экономического анализа предприятий как объекта инноваций, в целях дальнейшего совершенствования инструментов и методов реализации бизнес-планов реструктуризации;
- 4) своевременно пресекать незаконные действия реструктуризации судостроительных предприятий;
- 5) создать необходимую информационно-аналитическую базу для решения практических вопросов по совершенствованию процессов реструктуризации промышленных предприятий.

Предложенная методика интегральной оценки эффективности реструктуризации позволяет сформировать необходимую основу системы раннего обнаружения проблем, возникающих при реализации реструктуризационных мероприятий, и повысить эффективность всего процесса реструктуризации. В условиях рыночного механизма распределения и имеющегося дефицита инвестиционных ресурсов значимость мониторинга эффективности реструктуризации судостроительных предприятий неизмеримо возрастает.

Список литературы

1. Короткий. П. Контракты для приоритетной отрасли / П. Короткий. // Порты Украины. – 1999. – №2. – С. 3–6.
2. Черненко. Д. Состояние судостроения в Украине / Д.Черненко. // Экономика Украины. – 2001. – №8.
3. .Солдатов Н. Резервы судостроения / Н.Солдатов. // Экономика Украины. – 2002. – №5.
4. Все о судостроении и судоремонте Украины 2005: [справочник] // Одесса. – Порты Украины, 2007.– 208с.
5. Інформація Мінпромполітики України / Режим доступу:

- <http://shipbuilding.ru/rus/news/foreign/2008/03/21/ukr/>
6. Путилов Г. Судостроение Украины: приказано выживать / Путилов Г. Режим доступа: <http://ugmk.info/print.php?art=117377380>
 7. Закон Украины “О мерах по государственной поддержке судостроительной промышленности в Украине” от 18.11.1999 № 1242-XIV // Офіційний вісник України. – 1999. – №52. – С. 25-87.
 8. Черненко Д. А. Еще раз о себестоимости судостроения, или Сколько рабочих нужно в отрасли? / Черненко Д. А., Сычев Б. М., Романовский В. В. // Судостроение. – 2008. – № 4.
 9. 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.
 10. 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.

Поступила в редакцію 01.12.2009 г.

Ротанов Г.М. Державна підтримка високотехнологічного суднобудування в Україні / Ротанов Г.Н. // Вчені записки ТНУ. Серія: Економіка та управління. – 2009. – Т. 22 (61), № 2. – С. 319-326.

У статті розглядаються пропозиції по державній підтримці реструктуризації підприємств військового і цивільного високотехнологічного суднобудування в Україні.

Ключові слова: суднобудування, реструктуризація, державне управління.

Rotanov G.N. State support of hi-tech shipbuilding in Ukraine / G.N. Rotanov // Uchenye zapiski TNU. Series: Economy and management. –2009. – Vol. 22 (61), # 2. – P. 319-326.

The proposals for state support for restructuring the military and civilian high-tech shipbuilding industry in Ukraine are analyzed in the article.

Key words: restructuring, shipbuilding, public administration.