

системы - разрабатываются функциональные подсистемы и подсистемы обеспечения (материального, технического, информационного и т.п.), даются аналитическая, логическая и экономико-математическая интерпретация показателей системы.

И в завершение осуществляется оценка эффективности функционирования смоделированной ЛС.

Возникает необходимость сформировать такую логистическую систему, которая позволит повысить эффективность логистических функций, качество логистических услуг и надежность работы ЛС.

Эффективность выполнения логистических функций предполагает сокращение логистических издержек, связанных с выполнением функции, на единицу ее результата.

Под качеством логистических услуг понимают совокупность свойств, обуславливающих их пригодность удовлетворять установленные и предполагаемые потребности в соответствии с их назначением.

Надежность работы логистических систем определяется способностью сохранять работоспособность в условиях внешних возмущающих воздействий.

УДК 336

Олейник А.В.

СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ПОТЕНЦИАЛ РАЗВИТИЯ РЫНКА МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОПЕРЕВОЗОК БЕЛАРУСИ

Проведем анализ тенденций развития рынка международных перевозок по территории Республики Беларусь.

В 2001 году в экспорте услуг доля транспортной составляющей достигла 63%. Валютные поступления в республику по этой статье достигли 141,6 миллионов долларов, что на 23,6 млн. долларов больше, чем в 2000 году. Показательно, что впервые с 1993 года объем валютных поступлений от экспорта автотранспортных услуг превысил аналогичный показатель Белорусской железной дороги.

Важнейшим достижением 2001 года явилось продление льготной растаможки на иностранный подвижной состав, ввезенный до 1 сентября 2001 года, отмена экологического сбора на дорогах, проходящих через территорию заповедников и национальных парков. Указ Президента Республики Беларусь упразднил сбор за пользование объектами инфраструктуры при пересечении границы. Расходы по страхованию ответственности перед таможенными органами стали относиться на себестоимость грузоперевозок. Были изменены размеры суточных водителей-международников - водителям было разрешено выплачивать суточные в размере не менее 40% от установленных норм.

К основным препятствиям на пути дальнейшего развития международных перевозок Белорусская ассоциация международных автоперевозчиков отнесла: проблему с российскими разрешениями, обновление подвижного состава, визовый режим, недостаточная пропускная способность погранпереходов, отнюдь не способствующая увеличению транзита через республику. Экономисты подсчитали, что 1 час простоя в очереди на границе обходился транспортникам на тот момент примерно в 20 долларов.

Подвижной состав белорусских перевозчиков на 1 января 2002 года насчитывал 12.314 автомобилей. Однако в связи со строгими экологическими нормами около 5000 автомобилей были малопригодны для международных перевозок (около 64% транспортных средств белорусских перевозчиков сошло

Для успешного распространения логистики в строительстве требуется разработка множества методических документов, на основе которых строительные предприятия смогли бы построить собственную систему материально-технического обеспечения строек, тем самым обеспечив принципиально другой уровень эффективности и культуры поставок.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Родников А.Н. Логистика: Терминологический словарь. – М.: Экономика, 1995. – 250 с.
2. Макаров Е.И. Формирование и оценка логистических систем в строительстве // Экономика строительства. – 2004. – №3. – С.50-57.
3. Резник Л.И., Дронов Р.И. Логистика в строительстве как важнейший элемент управления инвестиционно-строительными проектами // Экономика строительства. – 1999. – №11. – С.2-12.
4. Стаханов В.Н., Ивакин Е.К. Логистика в строительстве: Учебное пособие. – М.: «Издательство Приор», 2001. – 176 с.

с конвейера 8 лет назад и более). Такая же ситуация наблюдалась и среди прицепной техники, в связи с чем остро встала проблема обновления подвижного состава. Очевидно, что единственный способ выжить в этой непростой ситуации на рынке - новый подвижной состав, новые методы работы и высокая эффективность перевозок.

Что касается российских разрешений, в 1998 году россияне под благоприятным предлогом "мониторинг рынка" ввели в отношении белорусских перевозчиков разрешительную систему. Российский Минтранс уверял тогда, что эта мера временная, необходимая лишь для изучения рынка. Действительно, на первых порах российские разрешения выдавались без всяких ограничений. Однако уже во второй половине 2001 года российские "дазволы" перешли в разряд дефицитных. Министерству транспорта и РУП "Интеравтотранс" пришлось срочно разрабатывать критерии по распределению оставшейся квоты. Проблема дополнительного количества российских разрешений для белорусских перевозчиков стала главным предметом обсуждения на всех переговорах представителей транспортных отраслей России и Беларуси.

