

8. Спивак В.А. Организационное поведение и управление персоналом – СПб: Издательство “Питер”, 2000. 416 с.: ил. – (Серия “Учебники для вузов”).
9. Becker G. Human Capital: A Theoretical and Empirical Analysis N. Y. 1964.

**Пашко Д.В.**

## **СУЧАСНИЙ СТАН І ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ СУДНОБУДУВАННЯ В УКРАЇНІ**

Україна належить до країн з відносно високим рівнем розвитку суднобудування. Вона давала понад 40% колишнього загальносоюзного виробництва суден. Нині в галузі працює 110 тис. робітників. Суднобудівний комплекс складається з 8 суднобудівних, 5 машинобудівних, 11 приладобудівних заводів, 27 спеціалізованих КБ і НДІ.

На світовому ринку суднобудування склалась дуже сприятлива для України ситуація. Сьогодні найбільшими виробниками суден у світі є Південна Корея та Японія, на кілька порядків відстають від них Німеччина, Польща, Китай, Італія, Румунія, Тайвань, Фінляндія, Україна, Іспанія, Росія, Хорватія, Данія, Франція, Бразилія, Туреччина, Сінгапур, Нідерланди, Норвегія, Великобританія, Індія (за обсягом іноземних замовлень на 2004 р.). Значний попит на нові судна у світі пов'язаний із старінням флоту в більшості країн світу та прийняттям нового міжнародного закону, котрий забороняє заходити в порти суднам, строк експлуатації яких більший 10 років. Обсяг виробництва суднобудівної продукції в Україні не зменшується, як в інших галузях, а навпаки, зростає. Це одна з перспективних галузей машинобудування. На 2002 - 2005 рр. укладено контракти на будівництво 33 суден на \$930 млн. близько 90% яких піде на експорт. Головні замовники - Греція й Росія.

Найкраще фінансове становище на миколаївських, херсонських, керченських підприємствах, які випускають танкери. Певні труднощі переживають Київський завод «Ленінська кузня», Феодосійське «Море». Основною проблемою залишаються витрати на утримання соціальної інфраструктури підприємств, а також надто високі кредитні ставки. Проте рентабельність галузі утримується на рівні 18-20%, що відповідає світовим стандартам. Залишається дуже складною система фінансування підприємств галузі.

Головним замовником української суднобудівної продукції є Греція, для якої будуються рефрижератори. Завод ім. 61 комунара підписав контракти на 8 рефрижераторів (водомісткістю 45 тис т) на суму \$ 120 млн, Чорноморський завод - на 9 танкерів (68 тис. т) на суму \$280 млн. Вагомим замовником є також Росія. Для неї будуються танкери-продуктовози (28 тис. т), бурове судно на Херсонському заводі, морозильні траулери-рибовози на Чорноморському заводі. За останні роки Херсонський завод випустив для Росії та Норвегії 5 танке-рів-нафтовозів, два лісовози для Норвегії, два постачальницьких судна для Росії, продав док для Кореї. Миколаївський Чорноморський завод за останні 3 роки випустив 5 великих морозильних траулерів для Росії, у 1995 р. - траулери для Росії, України, а також два танкери для Греції. Керченський завод «Затока» побудував за останні 3 роки 3 танкери для Греції, буде ще два, Миколаївський завод «Океан» побудував 5 насипних суден для Греції і два рибопереробних для Росії.

Українське суднобудування відзначається високим рівнем виробництва корпусів суден і відстає в розвитку виробництва необхідного суднового обладнання. Тому для поліпшення якості продукції укладено договір з Великобританією на постачання відповідного обладнання.

З цією країною ведуться переговори про створення СП для будівництва суден типу «Панамакс» вантажопідйомністю 70 тис. т. Прикладом іноземного інвестування галузі може бути створення СП на базі Керченської «Затоки». Миколаївські суднобудівники співпрацюють з американською компанією IBM.

Для вдосконалення розвитку галузі розробляється національна програма суднобудування.

