

последние пять лет сумма выкупа выросла в 5 раз. Средний размер выкупа судна в 2010 г. составил 6,4 млн. дол. по сравнению с 3,4 млн. долл. в 2009 г. и 150 тыс.долл. - в 2005 г.

Доля затрат на защитные системы кораблей и операции у берегов Сомали приходится 23 % и 18 % соответственно.

Простои судов в ожидании выкупа приводят к порче груза, нарушению сроков перевозки и также негативно сказываются на прибылях судовладельца.

К факторам, способствующим пиратству у берегов Сомали, относят отсутствие эффективного центрального правительства Сомали, эффективной правовой базы по вопросам самообороны и защиты судов от вооруженных нападений, низкий уровень научно-технического сотрудничества государств в создании единой системы противодействия пиратству в регионе, отсутствие единых подходов в осуществлении борьбы с актами пиратства на международном и государственном уровнях, недостаточно эффективное участие международных организаций в процессе поддержания правопорядка на море.

Направления по решению проблемы необходимо реализовывать на национальном и глобальном уровнях. При этом следует решать комплекс экономических, политических, правовых, информационных вопросов.

Первоосновой борьбы с проблемой морского пиратства является урегулирование ситуации в Сомали. Это - глобальный уровень проблемы, находящийся в компетенции Совета безопасности ООН. Необходимо создание эффективного международно-правового поля для предотвращения возможности осуществления актов пиратства.

Украине необходимы скоординированные и централизованные усилия государственных органов в сфере борьбы с морским пиратством на постоянной основе. В борьбе с пиратством Украина должна принимать совместные международно-правовые усилия с ведущими государствами мира.

УДК 629.4:338.47

ПРІОРИТЕТНІСТЬ СПІВПРАЦІ УКРЗАЛІЗНИЦІ З ВІТЧИЗНЯНИМИ ПІДПРИЄМСТВАМИ ТРАНСПОРТНОГО МАШИНОБУДУВАННЯ

Чердиченко О.Ю., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

В умовах реалізації стратегії європейської інтеграції для українських залізниць невідкладною є проблема оновлення та модернізації парку рухомого складу, рівень зносу яких досяг критичної позначки і за період з 1992 по 2010 рр. виріс з 38% до 80%, а активної частини до 85%.

Близько 89,3% електровозів та 99,3% тепловозів вже давно відпрацювали встановлений термін експлуатації, а термін безпечного використання дизель-поїздів досяг граничного рівня. Перебуваючи в такому стані, рухомий склад не спроможний забезпечити рух вантажних та пасажирських поїздів, навіть зі швидкістю 120-160 км/год, та повністю не відповідає європейським стандартам якості транспортних послуг.

Реалізуючи політику оновлення рухомого складу, Укрзалізниця орієнтується переважно на закордонних виробників, про що свідчить придбання залізничної техніки у таких компаній як Сіменс, Шкода, Трансмашхолдинг, хоча і на вітчизняному ринку транспортного машинобудування існують гідні представники.

Серед транспортно-машинобудівних підприємств України величезного успіху в розробці та виробництві сучасного рухомого складу досягли ВАТ «ХК Луганськтепловоз» та ДП «НПК Електровозобудування», продукція яких не тільки відповідає технічним вимогам українських залізниць і встановленим світовим стандартам, але й за рівнем цін значно поступається закордонним аналогам.

Зокрема, для задоволення потреб українських залізниць в рухомому складі «ХК Луганськтепловоз» та ДП «НПК Електровозобудування» здійснили розробку і виробництво вантажних електровозів постійного (ДЕ1) та змінного система країни(2ЕЛ5) струму (потужність 5820 та 6120 кВт і конструктивною швидкістю 100 та 120 км/год відповідно), вантажопасажирських (ДС3) змінного струму (4800 кВт, 160км/год) з асинхронним приводом, пасажирських (ТЕП 150) (3100 кВт, 160км/год) та маневрових (ТЕМ 103) (потужність 588 кВт, силою тяги 196 кН та максимальною швидкістю маневрової роботи 55 км/год) тепловозів.

Незважаючи на це, розвиток залізничного транспорту, окрім існуючих зразків, які давно експлуатуються на залізницях України, потребує більш ефективного рухомого складу – з асинхронним тяговим приводом, комплексними автоматизованими системами управління та діагностики, здатного забезпечити рух вантажних поїздів зі швидкістю 120 км/год, а пасажирських – 160 км/год.

Серед існуючих зразків, які вже виготовляються на вітчизняних підприємствах, за своїми техніко-економічними показниками відповідають світовому рівню локомотиви ДС3, ТЕП 150 та ТЕМ 103, дизель-поїзд ДЕЛ 02. Гідно зарекомендували себе і останні розробки ВАТ «ХК «Луганськтепловоз» електровози 2ЕЛ4 та 2ЕЛ5, на виробництво 40 одиниць яких Укрзалізниця має намір розмістити замовлення у 2012 році.

