

предварительном производстве и перевозке модифицированного вяжущего к месту использования.

Стоимость строительства покрытий из теплых смесей возрастает по сравнению со строительством из горячих. Количественно рост стоимости зависит от отпускной цены добавки и ее расхода, дальности транспортировки. В долгосрочной перспективе увеличение температурной устойчивости асфальтобетона способствует сокращению затрат на содержание и ремонт автомобильной дороги в летнее время.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Ковалев, Я. Н.** Физико-химические основы технологии строительных материалов : учеб.-метод. пособие для студентов спец. 1-70 03 001 «Автомобильные дороги» / Я. Н. Ковалев. – М. : ИНФРА-М, 2012. – 284 с.

2 **Лохманков, И. С.** Температурная деструкция битума и способы ее предупреждения / И. С. Лохманков // Молодежь и научно-технический прогресс : сб. докладов XIV междунар. науч.-практ. конф. студентов, аспирантов и молодых ученых., Губкин, 8–9 апр. 2021 г. В 2 т. Т. 1. – Губкин : Белгород. гос. технолог. ун-т им. В. Г. Шухова, 2021. – С. 349–350.

3 **Смирнов, Д. С.** Анализ опыта применения теплых асфальтобетонных смесей / Д. С. Смирнов, В. Е. Броднева, А. С. Лобанова // Известия Казанского государственного архитектурно-строительного университета. – 2019. – № 4(50). – С. 455–461.

4 Теплые смеси с повышенными прочностными свойствами // Республиканское дочернее унитарное предприятие «Белорусский дорожный научно-исследовательский институт «БелдорНИИ». – URL: <https://beldormii.by/developments/asfaltobeton/teplye-smesi-s-povyshennymi-prochnostnymi-svoystvami> (дата обращения: 12.03.2026).

Получено 28.05.2026

ISSN 2227-1155. Сборник студенческих научных работ.
Вып. 31. Гомель, 2026

УДК 339.137.22

А. В. ЯНУШКЕВИЧ, Е. С. МОЙСЕЕНКО (ГБ-31)
Научный руководитель – ст. преп. *Т. В. ШОРЕЦ*

РАЗВИТИЕ ПОДХОДОВ К УПРАВЛЕНИЮ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Рассматриваются современные подходы к управлению конкурентоспособностью железнодорожного транспорта в условиях геополитических изменений. На основе анализа деятельности Белорусской железной дороги выявлены ключевые факторы, влияющие на конкурентные позиции железнодорожного транспорта.

Обоснована необходимость комплексного подхода к повышению конкурентоспособности с учетом государственных программ развития транспортной системы Республики Беларусь на 2026–2030 годы.

Железнодорожный транспорт выступает системообразующим элементом макроэкономической стабильности Республики Беларусь, формируя не только базис логистических цепей добавленной стоимости, но и обеспечивая реализацию транзитного потенциала страны в системе пространственно-экономической интеграции. В условиях экзогенных шоков, санкционных ограничений и обострения межвидовой (преимущественно с автотранспортом) конкуренции, задачи адаптивного управления конкурентоспособностью отрасли приобретают критическую значимость для обеспечения устойчивости транспортно-логистической системы.

В нынешних экономических реалиях конкуренция выступает главным инструментом, обеспечивающим эффективность работы предприятий. Являясь фундаментом рыночной системы, она стимулирует развитие связей между участниками хозяйственной деятельности. Отсюда следует, что основная задача в рамках конкурентных отношений заключается в улучшении показателей конкурентоспособности производимой продукции, выполняемых работ, оказываемых услуг.

Сегодня вопросам развития конкуренции на рынке транспортных услуг и, в частности, укреплению позиций перевозчиков уделяется пристальное внимание. Это обусловлено тем, что интеграция отечественной экономики в мировое экономическое пространство и активизация торгово-экономических связей с Азиатско-Тихоокеанским регионом открывают перед транспортным комплексом страны колоссальные перспективы в сфере грузоперевозок. В этих условиях изучение факторов конкурентоспособности железнодорожных перевозок и формирование рекомендаций по их повышению приобретает особую актуальность.

В самом широком понимании конкурентоспособность представляет собой способность компании или отрасли опережать конкурентов за счет использования своих преимуществ для достижения поставленных целей.

Известный американский ученый Майкл Портер определяет конкурентоспособность как «свойство товара, услуги или субъекта рыночных отношений выступать на рынке наравне с присутствующими там аналогичными товарами, услугами или конкурирующими субъектами рыночных отношений» [1]. П. Диксон дает следующее определение конкурентоспособности: «Конкурентоспособность показывает, насколько продуктивна и эффективна фирма по отношению к конкурентам, посредникам и в обслуживании заказчиков. Продуктивность связана с качеством выпускаемых изделий, занимаемой долей рынка и доходностью; эффективность – со скоростью ответной реакции и экономией издержек» [2]. Российский экономист Р. А. Фатхутди-

нов определяет конкурентоспособность как «свойство объекта, характеризующееся степенью удовлетворения им конкретной потребности по сравнению с аналогичными объектами, представленными на данном рынке» [3]. При этом автор отмечает, что уровень конкурентоспособности объекта определяется рынком.