Суднобудування - дуже специфічна галузь важкої промисловості. Акумуляуючи в своїй продукції досягнення великої кількості суміжних галузей промисловості (металургії, машинобудування, електроніки та ін.), суднобудування одночасно стимулює розвиток цих галузей, досягнення ними високого науково-технічного рівня. Створення одного робочого місця в суднобудуванні призводить до появи 4-5 робочих місць у суміжних галузях. З однієї сторони, суднобудування є індикатором рівня розвитку економіки держави, з іншої - стимулюючою ланкою економічного розвитку.

Фахівці зазначають, що на світовому ринку йде процес зростання фрахтових ставок, і, у повній відповідності до цього, зростатиме попит на нові судна. Таку сприятливу світову кон'юнктуру варто використовувати повною мірою. Здається, саме ця тенденція привела до того, що голландська Damen Shipyard Group зацікавилася приватизацією ВАТ «Океан». Ставши повноправним власником, покупець отримав у спадщину і кредиторську заборгованість підприємства – майже 160 млн. грн.

За минулий рік суднобудівна галузь України вперше дала приріст обсягів виробництва на 2 відсотки. Кореспондент «ДТ» звернувся в облстатуправління, щоб отримати дані по Миколаєву. Виявляється, приріст у столиці вітчизняного суднобудування за вісім місяців нинішнього року становив 11,2 відсотка, порівняно з відповідним періодом минулого року, у тому числі по заводу «Океан» – 21 відсоток. Зростання обсягів – це добре, але країні потрібне якісне зростання, щоб на заводських прохідних запрошували не лише зварників та монтажників, а й конструкторів, а з доків виходили не тільки і не стільки голі корпуси, а й

готові до плавання судна.

За об'єктивними причинами у минулі роки спостерігалось падіння обсягів виробництва галузі через її специфіку, відсутність державних замовлень, пошуки шляхів ефективної роботи у нових умовах.

На цей час суднобудування визнано пріоритетною галуззю економіки України і є стратегічною ціллю та пріоритетом Миколаївської області, про що зазначено у Стратегії економічного і соціального розвитку регіону.

У м. Миколаєві знаходяться три великих суднобудівних підприємства (ВАТ «Дамен Шіпярдс Океан», ДП «Суднобудівний завод ім. 61 комунара» та ДАХК «Чорноморський суднобудівний завод»), ВАТ "Завод Лиман", низка малотоннажних верфей, які загалом забезпечують виробництво понад 38,1% суднобудівної продукції України, підприємства, які забезпечують потреби суднобудування - ДП НВКГ "Зоря-Машпроект", ВАТ "Екватор", 9 науково-дослідних та проектних установ, серед них Казенне підприємство "Дослідно-проектний центр кораблебудування України", ВАТ НДІ "Центр", ВАТ "УкрНДІ технології суднобудування", ВАТ "УкрНДІ технології суднового машинобудування", ВАТ "Чорноморсуднопроект", Національний університет кораблебудування ім. адм. Макарова та ін.

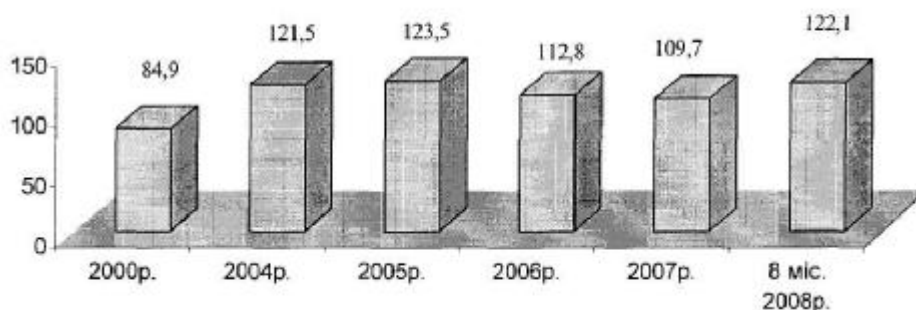
За 9 місяців поточного року приріст обсягів виробництва та ремонту суден в порівнянні з аналогічним періодом минулого року склав 22,1%, що свідчить про поступове відродження галузі. Але у кількісному вимірі обсяг реалізованої продукції суднобудування ще залишається на низькому рівні і протягом січня-серпня 2008 року склав всього 350,6 млн.грн., або 4,4% загального обсягу реалізованої промислової продукції області. Для порівняння - у 1990 році питома вага суднобудування в обсязі реалізованої промислової продукції складала 19%.

