

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

Asset Base) – это система тарифообразования, основной целью которой является привлечение инвестиций в расширение и модернизацию инфраструктуры. В системе RAB компании получают гарантированный возврат инвестиций и доход на инвестиции, достаточный для обслуживания кредитов или иных видов заемных средств и получения прибыли. Также важным условием при переходе к данному методу регулирования является понятность тарифа для потребителя, а также для инвестора, которому необходимы четкие и понятные ориентиры для прогнозирования доходов. Тарифы, утверждаемые на три-пять лет, учитывают не только возврат заемного капитала, но и доходы инвесторов. Использование метода RAB целесообразно для таких отраслей как электроэнергетика, железнодорожный транспорт, жилищно-коммунальное хозяйство.

Процедура определения тарифа при использовании RAB-регулирования включает:

- 1 Расчет периода регулирования (как правило, среднесрочный период).
- 2 Определение величины инвестированного капитала (на основании данных финансовой отчетности, независимая экспертная оценка).
- 3 Выявление текущих издержек – иными словами – расходов на поддержание капитала.
- 4 определение уровня инвестиций, необходимого уровня вложений для обеспечения надежности функционирования отрасли / предприятия и конкурентоспособности его продукции.
- 5 Установление нормы доходности инвестиций – на базе доходности существующих активов или на базе доходности новых инвестиций.
- 6 Расчет необходимой выручки и тарифа.

RAB регулирование использовалось в электроэнергетической отрасли Германии, Великобритании, Болгарии, Хорватии, Эстонии, Австрии, Российской Федерации.

Среди ключевых преимуществ данного метода тарифообразования можно выделить:

- 1 Стимул для снижения издержек (операционных расходов), экономия которых является источником дополнительной прибыли предприятия.
- 2 Крупные инвестиции при обоснованном сравнительно невысоком тарифе.
- 3 Возможность долгосрочного планирования программ развития компаний.
- 4 Предсказуемый тариф на передачу электроэнергии (что важно для потребителей).

Проблемы использования данного метода в Республике Беларусь:

- 1 Государственная собственность в сфере электроэнергетики, железнодорожного транспорта, ЖКХ.
- 2 Переход на систему долгосрочных тарифов вместо «ручного» тарифного регулирования со стороны Министерства экономики.
- 3 Определение стоимости инвестированного капитала.
- 4 Определение нормы доходности.
- 5 Необходимость в ликвидации перекрестного субсидирования и установления тарифов по двум основным категориям потребителей (для физических и юридических лиц).

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 RAB – регулирование. ОАО «ФСК ЕЭС», 2007–2013 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.fsk-ees.ru/shareholders\\_and\\_investors/company\\_overview/strategy/rab\\_regulation/](http://www.fsk-ees.ru/shareholders_and_investors/company_overview/strategy/rab_regulation/). – Дата доступа: 18.06.2013.
- 2 Рыбакова, Ю. В. Метод доходности инвестированного капитала как основа реформирования энергетики России / Ю. В. Рыбакова. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://science-bsea.bgita.ru/2013/ekonom\\_2013\\_19/rybakova\\_metod.htm](http://science-bsea.bgita.ru/2013/ekonom_2013_19/rybakova_metod.htm). – Дата доступа: 19.06.2013.

УДК УДК656.2.003

### РОЛЬ ОЦЕНКИ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ ТРАНСПОРТНОЙ КОМПАНИИ В УСЛОВИЯХ РЫНОЧНОЙ ЭКОНОМИКИ

*Е. Н. СЕРТАКОВА, А. С. ДРАЧЕВА*

*Московский государственный университет путей сообщения, Российская Федерация*

Одной из составляющих успешного развития компании является умение привлекать инвестиции. При переходе Российской экономики от административно-командной системы к рыночной модели предприятия (компании), потеряв возможность пользоваться финансовыми ресурсами из централизованных источников, вынуждены были искать эффективные способы привлечения инве-