

ІНСТРУМЕНТИ РЕАЛІЗАЦІЇ КОНЦЕПЦІЇ ПРИВАТНО-ДЕРЖАВНОГО ПАРТНЕРСТВА В СУДНОБУДІВНІЙ ГАЛУЗІ

Анотація. Удосконалено методичні підходи до визначення механізмів сприяння державою формування конкурентної суднобудівної галузі. Визначено ефективні інструменти реалізації концепції приватно-державного партнерства в суднобудівній галузі.

Ключові слова: інструмент, конкурентність, механізм, організаційно-правова форма, суднобудування, формування.

Аннотация. Усовершенствовано методические подходы к определению механизмов содействия государства формированию конкурентной судостроительной отрасли. Определены эффективные инструменты реализации концепции приватно-государственного партнерства.

Ключевые слова: инструмент, конкурентность, механизм, судостроение, формирование.

Summary. Improved methodological approaches to determining the mechanisms promoting the formation of the state's competitive shipbuilding industry. Determined the effective tools for implementing the concept of public-private partnership in the shipbuilding industry.

Key words: tools, the mechanisms, shipbuilding industry, the state's competitive shipbuilding industry, the concept of public-private partnership in the shipbuilding industry.

Вступ. Оскільки, відродження морського транспортного флоту є складним завданням, що потребує насамперед значних обсягів фінансування, сьогодні необхідно звернути увагу на розвиток суднобудування. З огляду на це, важливим науковим завданням є формування ефективної стратегії розвитку суднобудівної галузі України.

Суднобудування є однією з провідних, найбільш перспективних та привабливих галузей світової економіки. Із розширенням міжнародної торгівлі попит на морські вантажні перевезення щорічно зростає, суднохідні компанії активно розміщують замовлення суднобудівним компаніям, портфелі замовлень яких розписані на багато років вперед.

Аналіз останніх наукових досліджень. Певну увагу проблемам державного регулювання суднобудівної галузі в загальному контексті розвитку зовнішньоекономічної діяльності України приділяли відомі вітчизняні і закордонні вчені, такі, як В. П. Александрова, А. Л. Бейкун, Б. В. Буркинський, Т. П. Вахненко, М. П. Войнаренко, А. В. Грінюв, В. М. Гурєєв, Б. В. Деревянко, Г. Єфімова, О. М. Котлубай, О. О. Ілюхін, Р. А. Марецький, В. М. Пашин, К. Пісьменна, М. В. Пискун, О. С. Поважний, О. М. Сафронова, А. С. Соломко, В. А. Шам-

рай. Проте сучасні механізми державного регулювання суднобудівної галузі в напрямку забезпечення конкурентоспроможності галузі вимагають доопрацювання та удосконалення.

Постановка завдання

– удосконалити методичні підходи до визначення механізмів сприяння державою формування конкурентної суднобудівної галузі;

– визначити ефективні інструменти реалізації концепції приватно-державного партнерства в суднобудівній галузі.

Виклад основного матеріалу. У будь-якій морській державі суднобудівна галузь є предметом турботи і підтримки уряду, тому що вона забезпечує значний експортний потенціал, активну роботу безлічі інших сфер економіки, особливо чорної і кольорової металургії, машинобудування, електротехнічної і кабельної промисловості, електроніки тощо, забезпечує функціонування морського і річкового транспорту, рибопромислового, прикордонного і військового флотів. Саме тому питання відродження вітчизняного суднобудування, як компонента морського комплексу, повинне бути першочерговою державною проблемою.

Суднобудування – досить специфічна галузь промисловості, що займається будівлею суден всіх

типів і призначень. Це одна з найстаріших галузей транспортного машинобудування, але яка на сьогодні відсунута на другий план, втративши своє минуле значення в виготовленні транспортних засобів. Це зумовлене малою економічною ефективністю суднобудування, адже це досить матеріало- і працемістка галузь, процес будівництва великих суден довгий (до 1 року), вартість їх порівняно невелика. Строк служби суден, який гарантує їхню безпечну експлуатацію, в 2-3 рази менше ніж в пасажирських авіалайнерів. Ремонт і утилізація відпрацьованих свій строк служби суден працемісткий і дорогий [1, с. 46].

