Реферат на тему:

**«Суднобудівна галузь України.**

**Її конкурентоспроможність»**

**1. Вступ**

Питання розвитку українського суднобудування хвилюють не лише велику кількість людей, що працюють у цій сфері, але й широке коло небайдужих до долі однієї з найбільш розвинутих галузей народного господарства, що дісталась Україні у спадок від СРСР. На жаль, сьогодні стан цієї галузі в Україні дуже складний, і говорити про сильні конкурентні позиції України як морської держави у світі не є доцільним. За останні десять років позиції судоходних компаній України були втрачені не лише на міжнародних, а й на внутрішніх лініях. Сам же морський флот значно застарів; більшість судів вже не відповідають вимогам міжнародних конвенцій. Більше 92% вантажів, що обробляються в українських портах, транспортуються іноземними судами. Вітчизняні верфі в основному простоюють чи працюють на закордонного замовника.

Суднобудування визнане пріоритетною галуззю народного господарства. Міністерством промислової політики, Кабінетом міністрів, Верховною Радою розробляється законодавче поле для суднобудування, маркетингові служби суднобудівельних заводів постійно ведуть пошук замовників, однак сьогодні завантаження суднобудівельних заводів залишається далеким від оптимального. Попри усі спроби державних органів проголосити чи пак 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. Багатопрофільність виробництва, орієнтація на світовий ринок, можливість виготовляти конкурентоспроможну на світовому ринку продукцію говорять про те, що сьогодні (за сприятливої кон’юнктури світового суднобудівульного ринку) Україна має не втратити шанс зберегти і розвинути нагромаджений суднобудівний потенціал.

Я працюю в компанії Maersk Sealand, що є світовим лідером контейнерних перевезень та має більше 320 офісів по всьому світі. Тому я обрала тему, пов’язану із суднобудуванням, оскільки маю деякий досвід у цій сфері та цікавлюся більш глибоким дослідженням конкурентоздатності України в галузі суднобудування, що безпосередньо впливає на активність місцевих та іноземних компаній в Україні, які пропонують послуги контейнерних перевезень, тобто на майбутнє моєї компанії та її конкурентне становище в нашій державі. Метою цієї роботи є дослідження теперішнього стану українського суднобудування, наявних перешкод, що гальмують його розвиток до більш конкурентоздатного стану у порівнянні із світовими лідерами у галузі суднобудування; пропозиція варіантів поліпшення стану національного суднобудування та необхідних ресурсів та заходів для цього.

**2. Постановка проблеми**

В 1999 році світовий флот складався з більше 85 тис. судів місткістю більше 520 млн рег. тон. Це стосувалось судів місткістю більше 100 рег. тон. Переважну більшість флоту сьогодні складають танкери, контейнеровози, універсальні суда, балкери, ро-ро, газовози, хімовози, рефрижератори та комбіновані суда [5].

Огляд світового ринку суднобудівництва за останні 25 років показує, що він почав розширюватись з кінця 80-х років. За останні 10 років обсяг світового суднобудівництва збільшився на 50%. На сьогодні більше 80% ринку світового суднобудування складають танкери, контейнеровози та балкери.

Останні 3 роки показують, що лідерами світового суднобудівництва є Японія та Корея. На ці країни припадає більше 65% всього ринку суднобудування. За типами судів Японія споруджує 50% усього балкерного флоту, а Корея – близько 50% усіх танкерів. Лише 6% суднобудівництва європейських країн складають “прості” суда. Європейські країни залишаються лідерами у будівництві особливо складних судів (80%), а за тонажем на частку Європи припадає лише 20% усіх судів [10].

Аналіз розвитку світової суднобудівельної галузі за 2000 рік демонструє зростання сумарного обсягу портфелю замовлень суднобудівельних підприємств на 16%, що вперше за довгий період перевищило 100 млн тон дедвейта. Це свідчить про сприятливі умови для суднобудівельних підприємств на світовому ринку.

