

Проанализировав развитие приграничных регионов, можно сделать вывод, что белорусские области имеют конкурентные преимущества по таким показателям, как уровень занятости населения, размер заработной платы. Украинские области, в свою очередь, опережают белорусские области по размеру совокупных ресурсов домохозяйств, естественного прироста и уровня образования и науки. Состояние и охрана здоровья населения находятся примерно на одном уровне и нуждаются в срочной модернизации.

СОВРЕМЕННЫЕ ПОДХОДЫ К ПОВЫШЕНИЮ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ В РАЗНЫХ ГРУППАХ СТРАН (на примере авиакомпании)

Харламова И., Белорусский государственный университет

В современных условиях большинство авиакомпаний мира являются членами авиационных альянсов и различных двусторонних и многосторонних соглашений о сотрудничестве между авиакомпаниями. Конкуренция в авиатранспортной отрасли сфокусирована главным образом между группировками, а не между отдельными компаниями.

Импульсом к созданию альянсов авиакомпаний стала либерализация отношений в сфере гражданской авиации и снижение роли государства в данной отрасли, которое началось в США в 1970-х гг.

На сегодняшний день в мире существуют и успешно развиваются три глобальных альянса авиакомпаний — *Star Alliance* (образован в 1997 г.), *Oneworld* (1999 г.), *SkyTeam* (2000 г.). В альянсы объединены около 50 крупных и средних авиаперевозчиков, которые суммарно обеспечивают около 60 % мирового объема пассажирских перевозок.

Число членов глобальных авиационных альянсов постоянно растет — большинство крупных авиакомпаний стремятся войти в один из таких альянсов. Исключением являются крупные рентабельные перевозчики стран Персидского залива, такие как *Emirates*, а также такие авиакомпании как *Japan Airlines*, *Southwest Airlines*, доля которых в мировом пассажирообороте составляет около 9 %.

Во всех трех альянсах главным образом представлены авиакомпании, находящиеся в основных регионах мирового рынка авиатранспортных услуг — Европы, Азиатско-Тихоокеанского региона, Северной Америки — в которых сосредоточены основные объемы пассажирских перевозок.

Основными направлениями деятельности авиакомпаний-участников в рамках альянсов являются проведение согласованной коммерческой и тарифной политики, координирование расписания рейсов и оптимизация сети маршрутов. Тесное коммерческое и операционное взаимодействие развивается на основе соглашений о код-шеринге, интерлайне, прорейтовых тарифах и др. Однако при этом сохраняется высокая степень финансовой независимости участников.

Авиакомпаниями также проводятся общую политику по обеспечению высоких и единых стандартов безопасности полетов, качества обслуживания пассажиров, а также по использованию унифицированных программ накопления баллов и поощрения часто летающих пассажиров.

Возникновение и стремительно развитие глобальных авиационных альянсов стало зеркальным отражением экономических интеграционных процессов, происходящих в Европе, Северной Америке и Азиатско-Тихоокеанском регионе. Однако, в отличие от большинства отраслей экономики, где процессы глобализации нашли свое отражение в формировании транснациональных корпораций, в отрасли авиатранспортных услуг реальные слияния и поглощения долгое время были невозможны, поскольку понятие национального авиаперевозчика считается неотъемлемой частью государственного суверенитета. Именно политические ограничения как на национальном, так и на международном уровнях привели к формированию глобальных альянсов авиаперевозчиков в их современном понимании.

Однако либерализация и ослабление степени государственного регулирования отрасли (в частности, в Европе) привели к тому, что и в сфере авиатранспортных услуг также начались процессы слияний и поглощений, но происходят они внутри уже сформированных альянсов с существующим в них механизмом сотрудничества и взаимодействия авиакомпаний-участниц.

Тем не менее, следует отметить, что для успешного сотрудничества в рамках альянса конкуренция между его членами должна быть минимальна. Кроме того, наибольшие преимущества от сотрудничества получают авиакомпании, имеющие приблизительно равные экономические позиции (себестоимость перевозок, уровень рентабельности, объем рынка и т. д.).

К участникам альянса предъявляются высокие требования, главным из которых является высокое качество предоставляемых услуг. Соответствовать данным требованиям смогут только крупные, эффективно функционирующие перевозчики, а те, которые не выдержат конкуренции, будут вытеснены с рынка.

НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ОРГАНИЗАЦИИ И ПРАКТИКИ ИССЛЕДОВАНИЙ ДЕЛОВОЙ АКТИВНОСТИ В ЕС

Хмурович Л. В., Белорусский государственный университет

Исследования деловой активности завоевывают в XXI в. Все более прочные позиции в экономической науке и практике. В настоящее время они проводятся во всех странах ЕС и ОЭСР. Экономическое сообщество давно признало полезность таких исследований как оперативного источника данных об экономическом развитии, которые используются не только для анализа и оценки текущей ситуации, а также для краткосрочных прогнозов как на макро, так и на микроэкономическом уровне. Данные исследований деловой активности рассматриваются в качестве первых предупредительных сигналов о надвигающихся экономических проблемах и позволяют оперативно начать разработку мер по их нейтрализации. Это является важнейшим элементом экономической политики, так как способствует снижению рисков и повышению устойчивости объектов управления, что крайне важно в условиях глобальной экономики и высокой зависимости стран от ситуации на мировых рынках.

В развитых экономических странах системный мониторинг деловой активности проводится различными организациями: правительственными органами, центральными и инвестиционными банками, предпринимательскими ассоциациями, исследовательскими центрами. В США, Германии, Великобритании, Франции, Швейцарии, Японии и некоторых других странах регулярно проводится мониторинг деловой активности на национальном уровне, а также на уровне отраслей, секторов и регионов.

Основные усилия по гармонизации обследований деловой активности (конъюнктурных или бизнес-опросов) предпринимаются Организацией экономического сотрудничества и развития (OECD) и Европейской комиссией (EC). Первые шаги в этом направлении были сделаны в Европе уже в 1960-е гг. С тех пор понимание важности конъюнктурных опросов и использование их результатов разными потребителями в европейских странах существенно продвинулось. Большая роль в развитии исследований деловой активности принадлежит Центру международных исследований экономических тенденций (CIRET), который с 1953 г. объединяет организации и специалистов в области проведения и анализа результатов бизнес-опросов.

Следует отметить, что с началом экономических реформ в конце 1980-х гг. начались попытки организации конъюнктурных опросов в бывших социалистических странах Центральной Европы, а в начале 1990-х гг. — на территории бывшего СССР. Проведение систематических конъюнктурных опросов в этот период было организовано в России, Беларуси, Украине и Казахстане.