

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА И СВЯЗИ УКРАИНЫ

ДНЕПРОПЕТРОВСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ИМЕНИ  
АКАДЕМИКА В. ЛАЗАРЯНА

ВОСТОЧНЫЙ НАУЧНЫЙ ЦЕНТР  
ТРАНСПОРТНОЙ АКАДЕМИИ УКРАИНЫ



Тезисы докладов

67 Международной научно-практической  
конференции

“ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА”

Тези доповідей

67 Міжнародної науково-практичної конференції  
“ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ  
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ”

Abstracts

of the 67 International Conference  
“THE ISSUES AND PROSPECTS OF RAILWAY  
TRANSPORT DEVELOPMENT”

67

Днепропетровск  
2007

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА И СВЯЗИ УКРАИНЫ

ДНЕПРОПЕТРОВСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО  
ТРАНСПОРТА ИМЕНИ АКАДЕМИКА В. ЛАЗАРЯНА

ВОСТОЧНЫЙ НАУЧНЫЙ ЦЕНТР  
ТРАНСПОРТНОЙ АКАДЕМИИ УКРАИНЫ



**ТЕЗИ ДОПОВІДЕЙ**

**67 Міжнародної науково-практичної конференції  
«ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО  
ТРАНСПОРТУ»  
(24.05 - 25.05.2007)**

**ТЕЗИСЫ ДОКЛАДОВ**

**67 Международной научно-практической конференции  
«ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА»**

**ABSTRACTS**

**of the 67 International Conference  
«The Issues and Prospects of Railway Transport Development»**

Днепропетровск  
2007

УДК 656.2

Проблемы и перспективы развития железнодорожного транспорта: Тезисы докладов 67 Международной научно-практической конференции. – Д.: ДИИТ, 2007. – 374 с.

В сборнике представлены тезисы докладов 67 Международной научно-практической конференции «Проблемы и перспективы развития железнодорожного транспорта», которая состоялась 24-25 мая 2007 г. в Днепропетровском национальном университете железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна. Рассмотрены вопросы, посвященные решению задач, стоящих перед железнодорожной отраслью на современном этапе.

Сборник предназначен для научно-технических работников железных дорог, предприятий транспорта, научных организаций, преподавателей и ученых высших учебных заведений, аспирантов и студентов.

### **РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ**

д.т.н., профессор Мямлин С. В. – председатель

д.т.н., профессор Блохин Е. П.

д.т.н., профессор Бобровский В. И.

д.т.н., профессор Боднарь Б. Е.

д.т.н., профессор Вакуленко И. А.

д.т.н., профессор Гетьман Г. К.

д.э.н., профессор Каламбет С. В.

к.и.н., доцент Ковтун В. В.

д.т.н., профессор Петренко В. Д.

д.т.н., профессор Рыбкин В. В.

к.х.н., доцент Ярышкина Л. А.

Миргородская А. И. – ответственный секретарь

Адрес редакционной коллегии:

49010, г. Днепропетровск, ул. Акад. Лазаряна, 2, ДИИТ

Тезисы докладов печатаются на языке оригинала в редакции авторов.

при которой развитие инфраструктуры заботит только ОАО «РЖД», а государство не учитывает необходимости развития магистральных сетей.

Требуется участие государства в развитии инфраструктуры. Так же, как оно планирует участие в финансировании строительства новых сетей магистральных электропередач и нефтепроводов, поэтому целесообразно разработать принципы государственной политики в области развития магистральных железнодорожных сетей. Уже во многих видах деятельности ОАО «РЖД» перестало быть монополистом (грузы, перевозимые в равной мере железнодорожным и автотранспортом, железнодорожным и водным транспортом в период навигации, а также грузы с доминирующей долей частного подвижного состава, нефть и нефтепродукты, минеральные удобрения и др. – в этих сегментах рынка было бы целесообразнее вообще отказаться от регулирования тарифов, ведь наличие конкуренции здесь не вызывает сомнений.

Решение проблемы субсидирования железной дорогой угольных перевозок (здесь рентабельность составляет минус 18 %) может заключаться в прямой дотации со стороны государства угольной промышленности или в предоставлении налоговых льгот для угледобывающих предприятий, но не за счет усилий только железнодорожного транспорта.

Исходя из изложенного, можно сделать вывод, что политика регулирования тарифов железнодорожного транспорта должна обеспечивать долгосрочный рост инвестиционного развития железных дорог, а это возможно при взаимном сотрудничестве государства и железнодорожной отрасли.

#### **ВПРОВАДЖЕННЯ РЕФОРМУВАННЯ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ**

Мирошніченко Ю. В.  
УкрДАЗТ, м. Харків, Україна

В забезпеченні стабільного функціонування усіх ланцюгів економічного розвитку України особлива роль належить транспорту в першу чергу, залізничному, тому що у більшості держав ним виконується основний обсяг вантажних та пасажирських перевезень.

