

5. О'Нил У. Дж. Как делать деньги на фондовом рынке. Стратегия торговли на росте и падении. - М.: Альпина Бизнес Букс, 2008.- 336 с.
6. Солодовников С. Терроризм и организованная преступность. - М.: Закон и право, 2004.
7. США: законодательные предложения о защите инвесторов // Зарубежное законодательство на русском языке, 23.10.2009. – Режим доступа: [http://www.worldbiz.ru/news/analytics/detail.php?ID=526]
8. Твардовский В., Паршиков С. Секреты биржевой торговли. Торговля акциями на фондовых биржах. - М.: Альпина Паблишерз, 2009.- 550 с.
9. Терроризм обвалил фондовые рынки Европы // FINANCE.UA, 11.08.2006. – Режим доступа: [http://news.finance.ua/ru/~1/30/all/2006/08/11/81248]
10. Чиркова Е. Анатомия финансового пузыря. - М.: Кейс, 2010.- 416 с.
11. Элдер А. Как играть и выигрывать на бирже. Психология. Технический анализ. Контроль над капиталом.- М.: Альпина Паблишерз, 2010.- 472 с.
12. Hoffman B. Inside Terrorism. N.Y.: Columbia University Press, 1998.- 522 p.
13. Juergensmeyer M. Terror in the Mind of God. Berkeley, 2003.- 371 p.
14. Stockwatch Street Wires. - Режим доступа: [http://www.stockwatch.com/]

**Аннотация.** В статье на конкретном примере раскрывается технология осуществления «коротких продаж» на фондовом рынке и обосновывается, что применение указанного инструмента дает возможность получения сверхприбылей инвесторами, располагающими информацией о предстоящих террористических актах.

**Ключевые слова:** техника «коротких продаж», фондовый рынок, террористические акты.

**Summary.** The article is addressed to the issues of using the “short selling” technique as an instrumental for gaining high yields on the capital markets after accomplished terrorist’s attacks. By describing the particular case, the authors highlight the importance of having accurate information as to upcoming terrorist attacks by market players, and suggest that terrorists might have their own market vehicles, such as Hedge Funds, for obtaining mega profits.

**Keywords:** short selling, terrorism, hedge funds, high yields, mega profits.

*Рецензент д.э.н., профессор ХНУ им. В.Н.Каразина Соболев В.М.  
Эксперт редакционной коллегии к.э.н., доцент УкрГАЗТ Якименко Н.В.*

УДК 338.49:334.012.33

## ПРОМИСЛОВА ПОЛІТИКА У ВІТЧИЗНЯНОМУ СУДНОБУДУВАННІ

*Ткач К. І., к. е. н., докторант (Інститут проблем ринка і економіко-  
екологічних досліджень НАН)*

У статті визначено важливість включення суднобудування в комплекс взаємообумовлених і взаємозалежних виробництв, пов'язаних зі створенням, експлуатацією, обслуговуванням і утилізацією судів, що дозволяє підвищити як ефективність заходів державного регулювання галузі, так і її конкурентоспроможність на світовому ринку.

**Ключові слова:** суднобудування, кластери морської індустрії, конкурентоспроможність, взаємозалежність виробництв, промислова політика, держані гарантії, глобалізація, модернізація, фінансування, кредитування.

**Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими та практичними завданнями.** Глобалізація економіки, яка супроводжується зростанням мобільності капіталів і робочої сили, а також зняттям обмежень на шляху руху товарів, висуває особливі вимоги до

галузей, які обслуговують транспортування ресурсів і факторів виробництва. У такому зв'язку привертають до себе увагу дві обставини:

1) технічне вдосконалення рухомого складу всіх галузей транспортного комплексу сучасних індустріально розвинених країн;

2) зростання питомої ваги вартості послуг, які надаються у зв'язку із транспортуванням товарів, у складі валових показників національної економіки.

В умовах зростаючих обсягів міжнародної торгівлі й прогресу ринкових відносин, транспортування вантажів стає об'єктом гострої конкуренції, яка втягує у свою орбіту не тільки саму сферу транспортування, але й виробництво транспортних засобів. Це повною мірою стосується і суднобудування як галузі, яка значною мірою визначає ступінь інтенсивності транспортування вантажів морськими і річковими транспортними артеріями.

