

издержек в логистических цепях и их влиянием на цену продавца конечной готовой продукции или товара, а также с учетом интересов государств, их транспортных комплексов и всех участников системы (транснациональных компаний-монополистов, организаций-посредников, промышленных предприятий, перевозчиков, экспедиторов). Снижение провозных платежей при поставке материальных ресурсов на начальных логистических цепях движения ресурсов приносит больший эффект в части снижения стоимости конечной готовой продукции и повышения ее ценовой конкурентоспособности в сравнении со снижением тарифов при доставке готовых товаров (ценных грузов) в логистических цепях движения ресурсов. Транспортно-логистические издержки по конкретным наименованиям продукции более объективны и целесообразны по сравнению с укрупненными номенклатурами грузов, так как они в наибольшей степени учитывают влияние транспортно-технологических систем различных видов на конкретную цену доставляемого ресурса. Унификация транспортно-логистических издержек для всех грузов ведет к неточностям в их количественном описании и неадекватному учету действие закона спроса и предложения по конкретной продукции на элементах сложных логистических производственно-транспортных и транспортно-сбытовых систем.

Выполненные в Белорусском государственном университете транспорта исследования показали, что на начальных звеньях вышеуказанных сложных систем при доставке сырьевых грузов нецелесообразны высокие тарифы, так как при производстве конечной готовой продукции ее цена будет существенно увеличиваться. В то же время при увеличении тарифов на последних элементах рассматриваемых сложных логистических систем цена конечной готовой продукции не будет увеличиваться в такой же степени по сравнению с начальными звеньями этих систем.

В связи с этим индексация тарифов железнодорожного транспорта, участвующего в схемах доставки логистических цепей движения ресурсов сложных логистических систем, должна выполняться не только на основе традиционных методик, но также и на основе тарифного регулирования. Причем последнее должно осуществляться таким образом, чтобы цена конечной готовой продукции не увеличивалась или не превышала цену на рынке.

Применение предлагаемого подхода к индексации тарифов позволит сохранить ценовую конкурентоспособность конечной готовой продукции на товарном рынке, не потерять доходы железнодорожного транспорта, проводить гибкую тарифную политику во взаимодействии с бюджетами не только Союзного государства России и Беларуси, но и в рамках ЕАЭС.

#### Список литературы

- 1 Ахполов, И. К. Формирование и регулирование грузовых железнодорожных тарифов. Критический анализ и предложения по совершенствованию / И. К. Ахполов. – М., 2006. – 200 с.
- 2 Еловой, И. А. Интегрированные логистические системы доставки ресурсов : теория, методология, организация / И. А. Еловой, И. А. Лебедева ; под науч. ред. В. Ф. Медведева. – Минск : Право и экономика, 2011. – 461 с. – (Сер. «Мировая экономика»).
- 3 Еловой, И. А. Тарифное регулирование при доставке грузов в логистических цепях движения ресурсов (теория и методология расчетов) : [монография] / И. А. Еловой, Л. В. Осипенко. – Гомель : БелГУТ, 2017. – 377 с.
- 4 О тарифах на перевозку грузов по территории Республики Беларусь железнодорожным транспортом общего пользования [Электронный ресурс] : постановление М-ва антимонопольного регулирования и торговли Респ. Беларусь от 21 января 2021 г. № 4 // Нац. правовой интернет-портал Респ. Беларусь. – Режим доступа : <https://pravo.by/document/?guid=3961&p0=W22136317>. – Дата доступа : 15.09.2021.

УДК 339.137.2

## КОНКУРЕНЦИЯ И КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ КАК ФАКТОРЫ СУЩЕСТВОВАНИЯ АВТОТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ В УСЛОВИЯХ РЫНОЧНОЙ ЭКОНОМИКИ

*Д. С. ЗАКРЕВСКИЙ, Т. В. ПИЛЬГУН*

*Белорусский национальный технический университет, г. Минск*

Переход к рыночной экономике привел к развитию экономической категории, называемой конкуренцией. Конкуренция за рынки сбыта товаров или предоставления услуг с целью получения высоких финансовых результатов является основой рыночных отношений в любой отрасли экономики, в том числе транспортной.

