

жета Украины, принимаемые с 2002 г. Необходимо учесть, что уменьшение собственных и закрепленных доходов ограничивает самостоятельность органов местного самоуправления в решении социально-экономических проблем региона.

3. Анализ бюджета Автономной республики Крым привел к подтверждению результатов теоретического исследования. С 2002 года в связи с появлением официальных трансфертов резко уменьшились налоговые поступления в бюджет АРК. Связано это с перенесением основной части налога на прибыль предприятий в Государственный бюджет, откуда эти средства вернулись в бюджет АРК в виде официальных трансфертов. В дальнейшие годы происходит стабильное увеличение доли официальных трансфертов, которое обусловлено уменьшением закрепленных доходов.

В дальнейших исследованиях необходимо детально рассмотреть понятие, сущность и роль официальных трансфертов, их положительные и отрицательные стороны, а также методику расчетов трансфертов.

Источники и литература

1. Наповнення місцевих бюджетів в умовах розширення бюджетних прав органів місцевого самоврядування. Автореф. дис...канд.екон. наук: 08.04.01/А.К. Мальярчук; Терноп. держ. екон. ун-т. – Т. 2005 – 21 с. – укр.
2. Доходи місцевих бюджетів: оптимізація формування та резерви зростання. Автореф. дис...канд.екон. наук: 08.04.01/ Н.І. Вовна; Терноп. держ. екон. ун-т. – Т. 2006 – 21 с. – укр.
3. Доходи місцевих бюджетів в сучасних умовах. Автореф. дис...канд.екон. наук: 08.04.01/ О.О. Сунцова; Ін-т аграр. економіки УААН. – К., 2003 – 20 с. – укр.
4. Науково – методичні основи формування податкових надходжень бюджету. Автореф. дис...канд.екон. наук: 08.02.03/С.В. Давиденко; Науч.–дослід. екон.ун-т М–ва економіки та з питань Європ. інтеграції України – К., 2002 – 17 с. – укр.
5. Статистический ежегодник за 2005 год. Главное управление статистики в АРК.
6. Закон Украины «О Государственном бюджете Украины на 2001 год» от 07.12.2000 г. Закон Украины «О Государственном бюджете Украины на 2002 год» от 20.12.2001 г. Закон Украины «О Государственном бюджете Украины на 2003 год» от 26.12.2002 г. Закон Украины «О Государственном бюджете Украины на 2004 год» от 27.11.2003 г. Закон Украины «О Государственном бюджете Украины на 2005 год» от 23.12.2004 г.
7. Закон Украины “О бюджетной системе Украины” от 29.06.1995 г.
8. Бюджетный кодекс Украины от 21.06.2001 г.

Михайленко Н.А.

АНАЛІЗ ПРИЧИННО-НАСЛІДКОВОГО ЛАНЦЮГА ФАКТОРІВ ФОРМУВАННЯ ПОРТФЕЛЮ ЗАМОВЛЕНЬ НА СВІТОВОМУ РИНКУ СУДНОБУДУВАННЯ

Постановка проблеми. Суднобудування визнане пріоритетною галуззю народного господарства України. Міністерством промислової політики, Кабінетом міністрів, Верховною Радою розробляється законодавче поле для суднобудування, маркетингові служби суднобудівельних заводів постійно ведуть пошук замовників, однак сьогоднію завантаження суднобудівельних заводів України залишається далеким від оптимального. Вирішенню даної проблеми на сьогоднішній день має сприяти, на думку автора, інтенсифікація наукових досліджень з даного напрямку. Таким чином, названа проблематика дослідження, а саме встановлення причинно-наслідкових зв'язків та аналіз декількох факторів впливу на формування портфелю замовлень на світовому ринку суднобудування і визначає актуальність обраної теми статті.