Що стосується України, то її суднобудівельна галузь перебуває у критичному стані. За інформацією Lloyd’s Register of Shipping, у світовому виробництві суден частка України (за тоннажем) складала у 1995 р. 0,8%. Приблизно такі самі показники мали Нідерланди (0,9%), Хорватія, Бразилія (по 0,7%). У 1996 р. на Україну припадало 0,7% побудованого у світі протягом року тоннажу. У 1997-1998 рр. цей показник зменшився до 0,3%, майже саме стільки суден було виготовлено В Росії (0,4% - у 1997 р. і 0,2% - у 1998 р.), Румунії (відповідно, 0,3% і 0,4%), Бразилії (0,2% і 0,3%). У 1995 р. Україна за обсягом реалізації суден посідала третє місце серед країн Східної Європи, а у 1998 р. – вже шосте.[15] І якщо в 1999 році вона посідала 10 місце у світі, то в 2000 році знизилась до 15 місця [10].

Як буде показано далі в цій роботі, найвагомішою причиною зниження активності на українському ринку суднобудування є відсутність джерел фінансування. Тож заглибимось в аналіз теперішньої ситуації в українському суднобудуванні і проаналізуємо основні причини, які на сьогодні залишають Україну на дуже низькому рівні як з точки зору глобальних, так і регіональних позицій.

**3. Аналіз проблеми**

Суднобудівельна промисловість України після утворення незалежної держави дістала у спадок потужний промисловий потенціал: вісім високооснащених, високоприбуткових суднобудівельних заводів, що складали близько 30% суднобудівництва колишнього СРСР. На цих заводах у попередні роки за рахунок механізаціїї технологічних процесів підвищувалась продуктивність праці, знижувалась собівартість судів, зростав чистий прибуток. Заводи мали оборотні кошти вищі за норматив, що дозволяло їм забезпечувати сплату податків та заробітної платні, розширювати і технічно переозброювати виробництво, розвивати соціальну сферу, будувати житло. Однак необхідно зазначити, що 65% продукції суднобудівельних підприємств складали військові кораблі, що будувались за держзамовленнями. Тому питання фінансування будівництва судів перед суднобудівельними заводами не поставали [4].

Після 1992 року, коли будівництво кораблів було практично зупинено, з’ясувалося, що більшість українських судновласників (винятком може бути хіба що Blasco) не мають коштів для будівництва необхідних їм судів на вітчизняних суднобудівельних заводах, які одночасно втратили і військові, і цивільні замовлення.

Вихід із такого становища вбачався у будівництві судів на експорт, тим паче, що українські суднобудівельні підприємства будували експортні суда на 10-12% дешевше, ніж деякі закордонні фірми, і замовників було достатньо.

Незважаючи на те, що закордонні замовники занижували контрактну ціну судів на 15-20% від світових цін, пояснюючи це ризиком вкладення коштів у промисловість України, будівництво судів на експорт усе одно залишалось доволі рентабельним [4]. Ризик інвестування в українську економіку був результатом непослідовної податкової політики (ставки, що часто змінюються, механізми нарахування та сплати податків, відсутність стабільних податкових пільг для іноземного інвестора); численних бюрократичних перепонів на шляху реалізації інвестиційних проектів; непідготовленості більшості підприємств до інвестування, відсутності грамотного інвестиційного планування; хронічної збитковості більшості вітчизняних суднобудівельних заводів.

Дійсно, наявність у 1992-1994 роках залишків металопрокату та інших матеріалів, придбаних за низькими цінами, низькі рівні амортизаційних відрахувань, пов’язані з помилковою політикою несвоєчасної індексації основних фондів, значні суми прибутків, які утворювались в результаті швидкого зростання в 1992-1993 роках курсу долара при закупівлі матеріалів та обладнання при значно меншому його курсі, зумовили відносно ефективні сумарні витрати при будівництві судів. Але це жодним чином не свідчило про досягнення ефективності суднобудівельного виробництва. І коли в період 1994-1996 років, в результаті обов’язкового продажу валютних засобів, зменшення можливості своєчасного придбання імпортного обладнання, інфляційних процесів, значного зростання вартості матеріалів, в тому числі металопрокату, енергоресурсів, оборотні кошти суднобудівельних заводів було практично вимито, умови їхньої виробничої та фінансово-економічної діяльності суттєво погіршились, підприємства були змушені брати кредити з високим рівнем відсоткових ставок вітчизняних банків. А це, при нестачі оборотних коштів та довгостроковому циклі будівництва судів, різко збільшило їхню собівартість.

