



**Petro
M. Karas
Карась
Петро
Миколайович**

УДК 658.14
K21

FINANCIAL-ECONOMIC METHODS OF IMPROVEMENT OF ACTIVITY OF UKRAINIAN SHIPBUILDING ENTERPRISES

**ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНІ ВАЖЕЛІ
О НОВЛЕННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ СУДНОБУДУВАННЯ УКРАЇНИ**

Petro M. Karas

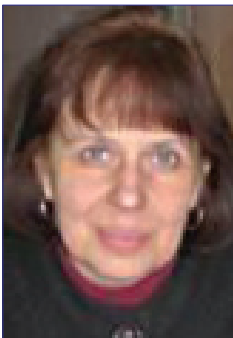
П. М. Карась, канд. екон. наук, проф.
e-mail: petro.karas@nuos.edu.ua
ORC ID: 0000-0002-4454-4371

Nataliya V. Prikhodko

Н. В. Приходько, канд. екон. наук, доц.
prihodko79@mail.ru
ORC ID: 0000-0001-5945-8006

Admiral Makarov National University of Shipbuilding, Mykolaiv

Національний університет кораблебудування імені адмірала Макарова, м. Миколаїв



**Nataliya V.
Prikhodko
Приходько
Наталія
Василівна**

The thesis «Ukraine is the sea power» is perceived as an axiom. From the black sea countries Ukraine has the largest length of coastal strip, developed marine complex. At the same time development trends of the Maritime industry suggest another thing — gradual transformation of Ukraine from the marine state into the «land near the sea». From once the largest in the world black sea shipping company were only memories. Other national shipping and shipbuilding companies are also experiencing difficult times. In the modern and future stages of human development the role of the World Ocean rapidly increases in the life of the countries of the world, its use becomes a crucial condition for accelerated development of the world economy and critical geopolitical factor.

Shipbuilding is a specific sphere of heavy industry. Combining the manufacturing of its products, the achievements of a large number of related industries (metallurgy, machinery, electronics and so on) at the same time shipbuilding stimulates the development of entire industries, achieving their high scientific and technical level. The creation of one workplace in shipbuilding contributes to the emergence of 5-8 working places in related industries. Thus, on the one hand, shipbuilding is an indicator of the level of development of the state economy, and on the other hand it is a stimulating factor of the economic development.

At the end of the XXth century, the world fleet comprised more than 85 thousand vessels with deadweight of more than 520 million registered tons. Moreover, only 3.6%

Теза «Україна — морська держава» сприймається як аксіома. З причорноморських держав Україна має найбільшу протяжність приморської смуги, розвинений морегосподарський комплекс. У той же час тенденції розвитку морської галузі свідчать про інше — поступове перетворення України з морської держави в «країну біля моря». Від колишнього найбільшого у світі Чорноморського пароплавства залишилися тільки спогади. Складні часи переживають й інші національні судноплавні і суднобудівні компанії. На сучасному й майбутньому етапах розвитку людства в життєдіяльності країн світу нестримно зростає роль Світового океану, його використання стає вирішальною умовою прискореного розвитку світової економіки найважливішим чинником геополітики [9].

Суднобудування — специфічна галузь важкої промисловості. Об'єднуючи в процесі випуску своєї продукції, досягнення великої кількості суміжних галузей промисловості (металургії, машинобудування, електроніки і тощо) суднобудування одночасно стимулює розвиток цілих галузей, досягнення ними високого науково-технічного рівня. Створення одного робочого місця в суднобудуванні сприяє появі 5–8 робочих місць у суміжних галузях. Таким чином, з одного боку, суднобудування є стимулюючим чинником економічного розвитку держави, а з іншої — індикатором його рівня.

У кінці XX-го століття світовий флот складав більше 85 тис. судів дедвейтом більше 520 млн. реєстрових тонн. Причому тільки 3,6% становили пасажирські судна й пороми, буксири, риболовецькі

were passenger ships and ferries, tugs, fishing boats etc. The biggest part of the fleet was tankers, container ships, general cargo ships, bulk carriers, ships of «ro-ro» type. LNG carriers, chemical carriers, refrigerators and combined court.

World practice shows that only 20% of new ships are used for modernization and growth of the fleet, the most of the new ones – for replacement of decommissioned ships. For the maritime complex of Ukraine these figures are not typical, because the shipbuilding enterprises mainly performed rare orders for foreign companies and were engaged in the repairs and refurbishment of remains of the old fleet. Construction of new vessels is closely related to the change of freight rates for different vessel types, capabilities of credit financing for the construction of vessels, the inflation processes and their projections, the state of the shipbuilding market. It has been on the rise since the late 80-ies and during the last 10 years. The volume of global shipbuilding has actually increased by 50%. Now, more than 80% market share of global shipbuilding industry are tankers, container ships and bulk vessels.

The leaders of world shipbuilding industry are Japan and Korea, which share in the global shipbuilding market is over 65%. Japan builds 50% of the total bulk fleet and Korea — about 40% of the tanker fleet. The rapid development of shipbuilding in Japan since the early 60-ies to the mid-70-ies, the increase in the shipbuilding capacity of Korean shipyards since the mid-70s to the mid-90s is related to the solution of global international problems of energy shipbuilding in the tanker and bulk fleet market.

The shipbuilding industry of China is rapidly developing. It has ambitious plans to enter the world leaders of shipbuilding. In recent years the development of Chinese shipbuilding, and other countries for which this industry is one of the key ones for the national economy, increased the competition in the market of tanker and bulk fleet. This led to the fact that the shipyards of Japan and Korea, which began to lose ground in this market, started to conquer the market of high-tech specialized courts, the most of which are being constructed at European shipyards. In the 90-ies the relatively cheap energy resources (gas, oil), the economic growth (especially in Asia), the opening of the markets by the countries in the territory, of the former Soviet Union, the aging of the bulk and universal fleet, together with the increased safety requirements and environmental protection created favorable conditions for crowding out the old tonnage from the market.

European countries are leading in the construction of the particularly complex ships (80%); only 6% are «simple» vessel; and Europe builds about 20% of all types of vehicles according to tonnage. The portfolio of orders is about 58 million GT, 26.4% of which owned by

судна та ін. На велику частину флоту припадали танкера, контейнеровози, універсальні судна, балкери, судна типу «ро-ро», газовози, химвози, рефрижератори й комбіновані судна [8].

Світова практика показує, що тільки 20% нових суден використовується для модернізації й збільшення флоту, основна ж частина нових — для заміни списаних суден. Для мореплавного комплексу України ці показники нехарактерні, оскільки суднобудівні підприємства в основному виконували рідкісні замовлення для іноземних компаній й займалися ремонтом і переобладнанням залишків старого флоту. Будівництво нових суден тісно пов'язане зі зміною фрахтових ставок на різні види суден, можливостями кредитного фінансування будівництва судів, інфляційними процесами та їх прогнозами, станом ринку суднобудування. Він став збільшуватися з кінця 80-х років і за останні 10 років обсяг світового суднобудування практично збільшився на 50%. Нині більше 80% ринку світового суднобудування складають танкери, контейнеровози й навалювальні судна.

Лідерами світового суднобудування є Японія і Корея, частка яких на світовому ринку суднобудування становить понад 65%. Японія будує 50% усього балкерного, а Корея — близько 40% танкерного флоту. Бурхливий розвиток суднобудування в Японії з початку 60-х до середини 70-х років, збільшення суднобудівних потужностей корейських верфей з середини 70-х до середини 90-х років пов'язане з рішенням глобальних міжнародних проблем енергетичного суднобудування на ринку танкерного і балкерного флоту [16].

Швидкими темпами розвивається суднобудівна промисловість Китаю, який має амбітні плани виходу у світові лідери суднобудування. За останні роки розвиток китайського суднобудування та інших країн, для яких ця галузь є однією з ключових для національної економіки, збільшив конкуренцію на ринку танкерного й балкерного флоту. Це призвело до того, що суднобудівні верфі Японії і Кореї, які стали втрачати позиції на цьому ринку, почали завойовувати ринок високотехнологічних спеціалізованих суден, основна частина яких будується на європейських верф'ях. У 90-і роки відносна дешевизна енергоносіїв (газу, нафта), економічний підйом (особливо в країнах Азії), відкриття ринків країнами на території колишнього Радянського Союзу, старіння балкерного й універсального флоту, разом з посиленням вимог щодо безпеки й захисту довкілля створювали сприятливі умови для витіснення з ринку старого тоннажу.

