

ПОТЕНЦІАЛ СУДНОБУДІВЕЛЬНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

Познанська І.В., Гнатюк П.І.

Питання нарощування суднобудівельного потенціалу України є невід'ємною складовою сталого та ефективного функціонування морегосподарського комплексу України. Стан однієї з найбільш розвинутих галузей народного господарства, що дісталась Україні у спадок від СРСР дуже складний, і говорити про сильні конкурентні позиції України як морської держави у світі не є доцільним.

Постановка проблеми. За останні десять років позиції суднохідних компаній України були втрачені не лише на міжнародних, а й на внутрішніх лініях. Сам же морський флот значно застарів; більшість суден вже не відповідають вимогам міжнародних конвенцій. Більше 92% вантажів, що обробляються в українських портах, транспортуються іноземними суднами. Вітчизняні верфі в основному Попри усі спроби державних органів проголосити чи запровадити якісь ефективні зміни на краще у галузі українського суднобудування, вони все ще залишаються без широкого застосування та реальних позитивних наслідків для українських підприємств. Серед порівняльних переваг, наявних в Україні для активного розвитку суднобудування та виходу на одні з перших позицій на світовому ринку, можна назвати високий науковий потенціал суднобудівельного комплексу України, наявність власної сировинної бази, необхідних виробничих потужностей та кваліфікованих кадрів.

Постановка завдання. Багатопрофільність виробництва, орієнтація на світовий ринок, можливість виготовляти конкурентоспроможну на світовому ринку продукцію говорять про те, що сьогодні Україна має не втратити шанс зберегти і розвинути нагромаджений суднобудівний потенціал. Розгляд пріоритетних напрямків розвитку суднобудівельної галузі є **ціллю** даної статті.

За більш ніж двохсотрічну історію суднобудування і судноремонту в Україні дозріла хороша виробнича база для кораблебудування: 25 галузевих дослідницьких інститутів, 7 крупних заводів, що проводять судові двигуни і інше суднове устаткування для кораблебудування, 11 суднобудівельних заводів, 11 підприємств, що виготовляють судовий інструмент.

На сьогодні діючих суднобудівельних підприємств України залишилось лише сім:

1. Чорноморський суднобудівельний завод, м. Миколаїв
2. ГП "Суднобудівельний завод ім. 61. Комунарів". м. Миколаїв -
3. Херсонський суднобудівельний завод, м. Херсон
4. Завод "Залив", м. Керч
5. ВАТ Суднобудівельна компанія Феодосії «МОРЕ»
6. Завод "Ленінська кузня"
7. Суднобудівельний завод "Плаз"

Вітчизняне суднобудування на сьогодні зорієнтовано переважно на виконання експортних замовлень.

У першому півріччі 2007р. із 20 виготовлених і зданих замовникам суден лише 3 призначалися для вітчизняних компаній.

У той же час відсутність в країні виробництва сучасного устаткування та обладнання для випуску суднобудівними заводами суден „під ключ“, змушує їх закуповувати ці елементи, або будувати лише корпуси на експорт, що, як правило, є економічно невиправданим.

Крім того, технологічна, наукова і випробувальна база галузі морально та фізично застаріла, знос основних фондів підприємств становить від 30% до 60% і більше.

Якщо за результатами трьох місяців 2009 р. спад виробництва в машинобудуванні в цілому склав 47% стосовно аналогічного періоду минулого року, то в суднобудуванні - 59%. Навіть у традиційно відстаючому сільгоспмашинобудуванні падіння менше - 51,4%. Торік суднобудування було одною з провідних галузей з обсягом замовлень \$240 млн і річним приростом 0,6% при падінні виробництва в галузі на 22%.

Спад виробництва має місце на більшості підприємств галузі. Так, з початку року фактично не працюють суднобудівний завод ім. 61 комунара й Чорноморський суднобудівний завод. Знизився обсяг виробництва на Севморзаводі й Херсонському суднобудівному заводі. "Сьогодні судовласники масово відзивають замовлення. Погіршує ситуацію й банківська криза: суднобудування - галузь дуже капіталомістка й без дешевих кредитів у принципі не може існувати. Наприклад, на "Севморзаводі" починаючи з 2006 року обсяги виробництва постійно зростали, але до кінця 2008 року ситуація різко погіршилася, через зниження в 4,8 рази фрахту суден, судовласники відмовляються будувати новий флот.

Крім того криза в суднобудуванні погіршується відсутністю державної підтримки. Так, Кабмін планував увести нульове мито, ПДВ на імпорт комплектуючих для суден і відшкодувати експортний ПДВ суднобудівникам. Китай, Південна Корея й Японія з початку року знизили податкове навантаження на суднобудування у два рази. У результаті їхня продукція стоїть на 17-20% дешевше, ніж українська, й їхні заводи завантажені замовленнями. Навіть якщо попит відновиться,

суднобудівні підприємства не зможуть розраховувати на збільшення завантаження, поки не будуть вживлені необхідні заходи щодо підтримки галузі.