Обобщив мнения зарубежных и отечественных экономистов, мы можем выделить три основных подхода к оценке конкурентоспособности предприятия:

1) заключается в оценке конкурентоспособности предприятия через его внутреннюю и внешнюю деятельность, при этом товар (работа, услуга) не является определяющим элементом. Согласно данному подходу конкурентоспособность может быть определена как «превосходство» предприятия, определяющее его долю на рынке, и препятствующее перераспределению этой доли в пользу других субъектов. Указанный подход основывается на оценке производственной, финансовой и сбытовой деятельности компании, при этом не учитывается конкурентное преимущество продукта, который, в свою очередь, является важнейшим инструментом воздействия на конкурентоспособность предприятия в целом;

2) основывается на оценке конкурентоспособности предприятия через конкурентоспособность товарной продукции. Как и предыдущий, данный подход носит односторонний характер, поскольку базируется только на критерии потребительского выбора. Данный подход позволяет получить весьма ограниченное представление о преимуществах и недостатках в эффективности работы предприятия, поскольку конкурентоспособность компании принимает вид конкурентоспособности товара;

3) суть подхода заключается в комплексной оценке конкурентоспособности товара (услуги) и эффективности деятельности предприятия. Данный подход является наиболее эффективным, поскольку учитываются все факторы, оказывающие влияние на конкурентное преимущество организации.

Отметим, что для оценки уровня конкурентоспособности железнодорожных перевозок большой интерес представляют подходы, основанные на теории качества транспортного обслуживания.

Развитие рынка транспортных услуг в последние годы привело к изменению баланса между жестким государственным регулированием и рыночной свободой, существенно усилив роль конкуренции. Если ранее главной задачей было выполнение плановых объемов перевозок при минимизации издержек, то сегодня ключевым приоритетом стало укрепление финансовой устойчивости отрасли. Это достигается за счет повышения эффективности логистических процессов и усиления позиций транспортных компаний на рынке перевозок. Проведенное исследование показало, что под конкурентоспособностью транспортной организации понимается ее возможность удовлетворять спрос клиентов на перевозки заданного объема и качества, что позволяет занять лидирующие позиции и максимизировать полученную

выгоду. Поскольку основной продукцией транспорта является перевозка, то конечным полезным эффектом выступает доставка груза или пассажира в пункт назначения. Хотя транспортная услуга нематериальна, она обладает конкретными ценовыми и качественными характеристиками, определяющими ее рыночную привлекательность. В контур транспортной продукции входят не только процесс перевозки, но и сопутствующие услуги. В современных реалиях успех в конкурентной борьбе во многом зависит от качества дополнительных сервисов, что делает задачу оценки конкурентоспособности перевозок сложной многофакторной и многовариантной моделью.

Конкуренция на транспорте – это соперничество транспортных компаний за наиболее выгодные условия осуществления перевозок и получение максимальной прибыли. Кроме того, конкуренция на транспорте – это борьба за грузовладельцев и пассажиров, за получение максимально полезного эффекта на основе применения современных более эффективных технологий, повышения качества перевозок, их надежности и скорости перемещения грузов и пассажиров. В соответствии с результатами конкуренции, размерами получаемой прибыли на вложенный капитал перераспределяются и ресурсы между различными видами транспорта, а это значит, что между ними есть элементы и межотраслевой конкуренции [4].

Проведенное исследование позволило выделить следующие виды конкуренции на рынке транспортных услуг:

- логистическая;
- внутриотраслевая;
- межотраслевая;
- потенциальная.

Логистическая конкуренция охватывает не отдельные предприятия, а целые логистические цепочки, где слабость одного звена (с точки зрения сбыта продукции) способна сделать неконкурентоспособной всю систему, даже если это звено обладает монопольными правами лишь в рамках отдельного сегмента рынка. Ключевым драйвером такой конкуренции на железнодорожном транспорте выступает ценовая привлекательность. Если железнодорожный транспорт занимает монопольную позицию на всех этапах или хотя бы на одном критически важном, объем спроса на грузы будет напрямую зависеть от уровня тарифов. Чрезмерно высокая доля транспортных расходов в конечной стоимости товара снижает его востребованность, что стимулирует создание новых логистических моделей, включая пересмотр размещения производств и разработку альтернативных продуктов. Это позволяет снизить транспортную составляющую как в натуральном, так и в денежном эквиваленте. Игнорирование факторов конкурентоспособности логистической цепи грозит железной дороге потерей объемов грузов и падением общей эффективности деятельности.

