

ПЕРСПЕКТИВЫ УКРАИНЫ НА МИРОВОМ РЫНКЕ СУДОСТРОЕНИЯ

Разработка жизнеспособной стратегии развития судостроения и концептуальных подходов к формированию принципов и методов государственного управления отраслью должны базироваться на реальных оценках состояния инфраструктуры отечественного судостроения, его потенциале и конкурентоспособности на мировом рынке. Выбор перспективных для Украины сегментов мирового рынка судов и стратегических партнеров, без которых с учетом высокой степени интеграции судостроения достижение конкурентных преимуществ в современном высокотехнологичном и наукоемком производстве невозможно, является одним из важнейших разделов стратегия, как программы долгосрочного развития. Как показывает практика, по данным вопросам государство еще не выработало четко очерченных позиций наполненных практическим содержанием.

Целью статьи является оценка перспектив Украины на мировом рынке судостроения и на их основе разработка предложений по формированию стратегии развития судостроения в Украине.

Проблемам оценки перспективных направлений развития судостроения с учетом конкурентоспособности отечественных предприятий посвящено как ряд нормативных документов, так и большое количество выступлений специалистов в периодической печати среди которых: Остапко С., Олейник А., Лисицкий В., Короткий П., Черненко Д., Путилов Г., Солдатов Н. и др.

Анализ мирового рынка судостроения в настоящее время дает противоречивые результаты так в мировой торговле существует долгосрочная возрастающая потребность в морском транспорте, определяющая большой спрос на продукцию судостроения. По оценкам специалистов, в текущем десятилетии, для замены устаревающих и удовлетворения растущего спроса на новые суда должно быть построено около 9000 новых кораблей общим тоннажем приблизительно 200 млн. регистровых тонн. Таким образом, можно было говорить о подъеме мирового судостроения и по прогнозам экспертов в первом десятилетии XXI века темпы мирового коммерческого судостроения должны были достичь высочайшего уровня. Однако разразившийся в 2008-2009 году мировой кризис внес значительные коррективы в существующие прогнозы.

На конференции, проходившей в г. Шанхае (КНР), руководитель China Cosco Holdings Co. В. Джайфу, заявил, что мировые судоходные компании в 2009—2010 гг. в условиях кризиса могут отменить до 40% заказов на строительство судов всех типов. Bloomberg. По его данным, китайские верфи за 10 месяцев 2009 г. по просьбе судоходных компаний прекратили строительство 88 судов. Совокупный объем заказов, находящихся в журнале заказов судостроительных компаний, составляет 60% от нынешнего мирового флота и 36% от флота контейнерных судов.

Самое значительное, за последние 17 лет снижение объема экспортных заказов наблюдалось в течение 2009г и на японских судостроительных предприятиях. По данным Японской Ассоциации экспортеров судов, в 2009 году Япония получила экспортных судостроительных заказов на 56,5% меньше, чем в 2008. Это самый большой процент снижения начиная с 1992 г., когда падение составило 63,1%. В 2008 году также наблюдалось снижение экспортных заказов - на 46,8%. Совокупный брутто-тоннаж экспортных заказов составил в 2009 - 6,34 млн т. На японских верфях были размещены заказы на 119 судов - также самый низкий показатель с 1992г., когда было заказано 77 судов. К концу 2009 года наметились некоторые признаки оживления и в марте 2010г. японские судостроители получили заказов на 69,4% больше, чем за такой же период прошлого года, при этом совокупный брутто-тоннаж мартовских заказов составил 928 тыс. т. Правда данные успехи являются относительными и во многом, объясняются тем, что высокие темпы роста последних четырех месяцев отчасти объясняются провалом в аналогичный период прошлого года.

Напомним, что Япония вместе с Южной Кореей и Китаем входит в число крупнейших судостроительных стран мира. Чтобы остановить падение в судостроительной отрасли, в стране была принята программа государственной поддержки верфям, которая реализуется при участии Японского банка международного сотрудничества (Japan Bank for International Cooperation).