Європейські країни лідирують у будівництві особливо складних судів (до 80%), тільки 6% складають «прості» судна, а за тоннажем Європа будує близько 20% усіх видів суден. Портфель замовлень складає близько 58 млн. GT, з яких 26,4% належить Південній Кореї, 2,5% — Японії, 6% — Італії, по 5% — Німеччині і Китаю, 3% — Голландії. Збільшення портфелю замовлень (з початку 90-х років) причиняє зростання виробничих потужностей у світовому

South Korea, 2.5 % — by Japan, 6 % — by Italy, 5 % — by Germany and China, 3 % — by Holland. The increase in the portfolio of orders (since the 90s) led to an increase in production capacity in the global shipbuilding and as a result — to lowering prices for new vessels that have a minimum value today. This is due to excess of production capacity in South Korea, where shipbuilding uses a factor of state support (subsidies to shipyards of up to 20 %), as well as the famous downturn in the economies and the financial crisis in the Far East. The Global forecast of the shipbuilding development shows that the capacity of shipyards has doubled, and after a short period of slowdown associated with the global financial crisis, these trends are continuing. We can hope that during the coming years shipbuilding production capacities will be reduced, given that the governments reducing of the majority of countries are their subsidies to protect domestic shipbuilders.

European shipbuilding companies don't begin decisive action on capacity-building. The financial crisis also affected world trade, particularly the marine complex, with the result that the shipping companies have cut orders for the construction of new vessels, existing and projected levels of freight rates have reduced. A paradoxical situation arises when the contracts are sold at very low prices. They can't cover the expenditures of the ships due to the devaluation of money. The orders for new vessels outperform future needs speculatively and lead to the loss of the balance between supply and demand in the field of maritime transport as well as the shipbuilding industry. The prices being formed are unrealistically low and cannot guarantee the long operation of the shipyards, working in the industry and financial systems of the market economies. At this time, American shipbuilders continue to use legislation that allows them to maintain high prices in the domestic shipbuilding market and get the hidden subsidies for the construction of civilian ships, which gives the opportunity to fight for the new orders and compete in the global market. According to experts of the German Association of shipbuilding and marine technology (VSM), the competition increased due to the expansion of South Korea and will become even more important given that China offers lower prices than European countries. In the period of market transformations the abilities of the shipbuilding industry have changed significantly. The situation which has developed after disintegration of the USSR and the division of the united shipbuilding complex among the new States has put the industry in a difficult position. The transition to work in the conditions of market economies was accompanied by difficult and painful processes, restructuring of traditional management structures, equal relations among the enterprises of the industry and customers, commercial relationships among suppliers of raw materials and components for shipbuilding. At the same time, during 1992–2002 carrying out the conversion of

суднобудуванні і як результат — до зниження цін на нові судна, які мають мінімальне значення і сьогодні. Це пов'язане з надлишком виробничих потужностей у Південній Кореї, суднобудування якої використовує чинник державної підтримки (дотації верф'ям до 20 %), а так само з відомим спадом в економіці й фінансовою кризою в Далекосхідному регіоні. Глобальний прогноз розвитку суднобудування показує, що потужності верфей подвоїлися, а після нетривалого періоду уповільнення, пов'язаного зі світовою фінансовою кризою, ці тенденції тривають. Можна сподіватися, що найближчими роками виробничі потужності в суднобудуванні знизяться, враховуючи, що уряди більшості держав зменшують свої субсидії на захист національних суднобудівників [14].

Європейські суднобудівні компанії не роблять рішучих дій з нарощування потужностей. Фінансова криза вплинула і на світову торгівлю, особливо на морегосподарський комплекс, внаслідок чого судові компанії скоротили замовлення на будівництво нових суден, зменшилися наявні й прогнозні рівні фрахтових ставок. Складається парадоксальна ситуація, коли контракти укладають за дуже низькими цінами, які у зв'язку з девальвацією грошей не можуть покрити витрати на будівництво суден. Замовлення на нові судна спекулятивно випереджають майбутні потреби і призводять до втрати рівноваги між попитом і пропозицією, як в галузі морського транспорту, так і суднобудівній промисловості. Ціни, які формувалися, нереальні й не можуть гарантувати тривалої роботи суднобудівних заводів, які діють в рамках промислової і фінансової систем ринкової економіки. У цей час американські суднобудівники продовжують використовувати законодавчі акти, які дозволяють їм підтримувати високі ціни на внутрішньому суднобудівному ринку і отримувати замасковані субсидії для будівництва цивільних судів, що дає можливість боротися за нові замовлення й конкурувати на світовому ринку. На думку експертів Асоціації німецького суднобудування і морських технологій (VSM), конкуренція підвищилася через експансію Південної Кореї і стане критичнішою, враховуючи, що Китай теж пропонує нижчі ціни, ніж європейські країни. За час ринкових змін можливості суднобудівної промисловості істотно змінилися. Ситуація, яка склалася після розпаду СРСР й розподілу єдиного суднобудівного комплексу між новими державами, поставила галузь у скрутне становище. Перехід до роботи в умовах ринкової економіки супроводжувався складними й хворобливими процесами, перебудовою традиційних управлінських структур, паритетних стосунків між підприємствами галузі й замовниками, комерційних зв'язків між постачальниками сировини, матеріалів і комплектуючих для суднобудування. У той же час, здійснюючи конверсію виробництва, суднобудівні верфі впродовж 1992–2002 рр. стали освоювати будівництво нових типів суден, конкурентоспроможних на світовому ринку. Це танкери, призначені для транспортування нафти і нафтопродуктів, балкери

production, the shipyard began to develop the construction of new types of vessels which were competitive on the world market. These are tankers designed for the transportation of oil and oil products, bulkers /bulk carriers ships for transportation of ore, coal and grain refrigerators, fishing vessels, passenger vessels, floating cranes, docks, etc. The most problematic period for shipbuilders of Ukraine was the period from 1994 to 1996. Rare orders with forced contract conditions put shipbuilding enterprises into difficult situation because they were not used to the market conditions. Inflation, rising prices for steel, lack of financial resources, energy carriers and components have created difficult conditions for the shipbuilding enterprises.

The painful process of breaking the previously signed contracts began, which negatively affected the formation of the portfolio of orders and image of previously profitable companies. The part of the contracts remained active, for various reasons, and shipbuilding enterprises at the expense of repairs, implementation of redundant equipment, reduction of the social sphere and the partial government support were forced to finish constructing ships at a loss. To the state helped enterprises work providing little financial support, and repairs was the only activity of shipbuilders for a long time. Shipbuilding enterprises of Ukraine were practically brought to a state of bankruptcy. Today, the domestic fleet has become out of date. Intensive writing off is taking place almost without significant replenishment. Painful changes in forms of ownership, outdated technologies, cumbersome infrastructure, social problems made shipbuilding not successful. Since the early 90-ies a part of the domestic sea carriers has globally declined by more than 15 times. When we need large amounts of ships of different types and available production capacity, the utilization of industry plants does not exceed 25%. The complexity of the situation of the Ukrainian shipbuilders is a significant reduction in orders. Along with the problems of the general economic nature, such as the lack of necessary funds from the ship-owners, affected the deteriorating situation: the following features of the shipbuilding industry:

- Long terms of realization of products;
- High cost of ships;
- High cost of design and construction works;
- Considerable part and cost of imported components;
- Lack of a distribution system (construction of the vessel is carried out under specific order).

Because of the special economic conditions the structure of buyers and sellers on the shipbuilding market remained virtually unchanged, which also determines the characteristic features of the competition.

Shipbuilding has several features, namely the high cost of fixed assets, the long technological cycle of production, the need to attract significant financial resources

для перевезення руди, вугілля і зерна, рефрижератори, риболовецькі судна, пасажирські судна, плавучі крани, доки та ін. Найбільш проблемним для суднобудівників України був період з 1994 до 1996 року. Рідкісні замовлення з вимушеними умовами контрактів все більш послідовно ставили на коліна непристосовані до умов ринку суднобудівні підприємства. Інфляція, зростання цін на сталь, відсутність фінансових ресурсів, енергоносіїв і комплектуючих створили складні умови для підприємств суднобудування. Почався хворобливий процес розриву раніше підписаних контрактів, який негативно позначився на формуванні портфеля замовлень та іміджі раніше прибуткових підприємств. Частина договорів з різних причин залишилася чинною, і підприємства суднобудування за рахунок судноремонту, реалізації зайвого устаткування, скорочення соціальної сфери й часткової державної підтримки вимушені були добудовувати судна собі у збиток. Працювати підприємствам допомагала держава, надаючи незначну фінансову допомогу, і судноремонт на довгий час став єдиним видом діяльності корабелів. Підприємства суднобудування України практично були доведені до стану банкрутства. Сьогодні вітчизняний флот майже вичерпав свій фізичний термін служби. Здійснюється його інтенсивне списання, без істотного поповнення. Хворобливі питання зміни форм власності, застарілі технології, громізка інфраструктура, соціальні проблеми завели у глухий кут підприємства суднобудування. З початку 90-х років частина вітчизняних морських перевізників у світовому масштабі скоротилася більш ніж в 15 разів. За великої потреби в судах різних типів і наявних виробничих потужностях завантаженість заводів галузі не перевищує 25%. Складність становища українських суднобудівників полягає в значному скороченні замовлень. Разом з проблемами загальноекономічного характеру, такими як відсутність необхідних засобів у судновласників, на погіршення ситуації вплинули наступні особливості суднобудування:

- тривалі терміни реалізації продукції;
- висока вартість суден;
- висока вартість проектно-конструкторських робіт;
- значна частина і вартість імпортного комплектуючого устаткування;
- відсутність системи збуту (будівництво судна здійснюється під конкретне замовлення).