*Аналіз досліджень і публікацій останніх років, у яких започатковано розв'язання даної проблеми. Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми, яким присвячується дана стаття.* Для економічної літератури звичайним став розгляд проблем транспортного комплексу в суугобо галузевому розрізі. У зв'язку із цим транспортування вантажів або людей висвітлюється в контексті грузо- або пасажиропотоків. Відповідно й економічні показники галузі розглядаються через співвідношення витрат і результатів при переміщенні вантажів або людей.

Тим часом, транспортування як сфера специфічної діяльності, безпосередньо пов'язаної із задоволенням потреб виробників і споживачів, яке здатне впливати на величину вартості й витрат виробництва, стає об'єктом застосування капіталів точно так само, як і будь-яка інша галузь суспільного виробництва. Тут також виникає галузева і міжгалузева конкуренція, ефект заміщення тощо.

При цьому визначального значення для багатьох вартісних показників, що виникають у зв'язку із транспортуванням вантажів, набуває врешті-решт не стільки сам режим транспортування, скільки наявність транспортних засобів, можливість заміщення одного способу транспортування іншим. Отже зростає значення галузей, які виробляють засоби транспортування вантажів і людей, їх здатність насичувати ринок своєю продукцією.

*Формулювання цілей статті (постановка завдання).* Для країн, які мають вихід до моря, особливого значення набуває суднобудування, яке виступає одночасно й як галузь, що покриває потреби власної економіки в транспортуванні вантажів, і як сфера діяльності зі значним експортним потенціалом.

Зважаючи на значний потенціал вітчизняного машинобудування, накопичений тут досвід, кадри і ресурси, правомірним представляється розглядати суднобудівну галузь як пріоритетний напрямок модернізації промисловості України. Отже метою даної статті є визначення організаційного потенціалу галузі, його ринкового «позиціонування».

*Виклад основного матеріалу.* Суднобудівна галузь України відіграла помітну роль ще в

економіці СРСР. Тут на її частку доводилося не менш 30% виробничих потужностей загальносоюзної кораблебудівної галузі. Варто зазначити, що за цим показником українське суднобудування і сьогодні поступається лише двом країнам Європи — Німеччині та Польщі. При цьому значно випереджає своїх найближчих конкурентів за показником невикористаних потужностей.

На території країни розташовується 11 суднобудівних заводів, які поряд із 133 іншими машино- і приладобудівними підприємствами утворюють суднобудівну галузь. Більшість із них традиційно, з радянських часів, належала до військово-промислового комплексу країни.

До того ж, незалежно від відомчої приналежності, усі ці підприємства випускали як військову, так і звичайну продукцію. Спеціалізація військових суднобудівних заводів не виключала, а зазвичай і припускала виконання замовлень на будівництво вантажних судів для потреб торговельного флоту. Так, наприклад, ВАТ «Суднобудівний завод «Океан» (зараз ВАТ «Вадан Ярде Океан») і ДП «Суднобудівний завод ім. 61 комунара» набули популярність не тільки як виробники ракетних крейсерів, але і як творці великовантажних транспортних танкерів-рудовозів. ВАТ «Завод «Ленінська кузня» і ВАТ «Суднобудівний завод «Затока» поряд зі спеціалізацією на виробництві бронекатерів і есмінець випускали рибацькі траулери і танкери.

Така особливість суднобудування в Україні визначила характер процесів ринкової трансформації в галузі. Тут, на відміну від інших галузей вітчизняної промисловості, кризові явища виявили себе не стільки у зв'язку з розвалом єдиного економічного простору і складнощами адаптації окремих підприємств галузі до умов ринку, скільки в силу демілітаризації самого виробництва.

Неминуча конверсія виробництва, викликана, з одного боку, різким скороченням замовлень із боку національного військового відомства, а, з іншого боку — втратою замовлень із боку Росії, призвела до різкої зміни в завантаженні виробничих потужностей у галузі й до наростання кризових явищ у сфері галузевих фінансів і збутової діяльності.

Отже, на початку 1990-х рр. відбувається своєрідне «накладення» проблем конверсії галузевого виробництва на неминучі труднощі «входження» галузі в ринок. Цим визначається характер проблем як окремих підприємств, так і вітчизняного суднобудування взагалі.

