

суднобудування та виходу на провідні позиції на світовому ринку, можна назвати високий науковий потенціал суднобудівного комплексу України, наявність власної сировинної бази, необхідних виробничих потужностей та кваліфікованих кадрів. Багатопрофільність виробництва, орієнтація на світовий ринок, можливість виготовляти конкурентоспроможну на світовому ринку продукцію говорять про те, що сьогодні (за сприятливої кон'юнктури світового суднобудівного ринку) Україна має не втратити шанс зберегти і розвинути нагромаджений суднобудівний потенціал.

Дослідження розвитку світового ринку суднобудування за останні 25 років показує, що він почав розширюватись з кінця 80-х років. За останні 10 років обсяг світового суднобудування збільшився на 50%. На сьогодні більше 80% ринку світового суднобудування складають танкери, контейнеровози та балкери. Останні 3 роки показують, що лідерами світового суднобудування є Японія та Корея. На ці країни припадає більше 65% всього ринку суднобудування. На кілька порядків (за обсягом іноземних замовлень) відстають від них Німеччина, Польща, Китай, Італія, Румунія, Тайвань, Фінляндія, Україна, Іспанія, Росія, Хорватія, Данія, Франція, Бразилія, Туреччина, Сінгапур, Нідерланди, Норвегія, Великобританія, Індія. За типами суден Японія споруджує 50% усього балкерного флоту, а Корея – близько 50% усіх танкерів. Лише 6% суднобудування європейських країн складають “прості” судна. Європейські країни залишаються лідерами у будівництві особливо складних суден (80%), а за тоннажем на частку Європи припадає лише 20% усіх суден.

Слід констатувати, що за часів незалежності українське суднобудування втратило свої позиції на міжнародному ринку, що супроводжувалося скороченням обсягів виробництва, зниженням рівня фінансового забезпечення, підвищенням витрат, втратою кадрового потенціалу. Складнощі з фінансуванням суднобудування зумовили суттєве зменшення завантаження потужностей і працівників на підприємствах.

Втім, слід зауважити, що сьогодні на світовому ринку суднобудування склалася дуже сприятлива для України 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.

На сьогоднішній день близько 95-97% продукції суднобудування України поставляється на експорт. Традиційно це танкери (дедвейтом 30-45 тисяч тонн), транспортні рефрижератори (місткістю трюму 350-500 тисяч кубічних футів), балкери (дедвейтом 45-70 тисяч тонн) і риболовецькі судна. Результати роботи галузі за останні два роки свідчать про позитивні моменти, багатьом заводам вдалося подолати спад виробництва. Якщо в 1999 році на підприємствах галузі об'єм виробництва збільшився по відношенню до 1998-го на 4 відсотки, то в 2000 році по відношенню до 1999-го - вже на 31 відсоток.

Лідер вітчизняного суднобудування ВАТ «Дамен Шіпярдс Океан», який виробляє близько 30% суднобудівної продукції України за 2007 р. збільшило обсяги виробництва продукції на 12,5%. Позитивні зрушення спостерігаються і на Херсонському суднобудівному заводі, який забезпечений замовленнями на декілька років вперед.

Важливу роль у розвитку вітчизняних суднобудівних підприємств відіграли інвестиції, без яких галузь не змогла б вийти з кризи. Інвестори отримали можливість прибуткового інвестування у перспективне виробництво. В свою чергу, суднобудівним підприємствам це дало можливість розвитку і модернізації. Інвестиційні компанії різних країн, таких, як Німеччина, Японія, Саудівська Аравія, Швеція, Голландія виявляють свою зацікавленість у співробітництві з Україною в галузі суднобудування.

Серед причин, завдяки яким інвестори активно цікавляться підприємствами галузі суднобудування України, можна виділити наступні:

- необхідність зниження собівартості суден за рахунок перенесення частини виробництв в треті країни, зокрема до України, де є дешева і кваліфікована робоча сила, відносно дешева сировина, метал і т.д.
- вигідне географічне розташування;
- низька вартість входу на ринок, недооцінка активів суднобудівних підприємств.

Особливо привабливою нішею для інвесторів є вкладення засобів в розвиток заводів по будівництву танкерів, газозовів (на сьогоднішній день у світовому масштабі будівництво цих суден пропонують лише 20 компаній), а також малотоннажних суден. Виробництво малотоннажних суден завжди було привабливим, оскільки їм властива висока рентабельність будівництва і експлуатації. Експлуатація цих суден не схильна до різких коливань попиту, світовий ринок безперервно росте і вельми далекий від насичення через постійну необхідність використання цього виду суден.

