

## ИЗУЧЕНИЕ УРОВНЕВЫХ ХАРАКТЕРИСТИК КОНКУРЕНЦИИ НА РЫНКЕ ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ УСЛУГ ПО ПЕРЕВОЗКЕ С ПОМОЩЬЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

*Е. Н. ЕФРЕМОВА, А. В. ДУБКОВА*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

Рынок железнодорожных перевозок является важнейшим элементом транспортной системы страны. От уровня конкуренции на этом рынке зависят как ценовые характеристики услуг, так и качество транспортного обслуживания.

Современная структура рынка железнодорожных перевозок в Республике Беларусь характеризуется выраженной монополией. Данная особенность обусловлена как институциональными, так и экономическими факторами. Фактическим монополистом в данной отрасли является Белорусская железная дорога (далее – БелЖД), контролирующая перевозки грузов и пассажиров на отечественной железнодорожной сети.

Правовая база, регламентирующая деятельность в железнодорожном секторе, дополнительно фиксирует доминирующую роль БелЖД. Так, Закон Республики Беларусь «О железнодорожном транспорте» от 6 января 1999 года (№ 2373) определяет основы государственного регулирования отрасли, закрепляя принципы господства государственной собственности в данном секторе. Наряду с последующими правовыми документами и регламентами, закон № 237 создаёт правовые условия, в рамках которых конкуренция ограничивается, а стратегические решения по тарифному и оперативному регулированию остаются в ведении единственного крупного оператора – БелЖД. Данное обстоятельство – основной аргумент в пользу признания белорусского рынка железнодорожных перевозок монополизированным [1].

Микроэкономический анализ, в свою очередь, позволяет рассматривать рынок железнодорожного транспорта в качестве примера естественной монополии. Высокая капиталоемкость инфраструктуры, исторически сложившаяся система тарифного регулирования и значительные фиксированные издержки создают препятствия, практически исключающие возможность эффективной конкуренции. При таких условиях даже попытки либерализации и внедрения новых подходов в управленческой работе сталкиваются с устойчивыми структурными ограничениями.

Особое внимание стоит уделить оценке конкурентоспособности железнодорожного транспорта на фоне других видов перевозок – автомобильного транспорта, городского электрического и иных, что позволит сформировать обоснованное стратегическое представление о положении отрасли. С этой целью необходимо проанализировать его долю в пассажирообороте. Данные о пассажирообороте отражены на рисунке 1 [2].

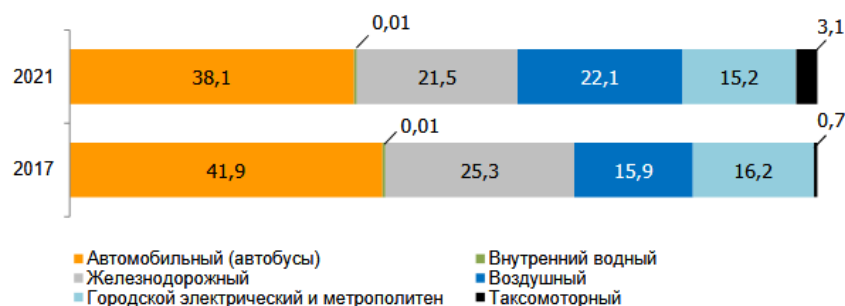


Рисунок 1 – Структура пассажирооборота по видам транспорта (в процентах к итогу)

На рисунке 1 отражено распределение долей, при котором автобусный транспорт занимает доминирующее положение (2017 г. – 41,9 %, 2021 г. – 38,1 %), тогда как железнодорожный сегмент представлен сравнительно низким процентом – порядка 25,3 % в начальном периоде с последующим снижением до 21,5 % в период сравнения. Такое структурное распределение свидетельствует о том, что железнодорожный транспорт занимает нишу, требующую дальнейшего совершенствования.

Привлечённые статистические данные позволяют также установить, что железнодорожный транспорт, несмотря на свою историческую значимость, характеризуется ограниченной гибкостью в условиях рыночного взаимодействия. К основным факторам, оказывающим влияние на его положение, стоит отнести:

- тарифное регулирование и государственное влияние;
- необходимость значительных капитальных вложений в обновление подвижного состава, модернизацию инфраструктуры и внедрение новых цифровых технологий;
- фиксированное расписание и относительно узкую маршрутную сеть железнодорожного транспорта.

Эти структурные факторы и способствуют тому, что железнодорожный сегмент сохраняет относительно невысокую долю в распределении услуг. На основе проведенного анализа структуры пассажирооборота по видам транспорта, а также после рассмотрения основных факторов, закрепляющих действующее положение БелЖД, для повышения конкурентоспособности железнодорожных перевозок необходимо:

- привлечение инвестиций в обновление подвижного состава и развитие сети железнодорожных магистралей;
- гибкая тарифная политика.

Применение данных мер откроет перспективу для увеличения доли железнодорожного транспорта на рынке перевозок и поспособствует устранению существующих структурных ограничений. Совокупность эмпирических сведений позволяет утверждать, что укрепление конкурентных позиций железнодорожного транспорта требует системного подхода к оптимизации как материально-технической базы, так и организационно-управленческих решений.

Рынок железнодорожных перевозок демонстрирует устойчивую тенденцию к повышению уровня конкуренции. Это положительно влияет на развитие отрасли, способствует обновлению парка вагонов и повышению качества услуг. Однако для поддержания конкурентоспособности необходимо постоянное совершенствование сервиса и оптимизация тарифной политики.

#### Список литературы

- 1 Закон Республики Беларусь «О железнодорожном транспорте» от 6 янв. 1999 г. (№ 237 З) // Нац. правовой Интернет-портал Респ. Беларусь. – URL : <https://pravo.by/document/?guid=3871&p0=h19900237> (дата обращения : 30.09.2025).
- 2 Транспорт в Республике Беларусь. Статистический буклет (2022 год) // Нац. стат. ком. Респ. Беларусь. – URL : <https://www.belstat.gov.by/upload/iblock/3a7/e55x1r5wbkzfnjwrvf3exrdm2lkpu5k.pdf> (дата обращения : 30.09.2025).

УДК 656.09

## КОМПЛЕКСНЫЙ ПОДХОД К РЕШЕНИЮ ЗАДАЧИ ВЫБОРА ЭФФЕКТИВНОГО СПОСОБА ДОСТАВКИ ГРУЗА

*В. Л. ЖИГАЛОВ*

*Белорусская железная дорога, г. Минск*

*И. А. ЕЛОВОЙ, Л. В. ОСИПЕНКО*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

Развитие рыночных отношений требует новых подходов к оценке транспортных услуг, которые должны быть эффективными и приспособленными к системам производства и сбыта готовой продукции, а также должны рассматриваться во взаимодействии с определёнными секторами товарного рынка. Потребность в перевозках между звеньями логистических цепей движения ресурсов определяется спросом на готовую продукцию, а сама перевозка осуществляется согласно схеме доставки, в которой может участвовать один или несколько видов транспорта.

Выполненные исследования позволили установить взаимосвязь договоров поставки и перевозки в логистической цепи движения конечной готовой продукции от производителя до потребителя и разработать следующую последовательность решения задачи по выбору одного из двух вариантов схем доставки (железнодорожным или автомобильным транспортом):