

а также с бывшими республиками СССР. При этом в рамках этих направлений Украина является активным участником нескольких региональных интеграционных группировок. Однако пока что ни одна из них в силу разных причин не оправдывает возлагаемых на них надежд.

Главным приоритетом в экономическом интеграционном сотрудничестве современная Украина видит интеграцию в ЕС.

Однако реальной интеграции Украины в ЕС в ближайшей и среднесрочной перспективе препятствуют слабость украинской экономики, проблемы с развитием гражданских и общественных институтов, внутренние противоречия в самом ЕС.

В то же время работа по подготовке к присоединению к ЕС имеет для Украины очень важное позитивное значение. Полноправное членство Украины в ЕС возможно и оправданно только после того, как её экономика наберёт необходимый вес, и интеграция в эту структуру не ухудшит для Украины условия её развития.

В контексте европейского направления интеграционного сотрудничества Украины важное место занимают страны Центральной и Восточной Европы - важные политические и торгово-экономические партнеры Украины. Активизация сотрудничества с ними предполагает присоединение Украины к Центрально-Европейскому соглашению о свободной торговле (CEFTA), которое может также рассматриваться как промежуточная и наиболее реальная в ближайшие годы цель на пути к вступлению в ЕС.

Рассматривая перспективы региональной экономической интеграции Украины со странами СНГ, следует отметить, что сохраняется много предпосылок для ее успешного развития. Это, прежде всего, общность истории становления экономических систем, отсутствие языкового барьера, общность многих базовых символов, на которых строятся межгосударственные коммуникационные взаимосвязи, а также - что особенно важно - всё еще сохраняющиеся элементы общего рынка, унаследованные государствами от не так давно существовавшего единого народнохозяйственного комплекса Советского Союза, единая инфраструктура, включая единые энергетические и транспортные сети, и традиции использования общих правовых систем и стандартов.

Рассматривая развитие сотрудничества Украины в рамках Единого экономического пространства (ЕЭП), необходимо отметить, что оно является более реалистичным, с учётом невозможности быстрой интеграции Украины в ЕС. Более глубокое сотрудничество в рамках

ЕЭП позволит ускорить развитие экономики Украины, в том числе высокотехнологичных производств, за счёт восстановления ранее разорванных кооперационных связей.

Интеграционное сотрудничество в рамках ЕЭП и ЕС представляет для Украины два противоположных вектора развития. Каждый из них имеет как свои значительные преимущества, так и недостатки, хотя интеграция в рамках ЕЭП в кратко- и среднесрочной перспективе должно принести Украине больше выгод. Поэтому, по нашему мнению, для Украины в ближайшие годы целесообразно развитие более глубокого сотрудничества в рамках ЕЭП.

Ещё одной из насущных задач сегодняшнего дня является определение Украиной стратегии поведения по отношению к Таможенному союзу (ТС) трех стран – России, Белоруссии, Казахстана (начал действовать с 1 июля 2010 года). Исходя из того, что евроинтеграция является приоритетным направлением Украины, наше государство готово начать переговоры по созданию зоны свободной торговли со странами Таможенного союза, не вступая в него. Использование такого подхода будет означать прагматизацию внешнеэкономической политики Украины и даст возможность уйти от негативной дилеммы: либо ЕС, либо Таможенный союз. При условии интеграции во внутренний рынок ЕС в рамках соглашения об ассоциации и активного диалога с Таможенным союзом, кажущаяся утопической мечта о все более свободной торговле во всех направлениях может обрести вполне реальные очертания.

УДК 347.799.4

### ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОСЛЕДСТВИЯ МОРСКОГО ПИРАТСТВА

*Хайминова Ю.В., к.э.н., доцент (НУ «ОЮА»)*

Нападения пиратов могут нарушить перевозки потребительских товаров, поскольку 95 % грузов перевозятся морем. Пиратские нападения у берегов Сомали в 2009 г. составили 53 % от общего количества нападений на суда.

По оценкам экспертов морское пиратство обходится мировой экономике в 7 - 12 млрд. долл. ежегодно. Наибольшими статьями являются расходы, связанные со страхованием и перепланированием маршрута, которые достигают 30 % и 28 % в общей сумме ущерба.

Сумма выкупов, выплачиваемых пиратам за захваченные суда и освобождение экипажа, составляют 1 % от общей суммы расходов, но за

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.

Простой 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

*Череди́ченко 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.