

СЕКЦІЯ № 8. ЕКОНОМІКА НА ЗАХИСТІ НЕЗАЛЕЖНОСТІ ТА СВОБОДИ УКРАЇНИ: СУЧАСНІ ВИКЛИКИ В УМОВАХ ВІЙСЬКОВОГО СТАНУ

УДК 338.4

ЕКОНОМІЧНІ ВІДНОСИНИ МІЖ ДЕРЖАВОЮ ТА КОРАБЕЛЬНЯМИ: ПОШУКИ КОНСЕНСУСУ

Жукова О.Ю.

*кандидат економічних наук, доцент кафедри інтелектуальної цифрової економіки
Національного університету кораблебудування імені адмірала Макарова, виконавчий директор
«Морського кластера України» м. Миколаїв, Україна,
euzhukova@gmail.com*

Парсяк В.Н.

*доктор економічних наук, професор кафедри інтелектуальної цифрової економіки
Національного університету кораблебудування імені адмірала Макарова
м. Миколаїв, Україна, volodymyr.parsyak@nuos.edu.ua*

Анотація. Доповідь присвячена пошуку взаємин між державою та суднобудівними підприємствами України, які б нарешті призвели до порозуміння між ними та забезпечили поєднання зусиль заради поновлення її статусу морської держави. Запропоновано приклади відповідної співпраці з закордонного досвіду.

Ключові слова: економіка моря, суднобудування, економічна місія суднобудування, державна економічна політика, національна стратегія, мотивація ділової активності, світовий досвід

Вступна частина. Дедалі більше людство усвідомлює роль, Світового океану в забезпеченні існування біологічного виду *Homo sapiens* на планеті. Тож ми не втомлюємося закликати науковців, громадські кола, уряду, керманців територіальних громад повернутися обличчям до проблеми розвитку бізнесів, що складають структуру економіки моря [1, 2, 3]. Ось з якої причини гордо майорить на академічній ниві прапор єдиного на нашій землі Факультету економіки моря, який відзначає цього року своє 10-річчя. Разом з тим, треба визнати: економіка моря не спроможна розвиватися без відповідного основного капіталу – суден, обладнання для видобутку корисних копалин, енергогенерації, вилову та вирощування біоресурсів.

Ціль цієї доповіді – дослідити відносини між урядами прибережних країн та підприємствами суднобудування, у формах, які могли б посприяти піднесенню суднобудування, а від так й Блакитної економіки в нашій країні.

Основна частина. Хай там що, корабельні прибережних країн продовжують виконувати замовлення судновласників. А це означає наявність прямої залежності між розмахом Блакитної економіки та піднесенням суднобудівної галузі. Це стало можливим завдяки державному піклуванню про неї. Спробуємо знайти підтвердження проголошеній робочій гіпотезі.

Розпочалося усе з державного протекціонізму. Згадаймо Merchant Marine Act Джонса [4], який з 1920 р. не втратив чинності. Для нас є важливим той його розділ, яким передбачено, що весь каботажний трафік має виконуватися суднами під американським прапором, такими, що належать американським громадянам або компаніям, з екіпажем, принаймні три чверті якого є громадянами країни. І, що найголовніше – тут побудованими.

А ще урядові гарантії банкам для зниження ставок за кредитами на реалізацію суднобудівних проектів. Корабельні отримують кредити на суми до 80 % вартості контракту з терміном погашення 8-15 і більше років за мінімальною процентною ставкою під гарантії

уряду [5]. Додамо податкові та митні преференції на суднове обладнання, що імпортується, фінансову допомогу під час реконструкції корабельних заводів, виплату різниці між собівартістю будівництва та закупівельною ціною судна, підтримку R&D.

Наведені ілюстрації асоціюються з методами стратегічного управління. Це є характерним для країн з високим рівнем підприємницької культури, досвідом співпраці бізнесу та владних інституцій, розвинутим суднобудівним лобі. А якщо проблем багато, з'являються вони одночасно та ще й переплетені одна з одною або галузь відроджується після несприятливих подій, не обійтись без системного підходу з боку державного менеджменту. Візьмемо до прикладу ЄС, де до суднобудування ставляться як до важливого сегменту промисловості: [6]. Разом з тим, європейці розуміють загрози та виклики, які постають (скорочення замовлень, невизначеність перспектив через конкуренцію з боку азійських корабельних заводів та протекціонізм уряду Китаю), і тому створили систему піклування про нього.

Вона складається з декількох етапів. 1. Дослідження конкурентної спроможності суднобудівної промисловості та економічних політик, які чинять на неї вплив (щодо довкілля та безпеки на морі, досліджень та інновацій, інтелектуальної власності та морських кластерів). 2. Визначення бачення галузі. 3. Окреслення пріоритетних стратегій реалізації бачення. 4. Мобілізація потенціалу ЄС та країн-учасниць для реалізації відповідних стратегій.