На початковому етапі ринкових реформ у нашій країні вважалось, що для ефективного господарювання достатньо форсованої лібералізації і приватизації економіки, створення конкурентного середовища. Внаслідок такого спрощеного підходу питання трансформації структури суднобудівного комплексу, успадкованої від радянських часів, по суті, не розглядалось. Загальносоюзні та республіканські підприємства підрозділилися без врахування специфічних технологічних потреб, а допоміжні і збутові ланки штучно відокремлювалися від основних виробництв. У результаті основні підприємства втрачали зворотні зв'язки із кінцевими споживачами, відчували різке уповільнення швидкості обігу коштів і капіталу, обмеження можливостей залучення кредитних та інших ресурсів. Органи державної влади, по суті, усунулись від необхідності адекватного реагування на такий стан справ, що поглибило негативні тенденції у розвитку вітчизняного суднобудівництва.

Варто відзначити, що в суднобудівній галузі були спроби відновити інтеграційні процеси, зокрема, шляхом створення ДАКХ «Чорноморський суднобудівний завод» [3]. Проте цей досвід мав здебільшого негативний ефект. Через недосконалість чинного законодавства діяльність цієї компанії спрямовувалася в основному на запровадження позаприватизаційних схем відчуження державного майна, його переходу в тіньовий обіг.

Однак такий результат зовсім не свідчить про недоцільність створення корпоративних інтегрованих структур у суднобудівній галузі – навпаки саме такого роду об'єднання завдяки масштабу своєї діяльності здатні залучити в необхідному обсязі виробничі ресурси, фінансові кошти для потреб інноваційного оновлення галузі та забезпечити конкурентоспроможність відповідної продукції. Тому зовсім не випадково, що українські суднобудівні компанії поступово втягуються в інтеграційні процеси, ініційовані зарубіжними корпоративними структурами. Про наміри створення галузевої субгрупи у складі Херсонського і Чорноморського суднобудівних заводів оголосила російська компанія «Смарт-холдинг», а Миколаївський завод «Океан» вже увійшов до складу міжнародного холдингу Wadan Yards (Німеччина). Можливості ж проведення ринкової реструктуризації

галузі в інтересах розвитку національної економіки поступово втрачаються, держава позбавляється реальних важелів впливу на перебіг відповідних господарських процесів. Це актуалізує проблему знаходження дієвих механізмів державного сприяння становленню корпоративних інтегрованих структур у суднобудівній галузі України.

Істотною перевагою використання як організаційно-правової форми об'єднання саме корпорації полягає в тому, що підприємства продовжують діяти як самостійні господарюючі суб'єкти і при цьому користуються всіма позитивними сторонами зовнішнього менеджменту для досягнення оптимального розподілу, як виробничих програм, так і коштів, рефінансованих в науку та розвиток без горизонтальної конкуренції за них.

Черговим важливим елементом для оперативного включення корпорації у фактичну діяльність є забезпечення платоспроможного стартового замовлення для виробничих і обов'язково наукових підприємств. Таке замовлення, фінансоване частково з державного бюджету, частково за рахунок кредитів, отриманих у вітчизняного банку та під державні гарантії у ЄБРР, а також інших зарубіжних банків і частково за рахунок коштів Морського лізингового фонду, може бути сформований за програмами споруди риболовецького і танкерного флотів, а більш дрібні замовлення – за рахунок галузевої програми оновлення рухомого складу підприємств морського і річкового транспорту, яка включає близько 49 одиниць суден при бюджеті близько \$ 520 млн. Питання формування стартового замовлення розглянуто в першому розділі цього дослідження і його базою повинні стати програми розвитку танкерного та реноваційного рибпромислового та річкового флотів, так як потреба України в різних типах судів значна [5]. Слід зупинитися на двох важливих його елементах: сучасному ринку газозовів і потенційного замовлення для ВМФ України.

В даний час ринок газозовів представляється особливо перспективним, він переживає фазу активного підйому і є самим швидкозростаючим і дорогим сегментом світового суднобудування. При цьому більшість газозовів закладаються під транспортування російського газу і потреба в цьому класі судів тільки в Росії становить не менше 17 одиниць газозовів місткістю до 90 тис. м³ до 2015 р. і більше 40 одиниць великих суден місткістю до 150 тис. м³ (кожен вартістю більше \$ 200 млн.) після 2015 р. Тільки друга і третя фази реалізації Штокмановського проекту потребує газозовів на суму більше \$ 7 млрд. Попит на подібні судна зараз перевищує пропозицію, і замовлення приймаються тільки з постачанням після 2011 р. Позитивним для України є той факт, що в Росії немає великого досвіду і технології будівництва подібних судів, а можливості суднобудування Російської Федерації в теорії дозволяють будувати судна місткістю 70 - 90 тис.

