СТРАТЕГИИ ЗА ПОДОБРЯВАНЕ НА МЕЖДУНАРОДНАТА КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТ НА КОРАБОСТРОИТЕЛНАТА ПРОМИШЛЕННОСТ В БЪЛГАРИЯ

Иво Йоцов, Димитър Димитракиев, Кристиана Атанасова
ВВМУ "Н. Й. Вапцаров", Варна

STRATEGIES FOR IMPROVING THE INTERNATIONAL COMPETITIVENESS OF THE SHIPBUILDING INDUSTRY IN BULGARIA

Ivo Yotsov, Dimitar Dimitrakiev, Christiana Atanasova
Nikola Vaptsarov Naval Academy, Varna

Abstract: In the paper based on the main trends in the development of shipbuilding are defined structural reforms on first, second and third level needed to improve the international competitiveness of the sector. The main conclusions are that it is necessary to create a shipbuilding cluster, increasing consolidation in the sector for the restructuring and reduction of inefficient production and release of capital investment, and strengthening of international economic integration in order to economies of scale and achieve high international competitiveness.

Key words: shipbuilding, structural reforms, competitiveness, shipbuilding cluster.

1. ВЪВЕДЕНИЕ

Корабостроенето е един от най-старите, най-отворени и подложени на висока конкуренция световни пазари. Тенденциите в развитието на съвременното корабостроене следват хода на световната икономика и развитието на международните икономически отношения, в частност. (Mickeviciene, 2011). Развитието на глобализационните процеси създава условия за фундаментални изменения в системата, структурата и формирането на индустриални клъстери в сектора. Икономическата и социална криза в края на 80-те и началото на 90-те години на XX в. в множество страни по света (Индия, страните от Източна Европа и Латинска Америка) показва невъзможността за прилагане на стратегия за развитие, основаваща се единствено на защита и активната намеса на държавата в икономиката.

2. ИЗЛОЖЕНИЕ

На практика, в глобален мащаб, се приложи Вашингтонският консенсус (характеризиран от някои икономисти като "Пазарен фундаментализъм"), което доведе

до рязък ръст в международния обмен на стоки, услуги и капитали. Така корабостроенето, като основен фактор за развитието на морската транспортна система, се превърна в стратегически отрасъл за развитието на глобалната икономика. До средата на XX в. европейската корабостроителна индустрия доминира на глобално ниво. Бързият ръст на японската икономика и успешното координиране на поддържащи програми за корабостроенето, съчетано с правилна оценка за неговата стратегическа роля, подпомагат спечелването на лидерска позиция на страната в него. (Mickeviciene, 2011) За известен период от време в средата на 70-те години на XX в. Европа и Япония контролират около 90% от световния пазар в сектора, като постепенно Япония взема превес. През 70-те години на XX в. Южна Корея, следвайки примера на Япония, обявява корабостроенето за стратегическа индустрия. Това в комбинация с ниската цена на труда, води до формирането на нов пазарен лидер. В началото на XXI в. Китай започва своята експанзия на този пазар, като през 2006 г. задминава Япония, а през 2009 г. и Южна Корея (Вж. Фиг. 1). Следва да се отбележи и растящият

Фиг. 1. Конкуренция в корабостроителния сектор, източник:
IHS (Former Lloyd's Resister)(2015)(<http://>)

пазарен дял на Виетнам, Индия, Турция и Филипините. През 2007 г. само Китай и Индия имат 20,4% от ръста на световния брутен продукт (PabloNacht, AlejandroNacht, AlejandroKairos, 2009) поради това можем да очакваме нарастване и на пазарния дял на Индия в този сектор. Наблюдава се ръст на пазарния дял и на Русия и Бразилия (Mickeviciene, 2011), като съвместно достигат до производственото равнище на Европа (2015). Глобалните резултати от структурните реформи насочени към свободния пазар показаха значителен напредък в постигане на

икономическа стабилност и консолидиране, в частност в сектор корабостроене, като го превърна в лидер за растежа и модернизирането на управлението и производството. Независимо от това, развитието на индустрията не беше в синхрон с нейното регулиране. На практика в индустрията не се прилага антидъмпинговото законодателство и законодателството за защита на конкуренцията. Обикновено крайните продукти излизат и извън националните и регионални тарифни регулации.