Показовою щодо цього є ситуація, яка склалася з розміщенням на Чорноморському суднобудівному заводі замовлення Міністерства оборони України на будівництво кораблів класу «корвет» (10 кораблів до 2025 р.). Стосовно цього привертає до себе увагу:

1) розміщення такого замовлення

варто розглядати як спробу запобігти банкрутству підприємства, яке є явно неконкурентоспроможним на суднобудівному ринку;

2) замовлення, зроблене державою, яка впродовж останніх 20 років жодного разу не виступала замовником будівництва військових кораблів;

3) відповідно до експертних оцінок в галузі вітчизняного військового суднобудування виробниками судів втрачено практично всі зв'язки виробничої кооперації. Стосовно ж технологічного забезпечення виробництва відставання від зарубіжних конкурентів оцінюється у два покоління військової техніки [1, с. 36].

Отже, імовірність передбачуваного результату такої «точкової» підтримки підприємств суднобудування залишається дуже низькою. Така практика може розглядатися скоріше в руслі несистемного підходу до вирішення проблем галузі й неефективного використання можливостей державного стимулювання суднобудування.

Проте варто зазначити, що держава почала низку спроб системного оздоровлення галузі. Найважливішим стало прийняття у 1999 р. Закону «Про заходи щодо державної підтримки суднобудівної промисловості в Україні» [2]. Однак, внесені у 2001 і, особливо, у 2004 рр. поправки до чинного закону фактично паралізували його дію [3; 4].

Очевидна нездатність підприємств галузі самостійно подолати структурні проблеми, які викликано скороченням військових замовлень, а також відсутність реалістичної національної стратегії розвитку суднобудівної галузі, об'єктивно сприяли зростанню активності Міністерства промислової політики у справі пошуку шляхів виходу із кризи вітчизняного суднобудування. У зв'язку із цим звертають на себе увагу як спроби міністерства розширити перелік замовлень підприємств за рахунок пошуку для них іноземних партнерів, так і мобілізація кредитно-грошових ресурсів для відновлення платоспроможності підприємств.

Спроби компенсувати нестачу власних джерел зростання капіталів суднобудівних компаній неминуче призвели до «відкриття» галузі для іноземних інвесторів. У галузі широко представлено інтереси російського бізнесу, залученого в транснаціональну корпоративну структуру «Smart Maritime Group». У рамках цієї структури і її російського партнера («Смарт-Холдинг») експертами відмічається концентрація акцій двох таких суб'єктів національного суднобудівного ринку — ВАТ «Херсонський суднобудівний завод» і ДАХК «Чорноморський суднобудівний завод» [5, с. 37].

Про масштаби фінансових проблем галузі останніх років свідчать показники заборгованості по зарплаті й податкам у бюджет одного з

найпотужніших підприємств українського суднобудування — ДП «Суднобудівний завод ім. 61 комунара». Тут сукупний борг за зазначеними напрямками досяг 15,3 млн грн, а як заходи для його погашення розглядаються продаж непрофільних активів (завод залізобетонних виробів) [6, с. 10] і можливість відчуження рухомого майна заводу [5, с. 5].

Кроки з пошуку нових ринків збуту, здатних підтримати колишній рівень виробництва і зайнятості в кораблебудуванні, які здійснюються у цей період, призвели до укладання не вигідних для виробників контрактів. Їх наслідки різко негативно позначилися на фінансовому боці виробничої діяльності галузі, викликали тут довгострокову кризу.

Зважаючи на те, що дана криза була пов'язаною з невиконанням зобов'язань за міжнародними контрактами, українські суднобудівники об'єктивно втратили довіру на зовнішньому ринку. Показовим тут став зрив контракту, підписаного українськими суднобудівниками в 1993 р. із грецькою фірмою «Avin Corporation of Panama SA» на будівництво 18 танкерів водотоннажністю 45 тис. т. Аналогічна ситуація склалася і при співробітництві ДП «Суднобудівний завод ім. 61 комунара» із грецькою фірмою «Laskaridis Shipping Co.-Lavinia», яка створивши спільне підприємство із севастопольським ВАТ «Південьрефтрансфлот», розмістила на миколаївському підприємстві замовлення на будівництво 7 транспортних рефрижераторів. Ці події вплинули на стабільність роботи підприємств галузі в наступні періоди. Призвели до появи протилежно спрямованих тенденцій.

Переломним став 1997 р., коли було створено асоціацію «Укрсудпром», яка узяла на себе функцію координації діяльності суб'єктів галузі й одночасно лобювала їх інтереси в органах законодавчої і виконавчої влади України. Результатом такої діяльності стало прийняття законів «Про заходи державної підтримки суднобудівної галузі України» і «Про спеціальну економічну зону «Миколаїв».