У каждой из сторон свои доводы. Ассоциация международных автоперевозчиков России (АСМАП) полагает, что из-за демпинга белорусских перевозчиков российский транспорт оказался едва ли не на грани остановки. Поэтому ограничительные меры - не более чем защита собственного рынка грузоперевозок и российского перевозчика. При этом сами российские транспортники не скрывают, что на внутренних перевозках им работать гораздо выгоднее, чем где бы то ни было. В России и фрахтовая ставка повыше, и расходы меньше (не надо никаких виз, книжек МДП, дополнительных страховок, разрешений, да и топливо гораздо дешевле).

Стремление России защитить собственный рынок было вполне понятен. Однако, по мнению президента БАМАП, форма защиты должна соответствовать документам о создании Союзного государства и объединенной транспортной

Олейник А.В., аспирант каф. мировой экономики, маркетинга и инвестиций Брестского государственного технического университета.

Беларусь, БГТУ, 224017, г. Брест, ул. Московская, 267.

системы России и Беларуси. Конечно, нельзя сказать, что российская сторона не понимала и не понимает проблемы и не идет навстречу своим белорусским коллегам. По отношению к другим перевозчикам белорусы имеют определенные предпочтения. К примеру, квота российских разрешений в/из третьих стран для украинских перевозчиков на порядок меньше, чем у белорусских. Большую опасность для рынка грузоперевозок Союзного государства представляют западные перевозчики.

Ограничительные меры принесли свои первые плоды. По данным статистики ГТК России, в 2002 году доля российских перевозчиков в совместном объеме транспортных услуг увеличилась до 52%, а белорусская соответственно уменьшилась до 48%. По 8 котируемым странам поездки белорусских перевозчиков снизились на 9,4%. Однако российской стороне этого показалось недостаточно. Они по-прежнему настаивали на разделении рынка в соотношении 60:40.

Действительно, в 2002 году количество поездок белорусских перевозчиков в третьи страны увеличилось практически на 4%. Однако произошло это в первую очередь за счет освоения новых маршрутов. Трудно назвать уголок Европы и Азии, куда не ступало бы колесо белорусского автопоезда. Сегодня белорусские перевозчики осуществляют перевозки в 38 стран мира, хотя еще несколько лет назад в географию поездок белорусских перевозчиков не входило и половины из них. Основные грузопотоки шли из Европы в Россию и обратно. Однако после финансового кризиса в России ситуация кардинально поменялась: белорусы поехали в Грузию, Казахстан, Армению, Таджикистан. Активно стали развиваться португальское, балканское и норвежское направления. К перспективным рынкам относится также Китай. Объем поездок в этот регион оценивается в 20.000 поездок.

Полной неожиданностью для транспортников стала информация об отмене выравнивающего сбора в Польше - одного из немногих примеров неграмотной транзитной политики, проводимой в конце 90-х. Беларусь - транзитное государство, через ее территорию проходят два крупнейших европейских транспортных коридора. При разумном подходе из выгодного географического расположения Беларуси можно было бы получать неплохой доход. Пик транзитных поездок иностранных перевозчиков по территории Беларуси пришелся на 1997 год (западные перевозчики совершили 632,2 тысячи поездок). Только за проезд по автомобильной дороге М1/Е30 иностранные транспортники тогда оставили в Беларуси 47,1 миллиона долларов. На местах смекнули, откуда можно брать средства для «латания дыр в бюджете». В результате в Беларуси стали появляться различные местные сборы (поборы, как их называли перевозчики): экологические сборы, сборы за проезд по территории парков и заповедников и др. Еще больше усугубило положение уменьшение нагрузки на трехосную тележку полуприцепа до 21 тонны (европейский стандарт - 24 тонны). Чтобы проехать через Беларусь, перевозчикам приходилось либо недогружать полуприцеп и терять на фрахтовой ставке, либо откупаться за превышение установленных норм. Все эти меры привели к снижению популярности Беларуси как транзитного государства. Беларусь попросту стали объезжать, предпочитая более привлекательные маршруты. В итоге в 1998 году поездки иностранных перевозчиков по территории Беларуси сократились на 42%, а в 1999 году - еще на 40%. Прежде больше всего поездок выполняли польские перевозчики. Однако в 1998 году они резко (в 2,1 раза по сравнению с предыдущим годом) снизили свою активность на белорусских дорогах. В результате в лидеры вышли российские транспортники. Но и их терпения хватило ненадолго. В 1999 году они использовали белорусские дороги в 6,6 раза реже, чем в 1997 г.