Перелічені зовнішні умови виробничої та фінансово-економічної діяльності заводів справили значний вплив на зростання витрат при будівництві судів. Вирішальними факторами збільшення витрат з вини суднобудівельних заводів можна вважати: значне зниження обсягів виробництва; нераціональне використання основних промислово-виробничих фондів і складу працівників при зменшенні завантаження потужностей програмою суднобудівництва; віднесення заводських накладних витрат, не пов’язаних з випуском суднобудівельної продукції, на суднобудівельний комплекс; нераціональне фінансування будівництва судів. Складнощі з фінансуванням будівництва замовлень, падіння виробництва несуднобудівельної продукції зумовили суттєве зменшення завантаження потужностей і працівників на підприємствах. Так, обсіг випуску продукції в 1997 році склав по відношенню до 1992 року: на Чорноморському суднобудівельному заводі – 29%, державному підприємстві “Завод ім. 61 комунара” – 27%, на заводі “Океан” – 13% [6].

Низький рівень завантаження виробничих потужностей та значне зростання витрат при будівництві судів, які стали перевищувати їхню контрактну вартість, призвели до різкого зниження ефективності основної діяльності суднобудівельних заводів.

При такому становищі суднобудівельних заводів та загальному стані економіки, іноземні замовники стали проявляти обережність та недовіру до заводів, пропонуючи контракти вже за умовами закордонних вимог, тобто сплата 10% вартості судна з певними гарантіями після підписання контракту та 90% - при передачі готового судна [3].

Виробничі потужності суднобудівельних підприємств України на даний час завантажено в середньому на 25-30% [2].

Сьогоднішній стан морського та річкового українського торговельного флоту характеризується цілим рядом негативних тенденцій:

* скорочення кількості торговельних судів, в тому числі під національним прапором;
* зменшення валютних надходжень, одержаних від роботи флоту, і, відповідно, скорочення податкових відрахувань;
* активне застарівання флоту, що, в свою чергу, призводить до обмеження кількості заходів вітчизняних судів до іноземних портів.
* Зниження обсягів участі українського флоту в перевезеннях зовнішньоторгівельних вантажів, що призводить, окрім втрати прибутків, до посилення залежності України від світового фрахтового ринку та збільшення імпорту транспортних послуг.

В Україні досі відсутня прийнята в багатьох країнах практика фінансування судів з розстроченням платежів, в тому числі з використанням системи лізинга. Причиною цього є ризик, через який кредитування суднобудівельної галузі також іще не набуло широкого розповсюдження. Чинний порядок формування страхових фондів для покриття можливих збитків внаслідок кредитної діяльності не дає змоги комерційним банкам сформувати потрібні резерви. Згідно із законодавством резерви для покриття можливих збитків за позиками створюються за рахунок чистого прибутку.[4] А в більшості країн Європи та Азії, які мають розвинуте суднобудівництво, держава бере на себе гарантії по кредитуванню комерційними банками будівництва корабля або банки кредитують будівництво нових судів під заставу майна тієї компанії, яка їх експлуатує, в обсязі до 80% їх вартості на світовому ринку при ставці кредиту 8% з розстроченням платежу на 8-10 років. Це дозволяє замовнику виплачувати лише 20% вартості судна. Решта кредиту повертається з прибутків, одержаних від експлуатації судна [1].

Інші проблеми наявні сьогодні в галузі суднобудування в Україні добре проілюстровано у зверненні учасників конференції “Стан і шляхи відродження морської індустріїї України” до Президента України Л.Д.Кучми:

“За останні роки морська індустрія України різко втратила свої позиції на внутрішньому і зовнішньому ринках України. Причинами для занепокоєння є такі об’єктивні факти:

* Втрачено позиції морського флоту України не лише як міжнародного перевізника, але і на внутрішніх лініях. Відсутність поновлення морського флоту призвела до значного зростання віку наявних судів, що відповідно з вимогами міжнародних конвенцій різко знижує, а то й виключає можливість їх роботи на іноземні порти. Близько 92% вантажів в українських портах перевозяться іноземними судами (зазначу, що оптимальний рівень має бути значно нижчим, хоча точні межі не можна наводити категорично, оскільки оптимальна структура експорту та виробництва для національного споживання залежить як від часу в розвитку галузі, так і від наявних обставин та цілей держави і виробників). Наявність на українському ринку перевезень іноземних компаній призводить до занепаду власної морської індустрії та загрожує національній безпеці України.
* Велике занепокоєння викликає стан флоту риболовного господарства. Протягом 10 років було списано 133 технічно та морально застарілих судна морського та океанського плавання, а збудовано лише 16 нових судів. Наявна тенденція загрожує практичним призупиненням промислу, падінням обсягів вилову риби та морепродуктів, що, безумовно, вплине на стан продовольчої безпеки держави.
* Незважаючи на те, що Законом України “Про державну підтримку суднобудівельної промисловості України” №774/97-ВР від 23.12.97 суднобудівництво визнано пріоритетною сферою економіки України і для його розвитку ухвалено близько 50 нормативних актів Уряду, успіхи цієї сфери доволі скромні. Це пов’язане з тим, що суднобудівельні заводи не забезпечено замовленнями з боку вітчизняних судновласників, у першу чергу – державних, які вимушені животіти за рахунок виготовлення дешевих “полуфабрикатів” для іноземних замовників. Крім того, з боку держави перед суднобудуванням не поставлено конкретних задач, не намічено перспективи діяльності підприємств і не конкретизовано участь суднобудівництва в реалізації інших напрямків зовнішньоекономічної діяльності України.
* Через відсутність гарантійних фінансових механізмів серед українських судновласників намітилась тенденція розміщення замовлень на новий тонаж не на вітчизняних верфях, а за кордоном. Через втрату попиту з боку вітчизняних замовників нових проектів та судоремонтних робіт гальмується розвиток суднобудівельної галузі.
* Вітчизняне суднобудівництво різко скоротило свій потенціал у секторі експорту військових кораблів і судів спецпризначення через відсутність державних замовлень[8].

**4. Пропозиції до розв’язання проблеми**

Сьогодні склалась така ситуація, що хоча Україна і посідає 15-те місце серед передових суднобудівельних держав, загальний обсяг поставок не перевищує 0,5% від обсягу світового ринку.

Сьогодні в Україні більше 80% судів будують за закордонними контрактами. Проводячи конверсію виробництва, суднобудівельні заводи протягом 1992-1996 років опанували будівництво нових типів судів, конкурентоздатних на світовому ринку та здатних перевозити різноманітні вантажі. Протягом 1992-2000 років українськими суднобудівельними заводами було збудовано й передано іноземним компаніям (Греція, Норвегія, Російська Федерація та інші) 147 судів загальною вартістю $1,3 млрд. Для порівняння, вітчизняним замовникам було збудовано судів лише на $85 млн. Однак і ці цифри не є ознакою стабілізації галузі, а скоріше носять характер локальних успіхів окремих підприємств у залученні замовлень [8].

Незважаючи на ці негативні тенденції, Україна, маючи вихід до Чорного та Азовського морів, залишається морською державою. Сьогодні в Україні діють 18 морських портів. В комплексі з ними працюють 12 річкових та 4 рибних порти. Вантажопотік обслуговують близько 300 судоходних компаній. Таким чином, у державі існує морська індустрія, що об’єднує морські та річкові порти. До складу морської індустрії входять 9 суднобудівельних та 66 судноремонтних заводів, 18 машинобудівельних підприємств, 30 науково-дослідницьких і проектно-конструкторських закладів. Найбільше суднобудівництво розвинене в Миколаївській, Херсонській областях, Автономній Республіці Крим, Києві [7].

Безперечно, ключовою проблемою, яка в результаті не дозволяє Україні посісти гідне місце серед світових виробників у галузі суднобудування, на сьгоднішній день є великі труднощі з фінансуванням. Цікавим розв’язанням цієї проблеми може бути варіант, викладений В.Парсяком та П.Трофимишиним [4]. За відсутності власних коштів та фінасової підтримки держави, суднобудівельній галузі необхідно знаходити можливості залучення фінансів із третього джерела – комерційних банків. До того ж, вихід вбачається у застосування оригінальних форм кредитування, до яких слід віднести створення банківських консорціумів. Це тимчасові об’єднання банків, що виникають для координації спільних дій при фінансування великих програм. Крім того, це дає змогу акумулювати кредитні ресурси як у національній, так і в іноземній валюті, диверсифікувати кредитні ризики, підтримувати ліквідність балансів банків-учасників консорціуму.

**5. Обґрунтування пропозицій та вибір альтернатив**

Фінансування будівництва суден за рахунок зовнішніх джерел можливе у трьох основних формах: 1) замовники авансують стартові стадії будівництва суден та платять за часткову готовність об’єктів; 2) залучаються довгострокові інвестиційні ресурси; 3) банки надають кредити.