м3, тоді як попит тяжіє до набагато більш містким газозова - на 150 і навіть 200 тис. м3 [5].

Для прориву в цю перспективну нішу необхідно проводити відповідні НДДКР, набувати нові технології за кордоном (наприклад, у Франції) і планувати технічне переозброєння та переоснащення підприємств корпорації з урахуванням цього напрямку, що дозволить вибудувати виробництво на основі найсучасніших технологій. Вихід суднобудування України на ринок суден-газовозів дозволить у перспективі вирішити дві дуже важливі проблеми. В даний час на ринках Європи та Азії ведеться активне будівництво потужностей з прийомом зрідженого газу і відмову від розгортання флоту газозовів може істотно вплинути на позиції Російського «Газпрому» в цих регіонах. Тому ймовірність розміщення «Газпромом» великих замовлень на судна-газовози в найближчому майбутньому дуже висока, а зважаючи на специфіку замовника даний попит гарантовано буде підкріплений фінансуванням.

Другим найважливішим питанням, вирішення якого матиме стратегічне значення для національної безпеки України - формування власного ресурсу для перевезення газу морем, що в перспективі дозволить диверсифікувати джерела його отримання і послабить сьгоднішнє монопольне становище Російської Федерації у відносинах з Україною по цього питання. Зниження міжнародної ролі України як газотранзитної держави в даному випадку маловірогідно зважаючи на збільшення обсягів його світового споживання.

Найважливішим елементом стартового замовлення для підприємств суднобудування України повинна стати серія нових військових кораблів класу «корвет», який має проектну розробку на рівні техніко-економічного обґрунтування і відомо, що оборонне відомство планує замовити 8-10 таких кораблів. За попередніми оцінками, вартість одного корабля складе не менше 700 млн. грн., а ступінь локалізації складе близько 90%, тому що Україна не виробляє озброєнь, необхідних для комплектації «корвета».

Необхідно також приділити увагу тому факту, що існує ще одна потенційна можливість організації платоспроможного попиту на продукцію суднобудування - механізм виплати боргу (і не тільки) України Росії через будівництво, модернізацію, реконструкцію та ремонт кораблів Російської Федерації. Для Росії актуальні обидва питання: і відновлення Чорноморського флоту, і повернення боргів через цей процес. Враховуючи сучасну кон'юнктуру ринку енергоносіїв і потребу в продукції суднобудування ймовірність застосування такої схеми представляється досить високою [2, с. 121]. Україна при цьому отримує потрібну вигоду: погашає зовнішній борг, підтримує і розвиває власне суднобудування, збільшує бюджетні надходження. При реалізації певних регуляторних умов і заходів державної підтримки підприємств суднобудування існує можливість забезпечення суттєвої різниці на користь державного бюджету

України між реальними витратами на виробництво суднобудівної продукції для Росії та залікової вартістю при погашенні зовнішнього боргу. Відповідні вигоди при цьому отримають всі члени корпорації. Необхідно відзначити, що в даний час перед Російською Федерацією, з урахуванням виходу на морський шельф, варто уваги масштабне завдання будівництва видобувних платформ і спеціальних судів для транспортування вуглеводнів.

Так, за оцінками найбільших компаній, що мають ресурси на шельфі Півночі, Далекого Сходу та Каспію освоєння шельфу зажадає вже до 2030 р. створення технічних засобів для видобутку і транспортування до 110 млн. т нафти і до 160 млрд. м3 газу з необхідною інфраструктурою обслуговування [5].

Наступним елементом організаційно-економічного механізму розвитку та підвищення ефективності функціонування системи суднобудівних підприємств України повинна стати реалізація концепції приватно-державного партнерства. В даний час в Україні здійснюються кардинальні зміни в системі відносин держави і приватного сектора і за роки ринкових реформ в економіці істотно скоротився державний сектор, а функції управління найважливішими об'єктами життєзабезпечення стали поступово передаватися приватному бізнесу. У цих умовах державі вкрай важливо перейти до стратегічного партнерства з приватним сектором і сформував такий економічний порядок і систему стосунків, які б забезпечували і гарантували раціональне поєднання вільної конкуренції із заходами державного регулювання і забезпечення інтересів суспільства і його майбутніх поколінь. При цьому необхідно враховувати, що національні суспільні інтереси не збігаються з інтересами бізнесу.

