

України на міжнародному ринку, на сучасному етапі в першу чергу слід законодавчу базу спрямувати на:

- звільнення морських і річкових портів, залізниць, аеропортів та інших транспортних підприємств від сплати ПДВ при виконанні навантажувально-розвантажувальних операцій і транспортуванні зовнішньоторговельних вантажів;
- зниження митних зборів і податків на придбання транспортних засобів, що ввозяться українськими резидентами, та рухомий склад, який не має аналогів в Україні і придбається як за повну вартість, так і за допомогою лізингу;
- відміну знижок з транспортних тарифів на послуги при перевезенні залізницею вантажів, що прямують через іноземні порти;
- організацію сучасних мультимодальних схем перевезень транзитних вантажів на основі створення графікових прямих ліній, передбачивши для них знижку з транспортних тарифів, портових зборів і спрощення проходження митних процедур;
- ліцензування і сертифікацію транспортно-експедиційної діяльності;
- надання гарантій держави під кредити на створення об'єктів інфраструктури міжнародних транспортних коридорів, що проходять територією України;
- створення регіональних логістичних центрів мультимодальних перевезень.

УДК 330.322:656.2

### ІНВЕСТИВАННЯ ЗАЛІЗНИЦЬ УКРАЇНИ ЯК ПЕРЕДУМОВА ЇХ МОДЕРНІЗАЦІЇ

*Диколенко О.Г., здобувач,  
Йолкін Д.Г., аспірант (УкрДАЗТ)*

Залізничний транспорт відіграє важливу роль у господарській діяльності України. Він є провідним перевізником пасажирів та вантажів. Однак, на сьогоднішній день стан залізничної галузі залишає бажати кращого, так, більше 80% основних фондів залізниць зношені, не в задовільному стані знаходиться верхня будова дорожнього полотна, значна частина колій не є електрифікованою (більше 50%), а середня швидкість пересування становить 35-40 км/год. Значна частина залізничних колій та залізничних терміналів не відповідає європейським стандартам. У перевезенні пасажирів важливою проблемою є відсутність належного рівня сервісу як на залізничних вокзалах, так і в самих потягах, поганий санітарний стан вагонів, відсутність розваг протягом тривалої дороги (відеозал, дитячі

вагони). Все це робить подорож залізницею малопріємною для пасажирів. При перевезенні вантажів проблемою є неефективні схеми навантаження та розвантаження потягів, а також занепад колій, які рідко використовуються.

Отже, для вирішення існуючих проблем сьогодення залізничний транспорт потребує оновлення та модернізації. Модернізація залізничного транспорту орієнтується на заходи направлені на збільшення швидкості руху, розвитку сервісної бази, підвищення комфортності і безпеки пасажирських перевезень. Залізничники також ставлять мету збереження контингенту користувачів послугами залізничного транспорту і по можливості залучення нових. Модернізація залізничного транспорту включає надзвичайно хворобливий аспект галузі - це пасажирські перевезення. Як відомо, пасажирські перевезення по своїй природі менш прибуткові (а частіше навіть збиткові) порівняно з вантажними перевезеннями. Пов'язано це, перш за все з тим, що транспортування вантажу виходячи з наповнюваності вагонів є набагато прибутковим. Разом з тим, необхідні умови перевезення пасажирів більш витратні, оскільки орієнтуються на більший сервіс, безпеку, своєчасність, регулярність, що відображається в підвищенні собівартості.

Однак, для подальшого оновлення та модернізації залізничного транспорту необхідні значні капіталовкладення. Тобто, подальший розвиток галузі залежить від того, наскільки правильно буде розроблена стратегія залучення інвестиційних коштів.

Відповідно до закону України «Про інвестиційну діяльність» чітко визначені джерела фінансування інвестиційної діяльності, а саме:

- власні фінансові ресурси інвестора (прибуток, амортизаційні відрахування, відшкодування збитків від аварій, стихійного лиха, грошові нагромадження і заощадження громадян, юридичних осіб тощо);
- позичкові фінансові кошти інвестора (облігаційні позики, банківські та бюджетні кредити);
- залучені фінансові кошти інвестора (кошти, одержані від продажу акцій, пайові та інші внески громадян і юридичних осіб);
- бюджетні інвестиційні асигнування;
- безоплатні та благодійні внески, пожертвування організацій, підприємств і громадян.