Національним суднобудівельним заводам, як було показано вище, навряд чи варто сподіватись сьогодні на передоплату та проміжні платежі за технологічні етапи. Капітал приватних національних компаній перебуває на стадії первинного накопичення (незважаючи на зовнішні привабливі атрибути процвітання).

Загальновідомо, що іноземні інвестиції розглядаються керівництвом країн, директорами держпідприємств та головами правлінь господарських товариств як дуже важливий фактор, здатний дати позитивний імпульс промисловому розвитку, прискорити структурну перебудову, допомогти вийти із сьогоднішньої складної економічної ситуації. Однак статистика свідчить, що прямі інвестиції в Україну з-за кордону є значно ниж

Сьгодні структура кредитів комерційних банків, яка визначається структурою пасивів, характеризується дуже низьким рівнем довгострокових позик (не більше 10%). Причина полягає у погіршенні ресурсної бази банків, збільшенні депозитів до запитання та зменшенні питомої ваги строкових депозитів. Власних капіталів українських банків замало для надійної роботи в умовах фактичних ризиків кредитування. Окрім цього, згідно з вимогами НБУ, комерційні банки обмежені у розмірах кредиту, що надається одному позичальнику – 25% власних коштів банку. Отже, максимальний обсяг кредиту, що його можуть надати провідні банки, становить $8-10 млн. Середня ж вартість побудови судна - ;25 млн. Відтак, з цієї точки зору жоден із комерційних банків не в змозі самостійно профінансувати будівництво суден.

Тому консорціумні угоди є дуже привабливою альтернативою. Умовою прийняття до консорціуму є їхня згода на мінімальний розмір участі, який залежить від обсягів кредиту та ступеню ризику цієї операції. У консорціумних угодах можуть брати участь не тільки кілька банків, але й кілька позичальників, які беруть участь у тому заході, що кредитується.

Оскільки проекти з фінансування суднобудівних замовлень на сьогодні є ризикованими, то чим більше банків візьме участь у консорціумній угоді, тим меншою буде квота кожного учасника і, відповідно, ризик, пов’язаний з даною операцією. Щоб запобігти ризику неповернення кредитів, банківські консорціуми можуть завершити механізм кредитування, а також вимагати від позичальника надання гарантійних зобов’язань інших банків (у тому числі й іноземних), уряду, а також страхування ризику неповернення кредитів.

Деякі дослідники [3] проблем галузі суднобудування вбачають їх розв’язання в розробці ефективного рішення стратегічного рівня щодо продукції суднобудівельних заводів (хоча фінансове питання також залишається чи не в центрі уваги). Ці погляди можна вважати альтернативами вище поданого варіанту, якщо брати до уваги поліпшення конкурентних позцій України на світовому ринку суднобудування у цілому.

Так, стратегія диферентизації враховує ряд наступних факторів: високі технічні характеристики судна при низьких експлуатаційних витратах; передова технологія створення (проектування); нові способи організації і планування виробничого процесу; передова технологія будівництва; виготовлення особливо високоякісної продукції з використанням передових технологій і матералів; будування суден у стислі строки;

**6. Здійснення пропозицій урядовими та неурядовими організаціями**

У банківській практиці України вже є позитивний досвід консорціумного кредитування суднобудівних підприємств. Так, Перший український міжнародний банк спільно з банком “Юнекс” надали суднобудівному заводові “Океан” паралельний кредит для фінансування завершення будівництва судна. Проблеми з поверненням отриманих коштів відповідно відбились на стані банку “Юнекс”. Очевидно, що на сьогодні і двом українським банкам не під силу фінансувати будівництво судна протягом усього виробничого циклу, тому потрібно залучити до даної угоди якомога більше банків-учасників.

На жаль, на сьогодні кредитування машинобудівних програм, тим більше довгострокових, не дуже приваблює банківські установи. Підтверджує це спроба 1994 року АВТОЗАЗу та НБУ створити консорціум банків, які забезпечували б фінансові гарантії розвитку вітчизняного автомобілебудування. Ця спроба виявилась невдалою. Однією з причин стало те, що в Україні не вбачають різниці між банківськими кредитами, спрямованими на фінансування комерційних проектів, і кредитами на підтримку національного виробника у життєво важливих галузях, до яких належить і суднобудування. Проте комерційні банки можуть з більшим ентузіазмом поставитись до кредитування суднобудівної галузі, якщо вирішити питання про віднесення витрат на формування страхових фондів (при кредитування вітчизняних товаровиробників і особливо у пріоритетних галузях) на валові витрати банків (на противагу теперішній системі, коли резерви для покриття можливих збитків за позиками створюються за рахунок чистого прибутку).