Аналіз останніх досліджень та публікацій дає змогу зробити висновок про те, що дана тематика недостатньо представлена в українській літературі. В наукових роботах таких авторів як Василькова Н.В [9, 10] Черненко Д. [15] більше уваги приділяється аналізу світового суднобудівного ринку та місцю України в ньому з точки зору наявного виробничого потенціалу та його використання. Публікації таких авторів як Гоцуенко Н. [11, 12], Ільницький К. [13] у неспеціалізованих періодичних виданнях також привертають увагу стосовно огляду деяких аспектів проблем розвитку українського суднобудування. Соколенко С.І. [14] у своїх наукових працях доводить можливість кластерного підходу до процесу становлення суднобудівної галузі в національній економіці. Закордонні публікації та видання, які розробляються науковцями спеціалізованих міжнародних організацій, таких як Асоціація Європейських суднобудівників та судноремонтників [1, 5], Асоціація судновласників Європейського Союзу [2], Міжнародна асоціація незалежних власників танкерів [3], Міжнародна асоціація власників суховантажних суден [6], Конференція ООН з розвитку та торгівлі [4, 7, 8] містять достатньо фактологічного матеріалу стосовно кон'юнктури міжнародного суднобудівного ринку та аналітику стосовно місця країн Європейського Союзу та багатьох інших в структурі світового суднобудівництва, судноремонту та безпосередньо міжнародних морських перевезень.

Невирішена раніше частина загальної проблеми. Перспективним аспектом проблем світового суднобудівного ринку щодо подальших наукових досліджень автор вважає сукупність факторів зовнішнього міжнародного середовища як системи та їх окремого впливу на процеси формування попиту та пропозиції на даному ринку, ціноутворення на ньому тощо.

Цілі статті. Сформуувати схематичну модель системи факторів впливу на світовий ринок суднобудування, встановити їх причинно-наслідковий ланцюг. Проаналізувати одну з груп факторів впливу зовніш-

нього міжнародного економічного середовища суднобудівного ринку на формування портфелю замовлень, попиту.

Виклад основного матеріалу дослідження. Аналіз світової економіки розглядається як важлива складова аналізу зовнішнього середовища суднобудівної галузі з причини глобального характеру даного ринку.

Близько 90% світової торгівлі міжконтинентальних вантажів (у натуральному вимірі) [7] перевозиться морським шляхом, що підкреслює велике значення судноплавства для розвитку міжнародної торгівлі. Домінуюча позиція судноплавства пояснюється його перевагами над іншими видами транспорту, особливо за показниками „ціна” та „наявні потужності”.

Аналіз статистики міжнародних морських перевезень (див. табл.1) доводить той факт, що існує тенденція загального зростання абсолютних показників обсягів перевезень стосовно усіх груп товарів, які традиційно перевозяться морським транспортом та вимагають використання спеціалізованих умов для транспортування. Це такі групи товарів як нафта та нафтопродукти, залізна руда, ліс та лісоматеріали, вугілля, зерно. Саме специфіка вантажів для транспортування визначають типи суден, які формують основну структуру світового торговельного флоту. Це такі типи суден як танкери, контейнеровози, судна типу „ро-ро”, балкери тощо.

Таблиця 1. Динаміка міжнародних морських перевезень (млн. т)

	нафта	нафтопродукти	залізна руда	вугілля	зерно	інші групи товарів	загалом
1990	1190	336	347	342	192	1483	3977
2000	1608	419	454	523	230	2280	5595
2002	1588	414	484	570	245	2435	5820
2003	1673	440	524	619	240	2545	6133
2004	1800	465	590	650	250	2690	6542
2005	1870	485	640	685	260	2790	6830
2006*	1960	500	685	710	270	2910	7138

Джерело: [2]. * – прогноз.

