

## ОЦЕНКА И СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ КОММЕРЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

*Е.И. Жулевич, Т.Г. Нечаева, О.Д. Макаревич*

Развитие рыночных отношений и усиление конкуренции на транспортном рынке требуют широкого внедрения коммерческих принципов управления на транспорте. Изучение транспортного рынка ведется в рамках установленных сфер и сегментов транспортного обслуживания, при этом нерегулярно и без активной позиции по завоеванию новых ниш рынка, формированию устойчивого спроса на транспортные услуги конкретного транспортного предприятия. В результате чего железнодорожный транспорт является активным и непрерывным участником производственных и социальных процессов в обществе, важнейшей производственной инфраструктурой экономики, эффективность которого необходимо оценить для разработки дальнейшей стратегии развития.

Ключевые слова: коммерческая деятельность, эффективность, железнодорожный транспорт

Одной из задач коммерческой деятельности является физическое распределение товаров. По данным исследований, привлекательность товара в меньшей степени зависит от цены и качества, чем от скорости доставки до потребителя или торгового посредника. Такой значительный акцент, оказываемый фактору скорости поставки, объясняется тем, что остановка производства или неготовность товара к продаже стоит достаточно дорого. Однако, сокращение времени поставки, что влечет за собой снижение некоторых затрат производства и товарообращения, приводит к повышению издержек на складирование и, как результат, на организацию более рациональных схем транспортировки товара. Способность транспортных организаций предоставить клиентам больший спектр услуг повышает привлекательность товара для покупателя. В некоторых отраслях конкуренция настолько сильна, что даже небольшое повышение обычного времени поставки приводит к серьезным потерям в сбыте. Для частного малого и среднего предпринимательства данный элемент сервиса, сопутствующего товару, тоже очень важен. Недостаточная быстрота и низкое качество транспортировки могут привести к разовым срывам поставок, а затем к потере значительной доли рынка [1, с. 23].

В настоящее время железнодорожный транспорт играет важную роль как в экономической, так и в социальной сферах жизни общества. Железнодорожный транспорт обладает рядом преимуществ над другими видами транспорта. Например, низкие грузовые тарифы, а также высокая провозная способность. Данный вид транспорта приспособлен к различного рода перевозкам. Однако, стоит отметить, что несмотря на множество преимуществ, которыми обладает железнодорожный транспорт, а также несмотря на тот факт, что организация по обслуживанию пассажиров и занимающаяся грузоперевозками по средствам железной дороги является монополистом, существует необходимость в поддержании коммерческой службы на уровне, способном сделать этот вид транспорта еще более привлекательным [2, с. 32].

Транспортную услугу можно определить как вид деятельности, осуществляемый компаниями перевозчиками и экспедиторами, при котором новый продукт не создается, однако изменяется качество уже готового продукта. Транспортные услуги не ограничены лишь перевозками. Товар, груз не просто должен дойти до получателя, он не просто должен находиться в пути минимальное время, но и все процессы оформления и переоформления перевозки должны быть максимально удобны и также не быть длительными. В этих

целях транспортные организации применяют новейшие технологий, направленные на повышение качества выполнения работ каким-либо образом связанных с перевозками [3, с. 67].

Анализ современного состояния железнодорожного транспорта Беларуси и тенденций его развития показывает, что, несмотря на стабильную работу и высокий спрос со стороны населения, данная отрасль сталкивается с рядом серьезных проблем:

1) уровень эффективности железнодорожного транспорта, ассортимент и качество услуг, предоставляемых пользователям, не в полной мере отвечают требованиям складывающейся экономической ситуации;

2) совмещение функций хозяйственной деятельности и государственного регулирования в одном отраслевом органе государственного управления сдерживает развитие рыночных отношений в отрасли и препятствует развитию конкурентной среды;

3) система государственного регулирования деятельности железнодорожного транспорта недостаточно эффективна, в частности:

а) система регулирования тарифов недостаточно гибка и стабильна, изменения в уровне тарифов отличаются низкой прогнозируемостью;

б) отсутствует дифференцированный подход к регулированию естественно-монопольных, конкурентных, потенциально конкурентных видов деятельности;

в) отсутствует согласованность государственного регулирования деятельности различных естественных монополий;

г) отсутствует механизм предоставления равноправного доступа к инфраструктуре независимым компаниям-перевозчикам и обеспечения благоприятной среды для их деятельности;

д) регулирование деятельности монопольных поставщиков ресурсов для естественных монополий практически отсутствует;

е) несовершенна нормативная база функционирования железнодорожного транспорта.