Полезность конкуренции в транспортной отрасли в том, что состязающиеся хозяйствующие субъекты своими действиями и стремлениями ограничивают или исключают возможность субъекту односторонне воздействовать на условия предоставления транспортных услуг на транспортном рынке.

Примером проявления активной конкуренции в транспортной отрасли является система автомобильных грузовых перевозок, где транспортный рынок представлен множеством транспортных и транспортно-экспедиционных организаций разных форм собственности. В сфере международных автомобильных перевозок грузов занято почти 2800 юридических лиц, поэтому весьма актуальна конкурентоспособность автотранспортной организации.

В свою очередь конкурентоспособность характеризуется степенью реального или потенциального удовлетворения конкретной потребности клиента по сравнению с аналогичными объектами, представленными на данном рынке или его сегменте. Таким образом, предметом конкуренции на автомобильном транспорте являются транспортные услуги, которые выступают в роли инструмента «завоевания» заказчика (клиента), его расположения, а в конечном итоге – получения от него денежных средств посредством покупки услуги.

Положительными результатами конкуренции автотранспортных предприятий (АТП) являются:

- 1) стремление АТП повысить качество транспортных услуг;
- 2) поиск экономических инструментов управления тарифами на транспортные услуги, что должно повысить уровень привлекательности АТП для клиента;
- 3) непрерывное развитие сервиса, сопровождающего транспортную услугу;
- 4) ориентация на постановку целей, приводящих к развитию технического прогресса.

Конкуренция также может оказывать негативные влияния на АТП:

- 1) увеличение расходов со стороны АТП на рекламу, сервис, программу лояльности и т. д.;
- 2) возможность введения клиента в некоторое заблуждение;
- 3) возможность умышленного искажения отчетности и т. д.

Кроме того, появление новых конкурентов приводит к созданию новых производственных мощностей в отрасли, стремлению новичков к освоению доли рынка, что, в конечном счете, снижает общий потенциал прибыльности в отрасли. Следовательно, обоснованной является потребность применения инструментов управления его функционированием со стороны государства.

На автомобильном транспорте возможна ситуация, при которой одна организация будет занимать доминирующее положение, оказывать решающее влияние на конкуренцию, затруднять доступ на рынок другим транспортным организациям. В этом случае необходимо ограничение такого доминирования. В Республике Беларусь правовым документом, регулирующим процесс конкуренции, является Закон «О противодействии монополистической деятельности и развитии конкуренции» от 12 декабря 2013 г. № 94-З.

В условиях рыночной экономики, где перенасыщенность рынка автомобильных перевозок, а также превышения на нем предложения над спросом являются наиболее острыми проблемами для АТП, автомобильные перевозчики вынуждены вести непрерывную «борьбу» за предпочтения потребителя. Большинство АТП стремятся одновременно предлагать различные способы удовлетворения одной и той же потребности потенциального клиента на равных или незначительно отличающихся ценовых условиях. В данной ситуации предпочтение отдается услугам, которые в маркетинге охарактеризовываются как конкурентоспособные.

В связи с этим актуальны показатели, отражающие конкурентоспособность АТП. Определяют две группы показателей: производственного качества, отражающие эффективность работы АТП, и показатели потребительского качества, отражающие мнение потребителя на оказываемые транспортные услуги. Именно вторая группа показателей характеризует его удовлетворенность.

В свою очередь показатели потребительского качества также можно классифицировать:

- показатели, характеризующие признаки надежности перевозчика: соблюдение сроков доставки и сохранность грузов и др.;
- показатели, характеризующие клиентоориентированность транспортной организации: готовности потребителя к повторному обращению; постоянство клиента; уровень культуры обслуживания; комплексность услуг.