Аналіз табл. 1 дає змогу говорити про те, що існуюча загальна тенденція зростання обсягів міжнародних морських перевезень демонструється у різних темпах стосовно груп товарів. Так, порівнюючи зростання показників 2000 та 2005 років, видно, що за даний період часу відбулося зростання абсолютних показників морських перевезень нафти та нафтопродуктів на 16%, залізної руди на 41 %, вугілля на 31%, зернових на 13%, інших видів товарів на 22%. Таким чином, зрозуміло, що темпи зростання попиту на різні типи суден також будуть кількісно відрізнятися. Саме це демонструє рис.1, на якому зображена тенденція зростання портфелю замовлень на будівництво суден на заводах країн – лідерів світового суднобудування. Якщо врахувати, що кожна з вказаних країн має свою спеціалізацію на міжнародному ринку [13], то можна виявити достатньо тісну залежність між зростанням абсолютних показників міжнародних морських перевезень та сформованими замовленнями на світових суднобудівних заводах.

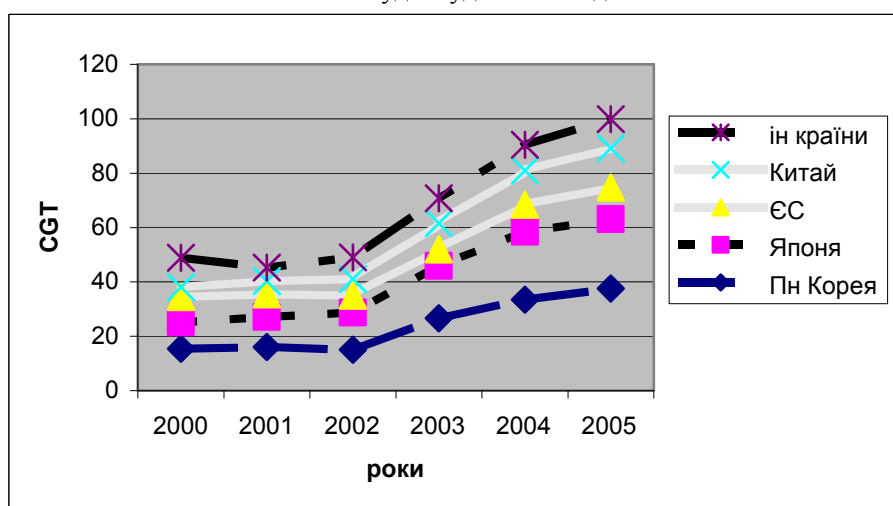


Рис. 1. Динаміка зростання портфелю замовлень на будівництво суден (млн CGT¹).

Джерело: Складено автором на основі [2].

Аналіз рис. 1 дає підтвердження того, що у 2005 році розподіл портфелю замовлень на будівництво но-

Посилання:

¹ CGT– скорегований тонаж, який враховує дедвейт судна і рівень його технічної оснащеності.

АНАЛІЗ ПРИЧИННО-НАСЛІДКОВОГО ЛАНЦЮГА ФАКТОРІВ ФОРМУВАННЯ ПОРТФЕЛЮ ЗАМОВЛЕНЬ НА СВІТОВОМУ РИНКУ СУДНОБУДУВАННЯ

вих суден сформувався таким чином, що країни – лідери світового судновиробництва мають і виконують 67% замовлень від загальної кількості замовлень, поділивши між виробниками Північної Кореї, Японії та Китаєм по 38%, 25% та 14% замовлень відповідно. Цікавою є тенденція протягом 2000–2005р.р., яка проявляється у збільшенні частки вказаних країн та одночасному зменшенні цієї частки Європейських суднобудівних заводів. Так, ще у 2000р. Північна Корея мала частку на вказаному ринку 32%, Японія – 20%, Китай – 7%. Одночасно з цим зміна ролі заводів ЄС проявилася відповідно у показниках: 19% у 2000р. та 12% у 2005р [4].

Не зважаючи на односторонню тенденцію у розвитку морських перевезень та показників замовлень на світових судноверфях, автор вважає, що у причинно-наслідковому ланцюгу „зростання обсягів морських перевезень – зростання обсягів замовлень на нові судна” існує ще декілька етапів-факторів, які мають слабку чи потужну силу впливу на формування попиту та портфелю замовлень на світовому ринку суднобудування. Це такі фактори як: вік наявного світового флоту, стан міжнародної судноремонтної промисловості, стан наявної міжнародної портової інфраструктури, розвиток контейнерного ринку та безпосередньо міжнародні морські перевезення (див. рис 2).