Введение неконтролируемых местных сборов подтолкнуло многие государства на аналогичные меры в отношении белорусских перевозчиков. В 1999 году белорусские перевоз-

чики "познакомились" с выравнивающим сбором в Польше. Каждая поездка через ее территорию оборачивалась в дополнительную сотню долларов

Наконец и наверху обеспокоились катастрофическим снижением транзита. В 2000 году была утверждена государственная программа "Транзит", которая позволила бы создать благоприятные условия для транзита. Она предусматривала унификацию условий проезда через Беларусь с соседними странами, реконструкцию существующих и строительство автомобильных дорог и объектов придорожной инфраструктуры. В ней были оговорены также такие важные моменты, как совершенствование системы сборов и увеличение нагрузки на трехосную тележку полуприцепа на автомобильных дорогах, входящих во 2 и 9 транспортные коридоры, до 24 тонн.

Первые позитивные результаты принесла реализация первых пунктов программы "Транзит". В первой половине 2001 года падение поездок иностранных перевозчиков приостановилось, а в III и IV кварталах впервые был зафиксирован их рост.

Устранив местные сборы, Министерство транспорта Беларуси надеялось на аналогичный шаг со стороны поляков. Однако Министерство транспорта Польши вознамерилось компенсировать те потери, которые понесли польские перевозчики на территории Беларуси. Ценой невероятных усилий Минтрансу удалось получить у поляков освобождение от выравнивающего сбора белорусских пассажироперевозчиков. Для принятия аналогичного решения в отношении грузоперевозчиков понадобился не один раунд переговоров. Минтранс сделал своего рода подарок перевозчикам к 10-летию БАМАП: с 29 мая 2002 г. выравнивающий сбор отменен. Кстати, по самым скромным подсчетам белорусские перевозчики оставили в Польше в качестве уплаты выравнивающего сбора около 15 миллионов долларов. Данная цифра приведена в назидание. Со стороны районных центров и областных администраций сегодня опять поступают предложения о введении местных сборов.

За 10 месяцев текущего года грузооборот предприятий транспорта общего пользования увеличился на 5,8% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составил 35754,7 млн.т/км.

По данным Министерства статистики и анализа Беларуси, всего за этот период предприятиями транспорта общего пользования перевезено 148,9 млн. т. грузов или 107,3% к уровню прошлого года.

По сравнению с сентябрем, перевозки грузов в октябре 2004г. снизились на 4,1%, по сравнению с октябрём прошлого года объем перевозок вырос на 9%.

Грузооборот в октябре 2004г. по сравнению с предыдущим месяцем этого же года вырос на 2,4%, а в сравнении с октябрём 2003г. - на 9,3%.

Международный оборот услуг в январе-сентябре 2004г. составил в Беларуси 1815,2 млн. долл. и по сравнению с январем-сентябрём 2003г. сократился на 0,8 % за счет сокращения импорта на 6,6 %.

Как сообщила пресс-служба МИД Беларуси, в целом по Беларуси экспорт услуг увеличился на 2,8%. Экспорт услуг за январь-сентябрь 2004г. составил в стране 1157,9 млн. долл., в том числе в страны СНГ - 406,9 млн. долл., из них в Россию - 283,4 млн. долл., в государства вне СНГ - 751,0 млн. долл.

На страны СНГ приходится 35,1% белорусского экспорта услуг, в том числе на Российскую Федерацию - 24,5%. В государства вне СНГ экспортировано 64,9% услуг страны. В страны СНГ экспорт услуг увеличился на 4,4%, в Россию - на 4,5%. В страны вне СНГ экспорт услуг вырос на 1,9%.

Наибольший удельный вес в общем, объеме экспорта услуг (61,1%) занимают транспортные услуги, объем которых в январе-сентябре 2004г. составил 707,1 млн. долл. и увеличился на 12,2 % по сравнению с январем-сентябрём 2003г.

