

Мы считаем, что вложение (инвестирование) в отрасли транспорта и энергетику в Республики Беларусь имеет свои особенности. Первой из них является то, что инвестирование в государственную монополию для иностранного инвестора имеет высокий риск. Перевод капитала в материальную форму не позволяет в будущем осуществить быстрый перелив капитала в другую отрасль или его изъять.

В результате инвестирования в указанные отрасли иностранного капитала созданные активы будут функционировать на территории Республики Беларусь и при возможной смене собственника.

Выводы:

1 Республика Беларусь неизбежно оказывается вовлеченной в инвестиционную сферу фондового рынка.

2 Финансовый рынок ценных бумаг – это узаконенное сообщество место, где один человек (предприятие) может официально опередить других и сразу же получить выигрыш. Он в принципе не отличается от других видов игорного бизнеса.

3 При принятии решения по инвестированию, осуществляемое конкретным собственником, существенное значение имеет влияние закона рефлексивности.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Кивачук, В. С. Экономический анализ и контроль при оздоровлении предприятия: [монография] / В. С. Кивачук. – Брест: Изд-во БрГТУ, 2007. – С. 196.

2 Сорос, Дж. Алхимия финансов / Дж. Сорос. – М.: ИНФРА-М. 1999. – 416 с.

УДК 656.225.073.235

ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ КОНТРЕЙЛЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК

М. В. КИЗИМИРОВ, А. Ф. КОТЛЯРЕНКО

Самарский государственный университет путей сообщения, Российская Федерация

С учетом наличия объективных географических, инфраструктурных и технологических предпосылок российское транспортное сообщество вступило в начальную стадию организации контрейлерных перевозок.

Расчеты различных моделей организации контрейлерного бизнеса однозначно свидетельствуют о том, что его окупаемость и прибыльность возможна только при условии инвестиционной поддержки государства в части строительства обслуживающих терминалов, развития путевого хозяйства, а также в плане разработки, сертификации и налаживании серийного производства соответствующего подвижного состава.

Определены основные направления работы, а именно:

- нормативно-правовое регулирование;
- тарифное регулирование;
- определение технико-технологических характеристик подвижного состава;
- создание современной инфраструктуры обеспечения контрейлерных перевозок;
- реализация инвестиционных механизмов.

Прежде всего, необходимо обеспечить нормативно-правовое регулирование контрейлерных перевозок. Понятие «контрейлер» и «контрейлерная перевозка (отправка)» нормативно изложены неоднозначно, поэтому потребуются внесение изменений в отдельные федеральные законы (например, проект федерального закона «О смешанных (комбинированных) перевозках») и иные нормативно-правовые акты.

Отдельно следует выделить вопросы, относящиеся к внесению изменений в законодательство в области охраны окружающей среды, и предусматривающие ограничения по проезду большегрузного автотранспорта по ряду федеральных автотрасс и в пределах транспортных узлов крупных мегаполисов.

Одним из важных факторов возможности организации контрейлерных перевозок является формирование эффективной клиентоориентированной тарифной политики. При этом следует исходить из того, что сегодняшнее тяготение контейнеризованных грузов к автоперевозкам обусловлено изначально неравными условиями межтранспортной конкуренции: – поддержание автомобильной дорожной сети лежит полностью на государстве (за исключением незначительного количества дей-

ствующих и строящихся платных участков дорог): содержание инфраструктуры железнодорожного транспорта включается в тариф и может в отдельных случаях достигать до 50 % его величины.

Следует отметить, что контрейлерные перевозки по железной дороге являются более выгодными для государства в целом, так как снижают экологическую нагрузку и позволяют снять нагрузку на автомобильной сети, снизить эксплуатационные затраты на ее содержание, а также снимают напряжение на автомобильных пунктах погранперехода.

В условиях свободного ценообразования на рынке автомобильных перевозок при регулировании цен на железнодорожные перевозки достижение конкурентоспособности контрейлерных перевозок, на первом этапе, возможно только за счет установления исключительных тарифов для конкретных и наиболее востребованных направлений. В дальнейшем необходимо пересмотреть методику расчета этих тарифов с учетом технологии организации таких перевозок и габаритных характеристик подвижного состава с грузом. В настоящее время ведется работа по созданию тарифных условий для следующих перспективных направлений: Хельсинки – Санкт-Петербург – Москва; Санкт-Петербург – Краснодар; Москва – Украина; Москва – Брест; Москва – страны Балтии; региональная линия в пределах крупного мегаполиса (на примере Московского транспортного узла ст. Электрогорск – ст. Дровнино).

Следующим направлением работы является определение технико-технологических характеристик подвижного состава. На основе анализа организации контрейлерных перевозок за рубежом следует определить возможность эксплуатации серийных контрейлерных вагонов-платформ зарубежного производства на колее 1520 мм с последующей разработкой собственной универсальной платформы.

Развитие контрейлерных перевозок должно быть обеспечено масштабным созданием обслуживающих их современных логистических терминалов. При этом нужно исходить из их технико-технологических характеристик, обеспечивающих конкурентоспособные преимущества контрейлерных перевозок, а именно: минимальная простота организации погрузо-разгрузочных работ; сокращение времени погрузо-разгрузочных работ; более высокий уровень обеспечения безопасности погрузочно-разгрузочных работ; сокращение эксплуатационных затрат в общей тарифной составляющей.

В целях оптимизации затрат, дальнейшего распределения грузопотоков пункты обработки контрейлеров целесообразно интегрировать в инфраструктуру многопрофильных терминально-логистических центров (ТЛЦ). Программа развития первой очереди сети ТЛЦ предусматривает, в частности, размещение 15 центров в местах тяготения и распределения грузопотоков по территории Российской Федерации, а также создание 3 «железнодорожных портов» в Балтийском, Азово-Черноморском и Приморском регионах.

Основным инвестиционным механизмом представляется государственно-частное партнерство (ГЧП), позволяющее обеспечить взаимовыгодное сотрудничество и сбалансированное достижение целей федеральных и региональных властей, владельцев инфраструктуры и перевозчиков. В частности, проектные работы и строительство обеспечивающей железнодорожной инфраструктуры, а также разработку конструкторской документации и сертификацию универсальной контрейлерной платформы целесообразно осуществить за счет федерального и региональных бюджетов. Обеспечение вышеуказанных условий станет мощным стимулирующим фактором для прихода на рынок контрейлерных перевозок частного капитала, появления надежного и стабильного заказчика на подвижной состав.

УДК 656.073.235

ВНЕТРАНСПОРТНЫЙ ЭФФЕКТ КОНТРЕЙЛЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК

М. В. КИЗИМИРОВ

Самарский государственный университет путей сообщения, Российская Федерация

П. В. КУРЕНКОВ

Московский государственный университет путей сообщения, Российская Федерация

Рассматривая дополнительный народнохозяйственный эффект от применения контрейлерной перевозки, можно сказать, что по сути все слагаемые общественного эффекта, такие, как экологический эффект от снижения вредного воздействия на окружающую среду и социальный эффект, также являются слагаемым народнохозяйственного эффекта.