Рис. 2. Фактори зовнішнього середовища світового ринку суднобудування.

Джерело: розроблено автором.

Як видно з рис. 2, опосередкований вплив на формування портфелю замовлень мають ставки фракту (див. рис. 3) на основних міжнародних вантажних напрямках, на які, в свою чергу, мають безпосередній вплив такі показники як: розвиток міжнародної економіки загалом, екологічні вимоги міжнародних організацій, умови та оплата праці, кон'юнктура абсолютних та цінкових показників на ринках товарів, які безпосередньо перевозяться морським транспортом.

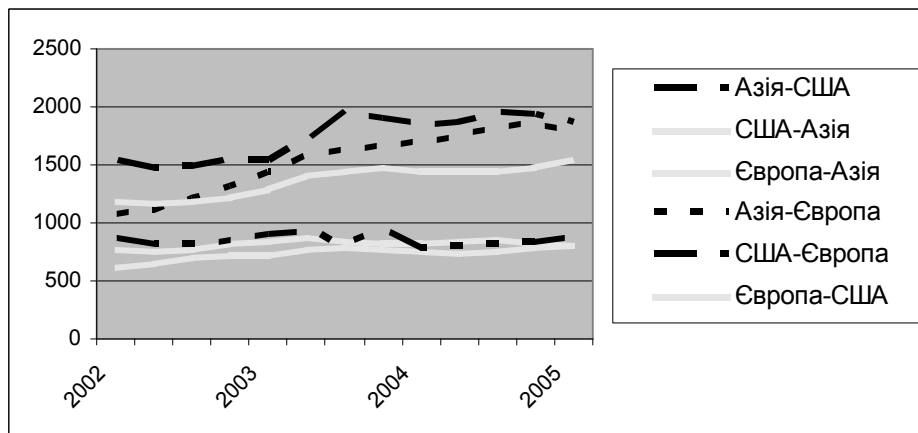


Рис. 3. Ставки фракту за основними вантажними напрямками (дол. за TEU²).

² TEU – 20- футовий контейнер.

Джерело: Складено автором на основі [7].

Аналіз рис. 3 підтверджує факт нерівномірних змін ставок фракту на різних вантажних напрямках міжнародних морських перевезень. Так, зміни протягом 2002–2005 рр. відбулися майже у всіх основних напрямках, хоча і проявилися в не односторонніх тенденціях, а саме: ставки в напрямку Азія-США зросли за вказаний період на 21% (з 1540 дол.США до 1867 дол.США), в напрямку США-Азія відбулося зростання ставок лише на 6% (з 751 дол.США до 800 дол.США), в напрямку Європа-Азія демонструється зростання на 33% (з 601 дол.США до 801 дол.США), в напрямку Азія-Європа прослідковується найбільше зростання – на 67% (з 1073 дол.США до 1795 дол.США), в напрямку США-Європа прослідковується зворотня тенденція – зменшення ставки за вказаний період на 1,4% (з 866 дол.США до 854 дол.США), в напрямку Європа-США демонструється тенденція зростання ставок на 30% (з 1180 дол.США до 1541 дол.США) [7]. Враховуючи усі міжнародні вантажні напрямки, в середньому відбулося зростання міжнародних фрактових ставок на морські перевезення на 27%, в той час як зростання абсолютних показників морських перевезень за період 2002–2005 рр. на 17% (див. табл.1). Таким чином, можна зробити висновок стосовно того, що зростання фрактових ставок є стримуючим фактором розвитку міжнародних морських перевезень загалом, а тому, відповідно до схеми, зображеної на рис. 2, стримуючим фактором і в процесі формування портфелю замовлень на світовому ринку суднобудування.

Проводячи подальший поетапний аналіз факторів зовнішнього міжнародного середовища ринку суднобудування, варто проаналізувати дані стосовно середнього віку суден світового морського флоту (див. табл. 2).