Завдяки ухваленню зазначених законів судноверфі було звільнено від сплати земельного податку, імпортного мита і ПДВ при ввезенні комплектуючих. У результаті таких заходів під час дії галузевих пільг удалося переломити негативні тенденції в суднобудуванні й, насамперед, розрахуватися підприємствам з раніше виниклими боргами. До того ж було створено і реалізовано передумови для збільшення масштабів виробництва в галузі. Під час дії пільг з 2000 до 2004 рр. кораблебудівники збільшили виробництво у 2,5 раза, а обсяги реалізованої продукції — у 3,5 раза.

Подолання боргової кризи і вихід на траєкторію економічного зростання спричинили як зростання конкурентоспроможності вітчизняних

підприємств, так і підвищений інтерес інвесторів до галузі. Упродовж нетривалого періоду часу було приватизовано заводи ВАТ «Суднобудівний завод «Затока», ВАТ «Херсонський суднобудівний завод» і ДАХК «Чорноморський суднобудівний завод». Значним успіхом для галузі стала покупка стратегічним інвестором (голландська компанія «Damen Shipyards») 78% акцій миколаївського ВАТ «Суднобудівний завод «Океан» (зараз ВАТ «Вадан Ярде Океан»)

Однак у 2005 р. зазначені вище пільги для галузі було ліквідовано (законом про поправки до бюджету 2005 р.), що призвело до серйозних ускладнень, насамперед у фінансовій сфері, для підприємств суднобудування, суттєво знизило їхню інвестиційну привабливість.

З погляду промислової політики скасування пільг є передчасним. Більше того, воно було здійснене в той період, коли дані преференції треба було підкріпити додатковою системою заходів пільгового кредитування підприємств, перевести їх у режим позичальників під державні гарантії.

Тривалість такого курсу напряму має бути пов'язаною із процесом приватизації в галузі. Лише в міру скорочення державної частки в капіталі суднобудівних компаній треба переглядати форми й обсяги державного кредитування, а також механізми стягнення податків.

При цьому представляється доцільним і надалі здійснювати селективну промислову політику надаючи необхідну фінансову підтримку тим підприємствам, які було приватизовано за участю національного капіталу [7].

Потенціал вітчизняного суднобудування високо оцінюється експертами як міжнародних організацій, так і національних управлінських структур. Відзначається, що суднобудівна галузь України, незважаючи на всі складності перехідного періоду, змогла зберегти свій виробничий, науково-технічний і кадровий потенціал. Вона належить до найбільш конкурентоспроможних секторів вітчизняної економіки. Уже сьогодні українські суднобудівні підприємства відіграють помітну роль не тільки на ринках Центральної і Східної Європи, але й світовому ринку взагалі.

За оцінками самих суднобудівників уже в найближчі п'ять років, якщо умови не зміняться, галузь здатна двічі збільшити обсяги виробництва і розширити ринки збуту. До того ж, щорічна контрактна вартість реалізованих судів може досягати 500 млн дол. США [5, с. 5].

Подальший розвиток галузі пов'язаний із посиленням підтримки суднобудівних підприємств із боку держави. При цьому така підтримка очевидно має враховувати дві важливі обставини:

1. Безпосередню близькість європейського ринку, у межах якого відбувається поступове вироблення загальних правил для суднобудівних підприємств європейського регіону.

Ці правила орієнтовані одночасно і на підтримку суднобудівників, і перерозподіл ринків між найбільше ефективно функціонуючими підприємствами галузі. Передбачається, що концентрація капіталу і виробничих потужностей, яка виникає внаслідок цього, дозволить європейським суднобудівникам задовольняти потреби не тільки єдиного європейського ринку, але й значно підвищити експортний потенціал галузі взагалі.

До того варто констатувати виникнення певних додаткових переваг (назвемо їх організаційними) у найімовірніших конкурентів вітчизняних суднобудівників. Ці переваги є безпосередньо пов'язаними зі зміною конкурентоспроможності підприємств галузі й мають враховуватися при плануванні заходів національної промислової політики.

2. Дія правил СОТ у суднобудівній галузі спрямована на нівелювання тут особливостей державного регулювання. Насамперед, такі особливості виникають у зв'язку з нормами прямого (адміністративного і законодавчого) впливу з боку органів державного управління на розвиток галузі й підприємств. У той же час правила СОТ залишають досить великий простір для держави стосовно вдосконалення механізмів кредитно-грошової політики як елемента загального курсу держави на галузевих ринках.

