

Ученые записки Таврического национального университета им. В. И. Вернадского

Серия «Экономика». Том 17 (56). 2004 г. № 2. С. 283-290

УДК 330.56

Ротанов Г.Н.

ПЕРСПЕКТИВЫ УКРАИНЫ НА МИРОВОМ РЫНКЕ ВЫСОКОТЕХНОЛОГИЧНЫХ СКОРОСТНЫХ СУДОВ С ДИНАМИЧЕСКИМИ ПРИНЦИПАМИ ПОДДЕРЖАНИЯ

Постановка проблемы в общем виде и ее связь с важными практическими заданиями. С распадом СССР Украина получила значительную часть судостроительных предприятий, производящих как военные корабли, так и гражданские суда. Для характеристики потенциала судостроительной отрасли Украины необходимо отметить, что во времена СССР, треть мирового военного судостроения было сосредоточено на территории СССР. А на украинских предприятиях, до 1991 г. почти 65% продукции составляли военные корабли и специальные суда. И сейчас по своему потенциалу в области военного судостроения Украина занимает достаточно твердые позиции.

В области гражданского судостроения потенциальные возможности нашего государства (570 тыс. тонн дедвейта в год) позволяют Украине находиться на 7 месте в рейтинге мировых судостроительных стран. Из числа европейских государств лишь судостроение Германии и Польши обладает большим потенциалом, нежели Украина. В среднем за последнее десятилетие, общий дедвейт сданных суден, соответствует 10-12% от потенциальных производственных возможностей судостроения Украины. И с этими показателями мы находимся в конце второй десятки мирового судостроительного рейтинга.

Проблемой является позиционирование и закрепление Украины на мировом рынке высокотехнологичного военного и гражданского судостроения, позволяющее преодолеть несоответствие между имеющимися потенциальными производственными возможностями отрасли и современным положением дел. В практическом плане решение данной проблемы позволит в комплексе решить целый ряд масштабных экономических задач государства, таких как повышение экспортного потенциала страны, создание большого количества рабочих мест, расширение внутреннего рынка судостроения.

Выделение нерешенных ранее частей общей проблемы. Анализ объемов мирового рынка судостроения, показывает на его устойчивый рост, начавшийся в 90-х годах 20-го века и до нашего времени. Причем разделение рынка судостроения между его лидерами имеет четко выраженную специализацию так Япония и Корея, являясь мировыми лидерами рынка судостроительной промышленности (65% от объемов всего рынка судостроения) специализируются на производстве танкеров, контейнеровозов и навалочных судов, так называемое простое судостроение. Европейские страны удерживают лидерство в построении особо сложных судов, на их долю приходится 80% продукции данного сегмента рынка.

В сфере гражданского судостроения судостроители Украины имеют существенные преимущества по технологиям производства быстроходных судов на подводных крыльях, кораблей на воздушной подушке и экраногланов, это преимущество подкрепляется и передовыми позициями в освоении технологий производства с использованием стальных, титановых, композитных и других конструкционных материалов. Значительным фактором в конкурентной борьбе является и высокий научный потенциал, множество интересных, оригинальных разработок наряду с уникальными технологиями военного судостроительного производства являются базовой основой для выбора стратегии отечественного кораблестроения в конце XX - начале XXI веков. Конечно же, не здесь концентрируются основные деньги мирового судостроения, но шансы прочно закрепиться на сегменте производства скоростных высокотехнологичных судов есть.(1). Таким образом, одной из проблем, в контексте позиционирования и закрепления Украины на мировом рынке высокотехнологичного военного и гражданского судостроения, является завоевание Украиной сегмента рынка скоростных судов с динамическими принципами поддержания. Для решения этой задачи естественно необходим соответствующий анализ данного сегмента рынка и оценка перспектив Украины на мировом рынке высокотехнологичного судостроения

Формулирование целей статьи. Целью данной статьи является укрупненный анализ конкурентоспособности производства судов с динамическими принципами поддержания в Украине.

Изложение основного материала. По данным Регистра Ллойда, уже в конце 90-х годов в мире насчитывалось более 6600 крупных судов общим водоизмещением около 170 млн. рег. тонн, срок эксплуатации которых превышал 15 лет, то есть эти корабли находились уже во второй половине своего жизненного цикла. Сейчас в мировом судостроении наблюдается бум. Для замены устаревающих и удовлетворения растущего спроса на новые в текущем десятилетии должно быть построено около 9000 новых судов общим тоннажем приблизительно 200 млн. рег. тонн. По прогнозам экспертов, в первом десятилетии XXI века темпы мирового коммерческого судостроения будут сохраняться на высоком уровне.