Якщо у 1990 році випущено 12 суден, з них промислових - 10 та 2 судна - інші, то 2007 року - 8, з них промислових -1, інших - 7.

Також слід зазначити, що 1990 року на трьох суднобудівних заводах М.Миколаєва працювало близько 40 тис.чоловік, насьогодні чисельність зменшилася у 6,5 разів і складає 6188 чоловік.

Протягом останніх років у суднобудівній підгалузі області спостерігається позитивна тенденція до нарощування обсягів виробництва.

**Динаміка темпів росту (зниження) обсягів виробництва по галузі суднобудування, %**



Насьогодні у м. Миколаєві сконцентровано понад 35% виробничих потужностей суднобудування України. Проте слід відмітити, що основні засоби суднобудівних підприємств є дуже зношеними. На цей час ступінь їх зносу складає майже 50%. Наразі щорічно оновлюється лише близько 1,2% основних фондів галузі, що є недостатнім для суттєвої модернізації виробничих потужностей підприємств, а значить і виробничого процесу в цілому.

Лідером вітчизняного суднобудування є ВАТ «Дамен Шіпярдс Океан», який виробляє понад 56% суднобудівної продукції міста Миколаєва і близько 30% - України. 2007 року підприємство збільшило обсяги виробництва продукції на 12,5%, а за січень-серпень поточного року у порівнянні з аналогічним періодом минулого року обсяги промислового виробництва знижено на 3,0%. Це пов'язано із скороченням кількості вироблених повнокомплектних суден, та переходом на випуск металевих корпусів.

Підприємство є експортно-орієнтованим, тобто більшість суден (понад 90%) будується для іноземних замовників.

Сформований «портфель замовлень» підприємства на 2008 рік забезпечує повне завантаження усіх технологічних ліній підприємства.

2008 року здійснюються роботи з побудови корпусу танкера-хімовоза, корпусу "судна снабження платформ", двох контейнеровозів. Об'єкти знаходяться на різному ступені готовності.

Кількість працюючих складає 2512 осіб, що на 169 осіб менше, ніж на початок року. Середньомісячна заробітна плата - 2800,6 грн., що на 32% більше ніж по промисловості області (2124,8 грн.).

25.03.08 компанія Aker Yards ASA офіційно повідомила про створення спільного підприємства

з російською інвестиційною компанією FLC WEST на умовах продажу 70% акцій Aker Yards Ukraine Holding AS, до якої входять 3 суднобудівні заводи - 2 у Германії та ВА "Дамен Шіпярдс Океан".

На цей час у суднобудівних заводах існує нагальна проблема у професійних кадрах.

Для ефективного функціонування суднобудівних підприємств Миколаївської області потребують вирішення такі проблеми:

1. Відновлення у повному обсязі заходів підтримки суднобудівних підприємств, передбачених Законом України «Про заходи щодо державної підтримки суднобудівної промисловості України», а також розповсюдження його дії на підприємства суднового машинобудування, проектно-конструкторські та науково-дослідні організації.

2. Для ДП «Суднобудівний завод ім. 61 комунара»

- вирішення питання фінансування добудови рефрижераторного судна, подальшої долі ракетного крейсера «Україна»,

- фінансування програми добудови рефрижераторного судна замовлення 1148 і погашення боргів перед грецьким замовником Ласкарідісом,

виключення підприємства з переліку об'єктів, що не підлягають приватизації, для залучення в подальшому ефективного профільного інвестора.

