

**ЭФФЕКТИВНОСТЬ АКТИВИЗАЦИИ ИНВЕСТИЦИОННОГО
РАЗВИТИЯ СУДОХОДНОГО КОМПЛЕКСА УКРАИНЫ**

***EFFECTIVENESS OF INVESTMENT REVITALIZATION
WATERWAY SECTOR OF UKRAINE***

Пархоменко И.Н.

Irina Parkhomenko

У статті представлені основні шляхи розвитку національного судноплавного комплексу й відповідно економіки в цілому за рахунок створення умов для інвестування засобів у розвиток суднобудування й судноремонту.

Постановка проблеми. Мировой морской торговый флот, является основой обслуживания международных экономических отношений, развивается в системе институциональных приоритетов и в соответствии с критериями предпринимательской эффективности. В Украине после допущенного развала торгового судоходства не реализована стратегия становления страны как морской державы. За период 1993-2010 годов накопились проблемы, усугубляющие процесс эффективного экономического развития [1,2].

Одной из главных задач для создания национального конкурентоспособного торгового флота, обеспечивающего фрахтовую независимость внешней торговли страны, является возобновление нормальной деятельности судостроительной и судоремонтной промышленности.

К сожалению, сегодня состояние этих отраслей в Украине характеризуется системным конкурентоспособным состоянием. В этих условиях говорить о сильных конкурентных позициях страны как морского государства в миресложно. За последние десять лет позиции судоходных компаний Украины были потеряны не только на международных, но и на внутренних линиях. Сам же морской флот значительно устарел — большинство судов уже не отвечают требованиям международных конвенций. Более 92% грузов, которые обрабатываются в украинских портах, транспортируются иностранными судами [3]. Отечественные верфи в основном простаивают или работают на заграничного заказчика.

В течении всего периода при строительстве отмечает низкий уровень инновационной активности промышленных предприятий.

Снижение объемов участия украинского флота в перевозках внешнеторговых грузов, приводит, кроме потери прибылей, к усилению зависимости Украины от условий мирового фрахтового рынка и увеличения импорта транспортных услуг.

Анализ последних исследований и публикаций. Вопросы функционирования и развития судоходного комплекса Украины в научной отечественной литературе освещены тремя основными направлениями. Во первых, это механизм государственной поддержки национального судоходного комплекса [см. примеры 1-4]. Во вторых, это вопрос конкурентного позиционирования судов и судоходных

компаний на локальных сегментах фрахтового рынка [5-8]. В третьих исследование самого фрахтового рынка [9-11]. Исследование проблемы инвестирования в судостроение и судоремонт не получило достаточного развития за исключением нескольких работ авторов [12-13]. Не смотря на это, международный опыт свидетельствует, что именно инвестирование в национальное судостроение и судоремонт позволяет обеспечить эффективное функционирование и развитие национального судоходного комплекса. Таким образом исследование разных аспектов и условий инвестирования в судоремонт и в судостроение является актуальным.

Среди сравнительных преимуществ, имеющих в Украине для активного развития судостроения и выхода на одну из первых позиций на мировом рынке, можно назвать высокий научный потенциал судостроительного комплекса Украины, наличие собственной сырьевой базы, необходимых производственных мощностей и квалифицированных кадров. Многопрофильность производства, ориентация на мировой рынок, возможность изготавливать конкурентоспособную на мировом рынке продукцию говорят о том, что (при благоприятной конъюнктуре мирового судостроительного рынка) Украина должна не потерять шанс сохранить и развить накопленный судостроительный потенциал.

Судостроительная промышленность Украины после образования независимого государства унаследовала мощный промышленный потенциал. На этих заводах в предыдущие годы за счет механизации технологических процессов повышалась производительность труда, снижалась себестоимость строительства судов, росла чистая прибыль. Оборотные средства отвечали нормативам, что позволяло обеспечивать заводам оплату налогов и заработной платы, расширять и технически переснащать производство, развивать социальную сферу.

После 1992 года, когда строительство судов было практически остановлено, выяснилось, что большинство украинских судовладельцев не имеют средств для строительства необходимого флота на отечественных судостроительных заводах, которые одновременно потеряли и военные, и гражданские заказы.

Выход из такого положения виделся в строительстве судов на экспорт, тем более, что украинские судостроительные предприятия строили экспортные суда на 10-12% дешевле, чем некоторые заграничные фирмы, и заказчиков было достаточно.

Цель статьи. Развитие рынка транспортных услуг формирует необходимость расширения мощностей в судостроительной промышленности. Именно этот фактор предопределяет появление иностранных инвесторов в украинской судостроительной отрасли. В тоже время увеличение срока службы действующего флота предполагает увеличение затрат на ремонт. Однако в этом секторе деятельности мощностей достаточно, необходимо лишь повысить производительность верфей.

В соответствии с этим в статье в качестве основной цели рассматривается вопрос инвестиционной привлекательности развития отрасли судостроения и судоремонта, которые ускорят развитие национальной экономики, произведут к увеличению притоков денежных средств в Государственный бюджет Украины.