Кроме анализа состояния парка ныне действующих судов, потребность в строительстве новых судов следует из анализа макроэкономических показателей. В настоящее время объем морских перевозок растет примерно на 2% в год, учитывая то, что около 95% межконтинентальной торговли производится по морю, эти факторы определяют большой спрос на строительство судов. На сегодня на верфях по всему миру выполняется более 2500 новых заказов с общим тоннажем около 43 млн. брутто регистровых т. соответственно растут и размеры мирового торгового флота. Мировая практика показывает, что только 20 % новых судов используется для модернизации и расширения флота, а оставшиеся - для замены списываемых судов.

Заказ новых судов тесно связан также и с изменением фрахтовых ставок, возможностей кредитного финансирования строительства судов, инфляционными процессами и их прогнозами, состоянием рынка судостроения. Анализ также

ПЕРСПЕКТИВЫ УКРАИНЫ НА МИРОВОМ РЫНКЕ ВЫСОКОТЕХНОЛОГИЧНЫХ СКОРОСТНЫХ СУДОВ С ДИНАМИЧЕСКИМИ ПРИНЦИПАМИ ПОДДЕРЖАНИЯ

показывает, что около 80% мирового судостроения - это простое и среднее судостроение, к которым относятся строительство танкеров, навалочных судов и контейнеровозов, остальной сегмент рынка занимает высокотехнологичное судостроение.



Рис. 1. Портфель заказов по типам судов на начало 2003 г.

Как показывает анализ портфеля заказов, по основным типам судов и динамики распределения рынка между основными судостроительными регионами, высокотехнологичное судостроение сосредоточено в основном в Европе. Именно здесь, данное направление имеет будущее только как высокотехнологичная и системная отрасль промышленности, для которой укрепление судостроительных объединений на европейском и национальном уровне, кооперация с поставщиками и судовладельцами становятся определяющими судьбу отрасли задачами. При этом кооперирование осуществляется в различных формах: от долевого участия в капитале или объединения верфей, взаимодействия в исследовательских проектах и технологических разработках, реализации совместных проектов повышения квалификации и подготовки сотрудников, более тесного сотрудничества с

поставщиками и судовладельцами до совместной закупочной деятельности или маркетинга. Эти тенденции необходимо учитывать и украинским судостроителям.

Динамика распределения рынка между основными судостроительными регионами в 2003 году.

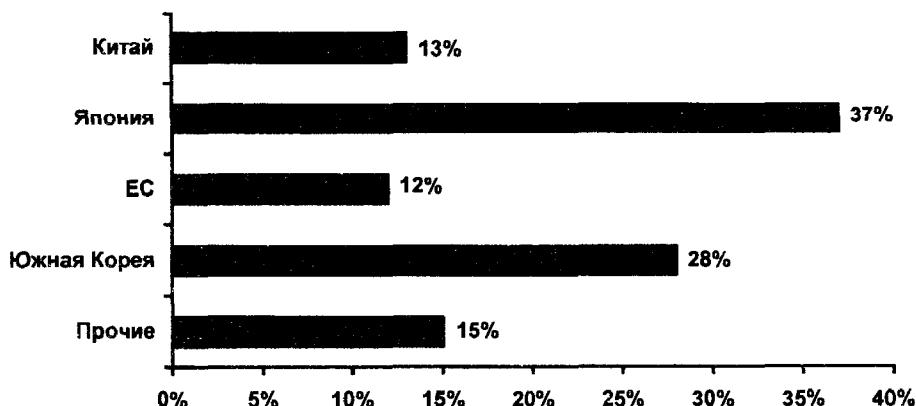


Рис. 2. Динамика распределения рынка между основными судостроительными регионами в 2003 г.

Ситуация со сложившимся мировым разделением сегментов судостроительного рынка в совокупности с промышленным потенциалом Украины в данной отрасли требует активного включения отечественной судостроительной промышленности в экспортную деятельность и является важнейшим условием ее выживания и развития.

Производственный потенциал украинских судостроительных заводов позволял получать ежегодно около 46 суден общим дедвейтом около 570 тыс. тонн (общая валовая емкость – около 440 тыс. брт). Однако существует и ряд проблем требующих срочного решения к ним можно отнести низкий уровень заработной платы в украинском судостроении (70 долларов) как следствие дисбаланс в численности работающих и сроках строительства, которые приводят к тому, что стоимость затрат труда в Украине более чем в два раза выше, чем в Польше, и почти на 20% выше, чем в Германии, несмотря на то, что уровень зарплаты в Польше почти в 4 раза, а в Германии в 30 раз выше, чем в Украине. Примером для нас может стать бурное развитие польского судостроения, фундаментом которого является достигнутое соотношение стоимости затрат труда и производительности труда, которые обеспечивают мировой уровень цен на судна, то есть составляют реальную конкуренцию судостроению Северо-восточной Азии.

