

УДК 622

С.Н. Авдосенко

Брест, БрГТУ

Научный руководитель: А.М. Омелянюк, старший преподаватель

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА КАК ЛОГИСТИЧЕСКОГО НАПРАВЛЕНИЯ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Белорусские авиаперевозчики представлены пятью авиакомпаниями: ОАО «Авиакомпания «Белавиа», ОАО «Авиакомпания Гродно», ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт», ООО «Генекс» и УП «Рубистар» [1].

РУП «Национальная авиакомпания Белавиа» – основной авиационный пассажирский перевозчик Республики Беларусь, которая осуществляет регулярные и чартерные полеты. Основная доля полетов приходится на регулярные рейсы.

Основным перевозчиком грузов в Беларуси является ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт». В настоящее время «Трансавиаэкспорт» является убыточным предприятием. Убыток за январь-август 2013 года составил Вг 22,1 млрд В 2012 году за аналогичный период была получена чистая прибыль в размере Вг 226,7 млн Рентабельность реализованной продукции за январь-август составляет минус 23,2 %. Грузооборот за 9 месяцев 2013 года составил 75,2 % к девяти месяцам 2012 года [2].

Причины убыточности ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт»: неблагоприятная конъюнктура рынка грузовых авиаперевозок; высокие цены на авиауслуги; несоответствие авиадвигателей Ил-76ТД нормам по шумам [3, с. 62].

При этом в целом по авиационным организациям положительное сальдо внешней торговли услугами за январь-август 2013 года составило \$151,2 млн и увеличилось на 27,9 % к уровню прошлого года. Объем пассажирских перевозок по отношению к предыдущему периоду за 9 месяцев 2013 года увеличился на 26,4 %. По воздушным грузоперевозкам прирост зафиксирован на уровне 27 % [3, с. 68].

К основным проблемам развития воздушных пассажиро- и грузоперевозок можно отнести нестабильное финансовое состояние национальных авиационных компаний, жесткую конкуренцию со стороны наземных видов транспорта, ограниченность инвестиционных ресурсов в отрасли, наличие естественной государственной монополии и изменение роли участников в цепи управления поставками. Из-за того, что рынок авиаперевозок Беларуси ограничен, возникает также проблема экономической целесообразности приобретения в лизинг дальнемагистральных воздушных судов. Что же касается регионального рынка

грузовых авиауслуг в Беларуси, то он находится на стадии формирования. Из 140 государств индекс качества логистики воздушного транспорта РБ занимает среднее положение и относится к числу тех стран, где проводятся частичные меры по его улучшению [2].

Для решения вышеперечисленных проблем в нашей республике были приняты два документа: Стратегия развития транзитного потенциала Республики Беларусь на 2011–2015 годы и Государственная программа развития транзитного потенциала Республики Беларусь на 2011–2015 годы. В рамках Госпрограммы для «воздушной логистики» было выделено около 2 трлн руб., освоено 46 инвестиционных проектов и введено в эксплуатацию 12 транспортно-логистических центров. Данная программа направлена на расширение транспортных коридоров, в результате чего будут улучшены условия прохождения транспортных потоков по территории нашей страны. Соответственно в свою очередь это предполагает модернизацию и развитие грузового терминала Национального аэропорта Минск в целях развития деятельности по приемке, обработке, хранению и отправке авиационных грузов, а также совершенствования применяемых технологий и приведения их в соответствие современным требованиям [4].

Дальнейшее развитие гражданской авиации Беларуси должно осуществляться в полном соответствии со стандартами и рекомендуемой практикой ИКАО (Международная Организация Гражданских Авиаций (ICAO – International Civil Aviation Organization)) и обеспечивать безопасные и экономически выгодные воздушные сообщения. Предполагается расширение участия нашей страны в международных перевозках пассажиров и грузов.

Приоритетными направлениями развития авиационной отрасли являются: обеспечение рентабельной и прибыльной работы авиапредприятий; обновление регулярных полетов на местных авиалиниях; обеспечение безопасности полетов; техническое переоснащение и обновление основных производственных фондов аэропортовых комплексов; совершенствование авиаремонтных услуг [1].

К наиболее эффективным проектам на ближайшую перспективу относятся такие, как расширение парка воздушных судов, реконструкция действующего аэровокзального комплекса Национального аэропорта Минск, строительство второй взлетно-посадочной полосы, строительство авиационно-ремонтного завода в Национальном аэропорту Минск, а именно новых корпусов для покраски, технического обслуживания и ремонта воздушных судов западного производства [2].

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Стратегии и перспективы развития на 2014 год [Электронный ресурс] / Нац. аэропорт Минск. – Минск, 2014. – Режим доступа : <http://airport.by>. – Дата доступа : 11.04.2014.

2. Интернет-портал газеты «Транспортный вестник» [Электронный ресурс] / М-во трансп. и коммуникаций Респ. Беларусь. – Минск, 2014. – Режим доступа : <http://www.transport-gazeta.by>. – Дата доступа : 10.04.2014.

3. Справочник «Транспорт и логистика Республики Беларусь» / М-во трансп. и коммуникаций Респ. Беларусь ; сост. И.И. Карбанович. – Минск, 2012. – 126 с.

4. Государственная программа развития транзитного потенциала Республики Беларусь на 2011–2015 годы [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь / Минск, 2014. – Режим доступа : <http://www.pravo.by/main.aspx?guid=3871&p0=C21001851&p2=%7BNRPA%7D>. – Дата доступа : 10.04.2014.