Фиг. 2. Световен флот, годишна промяна (2010)

Фиг. 3. Световен флот, възрастова структура по основни типове кораби (2010)

Корабостроенето в ЕС е изправено пред много сериозни предизвикателства. На практика то не може да отговори адекватно на конкуренцията на азиатските страни, нито в стойността на крайния продукт, нито в сроковете за изпълнение. Причините за всяка промяна, независимо дали тя е еволюционна или революционна, както и решението на проблемите се крият в самата й същност и предпоставките за решаването на тези проб-

леми се появяват далече преди възникването на самата криза. Тези проблеми могат да се разделят в няколко области:

- изследвания, развитие и иновации;
- повишаване на безопасността, енергийната ефективност и щадящи околната среда кораби;
- финансиране и схеми за финансови гаранции;
- изисквания на военното корабостроене;

- пазар на квалифициран персонал;
- изграждане структура на устойчива корабостроителна промишленост.

Основна цел на нацията е увеличаване на производството и повишаване на жизнения стандарт на нейните граждани (Porter, 1990). Въпросът е дали и каква стратегия ще се приеме, за да се постигне устойчив растеж, в условията на тежка международна конкуренция, така, че да се постигне тази цел. Класическата теория обяснява успеха на нациите в определени производства с наличието и съчетаването на факторите на производството. Глобализацията показва, че тази теория е неприложима в развитите страни и в частност корабостроенето, където въпреки натрупания опит, достъпът до финансови ресурси и технологии Европа загуби доминиращото си положение през 70-те години на XX в., а по-късно, в края на 90-те беше последвана от Япония.

Дисбалансът между търсенето и предлагането на глобално ниво води до нечестни ценови практики. Резултатното понижаване на цените и ценовият натиск водят до загуби и последващи държавни субсидии и протекционизъм под различни форми, и нарушаване на конкуренцията в сектора. В същото време международната търговска регулация на практика не може да се приложи в сектора корабостроене (LeaderSHIP 2015, Defining the Future of the European Shipbuilding and Shiprepair Industry Competitiveness Through Excellence).

През 1990 г. Майкъл Потър с екипа си прави обширно изследване на конкурентните предимства на нациите, в което доказва, че националната конкурентоспособност зависи от способността на нейната индустрия да извършва иновации и да се надгражда. Изследването

на множество успешни компании показва, че независимо от частната фирмена стратегия, общото между тях е, че постигат конкурентно предимство на базата на иновация (Porter, 1990).

Информацията играе основна роля в процеса на иновация - тази която не е на разположение на конкурентите или към която те не се стремят. Понякога информацията идва от слабо инвестиране в изследвания и развитие, инвестиционно проучване или маркетингово изследване. По-често тя е резултат на настойчиво изследване на скрити допускания и традиционни подходи (Porter, 1990). Често откритията се правят извън специфичната индустрия или страна. Не рядко иновацията може да дойде от друга нация с различни условия и различен подход в конкуренцията (Porter, 1990).

Националният жизнен стандарт зависи от способността на фирмите да постигнат висока производителност и да я увеличават с времето. Устойчивият ръст на производителността, от своя страна, изисква от икономиката непрекъснато да се надгражда. Фирмите трябва да развиват необходимите способности да се конкурират във все по-сложни индустриални сегменти (Porter, 1990). Корабостроенето не прави изключение и то трябва да се конкурира на глобалния пазар чрез високотехнологични решения и иновации.

Разполагането на оскъдните национални ресурси в най-продуктивните отрасли е оптималният вариант, като страната се специализира в тези производства, а останалите нужди се покриват чрез каналите на международната търговия. За това е от първостепенно значение търсенето на пазарни сегменти, където националното корабостроене има конкурентни предимства. При това съще-

Фиг. 4. Световна търговия осъществявана по море (2015)

ствува сериозна опасност именно това производство да не издържи теста на международните стандарти.

Способността на икономиката да генерира работни места за сметка на ниските заплати не я прави конкурентна. Важното в случая е усилията да са насочени към работни места в производствени сегменти с висока производителност и добавена стойност (Sanahuja).

Международните инвестиции също могат да повишат производителността, чрез пренос на технологии и производствени практики. Те осигуряват достъп до финансови ресурси, необходими за развитие, повишаване на културата на управление, чрез прилагането на международните практики и конкурентен натиск върху мениджърските екипи, възможност за откриване на конкурентни предимства в съпътстващи производства и разкриване на нови пазарни ниши. За съжаление корабостроенето не можа да се възползва от тези канали на международно взаимодействие в периода от приемането на страната в Европейския съюз до началото на световната икономическа криза от 2008 г., когато България достигна до второ място в света по индекс на фактическо представяне на Преките чуждестранни инвестиции (Sulstarova).