Меры, разрабатываемые правительством Украины, направлены на совершенствование как структуры судостроительной отрасли (реструктуризация судостроительных заводов), так и законодательного поля для судостроения (Закон «О судостроении»). Они позволяют снизить стоимость строительства суден на

ПЕРСПЕКТИВЫ УКРАИНЫ НА МИРОВОМ РЫНКЕ ВЫСОКОТЕХНОЛОГИЧНЫХ СКОРОСТНЫХ СУДОВ С ДИНАМИЧЕСКИМИ ПРИНЦИПАМИ ПОДДЕРЖАНИЯ

украинских верфях не более чем на 12-14% – 15-20% = 30-34%, то есть не более чем в три раза. В то же время превышение себестоимости мировой цены составляет не менее 60%. Расчеты показывают, что при благоприятных условиях Украине для реализации своего судостроительного потенциала достаточно иметь около 13000 работающих на судостроительных предприятиях. Сегодня даже в эквиваленте полной занятости эта цифра в два с половиной раза выше. В настоящее время, когда объем продукции судостроительных заводов не превышает 150-200 тыс. брт, необходимая численность занятых в судостроении не должна превышать 6000-8000 человек.

Исходя из изложенного сжатого обзора состояния мирового рынка продукции судостроения, для судостроения Украины складывается противоречивая ситуация. С одной стороны, рост спроса на судна должен стимулировать экспортную активность украинских верфей, а с другой – ряд негативных факторов не позволяют полностью использовать мощности украинских судостроительных заводов для выпуска экспортных заказов. В сложившейся ситуации необходимо учитывать и еще один немаловажный фактор, который часто упускается из виду при общезэкономическом анализе отрасли, а именно уникальность ряда технологий и направлений нашего судостроения, многие из которых не имеют аналогов в мире. И здесь вполне конкурентоспособным, на сегменте высокотехнологичного судостроения, может быть производство судов с динамическими принципами поддержания.

В плане строительства данного типа судов необходимо учитывать два основных направления это военное и гражданское производство.

Рассматривая перспективы закрепления Украины на рынке гражданских судов на подводных крыльях и основываясь на проведенных маркетинговых исследованиях и данных конкретных переговоров с фирмами можно определить наиболее перспективные регионы, в которых наша продукция может быть наиболее конкурентоспособна. К этим регионам можно отнести: Средиземноморский регион, Ближний Восток, Балтийское море, Юго-Восточную Азию, Латинскую Америку. Особую важность в настоящее время приобретает рынок Греции. По состоянию на сентябрь 2004 года в Греции действовали 18 компаний с быстроходным пассажирским флотом из 75 судов, 68 из них – суда на подводных крыльях, построенные в бывшем СССР, а именно на Украине, сейчас эти СПК нуждаются в модернизации или замене. Из 56 единиц СПК типа "Комета", построенных ФПО "Море" 27 единиц произведено на экспорт и направлены в Польшу, Югославию, Болгарию. Кроме этого в период остановки отечественного производства данного типа судов они активно покупались данными странами в пароходствах бывшего СССР.

В настоящее время, к основным конкурентам Украины на рынке быстроходных пассажирских судов необходимо отнести фирмы Австралии, Норвегии, Швеции, Великобритании, Японии, но анализ их конкурентных преимуществ показывает, что они имеют в основном не техническую, а экономическую основу. Так, например успеху австралийских фирм на рынке быстроходных судов способствует целенаправленная государственная политика стимулирования и поддержки

экспорта судов, аналогичная ситуация и в других странах. Украине же еще пока только предстоит выработать четкую политику поддержки своего производителя.

Особой темой в развитии высокотехнологичного судостроения является военное производство и здесь корабли на воздушной подушке, на подводных крыльях и экранопланы имеют большие перспективы.