С 1 декабря 2004 года вводится плата за проезд по автомобильной дороге М-1/Е-30 (Брест - Минск - граница Российской Федерации) с владельцев двухосных транспортных средств высотой более 210 см, зарегистрированных в Республике Беларусь.

Как сообщили в РУП "Белавтострада", это мера вводится в соответствии с соответствующим постановлением Министерства транспорта и коммуникаций РБ от 23 июля 2004г. Ставка платы за проезд через каждый пункт взимания дорожных сборов составляет 2 долл. по курсу Национального банка РБ на день проезда. Организациям, желающим оплачивать проезд по безналичному расчету, предлагается заключить договор с РУП "Белавтострада" по проезду по автомобильной дороге М-1/Е-30 с помощью пластиковых электронных карточек.

Таким образом, объем валютных поступлений от экспорта услуг грузового автотранспорта в 2003 году увеличился на 20,5% и составил 222,2 млн. долл.

Вместе с тем, как отметили в БАМАП, объем поступлений от экспорта услуг грузового автотранспорта мог составить порядка 250 млн. долл., если бы в республике своевременно были приняты меры по снижению последствий от изменений в законодательстве, связанных, в первую очередь, с временным ввозом автотранспортных средств.

По информации специалистов БАМАП, с отменой в мае 2003 года постановления Совмина N1280 от 29.09.1997г., предоставлявшего полное освобождение от уплаты таможенных пошлин и налогов при временном ввозе транспортных средств, затраты перевозчиков возросли ежемесячно более чем на 700 евро в расчете на один автопоезд в связи с необходимостью уплачивать периодические таможенные платежи в размере 3% в месяц от причитающейся к уплате суммы таможенных пошлин и налогов. Перевозчики не располагают свободными денежными средствами и вынуждены вывозить транспортные средства из республики. Кроме того, вступившее в силу с 5 мая 2003 года постановление Совмина N406 значительно увеличило ставки ввозных таможенных пошлин на транспортные средства старше трех лет, отметили в БАМАП.

В ассоциации сообщили, что по данной причине в настоящее время практически полностью остановлено обновление подвижного состава. Так, по данным БАМАП, с июня 2003 года в республику в режиме временного ввоза ввезено только 8 седельных тягачей и грузовых автомобилей, в то время как ранее ежегодно ввозилось 2200-2700 единиц.

На начало 2004 года количество предприятий, работающих с использованием процедуры МДП, уменьшилось более чем на 500, что составляет свыше 20% от их общего количества. Количество выполненных по процедуре МДП перевозок за 2003 год уменьшилось на 11%, что привело к потере выручки в размере более 42 млн. евро, в результате чего в бюджет не поступит более 6 млн. евро. За минувший год из республики вывезено или возвращено лизингодателям более 2600 автопоездов, использовавшихся по процедуре МПД.

Ослабление позиций белорусских перевозчиков на рынке транспортных услуг привело к увеличению количества поездок, совершаемых конкурентами - перевозчиками России, Литвы, Польши. Так, за минувший год число транзитных поездок по территории республики, совершаемых перевозчиками Польши, увеличилось на 43%, Литвы - на 86%, в то время как поездки белорусских перевозчиков по территории иностранных государств сократились в целом на 15,8%, в том числе сокращение поездок в Россию составило 34,2%.

Итак, БАМАП цифрами подтвердил, что Беларусь по-прежнему теряет свою транзитную привлекательность для автомобильных грузоперевозчиков: темп прироста валютных поступлений за два месяца текущего года сократился почти на 5% по сравнению с аналогичным периодом 2003г.

По словам директора Белорусской ассоциации международных автомобильных перевозчиков (БАМАП) Александра

Солощева, в связи с расширением Евросоюза, появлением прозрачных границ и усилением международных тенденций к свободному перемещению грузов внутри ЕС на внутреннем и внешних рынках транспортных услуг ощутимо обостряется конкуренция. По результатам работы отрасли в 2003г. снизилось количество поездок белорусских перевозчиков по таким странам, как Франция, Бельгия, Дания, Литва, Нидерланды, Польша, Великобритания. Транзит через территорию Беларуси сократился на 19,7%, а транзиты в объезд выросли на 23,6%.