А от ФРН у відповідності до висвітленої процедури виділяє щороку мільйонні кошти на те, щоб зробити суднобудування стійкішим, розумнішим та рентабельнішим. Очікується, що застосування штучного інтелекту та створення вже за його допомогою цифрових моделей продуктів, які відбивають весь процес життєвого циклу судна, до семи відсотків знизить собівартість виробництва корпусів. Федеральний уряд заохочує будівництво суден з нульовим рівнем викидів, а тому – кліматично нейтральне судноплавство.

Рішення, про які йдеться – результат співпраці Міністерства економіки та енергетики, інших федеральних міністерств, урядів зацікавлених земель, промислових асоціацій, університетів, науково-дослідних установ, профспілок, політиків, об'єднаних платформою «LeaderSHIP Deutschland». Кожних два роки вони збираються на Морській конференції для опрацювання заходів, які допоможуть зміцнити позиції країни у світовій економіці моря. Плодом їхньої співпраці є «Національний генеральний план морських технологій» [7], який, є частиною «Морського порядку денного до 2025 року» [8].

Ще одна важлива деталь: увага урядів економічно розвинених країн сконцентрована на інвестиціях у вдосконалення виробничих процесів, підвищення компетенцій персоналу та піднесенні інноваційних технологій суднобудівних підприємств. Це природно: висока технологічність, а вона підтримується людьми, які мають модерні знання та навички, позитивно відбивається на виробничих витратах й такі підприємства відтягують на себе усе більшу частину замовлень.

Повчальним є досвід Канади. У 2000 р. учасники Національного суднобудівного форуму в Сент-Джонсі висловили бажання діяти спільно, щоб розв'язати проблеми галузі: брак інвестицій та інновацій, актуальних бізнес-практик, обмеженість федерального бюджету щодо фінансової підтримки та закупівель І от як повівся уряд [9]. 1. Започаткував «Проект національного суднобудування та промислового морського партнерства». 2. Провів національні консультації, які були підтримані, а не керовані ним. 3. Виконав аналіз пропозицій та рекомендацій від зацікавлених сторін. 4. Розробив та оприлюднив «Політику щодо суднобудування та морської промисловості»

Підсумковий текст «Політики» став результатом опрацювання ідей, згенерованих власниками та керівниками корабельних заводів. Акцент зробили не на «субсидіях та захисті галузі», а на інноваціях, інвестиціях, власних конкурентних перевагах та ринкових можливостях. Уряд пообіцяв розглянемо кожну пропозицію з огляду на свої можливості та міжнародні зобов'язання країни. Наголошувалося, що усе корисне буде прийнято, усе неоднозначне – виправлене (змінено), решта – відхилено, з роз'ясненнями та обґрунтуваннями. Внаслідок підприємства побачили чесну, відкриту, професійну позицію керівників країни. Але на цьому

не поставили крапку, оприлюднивши у 2010 р. «Національну стратегію суднобудування», яка охоплювала державне «парасолькове контактування» на 20-30 рр. щодо будівництва великих та малих суден, проєктів їх ремонту, конверсії та обслуговування, корабельного інжинірингу та модернізації інфраструктури корабелень.

Про масштаби Стратегії свідчать: внесок 13 млрд дол. США у ВВП, створення або збереження 12 тис. робочих місць щороку впродовж терміну дії. Тож мобілізацію внутрішнього потенціалу корабелень завдяки «Політиці щодо суднобудування та морської промисловості» підкріпили довгостроковим державним замовленням оснащення та переоснащення флоту, служби берегової охорони. В такий спосіб відновлювалася морська промисловість, створювалися стабільні робочі місця, забезпечувалося збереження суверенітету й захист інтересів Канади всередині країни та зовні. Виконання Стратегії – під контролем Офісу генерального аудитора та Постійного комітету Палати громад з державних рахунків.

Звернемося тепер до досвіду Великої Британії. Минулого року тут ухвалили «Національну стратегію суднобудування». До її розробки, наголошуємо, залучалися представники промисловості, а обсяг фінансування складає понад чотири мільярди фунтів стерлінгів. Основні розділи стратегії [10]:

1. Державне замовлення впродовж наступних 30 років будівництва понад 150 нових військових кораблів для Королівського флоту та флотів союзників, а також цивільних суден.

2. Мотивація актуальних наукових досліджень. Зокрема, виділення 206 млн фунтів стерлінгів для фінансування досліджень й розробок суден та інфраструктури з нульовим рівнем викидів.

3. Вдосконалення організації управління галуззю через створення Національного офісу суднобудування для координації діяльності уряду щодо суднобудівної промисловості.

4. Вдосконалення процедур фінансування суднобудівних проєктів, завдячуючи схемі кредитних гарантій для вирівнювання умов виконання внутрішніх замовлень суден у порівнянні з експортними кредитними гарантіями конкурентів та надання британським суднобудівникам шансів укладати бажані контракти.

5. Поширення ринків збуту завдяки координації спільної роботи уряду та промисловості для нових експортних можливостей.