Через названі умови господарювання склад продавців і покупців на ринку суднобудування залишається практично незмінним, що також зумовлює специфіку конкуренції.

Суднобудування має ряд особливостей, а саме: висока вартість основних фондів, тривалий технологічний цикл виробництва, необхідність залучення значних фінансових ресурсів, що зумовлює високу чутливість підприємств галузі до ринкової кон'юнктури, умов фінансування й окупності витрат. Як свідчить світовий досвід, поступовий розвиток суднобудівної промисловості значною мірою зале-

es, which makes the industry highly sensitive to market conditions, terms of financing and payback. As international experience shows, the gradual development of the shipbuilding industry is largely dependent on the government policy in this area. Deficiency of money of ship-owners limited the possibility of ship's repair and led to their mass withdrawal from operation.

In the period from 2003 to 2010 the vessels with the total deadweight of 370 million reg. tons were written off, and the fleet renewal of Ukraine started. Existing using the means of state support and funds for the repairs, domestic shipbuilding enterprises have learned to search the favorable foreign orders in the world market for the construction of separate ship hulls. When Korea, China, Japan invariably kept up to 85 % of the market, it was a kind of achievement.

The production cycle of the ship hull construction reduced to a few months, the non-production costs were reduced either. It is much easier to find the financial resources for such projects and the risk of price fluctuations became smaller. In 2010, the number of orders gradually increased and the load of capacity utilization began to increase. At that the profitability of the construction of hulls, as well as the whole shipbuilding, was low — from 5 to 7 %.

Shipbuilding is considered to be a priority area of Ukrainian economics according to the law of Ukraine «On State Support of Shipbuilding Industry of Ukraine». Nearly 50 normative acts of the government were adopted for its development.

In fact, the success of the economic reforms conducted is fairly modest. Statistics show that 95% of orders at the shipyards run on exports. Production capacity of the field is estimated at 500 million dollars per year, which is equal to half of similar production facilities in China. The volume of investments into construction and modernization only of the fishing fleet of the country is estimated at 894 million dollars. Shipyards do not have orders from domestic ship-owners, and primarily state ones and therefore they have to exist by making cheap ships for foreign customers. Ukrainian ship-owners can compete in world market without any need in using direct government subsidies, only in case if the legal framework and conditions of economic development of the shipbuilding regions are stated legally. Up to now Ukrainian legal framework ignores the realities of the international freight market, which led to a sharp decrease in tonnage and aging of the fleet, as well as the economic repression of Ukrainian ship owners in the offshore jurisdictions. The ships of most Ukrainian companies are working under foreign flags outside Ukraine. Ukrainian flag is not attractive for ship owners for many reasons, starting from potential troubles with the arresting of ships for foreign debts, and ending with the problem of the tonnage freight.

жить від державної політики в цій галузі. Дефіцит грошових коштів у судновласників обмежив можливості проведення ремонту суден і призвів до масового виводу їх з експлуатації.

У період з 2003 по 2010 рр. під списання потрапили судна загальним дедвейтом 370 млн. рег. тонн і почалися спроби оновлення флоту України. Існуючи на засоби державної підтримки і кошти, які надходили на здійснення ремонту, вітчизняні підприємства суднобудування навчилися шукати на світовому ринку вигідні іноземні замовлення на будівництво окремих корпусів суден. Коли в галузі до 85 % ринку незмінно утримувала Корея, Китай, Японія, це було свого роду досягненням [9].

Виробничий цикл будівництва корпусу судна скоротився до декількох місяців, зменшилися невиробничі витрати. Для таких проектів набагато легше знайти фінансові ресурси, а ризик від коливання цін став меншим. У 2010 р. поступово збільшилася кількість замовлень і почало зростати завантаження виробничих потужностей, при цьому рентабельність будівництва корпусів, як і усього суднобудування, була невисокою — 5–7 %.

Законом України «Про державну підтримку суднобудівної промисловості України» суднобудування визнане пріоритетною сферою економіки України, і для його розвитку прийнято близько 50 нормативних актів уряду.

На практиці успіхи від проведених економічних перетворень досить скромні. Статистика показує, що 95 % замовлень на суднобудівних заводах виконуються на експорт. Виробничі потужності галузі оцінюються в 500 млн. доларів на рік, що дорівнює половині аналогічних виробничих потужностей Китаю. Обсяг капіталовкладень у будівництво й модернізацію флоту тільки рибного господарства країни оцінюється в 894 млн. доларів США. Суднобудівні заводи не забезпечені замовленнями з боку вітчизняних судновласників, і в першу чергу державних, а тому вимушені існувати за рахунок виготовлення дешевих «напівфабрикатів» для іноземних замовників. Українські суднобудівники можуть конкурувати на світовому ринку, обійтися без використання прямих державних субсидій, тільки у тому разі, якщо законодавчо будуть встановлені правове поле й умови економічного розвитку суднобудівних регіонів. Українське правове поле до сьогодні не враховує реалії міжнародного фрахтового ринку, що призвело до різкого зниження тонажу й старіння флоту, а так само до «економічного витіснення» українських судновласників в офшорні юрисдикції. Судна більшості українських компаній працюють під іноземними прапорами за межами України. Український прапор не привабливий для судновласників з багатьох причин, починаючи від потенційних неприємностей з арештом суден за чужі борги, закінчуючи проблемою фрахтування тоннажу [16].

Поліпшення ситуації в суднобудівній галузі багато в чому пов'язане з її структурною перебудовою.

An improvement in the shipbuilding industry largely depends on its restructuring. Most of shipbuilding enterprises are rebuilt into PJSC. Some non-core industries were separated from plants. Now they have become independent economic units. A positive factor was the cooperation of a number of Ukrainian plants with European shipbuilders. This intermediate step went to the past for many reasons discussed earlier. Shipbuilders of Ukraine suffered a difficult period of adaptation to market conditions, and many problems remain. A number of companies are building ships according to the onerous agreements. Shipyards are experiencing great difficulties in obtaining credit resources for the modernization of production, lack of working capital, capacity loading.

As a result of the lack of resources we can see the absence of the relevant research, coordinated work of scientific research and design organizations with enterprises, which negatively affects the competitiveness and quality of products. Recently, the long-term financial crisis and the economic downturn have forced the shipbuilding companies to use amortization deductions used for the full recovery of assets in the current economic exchange.

The Ukrainian shipbuilding market mostly consists of the instant developments, and attention is not given to the applied and fundamental research. Steady trend of the decrease of the fundamental research volume will lead to the loss of scientific potential and result in low SRDDW. Thus, shipbuilding science may be unable to create new knowledge that can radically change human activity in this area.

49 enterprises engaged in shipbuilding (including enterprises of the annexed Crimea) are registered in Ukraine. Among them there are 11 shipyards, 4 shipbuilding engineering enterprises, 10 marine instrumentation enterprises, 20 scientific research institutes and design bureaus, ship repair enterprises. The major shipbuilding enterprises are operating in the temporarily occupied territory of the AR Crimea, Odessa, Mykolaiv, Kherson regions, in the Kyiv city. After the USSR collapse the strong shipbuilding base remained in Ukraine. Most of it was in the structure of the Ministry of Industrial Policy of Ukraine. Its share was 30% of the total shipbuilding output of the USSR. Mykolaiv region and the Mykolaiv city have special importance in shipbuilding of Ukraine. The regional industry provides more than 40% of Ukrainian shipbuilding production. Mykolaiv is focused on machine engineering and shipbuilding plants, food and consumer goods industry. According to the data of the State statistics, there are more than 60 large industrial enterprises, the share of which is over 51%. One river port and three sea ports operate there, which are equipped with modern portal cranes and other equipment. The technical carrying capacity of seaports is over 9 million tons per year. Navigation functions throughout the year. The industry is represented in Mykolaiv by three biggest shipyards.

У публічні акціонерні товариства реконструювана більшість суднобудівних підприємств. Від заводів відокремлено непрофільні виробництва, які перетворилися на самостійні господарські суб'єкти. Позитивним чинником стала кооперація ряду українських заводів з європейськими суднобудівниками. Цей проміжний етап пішов у минуле через велику кількість мотивів, які розглянуто раніше. Суднобудівники України пройшли важкий період адаптації до умов ринку, однак залишилося чимало проблем. Ряд підприємств будує судна за кабальними контрактами. Верфі зазнають великі труднощі з отриманням кредитних ресурсів для модернізації виробництва, браком оборотних коштів, завантаженням потужностей. У результаті дефіциту коштів спостерігається відсутність відповідних досліджень, погодженої роботи науково-дослідних і проектних організацій з підприємствами, що негативно впливає на конкурентоздатність і якість продукції. Останнім часом довгострокова фінансова криза, спад розвитку економіки змусили суднобудівні підприємства використовувати амортизаційні відрахування, призначені на повне відновлення основних фондів, у поточному господарському обороті. На ринку українського суднобудування останнім часом значну частину складають миттєві розробки, а прикладним і фундаментальним дослідженням увага не приділяється. Стійка тенденція скорочення обсягів фундаментальних досліджень призведе до втрати наукового потенціалу, і як результат, до низького рівня НДОКР. Таким чином, суднобудівна наука може стати нездатною створювати нові знання, які можуть радикально змінити діяльність людей у цій галузі.