Таблиця 2. Розподіл світового флоту за віком станом на 1 січня 2005 року (% від загального DWT³)

Вік суден	0–4 роки	5–9 років	10–14 років	15–19 років	20 та більше	середній вік 2004	середній вік 2003	середній вік 2002
Тип суден								
усі судна	23	21.9	16.5	11.3	27	12.3	12.5	12.6
танкери	29	22.8	20.9	11.7	16	10.3	10.9	11.6
балкери	20.2	22	14.6	12.4	31	13	12.9	12.7
універсальні	7.3	15	10.7	10.9	56	17.5	17.4	17
контейнеровози	31.9	29.3	16.3	8.8	14	9.4	9.2	9.1
інші	16	15.7	11.9	8.1	48	15.6	15.8	16

Джерело: [7].

Аналіз табл. 2 доводить той факт, що за період 2002–2005 років існує тенденція (хоча й не досить чітко виражена) щодо загального зменшення віку суден світового торговельного флоту. Ця тенденція стосується не усіх видів суден однаково, її визначає основна група торговельних суден, попит на послуги яких є у світі найбільшим, – танкери для перевезень нафти та нафтопродуктів. Також на тенденцію зменшення середнього віку торговельного флоту впливає політика міжнародних організацій, яка постійно посилює вимоги щодо екологічних норм міжнародних морських суден [3].

Висновки. Таким чином, на думку автора, до групи факторів зовнішнього міжнародного середовища, які мають найбільший вплив на світове суднобудування входять: структура портфелю замовлень, НДДКР, умови фінансування будівництва суден у світі, екологічні умови праці та оплата праці на суднобудівних верфях, розвиток суміжних галузей, розвиток регіонів у світі та міжнародна політична ситуація. Проаналізувавши причинно-наслідковий ланцюг факторів: світове суднобудування – портфель замовлень – вік наявного торговельного флоту, міжнародні морські перевезення – ставки фракту, можна дійти висновку, що названі фактори мають прямий або опосередкований вплив на світове суднобудування. Саме такий системний підхід до аналізу зовнішнього міжнародного середовища є корисним для огляду ринку та подальшого більш глибокого дослідження українських судноремонтних та суднобудівних підприємств з тим, щоби визначитися з нішею, яку може зайняти Україна в глобальній та достатньо конкурентній галузі.

Перспективи подальших досліджень даного напрямку автор вбачає в подальшому аналізі інших груп неоліджених факторів впливу на світове суднобудування, таких як фінансові умови суднобудування, міжнародна кон'юнктура контейнерного ринку, аналіз судноремонтної промисловості у світі тощо.

Список використаних джерел.

1. ANNUAL REPORT, 2003 – 2004, Association Of European Shipbuilders And Shiprepairers (www.cesa-shipbuilding.org)
2. ANNUAL REPORT, 2004 – 2005, European Community Shipowners' Associations (www.ecsa.be)

³ DWT – (deadweight tons – повна вантажопідйомність) – визначається як сума вантажопідйомності судна, маси всіх запасів судна і його команди.

3. Annual Review And Report, 2005, The International Association Of Independent Tanker Owners (www.intertanko.com)
4. CHINA IN A GLOBALIZING WORLD, 2005, United Nations Conference on Trade and Development (www.unctad.org)
5. Overview of the international commercial shipbuilding industry, 2003 Committee of EU Shipbuilders Associations (www.cesa-shipbuilding.org)
6. Review 2004 – 2005, International Association Of Dry Cargo Shipowners (www.intercargo.org)
7. REVIEW OF MARITIME TRANSPORT, 2005, United Nations Conference on Trade and Development (www.unctad.org)
8. TRADE AND DEVELOPMENT REPORT, 2005, United Nations Conference on Trade and Development (www.unctad.org)
9. Василькова Н.В. Кон'юнктура світового ринку суднобудування та експортний потенціал України // Економіка України. – 1999. – №11. – С. 19–27.
10. Василькова Н.В. Розвиток суднобудівної промисловості України в умовах глобалізації // Стратегія економічного розвитку України, випуск 4. С. 90–97.
11. Гоцуенко Н. Гоцуенко Е. Суднобудування відроджується через зарплату // Дзеркало тижня. – 2000. – №49(322). www.zn.kiev.ua
12. Гоцуенко Н. Порти як буксир суднобудування // Дзеркало тижня. – 2001. – №37(361). www.zn.kiev.ua
13. Ільницький К. Морська індустрія зсувається на Схід // Дзеркало тижня. – 2004. – №7(482). www.zn.kiev.ua
14. Соколенко С.І. Глобалізація і економіка України. – К.: Логос, 1999. – 569с.
15. Черненко Д. Стан суднобудування в Україні // Економіка України. – 2001. – №2. – С. 22–26.