3. Для забезпечення відродження кадрового потенціалу суднобудування необхідно при формуванні проекту Державного бюджету України на 2009 рік та наступні роки передбачити бюджетні видатки в обсягах, необхідних для належного фінансування поновлення системи профтехучилищ, навчальних центрів суднобудівного профілю, системи пільг для учнів та випускників цих закладів, у тому числі первинного працевлаштування і закріплення на виробництві.

5. Для забезпечення координації розвитку галузі суднобудування пропонуємо створити в складі Мінпромполітики окремий структурний підрозділ з питань розвитку суднобудівної промисловості.

#### Джерела та література

1. Коблош М.О. Підходи до розробки організаційно-економічного механізму функціонування суднобудівного підприємства в ринкових умовах. – Д.: ІЕП НАН України, 1998. – 48 с.
2. Федуллова Л.І., Коблова М.О. Організаційно-економічний механізм функціонування суднобудівних підприємств в ринкових умовах. – Д.: ІЕП НАН України, 1998. – 343 с.

#### Скидан О.В.

### АГРАРНА ПОЛІТИКА УКРАЇНИ В ІСТОРИЧНОМУ КОНТЕКСТІ

В умовах формування сучасної аграрної політики важливого значення набуває необхідність дослідження аграрних перетворень в Україні в історичній ретроспективі. Вказаній проблематиці присвячена значна кількість праць як вітчизняних істориків [5; 8; 11; 16], так і економістів-аграрників [1; 6; 7; 12; 10; 15]. При цьому, однак, недостатньо дослідженими залишаються питання оцінки минулого у вказаній сфері з позицій інституціональної теорії, що має надзвичайно важливе значення для розробки обґрунтованих пропозицій щодо удосконалення напрямів сучасної аграрної політики.

Для отримання повної, цілісної та достовірної картини історичного розвитку аграрної сфери при проведенні відповідних досліджень аграрну політику потрібно розглядати як комплекс заходів не лише політичного і соціально-економічного, а й духовно-культурного плану. Саме від сприйняття селянством, як носієм певної системи моральних цінностей, уявлень, ідей та традицій, тих чи інших реформаторських дій щодо аграрної сфери, у значній мірі залежала їх ефективність та дієвість.

Одним з найбільш ранніх прикладів високого рівня розвитку цивілізації на території сучасної України є черняхівська культура (друга половина II - VII ст. н.е.). Основною сферою діяльності черняхівців було сільське господарство, зокрема землеробство [2]. Розвиток останнього на великих площах забезпечував можливість не тільки самозабезпечення зерном, але і вивозу його на зовнішні ринки. Це стимулювало розвиток як внутрішньої, так і зовнішньої торгівлі. З другої половини XVII ст. аграрний розвиток України відбувався під визначальним впливом економіки Росії і характеризувався посиленням феодалної земельної власності і кріпосного права. На відміну від Росії, в Україні приватновласницький інстинкт на селі був виражений значно сильніше. Існування общини часто обумовлювалося об'єктивною необхідністю або було штучним. Наприклад, розповсюдження інституту общини в період визвольної війни 1648-1654 рр. мало на меті освоєння вільних територій. Після освоєння Північного причорномор'я в цьому регіоні рядом поміщиків створювалися штучні общини [17, с. 472].

На відміну від країн Західної Європи, де до другої половини XIV ст. фактично утворилися централізовані держави, українські землі входили до складу інших держав, що обумовило значну диференціацію у цілях та методах проведення аграрних реформувальних заходів на відповідних територіях. У сфері найбільш активних реформаторських дій опинилися селяни закарпатських земель, що належали Австрії. Найбільш прогресивним був загально-австрійський Урбаніальний патент 1789 р., який встановив, що податок, який селянин зобов'язаний виплачувати поміщикам, має сплачуватися грошима і складати 17% селянського доходу. Панщина була скасована. «Майнове право» поміщика на землю, з якої селянин не міг