Несмотря на неплохие показатели экономической деятельности отрасли, по словам А. Солощева, уже в начале 2004г. «произошло падение темпов прироста иностранной валюты от экспорта услуг грузового автотранспорта по сравнению с аналогичным периодом прошлого года». Так, если в январе-феврале 2003г. прирост составлял 23,6%, то за аналогичный период текущего года - всего 18,8%.

По мнению А. Солощева, уход с европейского рынка и сокращение числа поездок белорусских перевозчиков частично вызваны уменьшением количества выдаваемых российской стороной разрешений, а также произошедшими в 2003 г. изменениями в национальном законодательстве по временно-му ввозу и оформлению транспортных средств.

Когда рынок перенасыщен, есть два пути. Либо сам рынок подсказывает выход, отсеивая заведомо слабых и несостоятельных, либо за его регулирование берется государство. Поскольку международные перевозчики за последние несколько лет приобрели статус социально значимой отрасли (сегодня в ней задействовано около 50.000 человек), то в Беларуси действует второй вариант.

Государственное регулирование рынка международных перевозок осуществляется практически во всех странах Западной Европы. Для получения доступа на него европейские перевозчики должны обладать безупречной репутацией, квалифицированным персоналом, современным подвижным составом. Кроме того, они обязаны предоставить гарантии финансовой безопасности.

Нечто подобное пытаются внедрить и Минтранс Беларуси. После пересмотра существующего Положения о лицензировании автомобильных перевозок предполагается, что соискатель лицензии должен будет соответствовать трем основным критериям: финансовая состоятельность, профессиональная компетентность и деловая репутация. Кроме того, в соответствии со статьей 34 Закона об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках Республики Беларусь, на осуществление международных автомобильных перевозок предусматривается введение нескольких типов лицензий. Будут также приняты меры, направленные на стимулирование обновления подвижного состава (предполагается, что новая техника, удовлетворяющая требованиям "Евро-3", будет освобождаться от квотирования).

В связи с дефицитом разрешений ряда стран (не только российских) принято решение более взвешенно подходить к их распределению. На первом этапе под квотирование попали Венгрия, Италия, Испания, Казахстан и Финляндия. 80% годовой квоты разрешений по перечисленным странам будет распределяться среди перевозчиков, которые ранее работали на этих маршрутах. Оставшиеся 20% - среди других транспортных компаний. Дефицитные разрешения выдаются только при наличии копии СМР-накладной и карнета TIR и только на количество закрепленных за транспортной компанией грузовиков. Кроме того, при распределении дефицитных разрешений будут учитываться и разрешения ЕКМТ. Квота транспортной компании, на руках которой есть разрешений ЕКМТ, будет сокращаться на 15 разрешений за каждое ЕКМТ [3].

Для оптимизации логистического процесса и эффективного функционирования логистической системы трансграничного сотрудничества, необходимы не только грамотные государственные меры регулирования, но и результативность

деятельности самих предприятий, которые выполняют роль посредников в логистической цепи (автотранспортные предприятия, экспедиторские компании, терминалы, логистические центры и др.). Очевидно, что все усилия, направленные на повышение эффективности данной отрасли экономики, имеют одну цель – повысить конкурентоспособность белорусского рынка грузовых перевозок, другими словами, обеспечить конкурентное преимущество транспортных логистических систем РБ. Эффективное управление логистикой может стать важнейшим источником обеспечения конкурентного преимущества. В свою очередь успешное управление логистическими системами напрямую связано с маркетинговым управлением [1].

В данном случае под маркетинговым управлением понимается грамотное использование совокупности маркетинговых инструментов и функций при разработке конкурентной стратегии, что сможет повысить ценностную значимость белорусских транспортных коридоров на рынке международных автоперевозок. Детализируя данную проблему, хотелось бы обратить внимание на такую составляющую маркетинга, как стратегический маркетинговый потенциал предприятия. Анализ стратегического маркетингового потенциала позволит определить:

- какое стратегически важное направление деятельности фирмы нуждается в приоритетном обеспечении тем или иным ресурсом;
- воздействуя на какой элемент маркетингового потенциала, можно наиболее эффективно усилить весь стратегический потенциал предприятия;
- какой из ресурсов нуждается в первоочередном развитии;

УДК 330.341.44

Иванов М.Б.