Нехай В.В.

ОЦЕНКА ПРОЦЕССОВ, ПРОИСХОДЯЩИХ В СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОМ МАШИНОСТРОЕНИИ УКРАИНЫ

Машиностроение является большой комплексной отраслью промышленности Украины, где занята треть промышленного персонала. В нашей стране развито профильное машиностроение, предприятия которого формируют сложный взаимосвязанный машиностроительный комплекс, который объединяет около двадцати специализированных отраслей. В объеме реализованной продукции промышленности нашей страны участие этого комплекса отмечено значительными показателями (рис. 1) [1]. Он играет решающую роль в создании материально– технической базы хозяйства, является основой технического прогресса. Общим недостатком всех его отраслей является зависимость от поставок комплектующих из стран Ближнего Зарубежья– 41%. Эти связи были налажены еще при СССР. Для сравнения: импорт комплектующих для машиностроения во Франции– 20,5%, в Японии– 14%, в США– 9,5% [2]. В связи с этим, характерной особенностью отрасли является расширение выпуска изделий, которые раньше доставлялись из–за рубежа.

Несмотря на важность этого комплекса, как выпускающего орудия труда для различных отраслей хозяйства и обеспечивающего механизацию и автоматизацию производства, он в последнее время отмечен снижением производства продукции. Наибольший спад наблюдается в автомобилестроении и сельскохозяйственном машиностроении, которое является чрезвычайно важным для аграрно – индустриальной Украины. Решение проблем, возникших в одной из наиважнейших для индустриально-аграрной Украины отраслей является актуальным. Такие авторы, как Данченко В., Рыжук С., Сердюк В., Ситник В., Тодоров П., Драгайцев В., Гудзинский А. и др. Однако остаются недостаточно изученными причины сложившегося положения и возможные пути выхода из кризиса.

Целью данной статьи является анализ положения, сложившегося в отрасли сельскохозяйственного машиностроения, причин этого и рассмотрение направлений выхода из сложившегося положения.

Для того, чтобы очертить состояние развития сельскохозяйственного машиностроения, необходимо решить следующие **задачи**: исследовать и охарактеризовать хозяйственные процессы на уровне промышленности, сельского хозяйства, отрасли, предприятия в рыночных условиях, а также состояние сельскохозяйственного машиностроения в других странах.

Критическое положение сельскохозяйственного машиностроения обусловлено, в первую очередь, разрушением экономических связей: в прошлом потребность комплектующих на 70% удовлетворялась за счет импорта из России и только 30% необходимых деталей производились на нашей территории. Кроме того, продукция украинских предприятий сталкивается с жестокой конкуренцией на внешнем рынке из–за отсутствия опыта и знаний в области международной торговли и несоответствия качества продукции современным образцам.

Во–вторых, ценовые преобразования и инфляция в 1991 – 1995 годах обусловили стремительный рост цен на промышленную продукцию и, в частности, на сельскохозяйственную технику. Количество покупателей сельскохозяйственной техники сократилось в десятки раз. Из–за утраты рынков сбыта многие заводы тракторного и сельскохозяйственного машиностроения вынуждены были сокращать и останавливать производство. При этом техническая обеспеченность сельского хозяйства снижалась. Одновременно со сниже-