В Україні зареєстровано 49 підприємств, які займаються суднобудуванням (у т.ч. підприємства анексованого Криму). Серед них 11 суднобудівних заводів, 4 підприємства суднобудівного машинобудування, 10 підприємств морського приладобудування, близько 20 науково-дослідних інститутів і конструкторських бюро, судноремонтні підприємства. Основні суднобудівні підприємства функціонують на тимчасово окупованій території АР Крим, в Одеській, Миколаївській, Херсонській областях, у м. Київ. Після розпаду СРСР на території України залишилася потужна суднобудівна база. Основна її частина входила до структури Міністерства промислової політики України. Її частка складала 30% від загального обсягу всієї суднобудівної продукції СРСР. Особливе місце в суднобудуванні України займає Миколаївська область і м. Миколаїв. Промисловість області забезпечує більше 40% обсягів продукції суднобудування України. У Миколаєві зосереджено машинобудівні і суднобудівні заводи, підприємства харчової й легкої промисловості. За даними Держкомстату налічується більше 60 великих промислових підприємств, питома вага яких становить більше 51%. Тут функціонують один річковий і три морські порти, які оснащені сучасними портальними кранами та іншим устаткуванням. Технічна пропускна спроможність морських портів складає більше 9 млн

The public joint stock company «Black Sea Shipyard» is one of the largest shipyards in Ukraine. All Soviet aircraft carriers, dry cargo vessels with high-speed turbine power plants, and a large number of fishing trawlers were built here. Now the company implemented a program of ship repair, construction of corvettes began according to the naval forces of Ukraine.

The Public Joint Stock Company (PJSC) «Mykolaiv Shipyard «Ocean» has significant technical capacity. A series of ore carriers, freezing trawlers, fishing and scientific research bases have been built in the shipyard. In recent years dry cargo vessels of «river-sea» type for Ukrainian customers, a series of self-propelled barges for the transportation of grain and tugs commissioned by LLC JV «Nibulon» have been built.

The state Enterprise «Shipyard named after 61 Communards» is the oldest shipyard which is under reorganization.

The shipyard «Nibulon» was created on the basis of the plant «Liman». First it was the port repair workshops, then the repair base of the Black Sea technical fleet. Since 2012, the company bought the plant «Liman» and started its own program of manufacturing of vessels and ship repair. Within the program five tug boats were built — two of them within the project POSS115 and three of them within the project 121 — «Kremenchuckiyi», «Cozackiyi», «Pereyaslavskiyi». Two non-self-propelled vessels were also built there. 600 working places were created. The enterprise invested about 30 million dollars in the regional economy and received the EBRD loan in the amount of 130 million USD.

With all the positive and mostly negative moments we can differentiate the following features in the development of shipbuilding enterprises:

- Financial and economic situation of the majority of shipyards remains difficult. They are in need of their own working capital;
- The current banking system in Ukraine does not meet the needs of the functioning of the shipbuilding industry: high interest rates on loans, short term loans, no economic interest in investing significant financial resources in long-term loans of Ukrainian ship owners and shipbuilders ;
- The main focus of production of shipbuilding for export (95 %);
- Absence of the balanced focused support of the shipbuilding industry from the state.

The way out of this situation is possible only with the use of state programs, both in financial resources and the legal and tax area. Accordingly, there will be investment components that will allow the shipbuilding industry to develop.

Today, the EBRD and IFC are in the Ukrainian financial market. Western banks are unitary and decide not to risk in the unstable financial markets. Thus, the business

тонн на рік . Навігація функціонує протягом року. Галузь представлена в Миколаєві трьома найбільшими суднобудівними заводами.

Акціонерна холдингова компанія «Чорноморський суднобудівний завод» — одна з найбільших верфей України. Саме тут побудовані всі радянські авіаносці, швидкохідні суховантажні судна з газотурбінними силовими установками, велика кількість риболовецьких траулерів. Зараз на підприємстві реалізується програма судноремонту, на замовлення військово-морських сил України розпочато будівництво корветів.

Публічне акціонерне товариство (ПАТ) «Миколаївський суднобудівний завод «Океан» має значні технічні потужності. На заводі створено серію рудовозів, морозильні траулери, риболовецькі й науководослідні бази. За останні роки — суховантажні судна типу «річка-море» для українських замовників, серія несамохідних барж для перевезення зернових і буксири на замовлення ТОВ СП «Нібулон».

Державне підприємство «Суднобудівний завод ім. 61 Комунара» — найстаріша верф — перебуває на стадії реорганізації.

Суднобудівний судноремонтний завод «Нібулон» створений на базі заводу «Лиман». Спочатку це були портові ремонтні майстерні, потім ремонтна база Чорномортехфлота. З 2012 р. компанія придбала завод «Лиман» і почала здійснювати власну програму виробництва суден і судноремонту. У рамках програми побудовано 5 буксирів — два за проектом POSS115 і три за проектом 121 — «Кременчуцький», «Козацький», «Переяславський». Також було побудовано два несамохідні судна. Створено 600 робочих місць. Підприємство інвестувало в економіку області близько 30 млн. доларів, отримало кредит ЄБРР у розмірі 130 млн. доларів [14].

Ураховуючи всі позитивні, а більше негативні моменти в розвитку підприємств суднобудування можна стверджувати наступне:

- фінансово-економічний стан більшості суднобудівних заводів залишається складним. Вони гостро потребують власних оборотних коштів;
- наявна в Україні банківська система не відповідає запитам функціонування суднобудівної промисловості: високі відсотки за кредитами, короткий термін кредитування, відсутність економічних інтересів у вкладення значних фінансових ресурсів в довгострокове кредитування українських судновласників і суднобудівників;
- основна орієнтація продукції суднобудування на експорт (95 %);
- відсутність зваженої, орієнтованої підтримки суднобудівної галузі з боку держави.

Вийти з такої ситуації можна тільки з використанням державних програм, причому як на ринку фінансових ресурсів, так і в правовому, і податковому полі. Відповідно з'являться інвестиційні складові, які дозволять розвивати суднобудівну галузь.

structures were left without working capital which drastically affects their economic activity. Ukrainian banks increased interest on loans due to the inflation, and now the soft loan is 12.1 % in currency and 22–25 % in UAH. It makes the investment in the economy and the development of economic activity impossible.

Ukrainian banks, determining their policies in crediting, take into account the demand for their own services, the results of an analysis of the financial condition of borrowers and the specific features of the market offer of the relevant products. This is especially true for the shipbuilding industry. After 1991 in independent Ukraine shipbuilding enterprises were served by Prominvestbank. The Black Sea shipbuilding plant (ChSZ), Shipyard named after 61 Communards, shipyard «Ocean» are among its customers. Now the shipbuilding companies are served in various banking institutions. Shipbuilding enterprises are first of all potential borrowers for the bank. They put special conditions for the volumes of loan, terms and fees for loan. In addition to the ship customers the loans are necessary directly for shipbuilding enterprises and their counterparties — suppliers of equipment, components and materials.

The price of the ship is the main indicator of the relationship among the customer, the ship constructor and the banks serving them. Recently, the increase in prices for ships being built is predicted in the world. Because of that the banks think about the reliability and adequacy of guarantee and security, formation of an appropriate resource base. The basic requirements for loans which are put forward to customers and shipbuilders are significant amounts of credits (millions of dollars), the long term (3–5 years, particularly for the manufacturing of series) and the availability of the price for the loan. As we are talking about large loans, the bank is forced:

- to set the appropriate capital ratios (the minimal amount of regulatory capital, credit worthiness, and the nominal capital adequacy);
- to take into account the standards of credit risk per counterparty, the maximal amount of credits, etc.

The relationship among the principal parameters of loans of the shipbuilding enterprises and the sources of bank resources formation according to the priorities is presented in Figure 1.

Figure 1 shows that customers-creditors who require special care for financial intermediaries serving the shipbuilding industry are firstly the individuals and private enterprises, and then the commercial ones, government bodies, extra-budgetary funds, banks are the next ones in priority.

Banking corporations can also offer leasing services. The benefits of leasing in comparison with the alternative ways to finance the construction or purchase of new vessels are as follows:

Сьогодні на українському фінансовому ринку ще є присутніми ЄБРР і Міжнародна фінансова корпорація. Західні банки є унітарними і вважають краще не ризикувати на нестабільних фінансових ринках. Таким чином, бізнес структури залишилися без оборотних коштів, що катастрофічно позначається на їх господарській діяльності. Українські банки через інфляцію підвищили відсотки по кредитах, і зараз пільговий кредит — 12,1 % у валюті і 22–25 % — в гривні. Це унеможливає як інвестування в економіку, так і розвиток господарської діяльності.