КООПЕРАЦИЯ И ОБЪЕДИНЕНИЕ НА ВОЗДУШНОМ ТРАНСПОРТЕ: СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ

Отрасль международного воздушного транспорта прошла через период самых тяжелых потрясений после Второй Мировой войны. Сектор воздушных перевозок был серьезно потрясен следующими факторами: террористической атакой в США 11 сентября и последовавшими изменениями в правилах безопасности на воздушных судах; войнами на Ближнем Востоке и интифадой против Израиля и вспышкой эпидемии SARS в Азии. Общим фоном этих событий является продолжающийся экономический спад деловой активности в Европе и, частично, в США. Это привело к существенному падению спроса со стороны бизнесменов и туристов на авиабилеты. Первые начали экономить, а вторые предпочитают более безопасные виды транспорта и не путешествовать на дальние расстояния. Все это привело к значительному сокращению мощностей авиакомпаний (числа самолетов, задействованных на регулярных авиалиниях) и усилению объединительных тенденций в гражданской авиации. Сочетание вышеупомянутых факторов очень сильно ударило по состоянию отрасли. Конечно отрасль и раньше переживала периоды спада, особенно в период войны в Персидском заливе 1990 – 91 годов. Однако такого продолжительного и глубокого спада ещё не было. По данным Международной Ассоциации Воздушного Транспорта (IATA), величина объема пассажирских перевозок, выраженная в единицах дохода пассажиро-километров (RPK), сократилась на 6% за 2001 – 2003 годы. В тот же пери-

- какой из ресурсов предпочтительнее расширять с точки зрения повышения эффективности функционирования предприятия;
- какой вид ресурса сдерживает усиление стратегического потенциала предприятия;
- каково совокупное влияние всех элементов на уровень конкурентоспособности предприятия;
- каким образом влияют внешние и внутренние факторы маркетингового окружения предприятия на его конкурентный статус;
- на какие факторы следует направить деятельность руководства фирмы для повышения ее конкурентного статуса [2].

Ответы на данные вопросы и поиск их решений помогут руководителям предприятий – составляющих звеньев логистической системы не только оценить маркетинговый потенциал фирм, но и в перспективе повысить конкурентоспособность трансграничных логистических систем Беларуси, привлекая внимание международных перевозчиков, развивая данное направление экспорта услуг на международном рынке грузовых автоперевозок. Ведь не смотря на сложившиеся тенденции, рынок международных автоперевозок по-прежнему остается одним из наиболее перспективных направлений развития экономики Беларуси.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Ансофф И. Стратегическое управление. М., 1999.
2. Савруков Н.Т., Егоров А.И., Егорова Е.А. Экономическая стратегия фирмы. – СПб: Политехника, 2000.
3. www.bairc.ru

од число пассажиров сократилось на 5%. Наибольшее сокращение произошло в 2002 году в Северной Америке (-6,8% RPK) и на полетах в Северную Америку (-2% RPK). Азия, наоборот, первоначально выиграла и на внутренних и на международных рейсах (+5,1 и +5,8% RPK, соответственно). В 2003 году из-за вспышки SARS Азия потерпела серьезное сокращение пассажиропотока (например, число пассажиров в Гонконге упало на 25% по сравнению с годом ранее). В Америке продолжилось сокращение пассажиропотока, а в Европе он стабилизировался.

Финансовый эффект кризиса ещё более впечатляющ. За 2002 – 2003 годы суммарные потери авиатранспорта составили 30 – 35 млрд. долларов. Кроме этого, возросли расходы на безопасность и страхование пассажиров, сборы аэропортов и за диспетчерский контроль полетов.

В ответ на вызовы времени авиакомпании провели ряд мероприятий по сокращению расходов. Основные меры – сокращение рабочих мест (400 000) и консервация парка самолетов (1500 самолетов были выведены в пустынные места на стоянку и законсервированы). Следует пояснить, что авиакомпании могут приспособить свои возможности к спросу очень медленно, так как обязаны выполнять регулярные рейсы даже в случае пустых самолетов. Кроме того, авиакомпании рассчитывают свои мощности исходя из пиковой загрузки (обычно утренние и вечерние рейсы), и поэтому постоян-

Иванов Максим Борисович, ассистент каф. менеджмента и маркетинга Брестского государственного технического университета.

Беларусь, БГТУ, 224017, г. Брест, ул. Московская, 267.