**Висновки даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямі.** Державна підтримка суднобудування є звичайною практикою в рамках промислової політики й, як правило, зводиться до таких найважливіших напрямків стимулювання галузі:

1) пряме фінансування в рамках державних програм модернізації, переозброєння або розширення флоту (як цивільного так військово-морського);

2) надання пільгових кредитів і безпроцентних дотацій, а також державних гарантій під кредити, які видано комерційними банками підприємствам суднобудування;

3) зниження ставок податку на прибуток та інших обов'язкових платежів, що сплачуються підприємствами за результатами їхньої діяльності.

Як основний напрямок розвитку галузі варто визнати включення суднобудування в комплекс взаємообумовлених і взаємозалежних виробництв, пов'язаних зі створенням, експлуатацією, обслуговуванням і утилізацією судів. Даний комплекс, будучи по суті кластером морської індустрії, дозволяє підвищити як ефективність заходів державного регулювання галузі, так і її конкурентоспроможність на світовому ринку.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Пархомчук, Д. Шанси выплыть [Текст] / Д. Пархомчук // Инвестгазета. — 2009. — №50. — С. 36–37.
2. Про заходи щодо державної підтримки суднобудівної промисловості в Україні. Закон України № 1242-XIV, від 18 листопада 1999 р. [Текст] // Відомості Верховної Ради України. — 2000. — №3. — Ст. 20.
3. Про внесення змін до Закону України «Про заходи щодо державної підтримки суднобудівної промисловості в Україні». Закон України № 2892-III, від 13 грудня 2001 р. [Текст] // Відомості Верховної Ради України. — 2002. — №14. — Ст. 95.
4. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо державної підтримки суднобудівної промисловості України. Закон України № 1766-IV, від 15 червня 2004 р. [Текст] // Відомості Верховної Ради України. — 2005. — №3. — Ст. 77.
5. Малолеткова, О. Уряд підтримав суднобудівників [Текст] / О. Малолеткова // Урядовий кур'єр. — 2009. — 24 березня. — С. 5.
6. Ковальчук, А. «Коммунары» продают завод [Текст] / А. Ковальчук // Дело. — 2006. — 31 октября. — С. 10.
7. Вернер, Н. Яхта «Біда» // Контракти. — 2006. — № 44: [Електрон. ресурс]. — Режим доступу: <http://www.kontrakty.com.ua/show/ukr/article/45/4420068073.html>

**Аннотация.** В статье определены важность включения судостроения в комплекс взаимообусловленных и взаимозависимых производств, связанных с созданием, эксплуатацией, обслуживанием и утилизацией судов, которая позволяет повысить как эффективность мероприятий государственного регулирования области, так и ее конкурентоспособность на мировом рынке.

**Ключевые слова:** судостроение, кластеры морской индустрии, конкурентоспособность, взаимосвязь производств, промышленная политика, государственные гарантии, глобализация, модернизация, финансирование, кредитование.

**Summary.** The state support of development of branch it is necessary to recognise shipbuilding inclusion in a complex of connected and the interdependent manufactures connected with creation, operation, service and recycling of courts, which allows to raise both efficiency action government regulation of the area, and her(its) competitiveness on market.

**Keywords:** shipbuilding, a chain of the sea industry, competitiveness, interrelation of manufactures, the industrial policy, the state guarantees, globalisation, modernisation, financing, crediting.

*Рецензент д.е.н., професор ОНЕУ Окландер М.А.  
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Єлагін Ю.В.*

УДК 656.2.078.8.001.73

## РОЗВИТОК АУТСОРСИНГОВИХ ПРОЦЕДУР НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ В ПРОЦЕСІ ПРОВЕДЕННЯ СТРУКТУРНИХ РЕФОРМ

*Широкова О.М., к.е.н., ст. викладач (УкрДАЗТ)*

*У статті розглянуто аутсорсинг як засіб організації й ведення деяких частин бізнес-процедур у процесі проведення реструктуризації й реформування. Розглянуто сутність поняття аутсорсингу, показані переваги впровадження даної процедури на залізничному транспорті.*

**Ключові слова:** залізничний транспорт, аутсорсинг, реструктуризація, реформування.

**Постановка проблеми.** У сучасних умовах, проблем, пов'язаних з економічною кризою, коли залізничний транспорт зазнає серйозних особливо актуальними стають питання пов'язані з