Українські банки, визначаючи свою політику в сфері кредитування, враховують як попит на власні послуги, результати аналізу фінансового стану позичальників, так і особливості пропозиції ринку відповідних продуктів. Особливо це стосується підприємств суднобудівної галузі. Після 1991 р. в незалежній Україні підприємства суднобудування обслуговувалися Промінвестбанком. Його клієнтами були ЧСЗ, завод ім. 61 Комунара, завод «Океан». Зараз підприємства суднобудування обслуговуються в різних банківських установах. Для банків суднобудівні підприємства — це передусім потенційні позичальники, які виставляють особливі умови до обсягів кредиту, термінів і до плати за кредит. Окрім замовників суден, кредити потрібні безпосередньо суднобудівним підприємствам та їх контрагентам — постачальникам устаткування, комплектуючих і матеріалів.

Ціна судна — головний індикатор у взаєминах між замовником, будівельником і обслуговуючими їх банками. Останнім часом у світі прогнозується зростання цін на судна, які будуються, що ставить гостро перед банками питання надійності й достатності запоруки і забезпечення, формування відповідної ресурсної бази. Основними вимогами, які висувують замовники і суднобудівники до позик, є значні обсяги кредитів (мільйони доларів), тривалий термін (3–5 років, особливо для виготовлення серії) і доступність ціни за кредит. Оскільки йдеться про великі кредити, банк змушений:

- встановити відповідні нормативи капіталу (мінімальний розмір регуляторного капіталу, платоспроможності, адекватності основного капіталу);
- враховувати нормативи кредитного ризику на одного контрагента, максимального розміру кредитів і так далі

Взаємозв'язок між основними параметрами кредитів суднобудівних підприємств і джерелами формування ресурсів банку за пріоритетами представлена на рис. 1, де видно, що клієнтами-кредиторами, які вимагають особливої турботи, для фінансових посередників, що обслуговують суднобудівну галузь, є, передусім, фізичні особи і приватні підприємства, і тільки потім — комерційні, органи державної влади, позабюджетні фонди, банки за пріоритетами — наступні.

Банківські корпорації можуть пропонувати також лізингові послуги. Переваги лізингу перед альтернативними способами фінансування будівництва або купівлі нових судів такі:

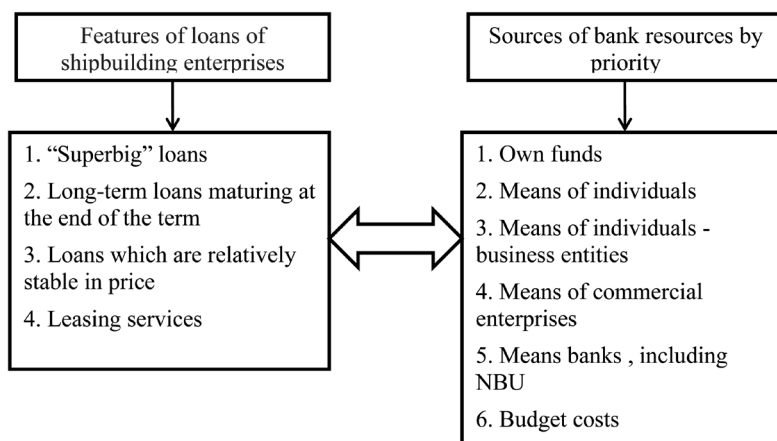


Fig. 1. Intercommunication of parameters of loans of shipbuilding enterprises and sources of bank resources

Рис. 1. Взаємозв'язок параметрів позик суднобудівних підприємств і джерел ресурсів банків

Features of loans of shipbuilding enterprises — Особливості позик суднобудівельних підприємств; *“Superbig” loans* — «Супервеликі»; *Long-term loans maturing at the end of the term* — Довгострокові з погашенням в кінці терміну дії; *Loans which are relatively stable in price* — Відносно стабільні за ціною; *Leasing services* — Лізингові послуги; *Sources of bank resources by priority* — Джерела ресурсів банків за пріоритетами; *Own funds* — Власні засоби; *Means of individuals* — Засоби фізичних осіб; *Means of individuals-business entities* — Засоби фізичних осіб-суб'єктів господарювання; *Means of commercial enterprises* — Засоби комерційних підприємств; *Means banks, including NBU* — Засоби банків, у т.ч. НБУ; *Budget costs* — Бюджетні кошти

– the single diversion of the considerable working capital is not needed from a leaseholder, except payment of advance payments during the period of construction in the amount of 15–25% from the cost of ship

– the possibility to use of the accelerated depreciation of the ship with the use of the special coefficient to the basic rate of depreciation that can reach the value of 3.0 that allows to decrease the general amount of tax on property equally;

– the opportunity to refer leasing payments to the cost of their own services in full, providing the significant saving of the income tax because the payments for the redemption of other types of loans are covered by the net profit.

To use leasing in Ukrainian shipbuilding effectively we need involvement of big banks into this activity. These banks are able to organize orders, financing and construction of vessels in the enterprises sector and to ensure their long-term leasing. Such experience has found application in the world practice where the government announces the contest, according to the results of which budgetary funds are allocated which are given by the state for the development and support of leasing in the shipbuilding industry.

The study of production volumes and financial results of shipbuilding enterprises of Ukraine are of particular interest. For this study eight major shipbuilding enterprises of Ukraine were selected. The seven selected enterprises are included in the list of shipyards which are supported by the state within the framework of support of shipbuilding industry under the Cabinet of Ministers of Ukraine dated 21 December 2005 No. 1256 [2] and the

– від лізингодержувача не потрібне одноразове відвернення значних оборотних коштів, окрім виплати в період будівництва авансових платежів у розмірі 15–25% від вартості судна;

– можливість використання прискореної амортизації судна з використанням спеціального коефіцієнта до основної норми амортизації, який досягає величини 3,0, що дозволяє практично в стільки ж разів знизити загальну величину податку на майно;

– можливість відносити лізингові платежі в повному обсязі на собівартість власних послуг, що забезпечує значну економію податку на прибуток, оскільки платежі з погашення інших видів позик покриваються за рахунок чистого прибутку.

Для ефективного застосування лізингу в українському суднобудуванні потрібне залучення для такої діяльності великих банків, які здатні організувати замовлення, фінансування і будівництво суден на підприємствах галузі й забезпечити їх довгостроковий лізинг. Подібний досвід знайшов застосування у світовій практиці, коли держава оголошує конкурс, за результатами якого розподіляються бюджетні кошти, виділені державою на розвиток і підтримку лізингу в суднобудівній галузі.

У боротьбі за клієнтів і рівень конкурентоспроможності банки пропонують пакети нових послуг, удосконалюють чинні.

Особливий інтерес мають дослідження обсягів виробництва і фінансових результатів суднобудівних підприємств України. Для такого дослідження обрано вісім основних суднобудівних підприємств України. Сім з них входять до переліку суднобудівних підприємств, до яких вживаються заходи державної підтримки суднобудівної промисловості згідно з По-

eighth company is OJSC «Black Sea shipyard». Based on their financial statements [] the analysis of production and financial results from 2003 to 2014 is conducted.

The dynamics of production of the investigated shipbuilding enterprises volumes (taking into account the price of manufacturers of indices of industrial products in relation to 2003 according to the information of the State statistics) is given in Fig. 2.

Thus, the production volumes (taking into account the indices of prices of industrial production) as separate enterprises and the group as a whole are gradually reduced. An exception is the increase of production volumes in 2009, due to the increase of the currency rate of dollar and the effects of the global financial crisis.

According to the estimations of the Association of Shipbuilders of Ukraine «Ukrainian shipbuilding industry» the tendency of slump of implementation of products of shipbuilding enterprises can continue, and in 5–10 years in Ukraine there will remain at best 2–3 plants which will face the increasing competition from the Russian plants.

The necessity of account of the influence of inflationary expectations is related first of all to the duration of the production cycle in shipbuilding and high middle rate of inflation in Ukraine. Therefore, the financial results of enterprises of the industry are also analyzed in comparative prices (Fig. 3).

становою Кабінету Міністрів України від 21 грудня 2005 р. № 1256 [2], а восьме підприємство — це ПАТ «Чорноморський суднобудівний завод». На підставі їх фінансової звітності проведено аналіз обсягів виробництва і фінансових результатів за період з 2003 по 2014 рр. [15].

Динаміке обсягів виробництва досліджуваних суднобудівних підприємств (з урахуванням індексів цін виробників промислової продукції що до 2003 р. за відомостями Держкомстату) подано на рис. 2.

Так обсяги виробництва (з урахуванням індексів цін виробників промислової продукції) як окремих підприємств, так і групи в цілому поступово знижуються. Винятком є зростання обсягів виробництва за підсумками 2009 р., що пояснюється стрибком курсу долара і наслідками світової фінансово-економічної кризи.

