

## ИНТЕГРИРОВАНИЕ АО НК «КАЗАХСТАН ТЕМИР ЖОЛЫ» В МЕЖДУНАРОДНУЮ СИСТЕМУ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ ПО МАРШРУТУ ВОСТОК – ЗАПАД В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

А. С. САБЕТОВ

*Казахская Академия транспорта и коммуникаций им. М. Тынышпаева, г. Алматы*

В связи со строительством и вводом в эксплуатацию железной дороги Хоргос – Жетыген появляется возможность создания целостной системы обслуживания и ускоренной доставки грузов из Китая по территории Казахстана, России, Беларуси в Западную Европу на основе создания сети ТЛЦ, обладающими принципиально новыми признаками качества транспортно-эксплуатационных услуг на основе принципов транспортной логистики [1].

Железнодорожная составляющая на территории Казахстана будет выглядеть следующим образом: граница Китая – станция Хоргос – Алматы – Арысь-Саксаульская – Кандагач, далее со ст. Кандагач могут быть два направления. Первое направление – на Атырау и граница России, второе – на Актюбинск – Уральск и далее к границе с Россией.

Расстояние перемещения грузов по первому направлению составляет 3100 километров железнодорожного пути, по второму направлению 2961 километров.

Важной характеристикой действия логистической цепи доставки грузов является скорость перемещения грузового состава [2]. Кроме того, необходимо соблюдать современные энерго-экологические требования к подвижному составу.

По статическим данным АО НК «КТЖ» за 2009–2011 годы средняя участковая скорость перемещения поездов электровозами составила 55,7–60,0 км/ч, а с использованием тепловозов – 42–45 км/ч. Следовательно, повышение скоростей движения поездов на казахстанских участках железных дорог и есть резерв повышения скорости движения, которая может возрасти до 90–100 км/ч как в странах Европы и значительно сократить время перемещения грузов [3].

К основным факторам, которые влияют на увеличение скоростей движения грузовых поездов по железным дорогам Республики Казахстан, можно отнести следующие:

- конструктивные особенности подвижного состава (локомотивов и вагонов);
- состояние железнодорожного пути;
- качество управления перемещением поездов;
- квалификация специалистов участвующих в перемещении грузов;
- прочие причины.

Ответы на поставленные выше вопросы можно найти в характеристике инфраструктуры:

Локомотивный парк АО НК «КТЖ» наполняется новыми локомотивами: тепловозы ТЗ3А, электровозы КЗ-6, КЗ-8, модернизированные ВЛ80, а также существующий локомотивный парк имеет заложенные в их конструкциях скоростные режимы до 120 км/ч, следовательно, локомотивный парк способен перемещать грузовые поезда со скоростью 90–110 км/ч, при этом должны быть выдержаны экологические показатели работы дизелей.

Анализ производственной деятельности путевого хозяйства за 2009–2010 года показывает следующую оценку состояния пути: отлично – 11483,8 км, хорошо – 4571,9 км, удовлетворительно – 1611,0 км и неудовлетворительно – 27,3 км пути.

Следует отметить, что в этот период капитальным ремонтом были охвачены 264,74 км, среднем ремонтом – 300,0 км, подъемочным ремонтом – 10,60 км пути, сплошной сменой рельсов (новыми, старогодными) – 155,05 км, укладкой бесшпунтового пути – 236,19 км, а также сменой стрелочных переводов – 918 комплектов, сменой переводных брусьев – 877 комплектов.

К сожалению, эти данные не дают полной характеристики состояния железнодорожного пути, в качестве показателей состояния пути более наглядную картину представляли бы такие данные: со скоростью 70 км/ч можно провести на расстояние 5000 км, со скоростью 80 км/ч – 4500 км и так далее для скоростей 90–100 км/ч на столько-то километров. Таким образом, имеющаяся оценка состояния пути не открывает скоростные возможности железнодорожных путей, с указанием конкретных участков.