Для изучения результатов коммерческой деятельности на Белорусской железной дороге (БЖД), рассмотрим основные показатели, характеризующие деятельность транспортной организации. В таблице 1 представлены данные, характеризующие изменения грузооборота БЖД за январь-март 2013 г. к январю-марту 2012 г., а также показывают, насколько процентов был выполнен план [6].

**Таблица 1. Динамика грузооборота БЖД за 1 квартал 2012-2013 гг.**

**В миллионах тарифных тонно-километрах**

Виды сообщений	Отчет январь-март 2012 г.	Отчет январь-март 2013 г.	План	Темп роста к январю-марту 2012 г., %	Процент выполнения плана
Внутриреспубликанское	3 093,3	2 879,9	-	93,1	-
Ввоз	1 176,1	780,9	-	66,4	-
Вывоз	3 182,2	2 501,2	-	78,6	-
Транзит	4 658,8	4 174,3	-	89,6	-
Всего	12 110,4	10 336,3	12 171,5	85,3	84,9

Как видно из данных таблицы 1, грузооборот за указанный ранее период имел тенденцию к снижению. Также план был выполнен лишь на 84,9 %, что свидетельствует о недостаточной проработке различного рода коммерческих мероприятий для привлечению новых клиентов.

Значительную роль для железной дороги играет такой показатель как пассажирообо-

рот. Пассажиरोоборот – это показатель отражения объема перевозок пассажиров в пассажи-ро-километрах и исчисляется как произведение количества пассажиров на расстояние перевозок. В таблице 2 имеются данные о пассажирообороте на Белорусской железной дороге [6].

**Таблица 2. Динамика пассажирооборота за 1 квартал 2012-2013 гг.**

**В миллионах пассажи-ро-километрах**

Виды сообщений	План	Отчет январь-март 2013 г.	Отчет январь-март 2012 г.	Процент выполнения плана	Темп роста к январю-марту 2012 г., %
Городское	-	8,4	6,2	-	134,8
Региональное эконом-класса	-	721,5	715,8	-	100,8
Итого городское и региональное эконом-класса	-	729,9	722,0	-	101,1
Межрегиональное	-	741,0	664,6	-	111,5
Международное	-	439,2	447,3	-	98,2
в том числе:					
Ввоз	-	168,2	168,5	-	99,8
Вывоз	-	159,6	158,5	-	100,7
Транзит	-	111,4	120,2	-	92,7
Всего	1 870,3	1 910,1	1 834,9	102,1	104,1

По данным таблицы 2 можно сделать вывод о том, что интерес населения к перевозкам по средствам железной дороги растет. Интерес населения в первом квартале 2013 г. к городскому виду сообщений железнодорожного транспорта вырос на 36 % по сравнению с тем же периодом 2012 г. Было заметно снижение грузооборота в случае регионального эконом-класс и международного видах сообщений. Однако, по отношению к январю месяца 2013 г. в феврале было перевезено на 12 % больше человек. Исходя из этого, можно делать вывод о том, что перевозка пассажиров может иметь положительную тенденцию к росту в последующих периодах. Положительная динамика свидетельствует об эффективности мероприятий Белорусской железной дороги по привлечению новых клиентов.