Звісно, що в період економічної кризи відсутність в Україні, достатніх ресурсів транспортної галузі може й буде благом для країни, оскільки відпадає необхідність вишукувати кошти на їх невиробниче утримання. Однак раніше, чи пізніше криза має скінчитися, почнеться економічний підйом і відсутність розвиненого судноплавства та портової сфери стане гальмом на шляху економічного зростання країни, бо існуючий досвід свідчить, що морський транспорт останнім входить у кризовий стан, у найбільшій мірі відчуває на собі його наслідки, однак і першим виходить з економічної кризи з найвищими темпами зростання.

Створюючи умови для розвитку національного судноплавства слід також пам'ятати, що в основі успіхів великих морських країн лежить, перед усім, наявність у їхньому суспільстві розвинених морських традицій, завдяки яким кожен урядовець, кожен банківський службовець, кожен профспілковий функціонер та й взагалі кожен член суспільства розуміє, що вкладання у судноплавство та інші сфери морської діяльності дає трикратну віддачу в цілому по всіх галузях національної економіки, і розглядає розвиток перш за все торговельного судноплавства як пріоритетний напрямок розвитку національної економіки.

Таблиця 1

Залишок дедвейту у світовому торговельному флоту

	2007	2008	2009
	млн.т.		
Торговельний флот(три основних типа)	830,7	876,2	896,2
Залишки тоннажу	12,1	19,0	25,9
активний флот	818,6	857,2	870,4
	відсотки		
залишок	1,5	2,2	2,9

2008 рік ознаменував собою нову точку відліку в історії світової економіки і торгівлі. Ускладнення кредитних операцій, викликаних глобальною фінансовою кризою і зниженням попиту на товари і транспортні послуги, призвели до уповільнення зростання в міжнародній морській торгівлі в 2008 році. В той же час, постачання нових суден продовжують рости. Це зростання є результатом замовлень до фінансової кризи, коли галузь як і раніше продовжувала чекати високих темпів зростання попиту. У зв'язку з цим промисловість зіткнулася з хвилею надмірного тоннажу і зниженням фрахтових ставок, особливо стосовно крупномірних суден для перевезення масових вантажів.

Останні тенденції політики Євросоюзу стосовно морського

транспорту полягають у розвитку автодоріг моря. Морські автостради задумані як засіб удосконалення обробки і перевезення вантажів. Завдання автострад зробити морський транспорт привабливіше. Вантажний транспорт повинен бути сконцентрований в конкретному числі вузлів - морських автострадах з добре підготовленими портами. Концентрація перевезень в цих вузлах робить їх життєздатнішими і здійсненими. Морський транспорт завдяки морським автострадам стане дешевшим і приверне частину вантажного транспорту що використовує інші методи транспортування. Цей метод повинен застосовуватися на ділянках, де шляхи переобтяжені і утруднені частіше природними перешкодами, щоб об'єднати таку властивість морського транспорту, як місткість і маневреність автотранспорту.

Статистика показує, що найбільший попит і популярність мають судна маломірного флоту. Кількість малих суден в майбутньому ймовірно збільшуватиметься, а не скорочуватися. Суднобудування майбутнього - це гнучке суднобудування, яке дозволить при високому рівні механізації і автоматизації всіх виробничих процесів будувати судна різних типів і призначень. Останніми роками йде інтенсивний пошук вдосконалення суден маломірного флоту на основі впровадження ефективніших гідродинамічних рішень і нових технологій. Темп життя прискорюється, що сприятиме потребі до швидкісних суден, а значить форма повинна підкорятися, підкреслювати і покращувати швидкісні якості судна.

Міжнародне екологічне законодавство стосовно суднобудівельних підприємств посилюється, і частина суднобудівельних верфей миру, що спеціалізуються на будівництві тоннажу на експорт (що особливо стосується Китаю), його вимог не витримують без вживання відповідних великомасштабних і дорогих заходів, що відіб'ється на рівні їх конкурентоспроможності.