На фиг. 5 са показани факторите, необходими за създаването на условия за развитие на конкурентни предимства. Когато националната среда предоставя информация за продуктите и нуждите на производствените процеси, компаниите получават конкурентно предимство. Когато средата принуждава фирмите да инвестират

Условията на бизнес средата не винаги са подходящи за развитието на конкурентни предимства. На практика дори конкурентните недостатъци могат да са силен стимул за търсенето на решения, които да ги превърнат в предимства. На първо място е идентифицирането на проблемите и намирането на пътища за тяхното иновативно решаване преди чуждата конкуренция. На второ място е наличието на благоприятни обстоятелства във всички сегменти на "диаманта на конкурентните предимства" (фиг. 5) (Porter, 1990).

На пръв поглед може да изглежда, че в условията на глобализация вътрешното търсене играе минимална роля. На практика условията на вътрешното търсене с неговата бърза обратна връзка са ключовият фактор за формирането на конкурентните предимства и тяхната динамичност. Така правителствените разходи, насочени в национална военна корабостроителна програма могат да подпомогнат потенциално конкурентна индустрия докато тя достигне мащаби на производството, необходими за постигане на нейната международна конкурентоспособност.

Не на последно място, регионалната интеграция представлява недостатъчно използван до момента механизъм в обкръжаващата среда, с който определени сегменти в корабостроенето да достигнат "критична маса" и икономии от мащабите на производство, необходима за успешното излизане на международния пазар.

Поддържащите индустрии (фиг. 5), ако и самите те са международно конкурентни, са основа за постигане

Фиг. 5. Детерминанти на националните конкурентни предимства (Porter, 1990)

и да се стремят към иновациите, то и държавата като цяло получава конкурентно предимство, което непрекъснато се развива с времето. Във високотехнологичните производства, които изграждат основата на развитите икономики, нацията формира конкурентно предимство чрез развитие на най-важните фактори на производството - високо специализирани човешки ресурси и научна база. Това са факторите, които изискват значително и устойчиво инвестиране и поради това изискват значителни усилия от конкуренцията, за да бъдат достигнати (Porter, 1990).

на конкурентни способности по няколко начина. Те осигуряват разходна ефективност, бърза, навременна и понякога перфектна реакция благодарение на опростената комуникация в рамките на националната икономика. По този начин формирането на национален корабостроителен клъстер води до повишаване на международната конкурентоспособност в корабостроенето като цяло.

Конкурентоспособността е също резултат от обвързването на управленските практики и организационните модели с източниците на конкурентоспособност в индустриалния сектор (Porter, 1990).

Нито свободният пазар, нито силната държавна намеса могат да осигурят конкурентни предимства. Ролята на държавата е да има балансирана и целенасочена политика в това направление. Тя трябва да е катализатор, да подкрепя и дори да стимулира фирмите към предизвикателствата и високо конкурентно ниво (Porter, 1990) и начина за осъществяване на това е провеждането на структурни реформи.

Структурните реформи като комплекс от мерки отговарят на дълбоко реструктуриране в икономически, социален, институционален и културен план, което води до коренна промяна в начина на производство и мислене, с определени основни ценности, институции и връзки между социалните и политически партньори (Barreto).

Структурните реформи от първи ред включват либерализиране на търговията, данъчна реформа, премахване на контрола върху валутните курсове, либерализиране на финансовия сектор, дерегулация, прилагане на мерки за минимална социална сигурност, приватизация (Barreto). Така те определят основите на икономиката, като целта им е да я стабилизират, да подобрят нейната ефективност и да намалят влиянието на държавата при вземането на икономически решения.

Структурните реформи от втори ред са така наречените институционални реформи и са насочени към драстична промяна на държавните институции с цел създаване на ефикасна, ефективна и справедлива социално-икономическа система. Това предполага създаване на автономна, ефективна и справедлива съдебна власт, оптимизиране на обществените услуги, за да отговарят по-добре на обществото, насърчаване на социалните дейности и в частност на образованието и здравеопазването и т. н. (Barreto). Стратегическата цел на тези реформи е институциите да се поставят в служба на суверена, т.е. народа, а от там и на бизнеса, в баланс между корпоративните и социални интереси. Тези реформи създават условията за устойчиво развитие на индустрията (в частност корабостроенето), ниско ниво на държавния риск и съответно устойчива положителна динамика на преките чуждестранни инвестиции, без предпоставки за нарастване на социалното напрежение.