Тем не менее, кризис серьезным образом повлиял на расстановку сил в мировом судостроении. Так в лидеры по объему заказов на постройку новых судов в настоящее время вышел Китай — на его долю приходится 39%, или 186,3 млн т дедвейта всего заказанного тоннажа. Второе место принадлежит Южной Корее (32%, 154,9 млн т дедвейта), третье — Японии (24%, 113,5 млн т

дедвейта). В целом согласно отчету Worldyard.com, свыше 98% заказов на строительство новых судов приходится на страны Азии.

Эти данные с большой долей вероятности свидетельствуют о том, что Китай в скором времени может стать лидером мировой судостроительной отрасли, обогнав по этому показателю Южную Корею. По итогам 2008 г. в Южной Корее было построено 38% новых судов суммарным дедвейтом 34,1 млн т. Япония занимала второе место, на ее долю пришлось 30% новых судов, или 27 млн т дедвейта. Третье место принадлежало Китаю, на судовой верфи которого было построено 24% судов дедвейтом 21,6 млн т. при этом список лидеров судостроительной отрасли, вероятно, покинут Германии (1,5% новых судов, построенных в 2008 г.) и Турция (1%), занимавшие соответственно 4-е и 5-е места. Их позиции могут быть заняты Филиппины и Индия. На долю этих стран теперь приходится соответственно 2,1% и 1,1% заказов на строительство новых судов.

Серьезный скачок в развитии своего судостроения планирует совершить Россия, которая только в открытых программах гражданского судостроения планирует до 2015 года построить речных и морских судов более чем на 40 миллиардов рублей. Программа строительства предусматривает спуск на воду порядка 350 морских и речных судов, из которых около 200 транспортных и 100 вспомогательных судов - ледоколов, буксиров, аварийно-спасательных, водолазных судов и катеров.

На это фоне Украина, которая по своему потенциалу может входить в первую десятку мировых судостроительных держав также имеет некоторые сдвиги в положительную сторону. По данным Минпромполитики Украины, объем продукции, произведенной на промышленных предприятиях судостроительной отрасли, за 6 месяцев 2010 года составил 1561,5 миллиона гривен, что на 36,2% больше, чем за аналогичный период 2009 года. В 2010 году заводами построено и передано заказчикам 14 судов и плавсредств общей стоимостью 88,3 миллиона долларов. Из них 9 судов получили отечественные заказчики и 5 - судовладельцы Норвегии и Голландии. Кроме того, были выполнены судоремонтные работы на 104 судах, что принесло прибыль в размере 58 миллионов гривен.

Для дальнейшей загрузки производства в 2010 году заключены новые контракты на строительство 21 судна общей стоимостью 564,8 миллиона долларов, в том числе 16 судов для отечественных заказчиков (среди них Министерство обороны Украины) и на экспорт 2 комплекта плавсредств и 4 корабля на воздушной подушке. С одной стороны налицо определенный прогресс в отечественном судостроении, с другой это лишь небольшая часть, от имеющегося потенциала отрасли (по оценкам специалистов около 15 %).

Наряду с некоторым ростом экономических показателей наметились определенные положительные тенденции в отношении государства к судостроению. Так на протяжении 2008-2009 гг. Минпромполитики при участии соответствующих министерств, ведомств и организаций создана система сбора информации о состоянии внешних рынков, тщательно изучены формы и методы господдержки экспорта судостроительной продукции, которые применяются в ведущих судостроительных странах. Необходимо учитывать, что в настоящее время в условиях финансового кризиса осуществление таких мероприятий в Украине за счет средств госбюджета является проблематичным. Поэтому при непосредственном участии Минпромполитики Минэкономики были разработаны План первоочередных мер поддержки экспорта и проект Закона "О финансовых механизмах поддержки развития экспорта".

Также, в качестве первого этапа разработки Общегосударственной целевой программы развития кораблестроения на период до 2035 г. Минпромполитики разработана Концепция Общегосударственной целевой экономической программы развития кораблестроения на период до 2035 г., которая утверждена распоряжением КМУ от 6.05.2009 г. № 671-р.