У всьому світі на ринку транспортних послуг діє жорстока конкуренція між видами транспорту, викликана боротьбою за завоювання нових сегментів транспортного ринку, прагнення збільшити обсяг перевезень, тобто, отримати більший прибуток.

Серед причин, що стримують адаптацію залізничного транспорту України до сучасних умов, є потреба у забезпеченні беззбитковості пасажирських перевезень. За даними Укрзалізниці у 2006 році послугами залізничного транспорту скористалися на 1,5 % більше пасажирів ніж у минулому. Але разом з тим зросли і збитки від організації пасажирських перевезень. Сума збитків від пасажирських перевезень по Укрзалізниці у 2006 році склала 2,832 млрд. гривень (у 2005 році збитки склали 2,4 млрд. грн.), з яких 1,04 млрд. грн. – збитки від перевезень пасажирів у приміському сполученні. Це спричинило, поряд з іншими причинами, зниження рентабельності роботи залізничної галузі до 3 %. На Південній залізниці збитки від пасажирських перевезень у 2006 році також зросли майже на 200 млн. грн. у порівнянні з 2005 роком.

Слід зауважити на те, що в усьому світі пасажирські перевезення, а, особливо, приміські були і залишаються дотаційними. Наприклад, Казахські залізниці отримують 100 млн. доларів США, а Російські залізниці – 35 млн. доларів США у вигляді компенсації за перевезення пільгових пасажирів.

Сьогодні пільгами при проїзді на залізницях України користуються більше 20 категорій пасажирів. Міністерства, які повинні компенсувати пільгове перевезення грома-

дьян, компенсації залізничному транспорту надають, але в незрівнянно меншій мірі до потрібного рівня. Така ситуація склалась і при компенсації місцевими виконавчими органами за пільговий проїзд громадян у приміському сполученні.

Задоволення та стимулювання попиту на залізничні перевезення, функціонування та розвиток інфраструктури залізничного транспорту повинно базуватися на стратегії ринкових відносин транспортного ринку.

Ринкові відносини поставили нові вимоги щодо вдосконалення системи їх управління. Провідне місце займають питання зниження собівартості, та впровадження гнучких тарифів, які дозволяють збільшувати прибутки від пасажирських перевезень. Сучасні дослідження свідчать про гостру необхідність науково обгрунтованого підходу щодо визначення тарифів, які можуть легко адаптуватися до змін умов перевезень.

Таким чином, структура реформи залізничного транспорту не тільки не звужує сферу ринкових відносин залізничних перевезень, а навпаки в зв'язку з ускладненням структури транспортного ринку підвищує його важливість. Функціонування та розвиток залізничного транспорту України може бути успішним лише на базі глибокого вивчення та прогнозування кон'єктури транспортного ринку.

Існуюча структура залізничного транспорту потребує суттєвого вдосконалення стосовно витрат за окремими видами економічної діяльності з метою зниження собівартості перевезень та підвищення їх ефективності. Тому реформування вимагає якісного удосконалення законодавчої бази і організаційної структури на основі системного комплексного підходу при реалізації Державної програми реформування.

Згідно з прогнозними розробками на залізницях України передбачається збільшення пасажирських перевезень на 15 % (вантажних на 22 – 23 %). Відповідно на розвиток залізничного транспорту за роки реформування (2007 – 2015 р.р.) передбачено інвестицій у розмірі 90 млрд. грн. (для порівняння: за минулі дев'ять років було залучено 21 млрд. грн.).

#### **НЕОБХОДИМОСТЬ УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ НАЛОГОВОГО КОНТРОЛЯ В СФЕРЕ НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ ДОХОДОВ ФИЗИЧЕСКИХ ЛИЦ**

Петрова Л. В. (НМетАУ), Твардовская Л. Н. (ДИИТ)  
г. Днепропетровск, Украина

Известно, что важным источником доходов государственного бюджета любой страны является налог с доходов физических лиц. В большинстве зарубежных стран налог на доходы граждан служат главным источником доходной части бюджета, например, в федеральном бюджете США его удельный вес составляет свыше 40%, в бюджете Дании-48%, в Германии этот налог занимает первое место среди статей дохода бюджета. Если говорить о данном налоге в доходной части консолидированного бюджета Украины, то удельный вес поступлений этого платежа в общей сумме составлял: в 2003 году 13,2%, в 2005 году - 12,1% и в 2006 году - 13,1%. Таким образом, он стабильно занимает третье место после НДС и налога на прибыль, в тоже время является, в большей степени основой доходной части местных бюджетов Украины.

Государство в лице его высших органов власти разрабатывает и принимает налоговое законодательство. Главными задачами государственной налоговой администрации являются обеспечение выполнения законодательства о налогах, полный учет всех налогоплательщиков, а также контроль за правильностью и своевременностью взыскания и уплаты этих налогов

Следует учесть, что предлагаемое некоторыми экономистами компенсирование недопоступлений путем увеличения налоговой ставки лишь разгонит маховик инфляции, при-