За оцінками Асоціації суднобудівників України «Укрсудпром» тенденція спаду реалізації продукції суднобудівних підприємств може продовжитися, а через 5–10 років в Україні залишиться в кращому разі 2–3 заводи, яким доведеться стикнутися зі зростаючою конкуренцією з боку Російських заводів [14].

Необхідність обліку впливу інфляційних очікувань пов'язана в першу чергу з тривалістю виробничого циклу в суднобудуванні і високим середнім рівнем інфляції в Україні. Тому фінансові результати підприємств галузі також проаналізовано в порівняльних цінах (рис. 3).

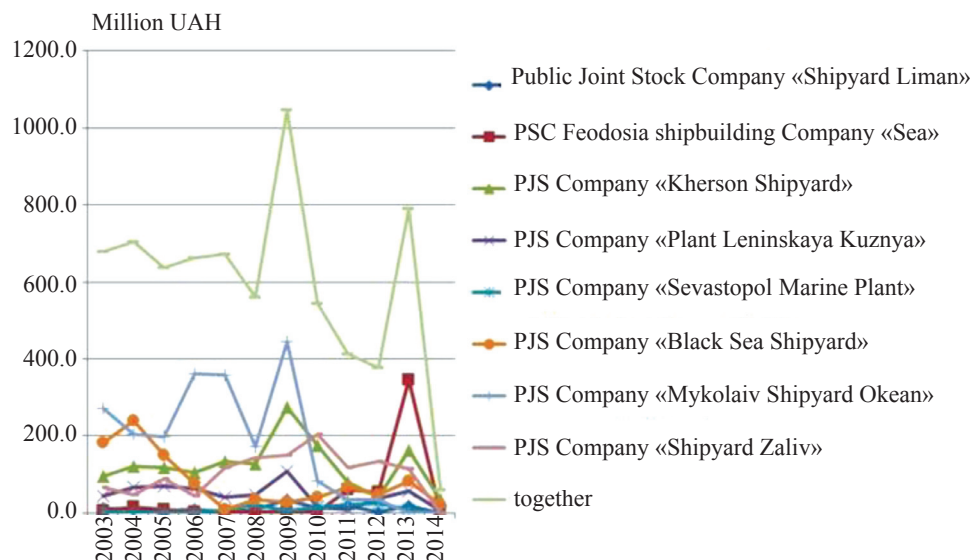


Fig. 2. Dynamics of production volumes of shipbuilding enterprises

Рис. 2. Динаміка обсягів виробництва суднобудівних підприємств

Public Joint Stock Company «Shipyard Liman» — ПАТ «Суднобудівний завод "Лиман"»; PSC Feodosia shipbuilding Company «Sea» — ПАТ «Феодосійська суднобудівна компанія "Море"»; PJS Company «Kherson Shipyard» — ПАТ «Херсонський суднобудівний завод»; PJS Company «Plant Leninskaya Kuznya» — ПАТ «Завод "Ленінська кузня"»; PJS Company «Sevastopol Marine Plant» — ПАТ «Севастопольський морський завод»; PJS Company «Black Sea Shipyard» — ПАТ «Чорноморський суднобудівний завод»; PJS Company «Mykolaiv Shipyard Okean» — ПАТ «Миколаївський суднобудівний завод "Океан"»; PJS Company «Shipyard Zaliv» — ПАТ «Суднобудівний завод "Залів"»; together — разом.

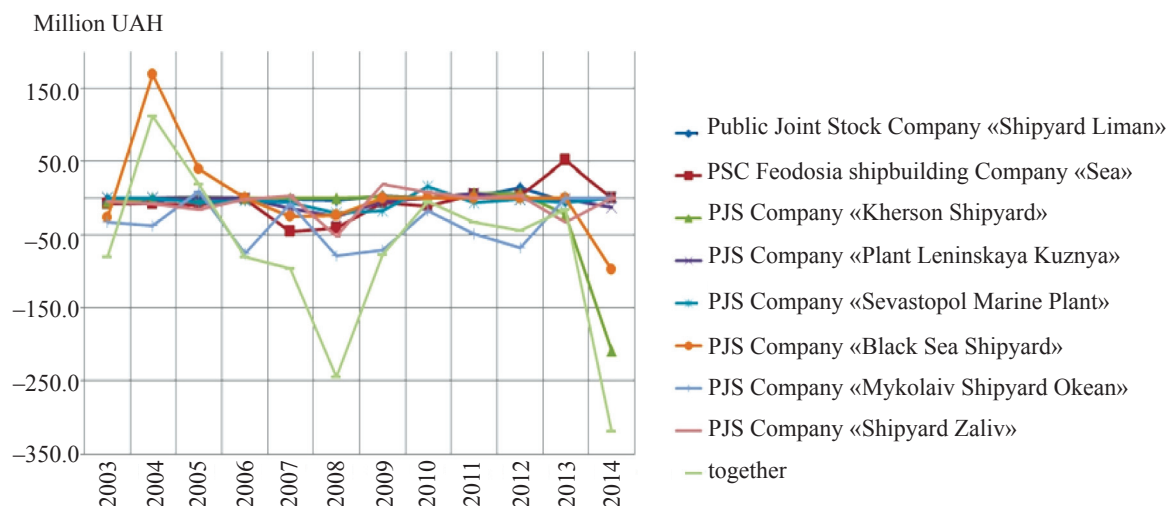


Fig. 3. Financial result of performance of the group of shipbuilding enterprises of Ukraine for 2003–2014

Рис. 3. Фінансовий результат діяльності групи суднобудівних підприємств України за 2003–2014 р.

Public Joint Stock Company «Shipyard Liman» — ПАТ «Суднобудівний завод "Лиман»»; *PSC Feodosia shipbuilding Company «Sea»* — ПАТ «Феодосійська суднобудівна компанія "Море"»; *PJS Company «Kherson Shipyard»* — ПАТ «Херсонський суднобудівний завод»; *PJS Company «Plant Leninskaya Kuznya»* — ПАТ «Завод "Ленінська кузня"»; *PJS Company «Sevastopol Marine Plant»* — ПАТ «Севастопольський морський завод»; *PJS Company «Black Sea Shipyard»* — ПАТ «Чорноморський суднобудівний завод»; *PJS Company «Mykolaiv Shipyard Okean»* — ПАТ «Миколаївський суднобудівний завод "Океан"»; *PJS Company «Shipyard Zaliv»* — ПАТ «Суднобудівний завод "Залів"»; *together* — разом.

We can see in Fig. 4 that in 2003–2014 the proportion of bank credits in the enterprises with obligations has an unstable tendency. However it doesn't exceed one third part from the lump sum of debt, i. e. shipbuilding enterprises get more than 2/3 of debt funds from non-bank sources. They have to search creditors not within the banking system, as they are not satisfied by the level of interest rates and terms of loans (no more than one year). The customers of ships that carry out pre-pay to the enterprises of shipbuilding, become such creditors in most cases, simultaneously making contracts with foreign banks, or use the services of other financial mediators.

We can conclude that the current credit conditions do not satisfy shipbuilding enterprises. The general trend of declination in GDP in Ukraine by 5–7% in 2014–2015 made a significant negative impact on the shipbuilding, which crisis is particularly acute.

For banks shipbuilding enterprises are trouble-making borrowers. These companies have overdue loans, the terms of contracts are being continuously extended due to the postponement of completion of work, and these circumstances do not depend on the borrower. The quality and the guarantee liquidity are lower than those of the enterprises in other industries. Violation of credit agreements leads to delay of refunds and reduction of their turnover, it requires new expenditures, which reduces the profitability and cost-effectiveness of banks. Banking institutions also carefully study the state of the world shipbuilding market and weigh competitive risks

З рис. 4 видно, що в 2003–2014 р. питома вага банківських кредитів в зобов'язаннях підприємств має нестабільну тенденцію. Проте вона не перевищує третини від загальної суми заборгованості, тобто суднобудівні підприємства отримують більше 2/3 позикових коштів з позабанківських джерел. Вони змушені шукати кредиторів поза банківською системою, оскільки їх не влаштовує рівень процентних ставок і терміни позик (не більше за один рік). Такими кредиторами стають у більшості випадків замовники суден, які здійснюють передоплату підприємствам суднобудування, одночасно укладаючи договори з іноземними банками, або використовують послуги інших фінансових посередників.

Можна зробити висновок, що чинні умови кредитування не задовольняють суднобудівні підприємства. Загальна тенденція зниження ВВП по Україні на 5–7% в 2014–2015 рр. справила значний негативний вплив на суднобудування, криза в якому особливо загострилася.