Для дальнейшего решения проблемных вопросов отечественного кораблестроения и судостроения министерством запланированы следующие мероприятия: выполнение работ по разработке, согласованию и внесению проектов Законов: "О государственном стимулировании роста производства судостроительной продукции"; "Об Общегосударственной целевой экономической программе развития кораблестроения на период до 2035 года"; "О деятельности в сфере оборонно-промышленного комплекса"; "Об особенностях приватизации предприятий оборонно-промышленного комплекса".

Как видно из вышеизложенного государство предпринимает определенные действия по возрождению судостроения в Украине, однако сегодня этого крайне недостаточно. Уже существующие новые концептуальные подходы на наш взгляд требуют более серьезных и

радикальных инновационных преобразований. Анализ методов управления судостроительной отраслью целесообразно начать с определения того насколько Украина следует тенденциям развития мирового и европейского рынков судостроения, которые в общем виде можно сформулировать следующим образом:

1. В центре современной судостроительной политики стоит инновационная деятельность, стимулирование научных исследований и разработок, освоение новой продукции и модернизация верфей, высокие требования к квалификации персонала. Крупные судостроительные предприятия являются более конкурентоспособными в плане привлечения финансовых ресурсов в инновационные проекты. Будущее судостроения - не в монтажном производстве, а в верфях, которые предлагают компетентные системные решения в судостроении. В плане роста производительности труда на современных верфях предусматривается снижение трудоемкость переработки 1 тонны металлоконструкций с 35-40 нормо-часов до 25-30 нормо-часов.

2. В мировой экономике существует системное несоответствие верфевых мощностей спросу на новые суда. На фоне перезагрузки мощностей азиатских лидеров мирового судостроения, по прогнозу Организации Европейского Сотрудничества и Развития (OECD) в Европе в 2010-2012 годах ожидается 40 % -е превышение производственных мощностей над потребностью в новых судах. Перемещение центра мирового судостроения в юго-восточную Азию и сложившаяся в связи с этим диспропорция в загруженности производственных мощностей, определяет перспективы развития судостроения в Европе только как высокотехнологичной и системной отрасли промышленности.

3. Основой конкурентной стратегии Европы являются процессы укрепления судостроительных объединений на общеевропейском и национальном уровнях, а также вертикальная интеграция с вовлечением в нее поставщиков, корабелов и судовладельцев. Неслучайно наивысших результатов в заказе и постройке судов достигали крупные концерны как: "Квернер" (Норвегия), "Финкантьери" (Италия). Высокие коммерческие показатели крупных судостроительных концернов достигнуты благодаря положительному эффекту масштаба производства, который в судостроении достигается только при больших производственных мощностях и их загруженности. Именно высокая концентрация производства стала одной из причин успеха южнокорейских судостроителей, где создана мощная организация- Ассоциация судостроителей Южной Кореи. По пути создания крупных концернов пошли также Хорватия (Хорватская судостроительная компания), Япония (5 крупных судостроительные компаний), Китай (Китайская государственная судостроительная корпорация), Польша (Промышленная группа). В корне меняет свою судостроительную политику Россия, создав в начале 2007 года Объединенную судостроительную корпорацию, включающую в себя все конструкторские и производственные государственные предприятия отрасли с тремя мощными центрами судостроения в Санкт Петербурге, Североморске и Владивостоке,

4. В основе успехов стран-лидеров мирового судостроения лежит государственная поддержка отрасли. Международные соглашения в рамках Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) с целью создания равных условий для конкуренции в судостроении регламентирует действия государства по поддержке своих производителей. Единые для всех требования содержат следующие пункты - размер кредита до 80% цены судна, срок кредитования до десяти лет, ставка — не менее 8% годовых, государственная поддержка судостроения — путем частичного субсидирования стоимости строительства корабля до 9%.

Однако в конкурентной борьбе многие страны нарушают данные соглашения. Испания выдает кредиты в размере 85% цены судна, США — 87,5% на срок 25 лет. Правительства Японии и Германии выдают национальным верфям субсидии в размере до 30% (для компенсации разницы между затратами верфи и рыночной ценой судна), в Испании — до 19%, а в Италии — до 13%. Во многих странах существенно уменьшены таможенные сборы на импортируемое корабельное оборудование, в Китае и Польше они вообще отсутствуют

5. Мировой рынок судостроения является типичным представителем олигопольной конкуренции с характерными для него ценовыми методами конкурентной борьбы. При этом процесс ценообразования в значительной мере зависит от влияния внешней среды, вследствие чего успех работы судостроительных предприятий также зависит от благоприятных внешних условий, значительная роль, в создании которых принадлежит государству.