Важливо організувати бізнес так, щоб не позбавити власників власних мотивацій, одночасно направляючи дії останніх на благо суспільних цілей. Для реалізації такої концепції нами пропонується наступний алгоритм. Держава створює відповідні передумови у вигляді спеціальних регуляторних умов законодавчого характеру, заходів щодо корпоратизації суднобудівельних потужностей, використовуючи відповідний інструмент, у вигляді залучення приватного інвестора, реалізувавши йому 49 % акцій суднобудівельної корпорації, вирішуючи тим самим цілий комплекс проблем.

З одного боку, залишивши у своїй власності контрольний пакет акцій суднобудівної корпорації, держава не позбавляється можливості реалізації всіх видів національних інтересів із залученням корпорації, з іншого боку, створивши сприятливі умови господарювання, воно виконує стратегічне завдання технічного і інформаційного оновлення вітчизняного суднобудування і підвищує надходження до бюджетів усіх рівнів. При цьому між державою в особі Кабінету Міністрів України і приватним партнером (партнерами) може бути укладена офіційна угода про те, що держава

відмовляється на користь партнера від частини доходів по акціях і делегує йому частину своїх повноважень по ухваленню рішень по поточній діяльності для того, щоб надати партнерові максимальну свободу дій - з одного боку, і залишивши за собою право вирішення питань, безпосередньо пов'язаних з реалізацією національних інтересів, - з іншого.

Ефективними інструментами реалізації концепції приватно-державного партнерства є вищеописане створення спеціальних регуляторних умов, а також надання державних гарантій по стабільності здійснення господарської діяльності. В результаті в Україні має бути створена потужна приватно-державна корпорація суднобудування, яка протягом декількох років відновить виробничу і наукову базу, сконцентрує виробничі, наукові, фінансові потужності в цілях виключення внутрішньої конкуренції; у рамках однієї юридичної особи забезпечить гнучке управління кадровими і виробничими ресурсами підприємств; створить необхідний фінансовий, кадровий, науково-дослідний, науково-технічний, нормативний і маркетинговий супровід будівництва судів і в такому складі здійснить якісно новий вихід на світовий ринок суднобудівельної продукції, ефективно конкуруючи з провідними суднобу-

дівельними державами, реалізуючи національні інтереси України і зміцнюючи її міжнародний авторитет як морської держави.

Висновки. Отже, розширення переліку засобів державного сприяння розвитку корпоративних інтегрованих структур у галузі суднобудування стає актуальним завданням для нашої країни. Здійснювати відповідні заходи треба системно і цілеспрямовано, у строгій ув'язці з пріоритетами промислової політики держави та орієнтацією на посилення їх позитивного економічного ефекту на народногосподарському і регіональному рівнях.

Основою виконання цього завдання є упорядкування механізмів договірних (контрактних) відносин між державою і корпоративними структурами, які передбачають чітке встановлення прав і зобов'язань сторін, дозволяють адресно спрямовувати їх зусилля та відстежити результативність наданої допомоги. Формування таких механізмів, їх органічне включення в систему макроекономічного індикативного планування сприятиме проведенню ефективної реструктуризації галузі та розвитку вітчизняних суднобудівних корпоративних інтегрованих структур, спроможних хоча б на власному ринку конкурувати із транснаціональними корпораціями.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Буркинський Б. Концептуальні засади реструктуризації суднобудування України / Б. Буркинський, Г. Єфімова // Економіст. - №7. - 2010. - С. 39-72.
2. Марецький Р.А. Актуальні напрями вдосконалення механізмів державного регулювання суднобудування в Україні / Р.А. Марецький // Держава та регіони. Серія: Державне управління. - 2008. - № 3. - С. 121-125.
3. Постанова Кабінету Міністрів України «Про утворення Державної акціонерної холдингової компанії «Чорноморській суднобудівний завод» від 11 грудня 1998 р. № 1959 [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.rada.com.ua/ukr/catalog/8589>.
4. Ходико Ю. Морські судна та судна внутрішнього плавання як об'єкт іпотечних правовідносин / Ю. Ходико // Юридична Україна. - 2010. - № 7. - С. 69-74.
5. Official site Fairplay. The leading international maritime news source / Доступний з: <http://www.fairplay.co.uk/>

Рецензенти: *Ємельянов В. М. – к.т.н., доцент;*
Письмаченко Л. В. – д.н. з держ.упр, проф..

© Беглиця В. П., 2012

Дата надходження статті до редколегії 01.12.2011 р.