Достаточно активное развитие мирового торгового судоходства и судостроительных предприятий предопределяет необходимость активизации инвестиционного развития судоходного комплекса Украины за счет развития судоремонта и судостроения в нашей стране.

Изложение основного материала. В Украине, к сожалению, отсутствует принятая во многих странах практика финансирования судов с рассрочкой платежей, в том числе с использованием системы лизинга. Причиной этого является риск, из-за которого кредитование судостроительной отрасли также еще не приобрело широкого распространения. Действующий порядок формирования страховых фондов для покрытия возможных убытков в результате кредитной деятельности не дает возможности коммерческим банкам сформировать нужные резервы. Согласно с законодательством резервы для покрытия возможных убытков создаются за счет чистой прибыли. А в большинстве стран Европы и Азии, которые имеют развитое судостроение, государство берет на себя гарантии по кредитованию коммерческими банками строительства судна или банки кредитуют строительство новых судов под залог имущества той компании, которая их эксплуатирует, в объеме до 80% их стоимости на мировом рынке при ставке кредита 8% с рассрочкой платежа на 8-10 лет. Это позволяет заказчику выплачивать лишь 20% стоимости судна. Остальной кредит возвращается из прибылей, полученных от эксплуатации судна.

В зарубежной практике широко используются следующие меры поддержки национального судостроения [12]:

- дотации на строительство судов;
- помощь в модернизации и реструктуризации верфей;
- принятие программ финансирования верфей;
- помощь при строительстве судов на экспорт;
- помощь национальным предприятиям;
- налоговое облегчение;
- снижение таможенных тарифов;
- национализация верфей, правительственное участие;
- помощь в проведении научных исследований.

Таким образом основные затраты, обусловленные реализацией на практике всех отмеченных мероприятий, которые обеспечивают достижение основных целей стратегии, будут направляться:

- на техническое перевооружение и развитие производственных мощностей основных центров судостроения для разработки и производства конкурентоспособной судостроительной продукции, подразделений отрасли, а также развитие уникальной научно-экспериментальной базы научных центров судостроения;

- на сохранение и развитие промышленных инновационных технологий в судостроении;

- на развитие научно-технологического потенциала по направлениям базовых критических технологий в форме инвестиционных по созданию проекта научного и проектного задела в создание судов новых поколений для обновления украинского флота, пилотных проектов новых типов судов и специальной морской техники;

- на развитие экспортного потенциала и обеспечение устойчивой кооперации с государствами-участниками СНГ;

- на диверсификацию производства и обеспечение выпуска высокотехнологической продукции двойного и гражданского назначения. На реализацию стратегически значимых бизнес-проектов по созданию высокотехнологичной продукции в интересах развития секторов экономики;

- на повышение качества и конкурентоспособности продукции;

- на сохранение и развитие кадрового потенциала отрасли.

Достижение этой цели обеспечит многогранный эффект.

На макроуровне:

- увеличение вклада судостроительной промышленности в прирост ВВП за счет опережающих темпов роста объемов производства продукции отрасли по отношению к их динамике в среднем по стране;

- расширение объемов высокотехнологичного экспорта и соответствующее улучшение структуры внешнеторгового оборота.

На микроуровне:

- обеспечение необходимого уровня обновляемости основных фондов предприятий и поддержание их в конкурентоспособном состоянии,

- повышение инновационной активности предприятий отрасли и ликвидацию критического научно-технического отставания от промышленно развитых стран мира;

- формирование в судостроительной промышленности рыночно-ориентированных бизнес-структур нового поколения, обладающих потенциалом саморазвития, в том числе на основе развития государственно-частного партнерства.

В социально-экономической сфере:

- сохранение и расширение числа рабочих мест, предотвращение оттока талантливой части научно-технических кадров в другие отрасли экономики;

- повышение спроса на квалифицированные научно-технические кадры, улучшение их возрастной структуры;

- повышение производительности труда и уровня его оплаты.

В бюджетной сфере:

- обеспечение дополнительных налоговых поступлений;

- увеличение экспортной выручки (доходов от продаж).

Выводы и направления дальнейших исследований. Потенциальные возможности украинского судостроения позволяют ему занять по крайней мере седьмое место в рейтинге судостроительных держав мира. Следует отметить, что морской комплекс Украины не является безнадежно развалившимся — потенциал отрасли, который сохранен, способен реально функционировать. Ряд решений зависит от руководства государства, которое должно провести реформирование и реструктуризацию судостроительных предприятий, а также принять законодательные акты, направленные в поддержку отечественного судостроения. В Украине могут быть созданы благоприятные условия для привлечения инвестиций в судостроительную отрасль за счет списания с предприятий долгов, возвращения им возможностей создания оборотных средств, предоставления ряда

налоговых и таможенных льгот путем внедрения специального экономического режима функционирования судостроительной промышленности.

Потребности в увеличении объемов грузоперевозок в мире постоянно растут и создают реальные возможности последующего развития водного транспорта — на это все время обращают внимание в странах ЕС. Поэтому Украина может своевременно обратить внимание на эти тенденции и начать активную реструктуризацию в отрасли судостроения.

