

М.Н. Татарина

БГЭУ (Минск)

Научный руководитель — И.М. Микулч, канд. экон. наук, доцент

НАЦИОНАЛЬНАЯ АВИАКОМПАНИЯ И ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ

В период набирающей обороты глобализации, а именно возрастающего объема трансграничных транзакций услуг, товаров, потоков капитала и технологий, нельзя не затронуть тему международных путей транспортного сообщения и их роли в экономике отдельно взятой страны.

Согласно статистике самым безопасным видом транспорта признан самолет, так как число аварий в авиации значительно ниже аналогичного показателя в любой другой сфере перевозок. Анализируя рынок пассажирских авиаперевозок в Республике Беларусь, стоит отметить, что немалая доля туристов предпочитает вылетать из Вильнюса, Киева или Москвы. Это обусловлено тем, что стоимость авиабилета и дороги до одного из этих городов все равно ниже, чем стоимость аналогичного перелета у белорусской национальной авиакомпании [1].

Одной из причин такого явления служит то, что «Белавиа» не реализует перелеты по принципу лоукост, кроме того из Национального аэропорта Минск не перевозят пассажиров такие известные бюджетные авиалинии, как, например, Ryanair или российская лоукост-компания «Победа». Таким образом, Национальная авиакомпания не предоставляет более бюджетные перелеты, теряя часть потенциальных клиентов, а Национальный аэропорт не принимает рейсы всемирно известных лоукост-авиаперевозчиков. Изменив эту ситуацию, можно было бы привлечь дополнительный капитал.

Географическое расположение нашей страны дает возможность стать ведущим связующим транспортным звеном между Западной и Восточной Европой. Для этого необходимы инвестиции в развитие и модернизацию, в том числе Национального аэропорта. Опыт Западных стран показывает, что подобные денежные вложения приносят свой результат (не так давно построенный аэропорт в Берлине, на который было затрачено порядка 3 млрд евро, уже стал крупнейшим авиаузлом в Европе).

Тем не менее, в своем последнем интервью генеральный директор Национальной авиакомпании «Белавиа» дал понять, что своего лоукостера у компании не будет. Из положительных тенденций был анонсирован переход на новую авиатехнику, а именно Embraer-195E2 и Boeing 737MAX8 нового поколения. Однако столь категоричную позицию в отношении лоукост-авиалиний сложно понять, учитывая очевидный положительный эффект [2].

Опираясь на изложенные выше факты, можно сделать вывод о том, что Национальный аэропорт Минск пока не готов к тому, чтобы стать благоприятной площадкой для конкуренции в такой сфере пассажирских авиаперевозок как лоукост-авиалинии, а авиакомпания «Белавиа» не собирается вступать в конкурентную борьбу с лоукостерами. