

попереджувального та для зниження експлуатаційних витрат;

– модернізація схем та вузлів при проведенні капітальних ремонтів рухомого складу.

Критеріями впливу ресурсозберігаючих технологій на ефективність ремонту, діагностики та продовження ресурсу залізничної техніки є - підвищення рівня відновлення одиниці рухомого складу в ремонті, зниження витрат на планові ремонти одиниць рухомого складу, зменшення закупівлі нових одиниць рухомого складу, за рахунок ремонтів з продовженням ресурсу, перехід до ремонту з продовженням ресурсу за фактичним станом одиниць рухомого складу за результатами діагностики, удосконалення технологій ремонту рухомого складу з продовженням ресурсу в напрямках зниження собівартості та тривалості ремонту.

**УДК 658.713:656.2**

### НЕОБХІДНІСТЬ СТВОРЕННЯ ГАЛУЗЕВОЇ ЛІЗИНГОВОЇ КОМПАНІЇ

*Лук'янова О.М., ст. викладач (УкрДАЗТ)*

Успішний розвиток залізничної галузі багато в чому обумовлено її поточним технічним станом і фінансовим становищем. Фінансування, спрямоване на відтворення основних виробничих фондів інфраструктури та рухомого складу, дозволяє відповідати основним вимогам, пропонованим залізничному транспорту: стабільність, доступність, безпека, екологічність, якість надаваних послуг. Зношування основних виробничих фондів складає близько 80%, що значною мірою може обумовити як втрату технологічної стабільності галузі, так і невиконання пропонованих до неї вимог. У цьому зв'язку неважко спрогнозувати, що без розробки й впровадження комплексної модернізації й відновлення основних фондів у недалекому майбутньому можливе падіння обсягів перевезень, зниження попиту й витиснення іншими конкурентами з ринку транспортних послуг.

У силу сформованої економічної кон'юнктури, відстороненості держави від фінансування залізничного транспорту, високої вартості довгострокових кредитних ресурсів, обмежених можливостей мобілізації внутрішніх джерел фінансування реальних інвестицій нарізла нагальна потреба інтегрування лізингу в галузь, що дозволить: відновити фондний потенціал (в першу чергу рухомий склад) в доступним для огляду майбутньому і задовольнити інвестиційну потребу; забезпечити ефективність і безпеку залізничних перевезень у результаті зниження витрат на ремонт морально та фізично зношеного рухомого складу та більш високу

надійність нової техніки; забезпечити замовленнями вітчизняних виробників рухомого складу.

Ефективність застосування та розвитку лізингу з метою відновлення та модернізації рухомого складу залежить від вибору та порядку організації лізингової компанії. Необхідність впровадження галузевої лізингової компанії викликана тим, що існуючі лізингові компанії, які раніш енергійно залучали кредитні ресурси, зараз зіткнулися з труднощами в їх отриманні та зі збільшенням процентних ставок. Так обсяг угод фінансового лізингу на залізничному транспорті за останні роки значно зменшився. Причина такої ситуації криється в жорсткості умов роботи банків з лізинговими компаніями, які широко користувалися позиковими коштами.

Створення галузевої лізингової компанії, де у якості засновника буде Експрес-Банк, буде відповідати основним цілям і завданням Укрзалізниці та дозволить здійснювати лізингові операції на пільгових умовах, а саме: кредитування лізингових операцій за більш низькими кредитними ставками та стягування більш низького відсотку комісійної винагороди лізинговою компанією.

**УДК 334.012.82:656.2**

### ЗНАЧЕНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ИНТЕГРАЦИИ УКРАИНЫ С ЗАПАДНОЕВРОПЕЙСКИМИ ГОСУДАРСТВАМИ

*Маковоз Е.В., к.э.н, доцент (УкрГАЗТ),  
Емельянова А.Ю., студент,  
Кияшко Г.Н., студент,  
Мартынова Ю.В., студент (ХНУ им. В.Н.  
Каразина)*

Становление Украины как независимого государства, реформирование внутреннего блока, и, следовательно, развитие внешних связей державы немало зависят от её транспортно-географического положения и эффективной, налаженной транспортной системы. Транспортный фактор занимает важнейшее место в теории размещения, региональной экономике, международной экономике и теории внешней торговли. В этой связи уровень развития транспортной системы государства является одним из важнейших признаков её технологического прогресса и цивилизованности.

Процесс вхождения Украины в мировую экономическую систему и прежде всего в экономическую интеграцию с западноевропейскими государствами ведёт к росту товарообменных операций между сотрудничающими странами.