Що стосується неурядових організацій у цій галузі, то варто згадати найбільшу з них. Для об’єднання зусиль та координації дій підприємств галузі в розв’язанні їх спільних проблем представниками заводів: Чорноморський суднобудівельний завод (Миколаїв), суднобудівельний завод “Океан” (Миколаїв), суднобудівельний завод ім. 61 комунара (Миколаїв), Херсонський суднобудівельний завод, суднобудівельний завод “Затока” (Керч), Севастопольський морський завод, Феодосійське ПО “Море”, завод “Ленінська кузня” (Київ), Київський суднобудівельно-судноремонтний завод – було ухвалено рішення про створення Асоціації суднобудівельників України [2].

Головним завданням Асоціації є всебічна допомога підприємствам-членам у подоланні економічних складнощів шляхом пошуку кредитоздатних замовників, залучення інвестицій, створення сприятливих умов для вітчизняних суднобудівельних підприємств і пов’язаних з ними виробництв, в тому числі за рахунок удосконалення національного законодавства, сприяння їхньому цивілізованому виходу на міжнародну арену за допомогою налагодження ділових стосунків із закордоннимим фірмами та асоціаціями.

**7. Необхідні ресурси та умови**

Безперечно, впровадження такої системи фінансування не буде ефективним, якщо не буде вжито відповідних заходів щодо інших ключових питань в українському суднобудуванні. Тож серед інших факторів успішного розвитку галузі можна назвати наступні.

Регулювання ситуації на ринку морських та річкових перевезень відповідає інтересам національної економічної безпеки. В будь-якій морській державі суднобудівельна галузь є предметом опіки та підтримки уряду держави, оскільки ця промисловість забезпечує значний експортний потенціал, активну роботу великої кількості інших сфер економіки, в особливості чорної та кольорової металургії, машинобудівництва, електротехнічної і кабельної промисловості, електроніки тощо, не кажучи вже про її роль у забезпеченні функціонування морського та річкового транспорту, рибнопромислового, пограничного та військово-морського флотів та кількість створених робочих місць. Саме тому питання відродження вітчизняного суднобудування, як компонента морського комплексу, має бути питанням державним.

Окрім того, навіть за умови успішної діяльності на світовому ринку, розв’язати головну проблему українського суднобудівництва – забезпечення суднобудівельних заводів замовленнями виключно за рахунок зовнішніх поставок – є неможливим. Робота ж на вітчизняного споживача зберігає свою значимість і пріоритетність. У зв’язку з цим виключно великого значення у нинішній ситуації набуває підтримка з боку керівництва держави національних перевізників та забезпечення їх транспортними засобами, збудованими на вітчизняних підприємствах.

Практика світового суднобудування демонструє, що найкращими клієнтами для суднобудівельних заводів є вітчизняні замовники. Потреби українських судновласників у нових судах достатньо великі (але не попит, оскільки попит є не лише потребою, але ще й має характеризуватися спроможність купити запропоновану продукцію; а це серед національних судновласників на сьогодні не є поширеним явищем). Навіть якби лише частина цих потреб була замовлена, і було б забезпечено фінансування, то багато українських заводів змогли б працювати у нормальному режимі.

Для розв’язання проблеми фінансування українським судновласникам необхідно забезпечити умови, які змогли б зацікавити їх розміщати замовлення на будівництво нових судів на вітчизняних заводах. З цією метою необхідно створити у судновласників зацікавленість у заміні неефективних та застарілих судів, забезпечити можливість одержання позичкових коштів під заставу наявних судів, захистити суда, збудовані на вітчизняних заводах і ті, що ходять під національним прапором,створивши для них пільгові умови [6].

Аналіз практики світового суднобудівництва свідчить про широке застосування абсолютною більшістю судоходних країн протекціоністських заходів відносно свого суднобудівництва та флоту. Прикладом такого підходу є законодавство США, країн ЄС, які забезпечують державну підтримку розвитку суднобудування і право національного перевізника на транспортування 50% експортних вантажів [9].

Така практика могла б стати корисною і для України. В наш час щоденний обсяг перевезень морським транспортом складає десятки тисяч тон. Активне втручання держави у розвиток морського комплексу дозволить не лише створити національний торговельний флот, але й забезпечити тисячі робочих місць.