На Белорусской железной дороге постоянно расширяется сфера применения информационных технологий: от традиционных задач организации перевозок и дорожной отчетности к задачам управления грузовой и коммерческой работой, материально-техническим снабжением, эксплуатационной работой, а также бухгалтерского и финансового учета. Основу информационного ресурса дороги составляют оперативные и информационные модели, отражающие текущее и ретроспективное состояние объектов управления и процессов.

При организации грузовой и коммерческой работы в условиях рыночных отношений является важным моментом использование методов маркетинга, менеджмента и транспортной логистики.

В области маркетинга, для совершенствования коммерческой деятельности, должны включаться: разные виды рекламы перевозок и услуг, современный сервис для пассажиров, отправителей и получателей грузов, организация в рекламных целях выставок и ярмарок, выпуск сувениров и знаков по железнодорожной тематике и т. п.

Основными путями совершенствования коммерческой деятельности на Белорусской железной дороге является создание более комфортных условий перевозок пассажиров, а

также установление тарифов на уровне, приемлемом для грузоотправителей и грузополучателей, однако, вместе с этим необходимо увеличивать прибыль предприятия. Так, например, в целях расширения возможностей транспортного обслуживания жителей столицы, создания комфортных условий для поездок в пределах г. Минска, Белорусская железная дорога приступила к реализации проекта «Городская электричка», первоочередным этапом которого станет организация скоростного движения по маршруту Минск-Пассажирский – Ждановичи.

Коммерческая работа – это деятельность предприятия, направленная на решение особого комплекса задач. Изучение процессов их реализации – важный элемент оперативного исследования на уровне предприятия и региона. В соответствии с данным определением коммерческой деятельности можно утверждать, что основными задачами, стоящими перед Белорусской железной дороги являются совершенствование грузовых перевозок, установление тарифов на привлекательном для потребителей уровне, а также которые позволят получать прибыль необходимую для функционирования предприятия и осуществлять социально значимые услуги по перевозке пассажиров.

#### Литература

1. *Кожевникова, А. Н.* Коммерческая деятельность на железнодорожном транспорте: учебное пособие / *А. Н. Кожевникова*. – М.: МИИТ, 2008. – 75 с.
2. *Бурменко, Т. Д.* Сфера услуг: экономика : учебное пособие / *Т. Д. Бурменко, Н. Н. Даниленко, Т. А. Туренко*. – М.: КНОРУС, 2007. – 328 с.
3. *Половцева, Ф. П.* Коммерческая деятельность: учебник / *Ф. П. Половцева*. – М.: ИНФРА-М, 2005. – 248 с.
4. *Терешина, Н. П.* Управление конкурентоспособностью железнодорожных перевозок / *Н. П. Терешина, А. В. Шобанов, А. В. Рышков*. – М.: ВИНТИ РАН, 2005. – 240 с.
5. *Правдина, Н. В.* Транспортное обеспечение коммерческой деятельности: учебное пособие / *Н. В. Правдина*. – Ульяновск: УлГТУ, 2011. – 89 с.
6. Национальный статистический комитет Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – 2013. – Режим доступа: [http://belstat.gov.by/homep/ru/indicators/doclad/2013\\_8/8.pdf](http://belstat.gov.by/homep/ru/indicators/doclad/2013_8/8.pdf). – Дата доступа: 09.10.2013.

#### **Жулевич Евгения Игоревна**

Студентка экономического факультета  
Белорусско-Российский университет, г. Могилёв  
Тел.: +375(29) 952-97-49  
E-mail: [jenyazhulevich@gmail.com](mailto:jenyazhulevich@gmail.com)

#### **Нечаева Татьяна Георгиевна**

Доцент кафедры «Коммерческая деятельность», канд. эк. наук  
Белорусско-Российский университет, г. Могилёв  
Тел.: +375(222) 31-06-00  
E-mail: [25092007@tut.by](mailto:25092007@tut.by)

#### **Макаревич Ольга Дмитриевна**

Старший преподаватель кафедры «Экономика»  
Белорусско-Российский университет, г. Могилёв  
Тел.: +375(29) 324-29-71  
E-mail: [25092007@tut.by](mailto:25092007@tut.by)