По прогнозу американской консалтинговой фирмы "Эй-Эм-Ай интернэшнл", мир стоит на пороге бума в военном кораблестроении. До 2013 г. европейские страны НАТО закупят 394 корабля на сумму 97,6 млрд. долл. Чуть меньше планируют закупить ВМС США, которые приобретут 260 кораблей на 93,5 млрд. За лидерами потянутся флоты других государств. Всего, по оценкам, в ближайшие 15 лет будет построено 1443 военных корабля общей стоимостью 271,5 млрд. долл. И наверняка согласно новым военным доктринах весомую часть в этом объеме составят скоростные корабли-невидимки. Этот прогноз подтверждается и тем, что в судостроительный бизнес потянулись крупнейшие аэрокосмические корпорации: американские "Локхид-Мартин", "Нортроп-Грумман" и "Боинг-Макдоннел-Дуглас", английская "Бритиш Аэроспейс".

Отметим, что Украина наряду с Россией по-прежнему являются бесспорными лидерами по судам с динамическими принципами поддержания, которые как нельзя лучше соответствуют технологиям "стелс". Значительный эффект могла бы дать консолидация усилий нашей страны с главными зарубежными потребителями нашей военно-морской техники - Китаем и Индией. Таким образом, заделы и возможности у нас значительные. Перспективным является и еще одно из направлений деятельности это выход на рынок проектов. Это направление активно используют наши зарубежные конкуренты, так британцы до сих пор не построили ни одного современного скоростного боевого корабля. Зато на международных выставках военно-морских вооружений они предлагают широкую гамму проектов. Компания "Бритиш Аэроспейс", например, проект корвета "Когуар", фирма "Ярроу", недавно перешедшая под контроль электронной корпорации "Маркони", - еще один проект "стелс". Компания "Роял Шельде" разработала и предлагает зарубежным заказчикам проекты целого семейства кораблей-"невидимок" "Си Эрроу".

Производственный потенциал нашего военного судостроения в целом сохранен, более того, ряд предприятий в условиях временногоостоя и сокращения производства даже осуществили модернизацию производства, освоили новые технологии, процессы и материалы. Научный потенциал кораблестроительной отрасли хотя и сократился, но в целом сохранен и даже приумножает свой опыт в ходе работы с западными специалистами в международных группах НАТО. Так начата работа над перспективным малым боевым кораблем водоизмещением 1500 тонн. Именно с разработками малых боевых кораблей и катеров Украина довольно успешно выступает на международных военно-морских выставках и тендерах последних лет. Базируясь изначально на кораблях на подводных крыльях, на воздушной подушке и экранопланах (последние вообще имеются только в СНГ), этот зарождающийся флот уже в первые годы своего существования смог далеко оторваться по своим

ПЕРСПЕКТИВЫ УКРАИНЫ НА МИРОВОМ РЫНКЕ ВЫСОКОТЕХНОЛОГИЧНЫХ СКОРОСТНЫХ СУДОВ С ДИНАМИЧЕСКИМИ ПРИНЦИПАМИ ПОДДЕРЖАНИЯ

потенциальным возможностям от флотов многих развитых стран и стал притягательной целью на мировом рынке боевых кораблей.

Рассматривая наиболее перспективные проекты "москитного" флота украинских кораблестроителей, нужно сказать, что лидером в производстве кораблей с динамическими принципами поддержания в Украине, является ФСК "Море" (г. Феодосия). Украинские корабли на подводных крыльях типа «Антарес», «Скиф», «Сокол», большой десантный корабль на воздушной подушке «Зубр» имеют современные боевые характеристики и отличную репутацию во многих странах мира.

По мнению специалистов ВМФ Пакистана, применение КПК "Сокол" с новейшей гидроакустической станцией на более чем 100-километровой прибрежной зоне Аравийского моря, позволит решить задачу противолодочной защиты побережья Пакистана, чего было невозможно достичь с ранее предлагавшимися им гидроакустическими станциями из США, Франции и Англии. Не имея возможности по разным причинам широко взаимодействовать с Россией, США, Англией и Францией, высшее руководство ВМФ Пакистана проявляет большой интерес к экспортным возможностям военно-морского судостроения Украины и, в частности, к ФПО "Море".

Объединенными Арабскими Эмиратами, Вьетнамом, Китаем, Таиландом Индией, Болгарией и Египтом в последнее время неоднократно высказывалась большая заинтересованность в приобретении сторожевого скоростного КПК "Антарес" в различных модификациях. ОАЭ и Египет хотят иметь на базе КПК "Антарес" боевой ударный ракетный газотурбοход на подводных крыльях, способный развивать скорость 40-60 узлов и оснащенный современными видами средств вооружений, радио электронным и гидроакустическим оборудованием. Китай, Болгария, Индия хотели бы использовать этот КПК для нужд охраны своей границы и морской зоны. К тому же реализация, к примеру, экспортной программы, серийного выпуска КПК "Антарес" или "Сокол" позволит создать рабочие места или восстановить занятость порядка 10-15 тысяч человек на 6-10 предприятиях Украины, так как основное оборудование и системы вооружений этих кораблей созданы, либо можно создавать в Украине.