Таким образом, чтобы следовать мировым тенденциям развития украинское судостроение должно развиваться по пути создания крупных судостроительных предприятий, ориентированных

на создание инновационной высокотехнологичной продукции и пользующихся значительной поддержкой государства. основополагающим фактором успешного развития тут на наш взгляд является организация эффективного государственного управления отраслью.

В плане практической реализации плана выхода и закрепления Украины на определенных сегментах мирового рынка судостроения можно сформулировать следующие предложения:

1. Для модернизации украинского судостроения и выхода его на международные рынки необходимо создание внутреннего судостроительного рынка для чего одним из важных условий является разработка и принятие государственной программы строительства флотов.

2. В плане государственного управления судостроением Украина должна следовать в русле мировых тенденций и использовать все форм государственной поддержки отрасли от прямого протекционизма до гибких формам поддержки с использованием кредитной, налоговой, долговой и таможенной политики.

3. В оперативном плане в Украине как можно быстрее необходимо возобновить специальные регуляторные правила, действовавшие с 2000 по 2004 год. Данная практика была оправдана и имела вполне конкретные результаты. В настоящее время для восстановления потенциала судостроительных предприятий просто необходимо использовать опыт 2000 года, когда был принят закон «О мерах по государственной поддержке судостроительной промышленности в Украине». Реализация положений этого документа способствовала тому, что с 2000 по 2004 год объем реализованной продукции в судостроении Украины вырос в 3,5 раза, а количество заключенных контрактов на строительство судов выросло почти в 2 раза. В конечном итоге, благодаря реализации этих документов, Украина вошла в десятку ведущих стран по тоннажу построенных судов. И тут же наблюдаем обратный процесс: в 2005 году приостановление действия положений этого закона привело к коллапсу в судостроительной отрасли Украины, и, несомненно, отбросило ее в своем развитии на добрый десяток лет.

3 Важнейшим условием возрождения отрасли является восстановление ее кадрового потенциала в этом плане существует набор традиционных мероприятий на уровне государства по созданию специальных условий для ускоренного восстановления трудовых коллективов. Ведь все время своего существования, как независимого государства, Украина пребывает в перманентном экономическом кризисе, что в свою очередь напрямую способствует мощному оттоку рабочей силы в другие страны.

4 Для выхода на определенные сегменты мирового рынка судостроения Украина должна обладать неоспоримыми конкурентными преимуществами в строительстве того или иного класса судов в этом плане исходя из своих реальных возможностей, мы могли бы претендовать на строительство крупных и средних транспортных судов. Крупные транспортные суда (100-150 тыс. тонн водоизмещения) могут успешно строиться на заводах «Океан» (Николаев), «Залив» (Керчь) и, возможно, Черноморский (Николаев). Небольшие по водоизмещению (15-20 тыс. тонн) суда мог бы строить Херсонский судостроительный завод, Черноморский судостроительный завод (г. Николаев) и другие. Мы могли бы претендовать на серийное строительство рыболовецких судов. В свое время, в специальном комплексе Черноморского судостроительного завода, достаточно долго строились большие морозильные рыболовецкие траулеры, и на мировых рынках эта продукция пользовалась огромным спросом. Да и сегодня рыбаки оценивают их достаточно высоко. В плане военного судостроения Украина имеет богатый опыт в строительстве военных кораблей всех классов от скоростных судов с динамическими принципами поддержания (на подводных крыльях и воздушной подушке) до авианесущих крейсеров.

5 Повышение конкурентоспособности судостроительной промышленности Украины должно базироваться на государственной политике, основной целью которой должно являться привлечение серьезных игроков мировых рынков к морехозяйственному комплексу Украины. В этом плане, наиболее вероятным партнером нашего государства может стать Россия. Данное партнерство обусловлено многими факторами основными из которых являются, общность морских границ, исторически сложившиеся технологические связи и нехватка мощностей российских верфей для реализации своей судостроительной программы.