6. Створення Британської робочої групи суднобудівних компетенцій, яка працюватиме з навчальними закладами по всій країні, для виявлення та усунення прогалин в актуальних навичках.

Ми могли б наводити інші приклади опіки суднобудуванням з практики В'єтнаму, Австралії, Бразилії, Норвегії, багатьох інших морських держав. Але й того, що було сказано, достатньо, з нашого погляду, щоб переконатися у справедливості сформульованого припущення: для піднесення суднобудування потрібні продуктивні економічні відносини між владою та бізнесом.

Висновки. 1. Більшість країн визнали роль Світового океану в забезпеченні їх індустрій сировиною, мешканців – їжею, робочими місцями, умовами лікування та відновлення фізичних й інтелектуальних сил, Він слугує середовищем для переміщення величезної кількості вантажів та пасажирів. 2. Потреби економіки моря спричиняють розвиток суднобудування. Корабельні – єдине місце, де поєднуються унікальні технології, основний капітал, компетенції персоналу, які у взаємодії створюють судна, інші інженерні споруди, що уможливають здійснення господарської діяльності на воді та під водою. Тут будують військово-морські кораблі, здатні захистити підприємства Блакитної економіки від посягань, забезпечити безпеку персоналу, недоторканість матеріальних активів, збереження видобутих й виготовлених продуктів. 3. Віддаючи належне місії суден та кораблів, морські держави піклуються про збереження та розвиток вітчизняного суднобудування. Ознаки цієї опіки – системність та безперервність. Уряди сконцентровані на ключових завданнях: укладання контрактів на побудову військових кораблів, фінансування наукових досліджень щодо розробки технологій інжинірингу та будівництва, забезпечення корабелень персоналом, вирівнювання економічних позицій вітчизняних товаровиробників в конкурентних змаганнях.

Література

1. Parsyak V., Zhukova O, Vashchylenko A. Blue economy of Ukraine: potential and perspectives of integration into the european space. Three Seas Economic Journal, 2023, Vol.4, № 1, p. 58-63.
2. Парсяк В.Н. Економіка моря. Херсон, Видавничий дім «Гельветика», 2018, 395 с.
3. Парсяк В.Н. Теорія інституціоналізму та майбутнє суднобудування України. Суднобудування та морська інфраструктура, № 2, 2015, с. 173-188.
4. Jones W.L. The Merchant Marine Act of 1920. Proceedings of the Academy of Political Science in the City of New York, Vol. 9, № 2, American Foreign Trade Relations (Feb., 1921), pp. 89-98.
5. Bari A. Financing shipbuilding. The Financial Express, 26 July, 2023. URL: <https://thefinancialexpress.com.bd/views/views/financing-shipbuilding-1614784491>
6. LeaderSHIP 2020. The Sea, New Opportunities for the Future. European Commission. Brussels, 20th of February 2013. URL: <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/10504/attachments/1/translations>
7. The National Masterplan for Maritime Technologies (NMMT). Blue Growth Maritime Technologies Sustainable Solutions, 2011. Federal Ministry for Economic Affairs and Energy. URL: https://www.bmwk.de/Redaktion/EN/Publikationen/-nationaler-masterplan-maritime-technologien-flyer.pdf?__blob=publicationFile&v=1
8. Maritime Agenda 2025. The future of Germany as a maritime industry hub, 2017. Federal ministry for economic affairs and Energy. URL: https://www.bmwk.de/Redaktion/EN/Publikationen/maritime-agenda-2025.pdf?__blob=publicationFile&v=1
9. Focusing on opportunities. Minister's Message, 2012 Government of Canada. URL: <https://ised-isde.canada.ca/site/shipbuilding-industrial-marine/en/focusing-opportunities>
10. National Shipbuilding Strategy A refreshed strategy for a globally successful, innovative and sustainable shipbuilding enterprise, 2022. National Shipbuilding Office. URL: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/1061201/_CP_605__National_Shipbuilding_Strategy_Refresh.pdf

ECONOMIC RELATIONS BETWEEN THE STATE AND SHIPYARDS: THE SEARCH FOR CONSENSUS

Zhukova Olena

Candidate of Sciences (Economics), Associate Professor of the Department of Intellectual Digital Economy, Admiral Makarov National University of Shipbuilding, The chief executive officer of the Maritime cluster of Ukraine

Mykolaiv, Ukraine,

eyzhukova@gmail.com

Parsyak Volodymyr

Doctor of science (Economics),

Professor of the Department of Intellectual Digital Economy

Admiral Makarov National University of Shipbuilding

Mykolaiv, Ukraine,

volodymyr_parsyak@nuos.edu.ua

Abstract. The report is dedicated to the search for relations between the state and shipbuilding enterprises of Ukraine, which would finally lead to an understanding between them and ensure a combination of efforts for the restoration of its status as a maritime state. Examples of relevant cooperation from foreign experience are offered.

Keywords: maritime economy, shipbuilding, economic mission of shipbuilding, state economic policy, national strategy, motivation of business activity, world experience