

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.