Успіх на міжнародному ринку залежить і від маркетингових здатностей підприємства, включаючи використання елементарних маркетингових інструментів, розповсюджених у всьому світі (наприклад, веб-сайти). Більшість же українських верфей поки не мають достатнього досвіду у конкурентній боротьбі. Для затвердження на світовому ринку українським суднобудівельникам необхідно підвищити ефективність роботи маркетингових служб, знайти шляхи зниження собівартості своєї продукції, розробити заходи з реорганізації та модернізації виробництва і створення таких законодавчих умов, які сприятимуть залученню іноземних замовників та інвестицій. На більшу увагу заслуговує вся система маркетингових досліджень: від аналізу факторів зовнішнього макросередовища та аналізу суднобудівельного ринку з боку як попиту (аналіз судновласників), так і пропозиції (аналіз виробників-конкурентів) до дослідження власних можливостей, сильних та слабких сторін.[2]

Cьогодні не можна також забувати про фінансування поновлення технологічної структури суднобудівництва. Одна з наявних раніше в колишньому СРСР переваг – низька вартість робочої сили – вже практично зникла, будучи перекритою зростанням продуктивності дорожчої праці в інших країнах з розвиненим суднобудівництвом. Це означає, що за високої продуктивності праці ціна на одиницю продукції нижча. Суднобудівельні технології теж розвиваються, і суднобудівельні заводи повинні іти в ногу з прогресом, інакше їхня криза, обумовлена сьогодні відсутністю замовлень, завтра також триватиме. Але вже не через фінансові проблеми, а через відсутність нових технологій та сучасного обладнання. Аби подолати це, необхідно забезпечити технічну підтримку верфей, в першу чергу, за рахунок залучення іноземних та власних інвестицій.

Важливим є “суднобудівельний” аспект у зовнішньоекономічній політиці держави, який має бути відображений у всіх урядових документах, що передбачає виконання комплексу робіт з будівництва об’єктів Євро-Азіатського нафтотранспортного коридору та визначення маршрутів поставок з урахуванням інтересів України, а також у заходах, які передбачають розроблення та затвердження нової редакції Національної державної енергетичної програми до 2030 року і розроблення Концепції розвитку транспортної системи України [4].

## 8. Висновки

Потенціальні можливості українського суднобудівництва дозволяють йому посісти принаймні сьоме місце в рейтингу суднобудівельних держав світу. Слід зазначити, що морський комплекс України не є безнадійно розваленим – потенціал галузі, який збережено, вселяє надію. Зараз усе залежить від керівництва держави, яке має провести реформування та реструктуризацію суднобудівельних підприємств, а також ухвалити законодавчі акти, спрямовані на підтримку вітчизняного суднобудівництва.

Сьогодні в Україні можуть бути створені сприятливі умови для залучення інвестицій у суднобудівельну галузь за рахунок списання з підприємств боргів, повернення їм можливостей створення оборотних коштів, надання ряду податкових та митних пільг (прикладом ефективності цих заходів є Blasco) тощо, шляхом запровадження спеціального економічного режиму функціонування суднобудівельної промисловості. Потреби у збільшенні обсягів вантажоперевезень у світі постійно зростають і створюють реальні можливості подальшого розвитку водного транспорту – на це увесь час звертають увагу в країнах ЄС. Тож Україна може вчасно звернути увагу на ці тенденції та розпочати активну реструктуризацію в галузі суднобудування.

### Список літератури

1. Економіка України. 1997 р., №11, с.37-41.
2. Економіка України. 1999 р., №11, с.19-27.
3. Економіка України. 2001 р., №2, с.23-26.
4. Економіст. 1998 р., №2, с.38-41.
5. Судоходство. 1999 р., №3, с.20-21.
6. Судоходство. 1999 р., №5, с.18.
7. Судоходство. 1999 р., №8, с.29-30.
8. Судоходство. 1999 р., №11, с.26, 29-30.
9. Судоходство. 2000 р., №1-2, с.37-38.
10. Судоходство. 2000 р., №4, с.24-25.
11. Судоходство. 2000 р., №6, с.26-27.
12. Судоходство. 2000 р., №12, с.23, 26-27.
13. Судоходство. 2001 р., №4, с.24-25.
14. Судоходство. 2001 р., №5, с.24-25.
15. http://www.lloydslist.com