Многие страны проявляют большой интерес к десантному кораблю на воздушной подушке «Зубр», и здесь имеется большой опыт в производстве и эксплуатации данного типа кораблей как в ВМС Украины так и в ВМС стран НАТО, в частности Греции.

Перспективной разработкой является также и сторожевой пограничный высокоскоростной катамаран на подводных крыльях "Скиф" на сегодня лучший пограничный катер СНГ, как по возможностям боевого применения, так и условиям обитаемости личного состава, что становится всё более актуальным среди иностранных заказчиков в последнее время.

Кроме судов с динамическими силами поддержания Украина располагает и другими возможностями в производстве «москитного» флота, здесь можно сказать об экспортных разработках Казенного исследовательско-проектного центра кораблестроения (КИПЦК) Украины, вызвавших значительный интерес у потенциальных иностранных покупателей. Прежде всего, это корабли класса "корвет" типов "Мистраль-1500П" (для Польши) и

"Мистраль-1500Г" (для Турции), представляющие собой две различные модификации одной разработки, рассчитанные с учетом требований двух различных заказчиков. При этом проектные предложения соответствуют стандартам НАТО. На выставках в Пакистане, Объединенных Арабских Эмиратах, Сингапуре, Турции и Польше эти проекты пользовались повышенным вниманием различных делегаций, особенно из стран Ближнего Востока. При наличии более четкой координации усилий МИДа, "Укрспецэкспорта" и других заинтересованных государственных структур, уже в обозримом будущем, имеются реальные перспективы заключения контрактов на поставку этих и других кораблей иностранным заказчикам. К украинским разработкам проявлен интерес со стороны представителей ВМС и Береговой охраны Турции, Бангладеш, Вьетнама и ряда других стран.

В числе проектов катеров КИПЦК имеются такие, которые, соответствующие требованиям конкретных заказчиков, могут быть построены в основном из украинских материалов и комплектующих. Прежде всего, это быстроходные патрульные катера "Универсал", "Фаворит", бронированные артиллерийские катера "Кайман-50" и "Кайман-80".

Выводы и направления дальнейших исследований. Проведенный в работе анализ с учетом, основных конкурентов, показывает рост портфеля заказов практически у всех фирм работающих на данном сегменте рынка. Можно с определенной уверенностью говорить и о перспективах данного направления в судостроении основными факторами развития которого, являются: первое старение имеющегося парка СПК и СВП, с необходимостью его обновления, второе резкое увеличение спроса на туристические и бизнес перевозки на скоростных судах каботажного плавания, третья положительная динамика во внутритраслевой конкуренции с судами других классов и межтраслевой конкуренции с железнодорожными и авиа перевозками, четвертое в соответствии с новыми военно-морскими доктринами ряда развитых стран рост военных заказов на скоростные патрульные, ракетные, противолодочные, спасательные и десантные корабли. Наша страна имеет богатые традиции в производстве судов данного класса, все перечисленные выше типы кораблей или проектные разработки полностью соответствуют, а по многим параметрам опережают зарубежные аналоги, следовательно, Украина имеет хорошие перспективы закрепления на данном сегменте рынка судостроения.

Список литературы

1. Закон Украины «О мерах государственной поддержки судостроительной промышленности Украины» от 18 ноября 1999 года с дополнениями от 13 декабря 2001 года.
2. Блинov A.B., Смирнов Ю.В. «Экономические проблемы зарубежного судостроения» для www.seanews.ru.
3. Волченко А. «Мы не безнадежно отстали от запада (интервью с Е.Б.Патоном)» - «Бизнес», №15(534) от 14 апреля 2003 года.
4. Ильичев Р. «Искусство привлекательности»- «Бизнес», №15 (534) от 14 апреля 2003 года.
5. Ким К. «Корейская судостроительная индустрия»- «Порты Украины», №2,2003.
6. Короткий П. «Реакция на демпинг»- «Порты Украины»-№1, 2003.
7. Короткий П. «Контракты для приоритетной отрасли» - «Порты Украины», №2, 1999.
8. Независимая газета - Независимое военное обозрение, 15.10.1999
9. Солдатов Н. «Резервы судостроения» - «Экономика Украины», №5,2002.
10. Черненко Д. «Состояние судостроения в Украине» - «Экономика Украины», №8, 2001.

Поступило в редакцию 25.11.2004 г.