Качество управления перемещением поездов характеризуется выполнением графика движения поездов, а именно в 2009 году выполнение графика в процентах составило по отправлению поездов 99,5 %, по проследованию 93,8 %, по прибытию 94,0 %, т. е. перемещение грузов имеет тенденцию

к его 100 % исполнению. 100 % выполнение графика движения поездов в АО НК «КТЖ», приводит к мысли, что при годовом планировании в график движения поездов закладывается участковая скорость на уровне 55–60 км/ч, т. е. не планируется увеличение участковой скорости до 90–100 км/ч. На это могут быть какие-то причины, т. е. сдерживающие факторы, их и надо раскрыть и думать о снижении влияния этих факторов на увеличение участковой скорости грузовых поездов.

По данным кадрового управления АО НК «КТЖ» укомплектованность специалистами со средним и высшим образованием соответствует принятым нормативам.

**Выводы:**

1 Казахстанские железные дороги (АО НК «КТЖ») имеют реальную возможность увеличения своей доли участия по перемещению грузов в поездах на направлении Восток – Запад (Восточный Китай – Западная Европа) с использованием логистических принципов.

2 АО НК «КТЖ» (в формате 3PL), выступая в качестве оператора и оказывая логистические услуги клиентам, должен обратить внимание на повышение скоростей перемещения грузов и определить скрытые факторы, мешающие увеличению скоростей на участках Харгос – Алматы – Кандыгаш с разветвлениями на станцию Озинки и станцию Аксарайская 2.

3 Необходимо определить размещение ТЛЦ на отделениях железных дорог на вышеуказанных участках железных дорог с использованием имеющейся товарно-складской инфраструктуры, превращая их в классность до уровня В, С, А.

4 Дальнейшим этапом исследования, необходимо выяснить каким образом, такие логистические составляющие как проработка схем доставки грузов, организация складирования, управление складскими запасами, транспортная и предпродажная подготовка грузов, подготовка всей сопутствующей документации, мультимодальные, информационные, таможенные и другие услуги влияют на скорость перемещения грузов по вышеуказанным маршрутам. Эти вопросы требуют детального изучения и анализа. Данные этих будущих теоретических и практических исследований, автор надеется осуществить с помощью коллег, работающих на кафедрах «Организация движения транспорта», «Транспортная логистика», «Технологи перевозок» и др.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Сабетов, А. Новые стратегии обслуживания клиентов на рынке транспортных услуг РК / А. Сабетов // Саясат. – № 6. – 2008. – С. 4–7.
- 2 Исингарин, Н. К. Железнодорожный транспорт в социально-экономической жизни страны (Актуальные проблемы железнодорожного транспорта Казахстана) / Н. К. Исингарин. – Алматы, 2006. – С. 84.
- 3 Основные показатели работы транспорта и связи Республики Казахстан (агентство Республики Казахстан по статистике) / ТОО «КАЗСТАТИНФОРМ». – Алматы, 2009. – С. 55.

УДК 338.5

## УСЛОВИЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ МЕТОДА ДОХОДНОСТИ НА ИНВЕСТИРОВАННЫЙ КАПИТАЛ В ТАРИФНОМ РЕГУЛИРОВАНИИ

Е. В. СЕМЕНЮК

*Брестский государственный технический университет, Республика Беларусь*

Одним из основополагающих принципов финансовой устойчивости является принцип распределения добавленной стоимости между тремя основными сторонами: собственником капитала, наемными работниками, государством. Величина валовой добавленной стоимости, созданная на предприятии и распределенная между основными участниками процесса производства, служит основой для выявления диспропорций и причин финансовой неустойчивости предприятия. Рост валовой выручки и как следствие – добавленной стоимости является предметом государственного регулирования в ряде стран мира. При этом основной целью такого регулирования становится увеличение инвестиционной привлекательности и объемов привлеченных финансовых ресурсов при одновременном снижении издержек в отрасли. Решение этих проблем является особенно важным для Республики Беларусь, в частности для монопольных убыточных предприятий, деятельность которых подвергается антимонопольному регулированию.

Либерализация монопольных отраслей связана с изменением системы тарифообразования, в основу которого в рыночной экономике, как правило, заложен механизм RAB. RAB (англ. Regulatory