Світова суднобудівельна галузь оцінюється в неймовірну суму \$100 млрд., згідно із звітом Bloomberg від грудня 2006 р. Недивно, що 80% об'єму світової торгівлі перевозиться морським транспортом [1]. Крім того, судна всіх типів борознять світові океани і виконують величезну кількість різних завдань. Вони включають транспортування вантажів, дреджінг, пошук і рятувальні операції, очищення екологічного середовища, розвідку і видобуток нафти і газу, укладання кабелів і труб, наукові патрулювання, а також багато що інше. Суднобудування є важливою галуззю, яка забезпечує баланс між попитом і пропозицією в секторі торгівельного судноплавства. Коли попит на певного типа вантажу високий, попит на судно, що перевозить цей вантаж, відповідно виростає. Власники і оператори суден в цій галузі розмістять замовлення на верфях, що спеціалізуються на даному типі суден, і верфі почнуть будівництво. Враховуючи природу судноплавства, залежну від рівня попиту, можна сказати, що воно відображає стан здоров'я світової

економіки і торгівлі. Таким чином, і суднобудівельна галузь дає обґрунтоване уявлення про стан світової економіки. І дійсно, існує значний прямий зв'язок між динамікою суднобудування і світової економіки і торгівлі. Об'єми суднобудування зростають, коли зростає рівень міжнародної торгівлі. Аналогічно, суднобудування знаходиться серед перших, страждаючих від спадів при падінні світової економіки, що робить суднобудування своєрідним барометром економічної активності і ставить суднобудування на одне з перших місць серед найбільш важливих економічних видів діяльності в світі.

До появи корейських і японських суднобудівних верфей після Другої світової війни європейські верфі домінували у світовій суднобудівній галузі. Після війни найбільші у світі верфі були побудовані в Ньюкаслі (Великобританія) і в Клайд (Шотландія).

Тоді як суднобудування все ще існує і в Європі, ці суднобудівні верфі фокусуються більш на так званих судах класу Lexus, таких як хімовози, офшорні суду постачання (OSV), сейсмичні судна, військові судна та круїзні лайнери.

Наприклад, BAE в Англії спеціалізується на будівництві військових суден, тоді як Aker Yards (зараз це STX Europe) в Норвегії спеціалізується на будівництві круїзних суден і суден льодового класу, а також кількох видах OSV.

Під час піку будівництва нових суден до світового економічного спаду попит значно зростав на місця якірної стоянки в європейських верфях, які до цього поступилися свої позиції азіатським верфям. Це стало результатом надлишку попиту на азіатських верфях, які не могли впоратися з великим обсягом замовлень на новий тоннаж. Європейські верфі розуміють, що не можуть впоратися з низькою вартістю праці в Азії, а також їх економії на масштабі, але все ще отримують значну частку замовлень на технічно складні судна.

Явною тенденцією в світовому суднобудуванні в останні два десятиліття є поява суднобудівних верфей у країнах, що розвиваються.

Китай домінує у деяких секторах, таких як суховантажі, газовози та контейнеровози. Також намітилося поява верфей в Індії, В'єтнамі та Малайзії, що фокусується на невеликих і середніх судах і навіть обслуговуючих експортні ринки У таких верфей можуть бути в наявності напрацьовані об'ємні книги замовлень, в тому числі для зовнішніх ринків.

Деякі верфі виграють від використання спілок з більш досвідченими міжнародними суднобудівниками, які володіють більш просунутими технологіями і процесами, які допомагають поліпшити продуктивність, ефективність і номенклатуру пропонованих послуг і продуктів.

Як наслідок суднобудівного буму в країнах, що розвиваються, намітився приплив інвестицій з великих іноземних суднобудівних

верфей. Наприклад, компанія STX інвестувала значні кошти в Малайзії, Філіппінах, Індонезії і В'єтнамі.

Все це свідчить про зростаючу привабливість суднобудівного сектору в країнах, що розвиваються, в яких низька вартість виробництва, зростає попит на судноплавні послуги і присутній економія масштабу.

Все більше судноплавних компаній купують частки в суднобудівних верфях, щоб мати більший контроль над ланцюжком постачань і створити ефект синергії. Одним з прикладів таких покупок є покупка компанією MISC компанії MMHE, найбільшої верфі Малайзії, з метою об'єднання бізнесу перевізника з можливостями суднобудівної верфі з будівництва офшорних установок і суден для обслуговування офшорної нафтогазової галузі.

Ще однією незаперечною тенденцією в суднобудуванні є зростаюча кількість замовлень на великі і складні судна. Гонитва за економією масштабу призводить судовласників до замовлень. Більша кількість транспортованого вантажу призводить до зниження вартості перевезення одиниці вантажу, що благотворно позначається на всіх зацікавлених сторонах у схемі постачань морським транспортом.

У секторі контейнеровозів постійно будуються судна з більшою місткістю. Кілька суден більш 11 000 TEU вже працюють, розміщені замовлення на судна тоннажем 14 000 TEU. Гігант на 16 000 TEU вже знаходиться в розробці в компанії Samsung, одного з найбільших судноверфей Кореї і світу. Аналітики судноплавства навіть не виключають можливість будівництва великого контейнеровоза з невірогідним тоннажем 22 000 TEU.