В результате оценки показателей клиентоориентированности может быть рассчитан интегральный коэффициент клиентоориентированности.

Конкурентоспособность является комплексной многоаспектной характеристикой услуг АТП, в свою очередь определяющей их предпочтения на рынке по сравнению с аналогичными услугами предприятий-конкурентов как по степени соответствия конкретной общественной потребности, так и по затратам на ее удовлетворение, которое и обеспечивает возможность реализации данной услуги (товара) в определенный момент времени на конкретном рынке или его сегменте.

Стоимостные особенности услуги, наравне с качественными, которыми обусловлена конкурентоспособность, также учитываются потребителем на основе заранее определенной им степени значимости для удовлетворения потребностей. Стоит отметить, что на рынке транспортных услуг среди аналогичных большей конкурентоспособностью обладает та, которая благодаря своим свойствам обеспечивает наибольший полезный эффект (ПЭ) по отношению к цене потребления (ЦП). Поэтому условие предпочтения конкретной транспортной услуги, а следовательно, и условие ее конкурентоспособности, имеет вид

$$K = \frac{\text{ПЭ}}{\text{ЦП}} \rightarrow \max.$$

Платежеспособный спрос и предложения АТП являются основными условиями для возникновения конкурентных отношений. Превышение предложения над спросом и создает конкуренцию между АТП за возможность предоставления транспортных услуг тем или иным потребителям, что в условиях современной рыночной экономики встречается повсеместно.

Повышение уровня конкурентоспособности услуг транспорта является инструментом получения высокой прибыли. В рамках развития сервиса, более тесного внедрения в определенный сегмент рынка транспортных услуг, а также расширения его границ АТП может:

1) организовать сопровождение процесса выполнения перевозок предложениями, советами, рекомендациями по вопросам определения стоимости и условий перевозок, мест сбыта, о которых отправитель может быть не осведомлен;

2) оказывать услуги аренды автомобильных транспортных средств с техническим обслуживанием или без него на выбор клиента;

3) предоставлять клиенту дополнительный набор услуг: возможность мониторинга перевозки в режиме онлайн; услуги водителя-экспедитора; особые условия перевозки и т. д.;

4) изменять направления перевозок и переадресовки грузов, использовать транзитные перевозки и т. д.

Кроме того, для достижения высоких результатов производственно-хозяйственной деятельности АТП, а также стабильности функционирования, необходимо добиваться снижения издержек на услуги перевозок, повышения качества обслуживания и в конечном итоге – повышения конкурентоспособности перевозок и АТП в целом.

#### Список литературы

- 1 Азоев, Г. Л. Конкуренция: анализ, стратегия и практика / Г. Л. Азоев. – М. : Центр экономики и маркетинга, 2013. – 654 с.
- 2 Ивуть, Р. Б. Экономические основы формирования механизма оценки конкурентоспособности автотранспортных услуг : [монография] / Р. Б. Ивуть, А. Ф. Зубрицкий. – Минск : БНТУ, 2010. – 309 с.
- 3 Фатхутдинов, Р. А. Управление конкурентоспособности организации / Р. А. Фатхутдинов. – М. : ЭКСМО, 2015. – 544 с.

УДК 656.2

## СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СИСТЕМЫ РАСПРЕДЕЛЕНИЯ ПЕРЕВОЗОЧНЫХ РЕСУРСОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ В ЦЕЛЯХ ПОВЫШЕНИЯ КАЧЕСТВА ПРЕДОСТАВЛЯЕМЫХ УСЛУГ И РАСШИРЕНИЯ КЛИЕНТСКОЙ БАЗЫ

*Н. А. КЕКИШ, М. А. СКУМИНА*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

Железнодорожный транспорт в Республике Беларусь функционирует с целью обеспечения потребности населения в перевозках, соответственно имеет важное значение для устойчивого развития экономики страны. Повышение конкурентоспособности со стороны других видов транспорта, развитие конкуренции в сфере грузовых железнодорожных перевозок, угроза перенаправления