Литература

1. Николаева Л.Л. Принципы устойчивого развития судоходных компаний в глобальном рынке морской торговли: монография/ Л.Л.Николаева.- Одесса: ИПРЭЭП НАН Украины, 2008.-353 с.
2. Примачев Н.Т. Принципы интеграции в торговом судоходстве/ Н.Т. Примачев, А.Н. Примачев // Монография - О.: Феникс, М.: ТрансЛит, 2006 – 360 с.
3. Липинская А.А. Проблемы предпочтений национальным судовладельцам.//Транспортный комплекс Украины: экономика, организация, развитие. Сборник научных работ. – Киев: Институт (центр) комплексных транспортных проблем. Выпуск 9-10. - 2001.-С.65-74.
4. Липинська А.А. Основные направления возрождения национального флота Украины.//Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. Збірник наукових праць. - Одеса: Одеський державний морський університет. Випуск №10.- 2001. - С.5-14.
5. Котлубай В.А. Методические подходы к оценке конкурентоспособности судоходной компании//Экономические инновации. – Одесса: ИПРЭЭИ НАН Украины, 2004. – Вып.16 – С.76-82.
6. Котлубай В.О. Оцінка конкурентоздатності на основі логістичних принципів вибору способу перевезень//Проблеми підвищення ефективності інфраструктури: Збірник наукових праць НАУ – 2002. – Вип.8. –С.90-95.
7. Халиновская Н.А., Бабусенко С.Е. Особенности адаптации транспортной системы Украины к международному рынку транспортных услуг ИПРИЭЭИ «Экономические инновации», выпуск 18, Одесса- 2004, стр. 87.
8. Леонов А.А. Механизм активизации конкурентных преимуществ судов на локальном фрахтовом рынке//Экономические инновации – Сб. науч. работ. – Вып. 25. – Одесса: ИПРЭЭИ, 2006. – С. 117-125.
9. Гуцу Г.И. Морская торговля нефтеналивными грузами. Краткосрочные циклы. //Экономические инновации. – Одесса: ИПРЭЭИ НАН Украины, 2007. – Вып. 32 – С. 203-209.
10. Голубкова И.А. Основные проблемы мирового и украинского фрахтового рынка //Экономические инновации. – Одесса: ИПРЭЭИ НАН Украины, 2007. – Вып. 32 – С. 203-209
11. Котлубай О.М. Економічні механізми розвитку торговельного мореплавання в Україні/ О.М. Котлубай Наукова монографія Одеса – ІПРЕЕД НАН України, 2004, - 453 с.
12. Леонов А.А. Ремонт флота как фактор его конкурентоспособности// Методи та засоби управління розвитком транспортних систем. Зб. наук. праць. – Вип. 9. – Одеса: ОНМУ, 2005. – С. 45-57.

13. Леонов А.А. Повышение конкурентоспособности флота путем оптимизации технико-эксплуатационных параметров главных двигателей судов // Развитие методів управління та господарювання на транспорті. Зб. наук. праць. – Вип. 24. - Одеса: ОНМУ, 2006. -С. 100-110.

Abstract

In the article the basic ways of development of national navigable complex and accordingly economies are presented on the whole due to creation of terms for investing of facilities in development of shipbuilding and sudoremonta.

One of the main tasks for creating a competitive national merchant fleet is the resumption of normal activities of shipbuilding and repair industry.

Unfortunately, the status of these industries in our country is very serious, and talk about the strong competitive position of Ukraine as a maritime nation in the world is impractical. Over the past ten years the position of shipping companies in Ukraine have been lost not only the international but also domestic flights. The very same Navy significantly out of date - most courts do not meet the requirements of international conventions. More than 92% of goods that are processed in the Ukrainian ports, transported by foreign vessels. Domestic shipyards mostly idle or working for a foreign customer.

Among the comparative advantages that are available in Ukraine for the active development of shipbuilding and exit at one of the first position in the global market, can be called a high scientific potential of the shipbuilding industry of Ukraine, the availability of own raw materials necessary production facilities and skilled personnel. Versatility production orientation to the world market, the ability to produce globally competitive products suggests that (under favorable trends on the world shipbuilding market) Ukraine must not lose the chance to preserve and develop the accumulated shipbuilding capacity.

In accordance with this article as a primary objective addresses the issue of investment attractiveness of the development had grown out of shipbuilding and ship repair, which will accelerate the development of national economy, will produce an increase in cash inflows to the State Budget of Ukraine.

Fairly active development of the world's merchant shipping and shipbuilding companies determines the need for increased investment development of the shipping industry of Ukraine through the development of shipbuilding and ship repair in our country.

The potential of Ukrainian shipbuilding industry allow him to take at least a seventh place ranking in the shipbuilding powers in the world. It should be noted that the maritime industry of Ukraine is not hopelessly collapsed - the potential of the industry, which is stored, is encouraging. Now everything depends on the state leadership, which must carry out the reform and restructuring of the shipyards, as well as to enact legislation aimed at supporting the domestic shipbuilding industry.

The need for increased freight volumes in the world are constantly growing and create real opportunities further development of water transport - in all this time paying attention in the EU. Therefore, Ukraine can be timely to draw attention to these trends and begin to actively restructure the shipbuilding industry.