У танкерному секторі найбільше ULCC має тоннаж 550 000 DWT, суднам такого розміру необхідний для роботи дуже невеликий екіпаж. Типовий газовий танкер класу Aframax (нафтовий танкер менш 120 000 DWT шириною більше 32,3 м) вимагає екіпажу 15 осіб завдяки просунутим пристроям та складної електроніки на борту.

У категорії пасажирських суден також заплановано будівництво гігантських круїзних суден.

Компанія Royal Caribbean International замовила у STX Europe пасажирське судно, здатне розмістити 6 400 пасажирів, що є світовим рекордом. Якщо і цього недостатньо, інше круїзне судно Princess Kaguya розробляється компанією Japan Contents Network, здатне розмістити 8 400 пасажирів.

Нове покоління OSV, що працює на газі і оснащене можливостями динамічного позиціонування, а також високою потужністю, будуються для роботи в складних глибоководних умовах. Також будуються дистанційно керовані апарати, оснащені за останнім словом техніки, для роботи в офшорній нафтогазовій розвідці та виробництві. Також є FSO, FPSO і FLNG, в яких втілений дизайн, що відповідає сучасним потребам

у комфортності, і встановлено складне устаткування на обмеженому просторі борту судна. Крім суден, верфі також виробляють всі типи офшорних структур, включаючи платформи, бурові вишки та інше устаткування для установки в офшорних зонах.

Є також тенденція до будівництва екологічно безпечних суден у зв'язку зі зростаючим розумінням необхідності зниження судових викидів в атмосферу. Суднобудівні верфі приділяють дедалі більшу увагу «екологічної логістики» для зниження кількості відходів і забруднень у своїй ланцюжку поставок. Зростає увага до екологічного судноплавства, від верфей очікується співпраця з судовласниками та виробниками обладнання для виробництва енергетично ефективних суден.

Тенденції в суднобудуванні відображають напрями розвитку виробництва, споживання і транспортування вантажів, що перевозяться суднами, і динаміку активності на ринках, які вони обслуговують.

Спостереження за цими тенденціями дозволяє проаналізувати динаміку торгівлі, зростання економік, галузей, технологій, фінансування та багатьох інших аспектів життя.

Як економічна діяльність, суднобудування значно впливає на судноплавство, торгівлю та економіку.

Кількість і розмір суден, побудованих на суднобудівних верфях, визначають тоннаж певного типу судноплавного сектору, а отже впливають на фрахтові та чартерні ставки цих суден. Це в свою чергу є визначальним фактором в ціні вантажів та інших товарів і послуг, чие виробництво залежить від постачання цих вантажів.

Отже, можна відзначити величезну важливість суднобудування і його ключову роль у забезпеченні світової торгівлі та економічної активності. Суднобудування є видом діяльності, який дає чітке уявлення про сучасні тенденції світового розвитку.

Перспективи ефективного функціонування України на ринку суднобудівної галузі залежить від спроможності країни оцінити світові тенденції та потреби, можливості своїх спеціалістів і зайняти достойне суто своє місце.

Висновки. У зв'язку з тим що крупнотонажні судна будувати вже не актуально, ті не великі замовлення які ще виконуються на вітчизняних заводах відрізняються виконанням працьеємних та недорогих операцій (замовлення на виконання лише корпусу судна), а також з тим, що європейські тенденції суднобудування направлені на освоєння нових методів перевезення вантажів по воді з урахуванням екологічної безпеки, виявляється потреба у будування некрупнотонажних ро-ро суден для транспортування вантажів за напрямом схід-захід накатним засобом. Такі зміни потребують значної підтримки держави за допомогою гнучкої податкової політики та оцінки стану вантажної бази, яка формує попит на більшість тоннажу.

Література

1. UNCTAD/DITC/TED/2009/2 UNITED NATIONS PUBLICATION
Sales No. E.09.II.D.21 ISBN 978-92-1-112782-9 ISSN 1810-5432, 2010

2. Василий Гуреев Судостроение как украинская сказка о белом бычке/ Василий Гуреев//Порты Украины.–2006.–№6.–С.44-45

3. Игорь Катвалюк Судостроительной отрасли Украины нужно внимание государства/ Игорь Катвалюк// Вечерний Николаев.–2010.–№90.–С.5-6

Abstract

Poznanska I., Gnatyuk P.

Potential shipbuilding industry of Ukraine

Increase shipbuilding potential question of Ukraine is the inalienable constituent of the permanent and effective functioning Ukraine's complex of maritime economy. Consisting one of the most developed industries of national economy, that reached to Ukraine in an inheritance from the USSR very difficult, and to talk about strong competition positions of Ukraine as naval power in the world is not expedient.