Для банків суднобудівні підприємства є проблемними позичальниками. Ці підприємства мають прострочені кредити, терміни договорів постійно подовжуються у зв'язку з перенесенням термінів закінчення робіт, причому через незалежні від позичальника обставини. Якість і ліквідність запоруки є нижчими, ніж у підприємств інших галузей. Порушення кредитних договорів призводить до затримки повернення коштів і зниження їх оборотності, вимагає нових витрат, що знижує прибутковість і рентабельність банків. Банківські установи також уважно вивчають стан світового ринку суднобудування й відповідно зважують конкурентні ризики. Це конкурен-

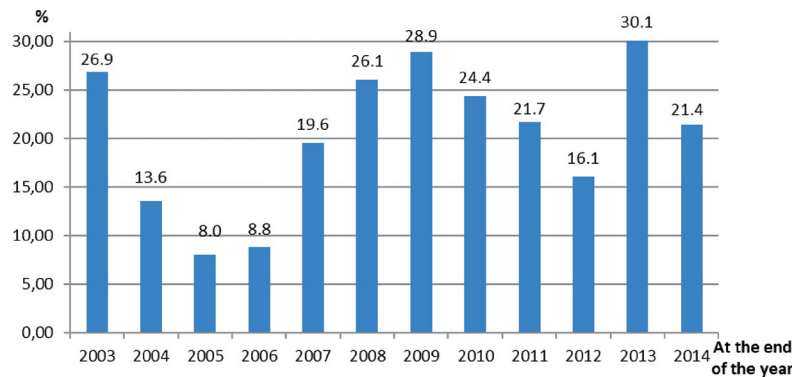


Fig. 4. The share of bank loans in the liabilities of shipbuilding enterprises

Рис. 4. Питома вага банківських кредитів в зобов'язаннях групи суднобудівних підприємств

at the end of the year — на кінець року

respectively. This is competition from shipyards in such countries as China, Korea, Japan and Russia. Therefore, loan applications from domestic shipbuilders are often not met.

These problems also directly affect the «small fleet». In recent years, traffic volumes in the region of Azov, Black and Mediterranean Seas are increasing, especially in such big loads as bulk grains, metal, fertilizers. At the same time the situation with mixed fleet of ships, coastal traffic is significantly exacerbated. Their total number is about 350 ships with carrying capacity from 3 to 5 thousand tons. The operating age of most of them is 30–35 years. About 20–30 of such vessels are written off every year because of the operational and moral depreciation. Others have the potential dangers during operation.

Ukraine is rich with the river water resources – above all are the rivers Dnieper, Southern Bug, Danube. In Soviet times they transferred more than 20 million tons of cargo for different purposes. Eventually the canals became shallow and became dangerous for ship operation. This requires a special (simple) technology which needs to be updated and produced.

The infrastructure of sea and river ports has essentially become outdated, it requires renewal that could generally significantly increase the capacity of all marine economy of Ukraine. A number of industrial and commercial agricultural enterprises of Ukraine can construct the coastwise fleet. This is shown by quite a short but effective practice of «Nibulon». After less than three years, the shipping company consists of more than 50 ships with different tonnage built in shipyards of Mykolaiv and in its own shipyard. In an interview with the Mykolaiv newspaper the Head of JV «Nibulon» A. Vadaturskyi announced the following: «At the agricultural conference in the USA I presented our potential project of the infrastructure development in Ukraine. We are talking about the fleet construction — of course not only for «Nibulon». It is assumed that the fleet will be based on

ція з боку суднобудівних підприємств таких країн, як Китай, Корея, Японія, Росія. Тому кредитні заявки вітчизняних суднобудівників частіше не задовольняються.

Розглянуті проблеми безпосередньо стосуються і «малого флоту». Останніми роками обсяги перевезень у регіонах Азовського, Чорного і Середземного морів зростають, особливо за такими масовими вантажами, як зернові, металопрокат, добрива. У той же час істотно загострюється становище з флотом суден змішаного, каботажного плавання. Їх загальна кількість близько 350 суден вантажопідйомністю від 3 до 5 тис. тонн. У більшості з них експлуатаційний вік 30–35 років. З урахуванням фізичного і морального зносу відбувається списання близько 20–30 подібних судів щорічно. Інші мають потенційну небезпеку під час експлуатації.

Україна багата річковими водними ресурсами — це передусім річки Дніпро, Південний Буг, Дунай. За часів Радянського Союзу ними переміщувалося більше 20 млн. тонн вантажів різного призначення. З часом судноплавні канали обміліли і є небезпечними для плавання. Це вимагає наявності спеціальної (нескладної) техніки, яку необхідно оновлювати й виробляти [9].

Істотно застаріла інфраструктура морських і річкових портів, що також вимагає оновлення, що загалом могло б значно збільшити потужності всього морегосподарського комплексу України. Будівництво каботажного флоту цілком під силу ряду промислових і сільськогосподарських комерційних підприємств України. Про це свідчить досить короткий, але ефективний досвід компанії «Нібулон». За неповні три роки судноплавна компанія підприємства має більше 50 різнотоннажних суден, побудованих як на верф'ях Миколаєва, так і на власному суднобудівному підприємстві. В інтерв'ю Миколаївській газеті генеральний директор СП «Нібулон» А. Вадатурський озвучив наступне: «На аграрній конференції в США я презентував наш можливий проект розвитку інфраструктури України. Йдеться про будівництво флоту — природно не лише для «Нібулона». Перед-

Ukrainian metal, using the capacities of 3 shipyards of Mykolaiv. These are tens of thousands of saved and newly created working places not only in shipbuilding and mining and metallurgical complex, but also in related industries. In addition, new logistic enterprises will be built on the Dnieper and Southern Bug that will generally give impetus to the development of agriculture. The agricultural sector will have opportunity to receive 500 million dollars annually». With the support from investors, this project can be implemented within 3 years. The enterprise plans to build the ships with the tonnage up to 7000 tons. If the issue of the loan guarantees is solved in the international level, JV «Nibulon» claims to participate in this program. This will allow investing 100–150 million dollars per year into the economics of Ukraine. The current program provides participation of the companies in various fields.

During the working visit of the President of Ukraine P. Poroshenko in Mykolaiv, he was at one of the leading enterprises in the region, Shipbuilding and Repair Plant «Nibulon». The President concluded that today he has a clear goal to revive the destroyed river fleet. In his opinion, this is the only way to ensure the growth of Ukrainian export potential and competitive ability of domestic products because it's the cheapest means of transport.

The global shipbuilding practice shows that the best customers for shipyards are domestic customers. Ukraine has all the necessary natural conditions for shipbuilding, it is able to renew the strong shipping and fisheries, needed scientific and industrial potential for the renewal of the positions of sea power.

The further state policy in the field of shipbuilding may be directed to several possible alternatives:

1. Development of the National Bureau of Shipbuilding Development (NBS) with the rights of ministry. The professional staff from representatives of marine economy complex (specialists in management, finance, law, engineers, shipbuilders, IT specialists, auditors) should be involved in its structure. It has to be a mobile, small structure that would represent the interests of the state, economic entities and business structures.

2. The main tasks of the NBS should be:

- Development of conditions for the market self-regulation of the industry (liberalization), liquidation or conversion of the parts of shipbuilding enterprises that cannot withstand market competition;

- Financial support of the industry from the state (placement and funding of state orders, the implementation of national development programs) using the method of direct regulation;

- The use of state protectionism policy (methods of indirect regulation), which is the development of the favorable legal, financial and tax conditions for the industry development, the reliable investment climate.

бачається, що флот будуватиметься з українського металу, на потужностях 3-х суднобудівних заводів Миколаєва. Це десятки тисяч збережених і знову створених робочих місць не лише в суднобудуванні й гірничо-металургійному комплексі, а й суміжних галузях. Крім того, будуть побудовані нові логістичні підприємства на Дніпрі й Південному Бугі, що в цілому дасть поштовх для розвитку АПК, а аграрний сектор зможе отримувати близько 500 млн. доларів щорічно». За підтримки інвесторів цей проект може бути реалізований впродовж 3-х років. Підприємство планує будувати судна тоннажем до 7 тис. тонн. У випадку якщо на міжнародному рівні буде вирішено питання про гарантії кредитів СП «Нібулон» претендує на участь у такій програмі. Це дасть можливість інвестувати в економіку України 100–150 млн. доларів на рік. Справжня програма передбачає участь компанії у різних сферах діяльності.

У ході робочого візиту президента України П. Порошенка в м. Миколаїв він побував на одному з провідних підприємств регіону, суднобудівно-судноремонтному заводі «Нібулон». «На сьогодні я чітко поставив завдання відродити зруйнований річковий флот. Тільки так можна забезпечити ріст експортного потенціалу України і конкурентні здібності вітчизняної продукції, адже це найдешевший вид транспорту», — сказав президент.

Практика світового суднобудування демонструє, що найкращими замовниками для суднобудівних заводів є вітчизняні замовники. Україна має всі необхідні природні умови для розвитку суднобудування, спроможна відновити потужне судноплавство й рибальство, необхідний науковий і промисловий потенціал для відродження позицій морської держави.