Таким чином, володіючи потужним виробничим потенціалом вітчизняні підприємства транспортного машинобудування здатні забезпечити потреби Укрзалізниці в оновленні рухомого складу, а створені ними зразки нового рухомого складу в повній мірі спроможні вивести якість залізничних послуг на якісно новий рівень, наблизивши до середньоєвропейського.

УДК 656.2.078 (100):332.025.28

**ВІДТВОРЕННЯ ОБ'ЄКТІВ ОСНОВНИХ
ФОНДІВ КОЛІЙНОГО ГОСПОДАРСТВА В
СУЧАСНИХ УМОВАХ**

***Швец С.І., викладач (ДНУЗТ),
Міщенко О.М., економіст
(Придніпровська залізниця)***

У сучасних умовах господарювання актуальним є питання стану основних фондів колійного господарства Укрзалізниці. З метою досягнення відповідності стану об'єктів основних фондів пропонованим вимогам, необхідно вчасно виконувати цілий комплекс робіт, пов'язаних з поточною експлуатацією й капітальним ремонтом. Основним джерелом коштів на реалізацію даних заходів є амортизаційні відрахування.

Виконаний аналіз амортизаційних відрахувань показав, що на сьогоднішній день спостерігається значний дисбаланс між величиною необхідних коштів і таких, що виділяються. Основні причини нестачі коштів полягають у наступному:

- діючі норми амортизаційних відрахувань не враховують інтенсивність експлуатації верхньої будови колії, які можуть значно відрізнятись навіть у межах однієї залізниці;
- зростання вартості виконання робіт з поточного утримання й капітального ремонту;
- значне збільшення обсягів виконуваних робіт з посилення потужності верхньої будови колії.

З урахуванням вищевикладеного, а також з метою в перспективі формування механізму тарифоутворення при виділенні суб'єктів перевізної діяльності й об'єктів інфраструктури рекомендується досліджувати напрямки вдосконалення планування амортизаційних відрахувань у колійному господарстві.

УДК 339.167:339.92

**СУЧАСНИЙ СТАН ФРАХТОВОГО РИНКУ
ТА ПРИНЦИПИ ЙОГО СПЕЦІАЛІЗАЦІЇ**

***Шкорупо Д.А., аспірант
(ІПРЕД НАНУ)***

В епоху глобалізації постійно ускладнюється функціонування і процес формування світового транспортного ринку. Зміна принципів і закономірностей розвитку цієї системи мали місце під впливом, в тому числі і кризових явищ в економіці в цілому. Тому у світлі наукового забезпечення оптимізації діяльності господарюючих одиниць – структурних елементів судноплавної системи, постійну актуальність має уточнення напрямків і тенденцій розвитку динамічного розвитку і мінливого світового ринку морської торгівлі.

Фрахтовий ринок (англ. freight market) за географічним принципом прийнято розділяти на окремі райони відвантаження основних масових вантажів. Нині діють тихоокеанська, південно та північноамериканська, північно та середньоєвропейська, західно та північноафриканська, близько та далекосхідна секції.

Вантажопотоки у морській торгівлі, що утворюють локальні фрахтові ринки, мають таку структуру та об'єми: 33,8% усіх вантажів наливні, 27% - основні масові вантажі (зерно, вугілля, залізна руда, боксити), 39% - інші сухі вантажі, у тому числі контейнеризовані. Варто зазначити, що за виключенням кризового періоду другої половини 2008 – початку 2010 мегоекономічна тенденція є такою, що свідчить про загальний динамічний ріст перевезення вантажів по усіх групах. Загальна кількість вантажу складає понад 8 млрд. тон на рік. Зміни саме цих показників зумовлюють орієнтири управління провізною здатністю. Зростання обсягів морської торгівлі викликає потребу підвищення техніко-економічного рівня суден та інтенсифікації використання флоту.

За видом суден, що надають послуги з перевезення вантажів морем ринок пропозиції тоннажу станом на 2010 рік структурований наступним чином: найбільша доля належить балкерному флоту (36% загальносвітового дедвейту, або 457 млн.т.), танкерний флот – 35%, контейнеровози – 13,3%, судна для генеральних вантажів – 8,5%, інші типи – 7%. Власно, загальний дедвейт світового флоту, як у «сфері виробництва» так і у «сфері обігу» складає 1166 млн.т.

Десятка країн головних власників флоту має наступний вигляд: Греція, Японія, Китай, Німеччина (50% світового дедвейту), а також Корея, США, Норвегія, Гонконг, Данія, Сингапур. Поміж тим варто зазначити, факт різкої поляризації концентрації