В допълнение структурните реформи от трето поколение, а именно в развитието и усъвършенстването на бизнес ориентирания мениджърски подход, във връзката на образованието и науката с бизнеса, във връзката на финансовата система с реалния сектор на икономиката и насърчаването на иновациите и непрекъснатото развитие, са решаващи за постигането на конкурентно предимство, което в неговата системна съвкупност е практически невъзможно да се копира от конкуренцията.

Наличието на криза в сектора ускорява преосмислянето на обстоятелствата и търсенето на нови източници на конкурентни предимства при това той или ще реформира, или под натиска на международната конкуренция ще бъде закрит. Този процес непрекъснато се наблюдава в различни сектори на икономиката и различни части на света.

За да успее корабостроенето да постигне рефор-

мите е необходимо стратегията за развитие да допълва традиционните стратегии на основата на отворена и конкурентна икономика, с разумно ниво на социална справедливост (не равенство) и развитие на човешките ресурси посредством креативно и реалистично комбиниране на пазарните сили с тези на държавата за постигане на стабилност, конкурентоспособност и устойчив ръст в сектора. С други думи, значително присъствие на държавата, като основен фактор за насърчаване и насочване на развитието.

Начинът, по който ще се осъществи тази стратегия е чрез едновременното реализиране на структурните реформи от първо, второ и трето поколение. Освен към постигане на макроикономическа стабилност реформите трябва да са насочени и към постигане на условия за справяне с външната нестабилност и гарантиране на обществените финанси в оперативен и стратегически план, задълбочавайки реформите в бюджетната политика. В същото време те трябва да са насочени към насърчаване на конкурентен и свободен пазар с висок ръст на БВП и социална справедливост (Barreto).

Микроикономическите структурни реформи следва да се извършат с активното участие на бизнеса като целта е да се повиши ефективността и ефикасността. Това ще позволи да се реши проблема с растежа, безработицата и жизненото равнище и в крайна сметка ще намали бедността и неравенството. Тези реформи трябва да осигурят конкурентна диференциация в условията на глобализация, основана на анализа на пазара и развитието на новите технологии и специализация в сектори с висока добавена стойност - проектиране, научноизследователска и развойна дейност.

Корабостроенето се оценява като стратегическа индустрия в Европейския съюз. В същото време индустриалната структура не е оптимална. Изкривяването на пазара от страна на азиатските производители се нуждае от широкообхватен отговор. Консолидацията в сектора може да предложи значителни възможности за реструктуриране и намаляване на ниско ефективните производства, съчетано с освобождаване на ресурси и повишени инвестиционни възможности (LeaderSHIP 2015, Defining the Future of the European Shipbuilding and Ship repair Industry Competitiveness Through Excellence).

Структурните реформи в данъчната система трябва да постигнат справедливост и ефективност, която поддържа икономическия растеж и обществените блага и позволява на държавата посредством обществените разходи да изпълнява задълженията си и преразпределителната си функция.

Конкуренцията в сектор корабостроене извън Европейския съюз може да разчита на държавна финансова подкрепа. В този смисъл са необходими реформи в принципите на финансиране на проектите в корабостроенето със силна експортна ориентация посредством създаване на гаранционни фондове с опростени процедури за достъп до тях.

По отношение на структурните реформи във финансовата система все още има какво да се желае за раз-

витието на капиталовия пазар и по-специално за насърчаването на дългосрочните инвестиции в корабостроенето. Корабостроенето е капитал-интензивен сектор. На фона на невисоките инвестиции в него става ясна причината за изоставането на производителността на труда в сравнение с далекоизточната конкуренция (вж. фиг. 6). Нерешен остава и въпросът с рисковите капитали, а именно те са основният начин за финансиране на иновативните производства. Венчърният капитал е онзи органично необходим елемент от съвкупния стопански механизъм, който позволява реализирането на нововъведенията на най-критичните етапи на тяхното усвояване и комерсиализиране (Ушаков, 2007). Експортните кредитно-застрахователни дружества, обхванати от подходящо презастраховане, трябва да предлагат инструменти за хеджиране на валутни рискове.

