

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
(ІПРЕЕД 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