

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

транзитных потоков по альтернативным маршрутам в обход территории Республики Беларусь и другие риски предопределяют необходимость реализации Белорусской железной дорогой политики по повышению качества предоставляемых услуг, а также сохранения и расширения клиентской базы [1].

Традиционная клиентская база железнодорожного транспорта включает в себя крупные предприятия с большими объемами перевозок на дальние расстояния, при этом грузопотоки являются устойчивыми и хорошо прогнозируемыми на месяц, что соответствует действующей на железнодорожном транспорте системе планирования. Однако развитие информационных технологий создало условия для повышения гибкости и динамичности цепей поставок, что стало важным конкурентным преимуществом предприятий для обеспечения устойчивой и быстрой реакции на изменения внешней среды, а также ускорило цикл производства и потребления товаров. Для железнодорожного транспорта эти изменения требуют значительного сокращения сроков планирования и снижают прогнозируемость грузопотоков, а отсутствие необходимых условий при организации перевозки в итоге может привести к потере целого сегмента потребителей на рынке транспортных услуг и к обращению их к конкурирующим видам транспорта.

По сравнению с автомобильным транспортом основными недостатками в организации перевозок железнодорожным транспортом в Республике Беларусь являются отсутствие гибкости в планировании, длительные сроки согласования, отсутствие определенности в дате погрузки и доставки, большие сроки доставки, наличие неустоек при невыполнении заявок на перевозку. Опыт по расширению клиентской базы и перечня предоставляемых услуг другими перевозчиками свидетельствует о наличии технических средств, возможностей информационных систем и других ресурсов для повышения клиентоориентированности перевозок и формирования конкурентоспособных услуг, по качественным характеристикам не уступающих предоставляемым автомобильным транспортом. В качестве примера можно привести услуги ОАО «РЖД»: ускоренная доставка «Грузовой Экспресс», доставка сборных грузов, перевозка грузов или порожних вагонов с согласованным временем отправления и прибытия и др. [2].

Существующая система планирования на Белорусской железной дороге требует подачи месячных заявок на перевозку за 12–15 дней до начала планируемого периода, дополнительных заявок – за 10 дней до начала перевозки. Фактически обязательства перед перевозчиком вынуждают грузоотправителей подавать месячные заявки, основываясь только на прогнозируемых данных о предполагаемых сделках с грузополучателями, вследствие чего существует практика внесения грузоотправителями изменений в основные заявки неограниченное количество раз в течение месяца перевозок за счет подачи дополнительных заявок. В результате планирование железнодорожным перевозчиком объемов работ на месяц основано на недостоверных данных, которые неизбежно изменяются в течение месяца перевозок.

Фактический поиск вагонов под конкретные заявки осуществляется за 1–2 суток до подачи вагонов под погрузку на основании оперативных данных о местоположении порожних вагонов, прогнозируемом времени выгрузки вагонов, а также на основании заявленного на следующие сутки количества вагонов грузоотправителем согласно заявке. Несмотря на большой интервал времени между подачей заявки и реализацией по ней перевозки, при планировании вагонопотоков не учитывается перемещение порожних вагонов грузоотправителей/грузополучателей, так как перевозчик не располагает данной информацией. Опыт ОАО «РЖД» показал, что при отсутствии координации и оптимизации перемещения порожних вагонопотоков повышается нагрузка на инфраструктуру, вплоть до превышения её пропускной способности, а также возможна ситуация дефицита перевозочных средств [3].

Анализ недостатков существующей технологии организации перевозок в части планирования позволяет сделать вывод о необходимости изменения существующих подходов к распределению перевозочных ресурсов (инфраструктуры и парка порожних вагонов) в целях создания необходимых условий для повышения качества транспортных услуг и расширения клиентской базы. Основными результатами такого изменения должны стать сокращение сроков планирования перевозок и снижение неопределенности в назначении даты погрузки и отправления грузов.

Совершенствование технологии предполагает также учет возможных изменений в структуре собственности перевозочных средств, принципах организации движения поездов и предоставления доступа к инфраструктуре, а также возможности ликвидации монополии национального перевозчи-

ка в Республике Беларусь. Поэтому возможны следующие варианты условий эксплуатации, которые должна учитывать новая методика распределения перевозочных ресурсов:

1) 100 % вагонов грузоотправителей и грузополучателей либо определенная часть вагонов грузоотправителей и грузополучателей, а остальная часть – вагоны инвентарного парка;

2) организация движения по плану формирования поездов, выделение твердых ниток графика для ядра или для отдельных струй вагонопотоков;

3) организация движения на территории администрации Белорусской железной дороги только национальным перевозчиком либо организация движения на территории администрации Белорусской железной дороги конкурирующими перевозчиками;

4) распределение ниток графика по плану формирования для национального перевозчика либо предоставление ниток графика конкурирующим перевозчикам владельцем инфраструктуры.

Перечисленные факторы влияют на исходные данные для решаемой задачи оптимизации распределения перевозочных ресурсов и выбор методики расчетов, поэтому авторами предлагаются следующие основные положения, учитывающие различные условия функционирования железнодорожного транспорта.

1 Сохранение существующей системы планирования для устойчивых и прогнозируемых вагонопотоков крупных грузовладельцев, внедрение ускоренного варианта планирования для остальной части вагонопотоков. При этом планирование загрузки инфраструктуры следует осуществлять следующим образом: по данным месячных заявок определять прогнозируемое значение потребной пропускной и перерабатывающей способностей, а остающийся резерв в режиме реального времени распределять между поступающими дополнительными заявками с привязкой к конкретной дате перевозки в течение месяца перевозок.

2 Реорганизация управления перемещением порожних вагонопотоков по сценариям: формирование услуги для владельцев подвижного состава по передаче во временную регулировку общесетевому перевозчику или формирование в режиме реального времени предложений перевозок грузов для владельцев подвижного состава в информационной системе оптимизации привязки порожних вагонов к заявкам и использование вагона для погрузки по конкретной заявке после получения согласия владельца вагона.

Предложенная методика оптимизации распределения перевозочных ресурсов позволит Белорусской железной дороге повысить конкурентоспособность и увеличить объемы перевозок, как следствие – повысить экономическую безопасность транспортной системы Республики Беларусь.

Список литературы

1 **Коришева, О. В.** Экономическая безопасность транспортных компаний в сфере грузовых железнодорожных перевозок : учеб. пособие / О. В. Коришева. – М. : РУТ (МИИТ), 2018. – 74 с.

2 ОАО «РЖД». Услуга перевозки грузов [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://cargo.rzd.ru/ru/9435>. – Дата доступа : 10.09.2021.

3 **Никифорова, Г. И.** Исследование проблем деятельности операторских компаний в управлении вагонным парком / Г. И. Никифорова // Профессиональное образование, наука и инновации в XXI веке : 6-й сб. тр. XII С.-Петербург. конгресса. – СПб. : ПГУПС, 2018. – № 9 – С. 172–173.

УДК 656.225

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ СИСТЕМЫ ДОСТАВКИ КАЛИЙНЫХ УДОБРЕНИЙ

М. М. КОЛОС

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Беларусь является экспортно ориентированным государством с хорошо развитым производственным сектором и сельским хозяйством. 61 % производимой продукции экспортируется. Товарная структура белорусского экспорта включает в себя более 1000 товарных позиций. Важнейшими экспортными позициями являются нефть и продукты нефтепереработки, калийные и азотные удобрения, металлопродукция, грузовые и легковые автомобили, тракторы, шины, молочная и мясная продукция.