Геостратегическое же расположение Украины позволяет ей быть выгодным мостом для транзитных

перевозок товарів і пасажирів между государствами Европы, Азии и Ближнего Востока.

Исходя из этого, транспортная система – одна из составляющих успеха и неперенных атрибутов современного государства, к которой должны предъявляться высокие требования в отношении качества, регулярности и надежности транспортных связей, сохранности грузов и безопасности перевозки пассажиров, сроков и стоимости доставки.

Транзитное положение Украины – одна из немногих черт привлекательности национального рынка Украины для зарубежных инвесторов и производителей, поскольку западноевропейские страны не могут не считаться с такой крупной (по размерам и населению) страной, расположенной на перекрестке торговых путей.

Важнейшим фактором усиления роли транспорта во внешнеэкономической деятельности страны есть и транспограничность Украины: она имеет наидлиннейшие границы среди европейских стран.

Поскольку в стоимости продукта играет роль транспортная составляющая, естественно, выгоднее налаживать связи с соседями, уменьшая тем самым транспортные расходы и увеличивая прибыль. В данном случае Украина имеет преимущественное положение из-за многочисленности стран-соседей.

Из всего вышесказанного следует, что при интеграции в европейскую и мировую экономику потребность в высокоразвитой транспортной системе всё более усиливается, она становится базисом для эффективного вхождения Украины в мировое сообщество и занятия в нём места, отвечающего уровню высокоразвитого государства.

УДК 656.375.51

### АНАЛІЗ ТАРИФНОЇ ПОЛІТИКИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Манівчук В.В., здобувач (УкрДАЗТ)*

Незважаючи на те, що на залізничному транспорті постійно здійснюються заходи щодо скорочення витрат, визначальною ідеєю функціонування і розвитку залізничного транспорту і в подальшому має стати оптимізація експлуатаційних витрат при якісному задоволенні платоспроможного попиту на перевезення і утриманні в належному стані технічних засобів, що можливе при відповідному співвідношенні попиту на залізничні перевезення з рівнем тарифів.

Проаналізовано сучасний стан тарифної системи залізничного транспорту. За попередній період, починаючи з 1990 року, в системі тарифного регулювання залізничних перевезень відбулися зміни, викликані структурними перетвореннями в

економіці країни. Однак на теперішній час тарифна система не в повному обсязі відповідає сучасній ринковій ситуації, а саме:

– тарифна система виконує функції підтримки соціально значущих споживачів транспортних послуг. Здійснюється перехресне субсидування між видами перевезень, що перешкоджає залученню інвестицій і зростанню економічної ефективності галузі;

– система тарифного регулювання недостатньо формалізована і регламентована, не повною мірою реалізує принцип достатності тарифу для покриття об'єктивно необхідної собівартості та інвестиційних потреб і не має стабільних і прогнозованих правил регулювання;

– тарифна система недостатньо гнучка і не дозволяє адекватно реагувати на все розмаїття ринкових умов.

Таким чином, діюча тарифна система не забезпечує оптимального балансу інтересів залізничного транспорту України, користувачів транспортних послуг і держави.

Вивчено та встановлено основні характеристики діючої тарифної системи на залізничному транспорті України. Основним принципом встановлення тарифів на залізничні перевезення, закладеним в діючі нормативні акти, є принцип достатності тарифу для покриття об'єктивно необхідної середньомережевої собівартості перевезень, яка розраховується як середня величина в цілому по залізничному транспорту при заданому рівні показників діяльності залізниць України.

Тарифи побудовані на єдиних принципах і застосовуються на всіх лініях залізниць України, для всіх вантажовідправників і вантажоодержувачів. Тариф – параметрична величина, розрахована з урахуванням таких параметрів перевезень:

для **вантажних** перевезень:

- вага вантажу, що перевозиться;
- відстань перевезення;
- тарифний клас вантажу, що перевозиться;
- партійність відправки (міра корисного використання вантажопідйомності рухомого складу);
- тип рухомого складу, що використовується (універсальний/спеціалізований рухомий склад);
- приналежність рухомого складу (парк залізниць, власний/орендований рухомий склад підприємств і організацій);
- швидкість перевезення;
- особливі умови перевезення (негабаритність вантажу, швидкопсувні або небезпечні вантажі і т.п.);

для **пасажирських** перевезень:

- фактична відстань перевезення;
- тип вагона і категорія поїзда;
- вага та заявлена вартість багажу.

На сьогодні існує два види тарифів – на внутрішні і міжнародні перевезення. Така ситуація має місце як у сфері вантажних перевезень, так і в