

АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ НА ТРАНСПОРТЕ

В. В. ЖАКОВ

Российский университет транспорта (МИИТ), г. Москва

Перевозка грузов в настоящее время является одним из главных стратегических видов услуг в Российской Федерации. В современных условиях одним из основных элементов эффективной конкурентной борьбы является именно предоставление грузовладельцу ряда дополнительных услуг. Оптимальное сочетание стоимости и качества данных услуг каждого транспортного предприятия способствует повышению их конкурентного статуса.

Проблема управления конкурентоспособностью, в том числе на транспортном рынке, требует всестороннего анализа и серьезного научного обоснования. Исследование вопросов развития конкуренции, повышения уровня конкурентоспособности ведется многие десятилетия и особенно актуально в современной экономике.

Конкуренция (позднелат. *concurrentia*, от лат. *concurro* – сбегаюсь, сталкиваюсь) – свойственная товарному производству, основанная на частной или корпоративной собственности на средства производства борьба между производителями за более выгодные условия производства и сбыта товаров, за получение наивысшей прибыли.

Конкурентоспособность транспортной компании – способность удовлетворять платежеспособный спрос клиентов в перевозках определённого объёма и качества, что позволяет занять ведущее место на рынке транспортных услуг и получить максимально полезный эффект [2].

В сфере грузовых перевозок существует конкуренция между железнодорожными и другими видами транспорта в различных сегментах рынка (по направлениям, по расстояниям, по видам грузов, по уровню транспортного обслуживания грузовладельцев и т. д.) [3].

В процессе организации международных перевозок требуется решать большое количество оптимизационных задач, а также необходимо комплексное планирование транспортировки совместно с другими логистическими функциями:

- планированием транспортных процессов на различных видах транспорта в случае смешанных перевозок;
- обеспечением технологического единства транспортно-складского процесса;
- планированием транспортного процесса со складскими и производственными процессами и др.

При этом общий алгоритм организации транспортировки, включает в себя логистические процедуры выбора [1]:

- вида транспортировки (способа перевозки или системы доставки грузов);
- вида (или несколько видов) транспорта;
- основных и вспомогательных логистических посредников.

В современных экономических условиях для оценки конкурентоспособности железнодорожных перевозок принято использовать подходы, основанные на теории качества транспортного обслуживания. Данное направление нашло дальнейшее развитие при разработке гибкой маркетинговой стратегии управления качеством транспортного обслуживания пользователей в рыночных условиях.

Качество транспортного обслуживания включает в себя комплекс потребительских свойств и неформальных характеристик. Можно положительно оценить так называемый «фирменный уровень обслуживания», обеспечивающий согласованность, доступность, регулярность, сохранность, экономичность, безопасность.

Таким образом, конкуренцию можно охарактеризовать как гибкий механизм, мгновенно реагирующий на любые изменения внешней среды. Для обеспечения конкурентной стратегии необходимо обеспечение резерва производственных мощностей, финансовых ресурсов и прочее. Уровень конкурентоспособности организации следует признать одним из главных обобщающих показателей, с помощью которого может быть дана интегрированная оценка всех потенциальных, а при необходимости и прогнозных возможностей и конечных экономических результатов деятельности [2].

На железных дорогах европейских стран широкое распространение получила технология перевозок грузов блок-поездами, курсирующими по твердому графику. Они формируются из повагон-

ных и групповых отправок в соответствии с зарезервированными клиентами вагоно-местами и об-ращаются между крупными терминалами по заранее согласованному и публичному (доступному для всех заинтересованных лиц) регулярному расписанию. Подсылка вагонов к терминалам форми-рования и отправления блок-поездов обеспечивается так называемым «фидерным» движением (аналог местной работы в отечественной терминологии). При этом за владельцем инфраструктуры остается безусловное право регулирования поездопотоков.

Блок-поезд от других форм организации движения отличают регулярность (обращается по заранее согласованному и утвержденному твердому расписанию) и публичность (полигон, рас-писание курсирования и другие характеристики блок-поезда объявляются всем заинтересо-ванным сторонам, у грузовладельцев и операторов подвижного состава есть возможность заранее зарезервировать вагоно-места в конкретном блок-поезде). Отдельным свойством может быть ор-ганизационная независимость (в том случае, если оператор блок-поезда не является одновремен-но владельцем инфраструктуры, на которой этот блок-поезд обращается). При этом блок-поезд может обеспечиваться локомотивной тягой как оператором и самостоятельно, и с привлечением тяговых ресурсов владельца инфраструктуры (на всём полигоне обращения или на отдельных участках) [3].

Согласно современным стандартам качества предполагается, что обработка блок-поездов наиболее эффективно будет проходить при участии логистических центров (ЛЦ), что значительно повысит конкурентоспособность отечественных транспортных компаний.

Таким образом, конкурентоспособность современной транспортной компании обеспечивается за счет разного рода преимуществ по сравнению с её основными конкурентами, а именно: эконо-мических, финансовых, инвестиционных, кадровых, инновационных и технологических. Резуль-таты проведённых исследований, а также практический опыт лежат в основе доказательства того, что контейнерные блок-поезда и современные логистические центры могут играть значительную роль в поддержке конкурентоспособности и интермодальности транспортных услуг, а также со-здавать стимул для сдвига в сторону смешанных перевозок в глобальных цепях поставок, связы-вающих страны, находящиеся на полигоне евроазиатского пространства. Кроме того, новые зве-нья транспортной инфраструктуры также стимулируют вложение частных инвестиций в ЛЦ.

Список литературы

1 **Жаков, В. В.** Стратегическое управление инновациями на основе проектного менеджмента как фактор повышения производительности труда и конкурентоспособности железнодорожных транспортных компаний / В. В. Жаков // Повы-шение производительности труда на транспорте – источник развития и конкурентоспособности национальной экономи-ки : труды Второй национальной научно-практической конференции. – М. : ТРАНСПОРТ, 2017. – С. 93–95.

2 Управление спросом на железнодорожные перевозки и проблемы рыночного равновесия / Ю. И. Соколов [и др.] ; под ред. Ю. И. Соколова. – М. : Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте, 2015. – 320 с.

3 **Терёшина, Н. П.** Конкурентоспособность интегрированных транспортно-логистических систем / Н. П. Терёшина, А. В. Резер. – М. : ВИНТИ РАН, 2015. – 268 с.

УДК 657.22

СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬЮ БИЗНЕС-ПРОЦЕССОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

В. Л. ЖИГАЛОВ

Белорусская железная дорога, г. Минск

С. Л. ШАТРОВ, Е. О. ФРОЛЕНКОВА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Железнодорожный транспорт – устойчивая, динамично развивающаяся система, которая явля-ется многоотраслевым комплексом экономики Республики Беларусь. Взаимодействуя с остальными видами транспорта, он удовлетворяет потребности населения не только в перевозках, но и во всех связанных с ним работах и услугах, формируя рынок транспортных услуг, и обеспечивает безопас-ность движения.