В областта на трудовата реформа се правят стъпки, които са насочени към симптомите, а не към причините за проблемите в тази област. Структурните реформи в това направление следва да са насочени към повишаване на мобилността и гъвкавостта на трудовите ресурси в баланс с тяхната висока специализация. В този смисъл развитието на корабостроителен клъстер може да подпомогне развитието на връзката между формирането на трудовите ресурси и индустриалния сектор. Новите изисквания към трудовите ресурси трябва да се идентифицират, анализират и дискутират в социално отговорен диалог между сектора и институциите, отговорни за формирането им (LeaderSHIP 2015, Defining the Future of the European Shipbuilding and Shiprepair Industry

Competitiveness Through Excellence).

Развитието на трудовите ресурси като фактор на производството е и във пряка връзка с демографската политика, тъй като те се отразяват върху цялостното състояние на възпроизводствения процес. Целта на реформите в тази област трябва да стимулират развитието на висококачествени човешки ресурси и намаляване до минимум на т.н. "човешки боклук". На фиг. 6 се наблюдава устойчиво ниво на заетите на фона на постоянния ръст в индустрията (вж. фиг. 1 и фиг. 2). Това еднозначно показва ръста в производителността, което от една страна е свързано с развитието на човешките ресурси, а от друга с технологични реформи в сектора.

В стратегията за развитие на корабостроенето държавата има стратегическа роля чрез установяване на визия за развитието на сектора, поддържане на икономическата стабилност и насърчаване на устойчив икономически ръст посредством технологично развитие, инвестиции, развитие на човешките ресурси и производствената инфраструктура.

Прилагането на стратегията за развитие на корабостроенето ще осигури постигането на:

- устойчиво производство;
- общество на знанието;
- адаптивно управление;
- опазване на околната среда;
- висока мобилност на трудовите ресурси в рамките на сектора;
- устойчиво демографско и социално развитие. (Strategie nationale de developpement durable 2010-2013).

Фиг. 6. Използвани трудови ресурси в корабостроенето (2015)

3. ИЗВОДИ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ

В заключение, трябва да е ясно, че постигането на висока конкурентоспособност е въпрос на дълъг период от време. Никоя партия не е в състояние, в рамките на мандата си, да доведе до успешното постигане на целите на стратегията за развитие на сектора. Всяка власт би се поддала на изкушението да провежда собствена политика, което изключва последователността и устойчивостта на

процесите. Затова стратегията трябва да се приеме с обществен консенсус. Детайлното ѝ разработване и всички структурни реформи, които са в нейна услуга трябва да са резултат от съвместната работа на съсловните организации, научната общност, неправителствените и организациите на гражданското общество с водеща организационна роля на актуалното правителство и законодателната воля на Народното събрание.

ЛИТЕРАТУРА

1. (н.д.). Извлечено от <http://ffmstream.tk/coxis/world-share-market-355.php>
2. (2010). Shipping Statistics and Market Review, 54.
3. (2015, March). The Shipbuilders Association of Japan.
4. *Barreto, H. J.* (n.d.). Peru: hacia una nueva estrategia de desarrollo para salir de la crisis - Economia de mercado sin neoliberalismo ISBN 9972-34-566-1. Editorial San Marcos.
5. (n.d.). LeaderSHIP 2015, Defining the Future of the European Shipbuilding and Shiprepair Industry Competitiveness Through Excellence. European Commission.
6. *Mickeviciene, R.* (2011). The Economic Geography of Globalization, Global Shipbuilding Competition: Trends and Challenges for Europe. In P. Pachura (Ed.). doi:10.5772/17215
7. *Pablo Nacht, Alejandro Nacht, Alejandro Kairos.* (2009, Noviembre). Revista de Temas Sociales, Año 13(Nº 24).
8. *Porter, M.* (1990, March-April). The Competitive Advantage of Nations. Harvard Business Review. Retrieved April 07, 2017, from <https://hbr.org/1990/03/the-competitive-advantage-of-nations>
9. *Sanahuja, J. A.* (n.d.). Desequilibrios globales: el impacto de la crisis en los países en desarrollo. CEIPAZ-Fundacion Cultura de Paz, Anuario 2009-2010.
10. Strategie nationale de developpement durable 2010-2013. (n.d.). Retrieved April 07, 2017, from http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/SNDD_index.pdf
11. *Sulstarova, A.* (n.d.). FDI performance and potential rankings. Retrieved April 07, 2017, from <http://www.oecd.org/investment/globalforum/44246319.pdf>
12. *Ушаков, И.* (2007). Как да привлечем инвестиции. СИЕЛА.