

нокорейских конкурентов. Вес фактора качества настолько существенен, что позволяет станкостроительным предприятиям европейских стран избегать острой ценовой конкуренции. Действительно, обычно для потребителя экономия на средствах производства не является первоочередной задачей бизнеса, который по показателям прибыльности способен окупить затраты на приобретение оборудования в ближайшее время. А качество оборудования, в свою очередь, является фактором, обуславливающим качество конечного продукта фирмы-заказчика.

Включение в известной модели М. Портера «Пять сил конкуренции» анализа угрозы появления новых технологий позволило установить степень влияния инновационно-технологического фактора на интенсивность конкуренции в отрасли европейского станкостроения. В конце концов, под влиянием всех пяти факторов конкуренции соперничество между производителями на рынке европейского станкостроения является интенсивным, компании ведут борьбу за потребителя на региональном и внешних рынках. Станкостроение является высокотехнологичной отраслью, где ключевым фактором является техническое совершенство конечного продукта и используемой технологии.

Предложенные включения в известную модель М. Портера анализа угрозы появления новых технологий отражает специфику развития отраслей в условиях инновационной экономики и может быть применено для анализа структуры конкуренции любой технологической отрасли.

Литература

1. Портер, М. Э. Конкуренция / М. Э. Портер. — М. : Издательский дом «Вильямс», 2005. — 608 с.
2. Общие сведения о CEN / Официальный сайт Европейского комитета по стандартизации. — Режим доступа : <http://www.cen.eu/cen/pages/default.aspx>. — Дата доступа : 03.02.2016.
3. Портер, М. Э. Конкурентная стратегия. Методика анализа отраслей и конкурентов / М. Портер ; пер. А. Олейник, Р. Скипальский. — М. : Основы 1997. — 390 с.

Развитие авиатранспортных услуг в Республике Беларусь

*Вацило А. А., асп. БГЭУ,
науч. рук. проф. Бондарь А. В., д-р эк. наук*

Объем перевозок грузов авиационными организациями Департамента по авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь

составил по итогам 2015 года 28,6 тыс. т (темп роста 2,7 %), грузооборот прирос на 26,2 % по сравнению с 2014 годом [1]. По данным Национального статистического комитета в Беларуси услугами авиатранспорта в 2015 г. воспользовались 2,1 млн пассажиров (на 6 % больше по сравнению с предыдущим годом). Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь в 2016 году планирует провести модернизацию и восстановление летной годности парка грузовых судов страны, внедрить информационные технологии по электронному документообороту в авиационных грузовых перевозках.

В настоящее время инфраструктура Национального аэропорта «Минск», включающая транспортно-логистический центр, готова к предоставлению всего комплекса аэропортовых услуг, а размеры взлетно-посадочной полосы, технические характеристики свето-сигнального оборудования марки «Сименс» позволяют осуществлять посадку всех типов воздушных судов [2]. Однако из-за отсутствия у Национального аэропорта «Минск» гостиницы и зоны отдыха для транзитных пассажиров зарубежные авиакомпании достаточно редко используют его в качестве транзитного узла, запасного аэродрома, а также для стыковки рейсов. Поэтому необходима модернизация действующего аэровокзального комплекса и строительство новой взлетно-посадочной полосы. Доведение Национального аэропорта до уровня хаба способно обеспечить приток дополнительной выручки и повышение экономической эффективности.

Возможности аэропортов, расположенных в областных центрах Беларуси ограничены: взлетные полосы не в состоянии принимать большегрузные самолеты, недостаточное количество складов временного хранения грузов для таможенного оформления. Следует отметить, что географически областные аэропорты Республики Беларусь являются оптимальными пунктами для транзитных технических посадок самолетов зарубежных авиакомпаний, осуществляющих полеты из центрально-азиатских стран в Европу, западные регионы России и Литву. Чтобы переориентировать эти компании на белорусское направление, необходимо разработать бизнес-проекты по модернизации региональных аэропортов, оснащению их современными средствами радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи, реконструировать взлетно-посадочные полосы, возвести вблизи них логистические центры, включив их в общую логистическую систему республики [2].

ОАО «Авиакомпания «Белавиа» является основным пассажирским авиаперевозчиком Республики Беларусь. Выполнение ею задания по экспорту услуг напрямую зависит от уровня пассажирского спроса, в том числе на чартерные рейсы. Компания «Белавиа» перевозит и грузы, но не в том при-

вычном понимании, как грузовые авиакомпании. Во-первых, это сверхнормативный багаж, во-вторых, дозагрузка грузами регулярных рейсов.

Экспортные возможности государственного предприятия «Белазэроавиация» находятся в прямой зависимости от интенсивности полетов зарубежных авиакомпаний: чем больше иностранных судов будет летать в Республику Беларусь и через ее воздушное пространство, тем активнее будет расти экспорт аэронавигационных услуг. Ведь более 90 % выручки «Белазэроавиации» составляет оплата аэронавигационного обслуживания и обеспечение полетов иностранных авиакомпаний. И только 10 % приходится на отечественную авиацию: «Белавиа», «Трансавиаэкспорт», «Гродно» и другие авиакомпании [3].

В Национальный аэропорт «Минск» пришли новые авиаперевозчики — украинские авиакомпании Международные авиалинии Украины (МАУ), «Мотор Сич», а также российская «ЮТэйр». Конкуренция стимулирует авиакомпании к предоставлению более качественных услуг. Это является положительным моментом для пассажиров и выгодной ситуацией для аэропорта, поскольку способствует увеличению объема услуг, предоставляемых на экспорт.

Существуют факторы, которые оказывают негативное влияние на развитие авиатранспортных услуг в Республике Беларусь. Прежде всего, это снижение интенсивности полетов через воздушное пространство нашей страны по причине падения спроса на авиационные перевозки и снижение покупательской способности населения. На работу авиационных организаций значительно влияют и неравномерности распределения объема перевозок по месяцам, сезонность.

Литература

1. Грузооборот авиатранспорта Беларуси [Электронный ресурс]. — Режим доступа : <http://www.baif.by/novosti/gruzooborot-aviatransporta-belarusi/>. — Дата доступа : 03.04.2016.

2. Михалевич, И. Пролетая по шелковому пути / И. Михалевич // Экономическая газета [Электронный ресурс]. — Режим доступа : <https://neg.by/novosti/otkrytj/proletaya-po-shelkovomu-putic-20138?highlight=%D0%B2%D0%BE%D0%B7%D0%B4%D1%83%D1%88%D0%BD%D1%8B%D0%B9+%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82>. — Дата доступа : 02.04.2016.

3. Азаревич, Т. Авиация как индикатор / Т. Азаревич // Транспортный вестник [Электронный ресурс]. — Режим доступа : <http://www.transport-gazeta.by/index.php/article/5729/number/14/07-04-2016/aviaciya-kak-indikator>. — Дата доступа : 06.04.2016.