Іноземних замовників вже багато років приваблює якість і надійність суден, побудованих в Україні. Українські заводи використовують передові технологічні процеси складання корпусів суден і монтажу судового комплектуючого обладнання, мають стапелі, сухі доки і глибоководні будівельні набережні, оснащені крановим обладнанням високої вантажопідйомності. Особливо іноземні замовники цінують зварювальні роботи на українських верфях і фарбування суден. Нові розробки українських конструкторів, їх інтелектуальний потенціал дозволяє виготовляти судна світового рівня і за конкурентними цінами, що в цілому складають інвестиційну привабливість суднобудівної галузі українського народного господарства.

Серед чинників, що стримують розвиток інвестиційної активності можна назвати:

- значні політичні ризики;

- нерозвиненість внутрішнього фінансового сектору для роботи з суднобудівними підприємствами;
- низька купівельна спроможність внутрішнього ринку;
- ризики, пов'язані з недосконалою законодавчою захищеністю інвестора.

Подолати несприятливі фактори можливо тільки з допомогою державних програм та стимулювання залучення інвестицій, які б допомагали розвитку галузі. Суднобудування – одна з галузей, яка потребує саме державної підтримки, відсутність якої може призвести до стагнації галузі. В багатьох країнах світу, наприклад, в Південній Кореї, Німеччині, суднобудівні підприємства мають серйозну державну підтримку, аж до багатомільйонних дотацій, що допомагають стимулювати виробництво. Аналізуючи ситуацію в Україні, можна сказати, що ця система не розвинена, державна політика не проводиться на такому рівні, як того потребує дана галузь. Робиться багато спроб впровадження програм державної підтримки, але тільки поодинокі випадки виявляються ефективними.

Україна має дуже високий потенціал розвитку суднобудівної галузі, але без державної підтримки цей процес буде довготривалим. Ініціативу беруть на себе інвестори, які більш якісно оцінюють ситуацію і розуміють, що для них є пріоритетним. І в цій ситуації вірні дії держави могли б ефективно допомагати досягненню позитивного результату і для інвестора, і, найголовніше, для галузі. В Україні необхідно створити сприятливі умови для захисту інвестицій і рівноправної конкуренції для суднобудівних підприємств.

Не дивлячись на повільність держави, за останні роки ситуація в національній суднобудівній галузі поступово починає змінюватися в кращу сторону. Це обумовлено ситуацією на світовому ринку і створенню сприятливих умов для проведення приватизаційних заходів як для вітчизняних, так і для закордонних інвесторів. На даний момент серед підприємств, які викликають найбільший інтерес у інвесторів, є державне підприємство „Суднобудівний завод ім. 61 комунара” і Чорноморський суднобудівний завод. Завдяки інвестиціям у суднобудівних підприємств з'являється можливість розвитку і модернізації. В цілому, стан українського суднобудування сприятливий для залучення інвестицій, а динаміка ринку збуту така, що на сьогоднішній день він є ненасиченим, хоч основні судноверфі знаходяться на етапі оживлення і є конкурентоспроможними на світовому ринку суднобудування.

IV. Висновки. Враховуючи усі позитивні і негативні фактори у роботі підприємств суднобудування можна визначити наступні основні риси їх сучасного стану:

- фінансово-економічне положення багатьох заводів залишається складним. Вони відчувають гостру нестачу власних оборотних засобів.
- існуюча в Україні банківська система не відповідає потребам функціонування суднобудівної промисловості: високі відсотки за користування кредитними ресурсами, короткий термін надання кредитів, відсутність зацікавленості українських комерційних банків у вкладенні значних фінансових ресурсів у довгострокове кредитування українських судовласників і суднобудівників.
- основний об'єм випуску продукції (95-97%) виробляється на експорт.
- відсутність достатньої підтримки будівництва суден коштами державного бюджету.

Подальші дослідження слід спрямовувати на розробку дієвих шляхів управління фінансовими потоками суднобудівних підприємств.

Джерела та література

1. Коблош М.О. Адаптація організаційно-економічного механізму суднобудування до ринкових умов: Автореф. дис.... канд. екон. наук. – Київ, 1998. – 19 с.
2. Коблош М.О. Підходи до розробки організаційно-економічного механізму функціонування суднобудівного підприємства в ринкових умовах. – Д.: ІЕП НАН України, 1998. – 48 с.
3. Путилов Г. Судостроение Украины: приказано выживать // Интернет ресурс <http://www.ugmk.info/print.php?art=1173177380>.
4. Романовський Д., Черненко В. Деякі аспекти розвитку суднобудування в Україні // Маркетинг та реклама. – 1998. - № 7-8. – С. 50-54.
5. Федулова Л.І., Коблова М.О. Організаційно-економічний механізм функціонування суднобудівних підприємств в ринкових умовах. – Д.: ІЕП НАН України, 1998. – 343 с.
6. Черненко Д. Состояние судостроения в Украине // Экономика Украины. – 2001. – №2. – С. 23 – 26.