Подальша державна політика в галузі суднобудування може бути спрямована на декілька можливих альтернатив:

1. Створення Національного Бюро розвитку суднобудування (НБС) з правами міністерства. У його структурі мають бути задіяні професійні кадри з представників морегосподарського комплексу (фахівці в сфері менеджменту, фінансів, юриспруденції, інженери-суднобудівники, IT-фахівці, аудитори). Це має бути мобільна, нечисленна структура, яка могла б представляти інтереси держави, суб'єктів господарювання і бізнесових структур.

2. Основними завданнями НБС повинні стати питання:

- створення умов для ринкового саморегулювання галузі (лібералізація), ліквідація або перепрофілювання частини підприємств суднобудування, які не можуть витримати ринкової конкуренції;

- фінансова підтримка галузі з боку держави (розміщення і фінансування державних замовлень, виконання державних програм розвитку) методом прямого регулювання;

- використання політики державного протекціонізму (методи непрямого регулювання), які полягають у створенні сприятливих нормативних, фінансо-

Detailing the main alternatives, we should differentiate the economic action mechanisms:

– All the structures of marine economy should participate in the NBS collectively including small and medium agricultural enterprises, industry and transport;

– The financial problem of working capital replenishment, getting the loans lies in the functioning of the National Bank and the banking system as a whole. In addition, the consortium crediting problems cannot be solved without the participation of the National Bank of Ukraine and commercial banks. The issue of the interest burden reduction and term loading on loans can be solved by reducing the mandatory reserves for large and medium banks during the contract period. The reduction of other ratios for the group of banks who give loans is also possible. The leasing development in the wider scope can be successfully resolved if the competition is set among banks for the state budget cost;

– The program of using the funds from population (with the financial resources of more than 120 billion dollars) in the conditions of the state loans under the small interest, for a period of one to three years.

To attract investments the steps of government bodies (NBS) are needed only in the issuing of the relevant permits, determination of the company participants, direct financing without the participation of state institutions.

Experience in the development of «Nibulon» which is the largest in the area of transit of agricultural products in Ukraine maritime economy shows great perspectives in the area of processing of raw materials using new technologies. Geography of the enterprise operation covers a significant part of the river regions and maritime terminals. The attractiveness of investments in agriculture is much higher than shipbuilding among foreign partners. The development of rural areas related to the maritime economy will give the opportunity to increase river and sea traffic flows, build new ships and develop social and economic structure of Ukraine.

вих і податкових умов для розвитку галузі, надійного інвестиційного клімату.

Деталізуючи основні альтернативи, слід виділити механізми економічної дії:

– в НБС повинні брати участь колегіально всі структури морегосподарського комплексу, включаючи дрібні й середні комерційні підприємства сільськогосподарства, промисловості й транспорту;

– фінансова проблема поповнення оборотних коштів, отримання кредитів лежить в площині функціонування НБУ і всієї банківської системи. Крім того, проблеми консорціумного кредитування неможливо вирішувати без участі НБУ і комерційних банків. Питання зниження процентного пресу і строкового навантаження за кредитами можна вирішувати за рахунок зниження обов'язкових резервів великим і середнім банкам на період дії договорів. Не виключено можливість зниження й інших нормативів для групи банків – кредиторів. Розвиток лізингу в ширших обсягах може успішно розв'язуватися за умови оголошення конкурсів серед банків на кошти державного бюджету;

– реальною є програма задіявання коштів, що знаходяться в населення (з фінансових джерел більше 120 млрд. доларів) на умовах державної позики під невеликі відсотки, строком від одного до трьох років.

У сфері залучення інвестицій потрібні дії державних структур (НБС) тільки в частині видачі відповідних дозволів, визначення складу компаній учасників, прямого фінансування без участі державних інститутів.

Досвід розвитку компанії «Нібулон», яка є найбільшою в галузі транзиту сільськогосподарської продукції морегосподарським комплексом України, свідчить про великі перспективи в секторі переробки сировини із застосуванням нових технологій. Географія роботи підприємства охоплює значну частину річкових регіонів, а також морських терміналів. Привабливість вкладень інвестицій в сільське господарство набагато вища, ніж суднобудування серед зарубіжних партнерів. Розвиток сільських регіонів, пов'язаних з морегосподарським комплексом, дозволить збільшити річкові й морські вантажопотоки, здійснювати будівництво нових суден, розвивати соціально-економічну структуру України.

Список литературы

- [1] **Александров, В.Л.** Судостроительное предприятие в условиях рынка: проблемы адаптации и развития [Текст] / В.Л. Александров, А.В. Перелыгин, В.Ф. Соколов. — СПб. : Судостроение, 2003. — 424 с.
- [2] **Александровская, Н.И.** Производственный потенциал судоремонтных и судостроительных предприятий Украины с учетом их расположения [Текст] / Н.И. Александровская, А.В. Кошарская, В.Д. Евдокимов // 36. нац. праця ОМНУ. — 2009. — №1. — С. 111–119.
- [3] **Батарова, А.А.** Анализ клиентской ресурсной базы: метод измерения вариации признака [Текст] / А.А. Батарова // Банковские технологии. — 2006. — №5 — С. 28–31.
- [4] **Великий, Ю.В.** Інноваційна політика держави в суднобудівній галузі [Текст] / Ю.В. Великий // Економічний вісник Донбасу. — 2011. — №1. — С. 194–196.

- [5] **Ефімова, Г. В.** Прийняття інвестиційних рішень в суднобудуванні [Текст] / Г.В. Ефімова, О.В. Пашенко. — Монографія, НУК, 2009. — 106 с.
- [6] **Жихарева, В.** Умови ефективної реалізації інвестицій у розвиток флоту суднобудівних компаній України [Текст] / В. Жихарева // Економічний аналіз. — 2010 р. — № 7. — С. 45–47.
- [7] **Кириленко, В.** Аналіз депозитної бази банку [Текст] / В. Кириленко // Банківська справа. — 2007. — № 5. — С. 3–8.
- [8] **Логачев, С.И.** Мировое судостроение: современное состояние и перспективы развития [Текст] / С.И. Логачев, В.В. Чугунов, А.Е. Горин. — Изд. 2-е перераб. и доп. — С-Пб. : Мор Вест, 2009. — 544 с.
- [9] **Макогон, Ю.В.** Украина — держава морская [Текст] / Ю.В. Макогон, А.Ф. Лысый, Г.Г. Гаркуша, А.В. Грузин. — ДонНУ, 2010 г. — 393 с.
- [10] **Наумов, О.Б.** Проблеми і перспективи розвитку суднобудування в Україні [Текст] / О.Б. Наумов, Д.В. Пашко // Економічні науки — 2011. — №2. — С. 18–20.
- [11] На что надеются верфи: обзор ситуации в украинском судостроении на начало 2010. 25.02.2010; за відомостями Регіональної торговельно-промислової палати Миколаївської області [Електронний ресурс] — Режим доступу: <http://www.rtp.com.ua/news/2010/02/25/4/1795.html>.
- [12] **Пашко, Д.В.** Сучасний стан і перспективи розвитку суднобудування в Україні [Текст] / Д.В. Пашко // Економічні науки. — 2011. — №1. — С. 137–139.
- [13] **Покотілов, І.П.** Умови підвищення конкурентоспроможності суднобудівної галузі України [Текст] / І.П. Покотілов // Таврійський науковий вісник: Науковий журнал. — Херсон : Атлант, 2009. — №66. — С. 298–300.
- [14] Суднобудівна галузь України. Її конкурентоспроможність. [Електронний ресурс] — Режим доступу: <http://www.br.com.ua/>
- [15] Суднобудування / Вікіпедія [Електронний ресурс] — Режим доступу: <http://www.uk.wikipedia.org>.
- [16] Фінанси суднобудівних підприємств: монографія / І.А. Воробйова, Г.В. Ефімова, П.М. Карась, О.П. Кириченко, О.М. Крамаренко, В.Н. Парсяк, О.В. Пашенко, Н.В. Приходько, Г.Д. Рогів, Н.С. Терьошкіна, П.В. Трофимішин, М.В. Фатеев, Е.Б. Хачатуров. — Миколаїв : НУК, 2012. — 234 с.
- [17] Постанова Кабінету Міністрів України від 21 грудня 2005 року № 1256 «Про затвердження переліку суднобудівних підприємств, для яких запроваджуються заходи державної підтримки суднобудівної промисловості» [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>.
- [18] Офіційний сайт Агентства з розвитку інфраструктури фондового ринку України: [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.smida.gov.ua>.

НА ПРАВАХ РЕКЛАМЫ



ЮРИДИЧЕСКАЯ КОМПАНИЯ

«ЕВРОСЕРВИС»

Оказывает все виды правовой помощи:

- защиту интересов граждан в суде, правоохранительных и других государственных органах при рассмотрении правовых вопросов
- консультации по конфликтным вопросам и спорам
- правовое сопровождение деятельности юридических и физических лиц предпринимателей
- услуги по созданию, реорганизации, ликвидации субъектов хозяйствования

обеспечивает охрану
объектов всех форм
собственности

+38 (0512) 50-04-30
Николаев,
ул. Наваринская, д. 14,
оф. 9,
юридическая компания
«ЕВРОСЕРВИС»