Литература

1. Ассоциация судостроителей Украины «Укрсудпром» // проект «Закона о внесении изменений в некоторые законы Украины (относительно обеспечения конкурентоспособности судостроительной промышленности Украины)». Режим доступа: <http://www.trans-port.com.ua/index.php?newid=209>

2. Указ № 463/2008 от 20 мая 2008 г. «О решении Совета национальной безопасности и обороны Украины от 16 мая 2008 года «О мероприятиях по обеспечению развития Украины как морского государства».
3. Інформація Мінпромполітики України / Режим доступу: http://uazakon.com/documents/date_82/pg_iacrsk.htm
4. Путилов Г. Судостроение Украины: приказано выживать / Путилов Г. Режим доступу: http://www.experts.in.ua/baza/analitic/index.php?ELEMENT_ID=23447
5. 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.
6. 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.
7. Закон Украины “О мерах по государственной поддержке судостроительной промышленности в Украине” от 18.11.1999. № 1242-XIV// Офіційний вісник України. –1999. – №52. – С.2587.
8. Распоряжение КМУ от 6.05.2009 г. № 671-р. Об утверждении «Концепции Общегосударственной целевой экономической программы развития кораблестроения на период до 2035 г.».
9. Барабанов М. Мировая практика в области государственной поддержки гражданского судостроения / М. Барабанов // Экспорт вооружений. – 2006. – №4. – С. 35– 38.
10. Станецкий Г.С. Аналітичний огляд / Г.С. Станецкий. – Режим доступу: <http://ugmk.info/print.php?art=115532380>
11. Горин Е.А. Современное судостроение и перспективы его развития / Е.А. Горин. – Режим доступу: http://ship.internord.ru/inform/118198_2.html
12. Кедров И. Морские дали. Конкуренты / И. Кедров // Коммерсантъ. – Business Guide (Судостроение). – 2006. – №10
13. Логачев С.И. Мировое судостроение: современное состояние и перспективы / С.И. Логачев. – СПб. – Судостроение, 2009. – 312 с.

Рецензент докт. экон. наук, профессор Василенко В.А.

336.7

*Кондрашова Г.П. к.э.н., доцент,
Крымский экономический институт ГВУЗ «КНЭУ имени Вадима Гетьмана»,
г. Симеферополь*

ТРАНСФОРМАЦИЯ ПОТРЕБИТЕЛЬСКОГО КРЕДИТОВАНИЯ В РОССИИ В УСЛОВИЯХ ЭКОНОМИЧЕСКОГО КРИЗИСА

Серьезными недостатками кредитования населения коммерческими банками Украины в предкризисный период являлись высокие процентные ставки, наличие в условиях кредитного договора большого количества различного рода комиссионных платежей заемщика, высокий первоначальный взнос заемщика, предпочтение банками при кредитовании жилья и авто выдавать кредиты в иностранной валюте. Эти недостатки в еще большей мере усугубились в условиях тяжелого экономического кризиса, коснувшегося и Украины.

Цель статьи состоит в изучении опыта потребительского кредитования России в условиях экономического кризиса. Объемы потребительского кредитования в Украине в условиях экономического кризиса из-за падения кредитоспособности населения резко снизились, ухудшилось качество кредитного портфеля коммерческих банков. В этой связи интересен для изучения и практической реализации в условиях Украины опыт трансформации потребительского кредитования России - как один из путей выхода из кризиса банковской системы и в целом экономики Украины. Задачами работы являются формирование основных направлений трансформации банковского кредитования населения Украины на базе изучения опыта потребительского кредитования в России в условиях экономического кризиса.

Анализ потребительского кредитования в России в условиях мирового экономического кризиса позволяет нам констатировать следующие факты. Положение заемщиков-физических лиц в течение всего периода кредитования в России будет теперь более предсказуемым. В соответствии с поправками к закону РФ «О банках и банковской деятельности» банкам запрещено вносить в кредитный договор положения, которые дают право в одностороннем порядке изменять: срок действия договора (т.е. требовать досрочного погашения кредита), величину процентной ставки, порядок определения ставки, величину комиссионного вознаграждения либо вводить новые