Внутриотраслевая конкуренция проявляется в соперничестве компаний одного вида транспорта, стремящихся внедрить наиболее эффективные ме-

тоды управления, обеспечить выгодные условия перевозки и максимизировать прибыль. В железнодорожной сфере она возникает между различными участниками процесса, такими как экспедиторы и иные субъекты.

Межотраслевая конкуренция базируется на различиях в функциональных возможностях разных видов транспорта. Несмотря на административное разделение отраслей, это не отменяет сути рыночного соперничества. При наличии выбора между разными видами транспорта, при прочих равных условиях, потребители ориентируются преимущественно на относительную себестоимость перевозки и совокупные затраты на логистику.

Потенциальная конкуренция характеризуется не столько прямым столкновением интересов, сколько способностью крупных компаний вступать в борьбу за рынок и эффективно распределять его сегменты.

Анализ последних исследований показывает, что проблемы конкурентоспособности железнодорожного транспорта рассматривались в работах отечественных ученых. Однако динамично меняющаяся внешнеэкономическая ситуация требует пересмотра традиционных подходов к управлению конкурентоспособностью с учетом новых вызовов, таких как ограничения на использование подвижного состава, перенаправление транзитных потоков и необходимость обновления технологических процессов.

Целью настоящего исследования является разработка комплексного подхода к управлению конкурентоспособностью железнодорожного транспорта на основе анализа текущего состояния Белорусской железной дороги, выявления ключевых угроз и возможностей, а также определения стратегических направлений развития с учетом государственных программ до 2030 года.

Особенность белорусского транспортного рынка заключается в высокой конкуренции между железнодорожным и автомобильным транспортом. Как отмечается в отраслевых источниках, железная дорога пока не выдерживает по ряду позиций конкуренции с автомобильным пассажирским и частным транспортом. При этом себестоимость грузовых перевозок железнодорожным транспортом все равно будет ниже по сравнению с автотранспортом, начиная с определенного расстояния.

Правительством Республики Беларусь утверждена Государственная программа «Транспорт Беларуси» на 2026–2030 годы, разработанная в целях удовлетворения потребности экономики и населения в конкурентоспособных и эффективных транспортных услугах. Программа включает подпрограмму «Железнодорожный транспорт» и предусматривает решение следующих задач: повышение эффективности и экологичности технологических процессов на основе обновления парка подвижного состава, повышение доступности транспортной инфраструктуры, интеллектуализацию транспортной системы.

Проведенное исследование позволяет сделать следующие выводы:

– конкурентоспособность железнодорожного транспорта в современных условиях определяется комплексом факторов, включая геополитическую ситуацию, тарифную политику, технологический уровень и качество сервиса. Для

Белорусской железной дороги ключевыми вызовами являются ограничения на использование подвижного состава на рынке России, сокращение транзитных потоков и усиление конкуренции с автомобильным транспортом;

– наиболее перспективными направлениями повышения конкурентоспособности являются: диверсификация транзитных потоков с акцентом на развитие коридоров «Восток – Запад» и «Север – Юг»; развитие интермодальных перевозок, включая контрейлерные технологии; адаптивная тарифная политика, направленная на привлечение дополнительных грузопотоков;

– реализация Государственной программы «Транспорт Беларуси» на 2026–2030 годы создает институциональную основу для системного повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта. Комплексный подход, сочетающий инфраструктурное развитие и обновление подвижного состава, позволит Белорусской железной дороге укрепить свои конкурентные позиции как на внутреннем, так и на международном рынке транспортных услуг.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 **Портер, М.** Конкуренция / М. Портер – М. : Вильямс, 2005. – 610 с.
- 2 **Диксон, П. Р.** Управление маркетингом / П. Р. Диксон. – М. : БИНОМ. – 1998. – 556 с.
- 3 **Фатхутдинов, Р. А.** Конкурентоспособность: экономика, стратегия, управление / Р. А. Фатхутдинов. – М. : ИНФРА-М, 2000. – 312 с.
- 4 **Терёшина, Н. П.** Экономика железнодорожного транспорта : учеб. / Н. П. Терёшина, Б. М. Лapidус, М. Ф. Трихунков. – М. : УМЦ ЖДТ, 2006. – 801 с.

Получено 31.05.2026

ISSN 2227-1155. Сборник студенческих научных работ.

Вып. 31. Гомель, 2026

УДК 658.7:338.583

А. А. ЯСОНОВА (УЛ-21)

Научный руководитель – ст. преп. *Е. В. МАЛИНОВСКИЙ*

ПРОБЛЕМЫ УСТАНОВЛЕНИЯ СТРАХОВОГО ЗАПАСА

Систематизированы проблемы установления страхового запаса в цепях поставок, рассмотрены детерминированный и стохастический подходы к расчёту норматива, выявлены их ограничения при внедрении в реальную операционную среду. Особое внимание уделено информационно-статистическим, экономическим и организационно-поведенческим аспектам, снижающим эффективность формально корректных моделей.