

## ОБОСНОВАНИЕ РЕНТАБЕЛЬНОСТИ ТРАНСПОРТНОГО ХОЗЯЙСТВУЮЩЕГО СУБЪЕКТА С УЧЕТОМ РИСКОВ

И. А. ЕЛОВОЙ

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

В. Л. ЖИГАЛОВ

*Белорусская железная дорога, г. Минск*

Транспортный процесс доставки продукции от поставщика до потребителя расчленен на отдельные стадии, которые должны функционировать взаимосогласованно, синхронно. Однако в ходе реализации процесса доставки продукции в каждом его модуле (станции, грузовом фронте, железнодорожном пути необщего пользования, участке железнодорожной линии и т. п.) возникают *случайные отклонения*, обусловленные особенностями транспортного процесса: ненадежностью работы технических устройств, несохранностью перевозимых грузов и т. п. Система оперативного управления на железнодорожном транспорте предназначена для обеспечения выполнения нормативных технологий в условиях действия случайных отклонений (случайных воздействий). В функции системы оперативного управления на железнодорожном транспорте входит конкретизация или корректировка реальной технологии на основе оперативной информации о состоянии транспортного объекта с целью уменьшения влияния случайных факторов на ход транспортного процесса.

Следовательно, транспортный процесс испытывает два вида воздействий: управляющие и случайные. Обычно выделяют следующие основные группы случайных воздействий: технологические, организационные, информационные, финансовые, климатические, социально-политические, психофизиологические и медицинские.

В результате выполненных исследований установлено:

1) в основу расчетов нормативной рентабельности железной дороги положены ежемесячные значения доходов и расходов за период с 2012 по 2018 годы. Такой выбор был обусловлен тем, что при расчете рентабельности, исходя из средних доходов и расходов в отдельные месяцы, железная дорога вынуждена была брать кредиты в банке для выплаты ежемесячной заработной платы, а также решения ряда текущих финансовых проблем;

2) значение необходимого уровня рентабельности рассчитывалось на основании исследования динамики изменения доходов и расходов, учитывающей управляющие и случайные воздействия в процессе реализации доставки грузов и принятия управленческих решений на различных уровнях. Данный подход базируется на теории страхования, катастроф и пр., где в основу расчета страховых, кредитных и других ставок закладывается рисковая надбавка, позволяющая иметь минимум страховых финансовых средств, необходимых для стабильного функционирования хозяйствующего субъекта;

3) необходимый уровень рентабельности для железной дороги, определенный на основании статистических данных, должен составлять 35 % вместо расчетного значения 23,6 % и определяется исходя из средних значений доходов и расходов. Следует отметить, что в бывшем Советском Союзе при расчете железнодорожных тарифов закладывалась рентабельность в размере 35 %, причем финансирование значимых проектов осуществлялось из бюджета (массовое обновление тягового подвижного состава, строительство крупных станций, реконструкция железного пути и т. п.). В связи с этим при отсутствии поддержки железнодорожного транспорта со стороны государства или из других источников в тарифах должна учитываться дополнительно инвестиционная составляющая.

## НОВЫЕ ПОДХОДЫ К ФОРМИРОВАНИЮ ТАРИФОВ НА ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

И. А. ЕЛОВОЙ, Л. В. ОСИПЕНКО

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

Одним из главных требований рынка железнодорожных перевозок является обеспечение транспарентности тарифов и возможности их гибкого регулирования. В настоящее время в сфере желез-