Таким чином, отримання ресурсів з різних джерел дозволять збільшити обсяги інвестування в залізничний транспорт.

На сьогоднішній день для значного оновлення залізничного рухомого складу та об'єктів інфраструктури необхідно протягом 5-7

років інвестувати у галузь не менше 10 млрд. грн. щорічно, виходячи з цін, що існують на даний момент.

В останні 4-5 років залізниці мали змогу інвестувати в основні засоби від 1,8 до 2,6 млрд. грн. щорічно, що складало не більше 25% від необхідного.

Отже, з усього вище зазначеного можна зробити наступні висновки: залізничний транспорт України має безліч проблем, вирішення яких пов'язане з оновленням та модернізацією галузі. Однак, однією з найважливіших умов розвитку залізниць є їх безперерйне фінансування за рахунок залучення інвестиційних коштів. Для того, щоб зацікавити інвестора у вкладанні коштів необхідно підвищувати показники інвестиційної привабливості та вживати заходів щодо гарантування повернення коштів капіталовкладників.

**УДК 338.58**

**УСТОЙЧИВОЕ СООТНОШЕНИЕ МЕЖДУ  
РАСХОДАМИ НА РЕМОНТЫ  
АВТОМОБИЛЬНОГО ПОДВИЖНОГО  
СОСТАВА И РАСХОДАМИ НА ТОПЛИВО**

*Зеньчук Н.Ф., к.т.н., доцент,  
Залужная А.В., магистрант (БелГУТ)*

Износ транспортного средства, вызывающий потребность в восстановлении его работоспособности, т. е. в ремонтах и замене, происходит в основном в процессе его передвижения. Для передвижения затрачивается топливо. Таким образом, существует взаимосвязь между расходами на ремонты и расходами на топливо, а точнее говоря, расходы на ремонты пропорциональны расходам на топливо.

При изменении условий эксплуатации, в частности скорости движения, массы перевозимого груза, типа дорожного покрытия, количества остановок и др. изменяется величина сил сопротивления движению, и соответственно изменяется величина требуемой для её преодоления силы тяги. Для того, чтобы произвести больший износ транспортного средства необходимо затратить больше топлива. Но соотношение между расходами на топливо (или электроэнергию) и расходами по износу подвижного состава остаётся постоянным.

Характерной чертой современного рынка является то, что в продаже имеются детали одного и того же наименования, но разного качества и, соответственно, разные по цене, поскольку они произведены разными производителями. Однако можно предположить, что какие бы детали ни

использовались при ремонте автомобиля, соотношение ремонты-топливо от этого не изменится. Дело в том, что цена детали на рынке в основном зависит от её ресурса, от того, сколько она проработает, прежде чем выйдет из строя. Сам механизм рыночного ценообразования способствует тому, что соотношение ремонты-топливо является устойчивым.

На величину соотношения ремонты-топливо не оказывает значительного влияния такое явление как изменение цен на ресурсы, и, в частности, рост цен на энергоносители. Удорожание энергоносителей в условиях рыночной экономики ведёт, в большинстве случаев, к удорожанию всех товаров, производимых в экономике, в том числе запчастей и материалов, поскольку энергоносители используются при их производстве и транспортировке.

В таблице отражены результаты проведённого авторами исследования о соотношении между расходами на ремонты и расходами на топливо (соотношение ремонты-топливо) для экономических условий Республики Беларусь, в ходе которого были проанализированы фактические данные о расходах 50 автотранспортных предприятий с 2003 по 2010 гг.

*Таблица  
Соотношение между ремонтными  
расходами и расходами на топливо*

Год	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Грузовики	0,17	0,19	0,19	0,19	0,18	0,16	0,17	0,17
Автобусы	0,15	0,16	0,16	0,16	0,15	0,15	0,15	0,15

Из таблицы видно, что соотношение ремонты-топливо не имело значительных изменений на протяжении восьми лет, несмотря на значительные изменения в экономике, в частности в объёмах перевозок, в ценах на топливо и детали, в заработной плате, произошедшие за такой продолжительный период времени. Для грузовых автомобилей среднее значение соотношения равно 0,25, для автобусов – 0,22.

Таким образом, соотношение ремонты-топливо является устойчивым и пригодно для прогнозирования расходов на ремонты подвижного состава в зависимости от прогнозируемых расходов на топливо.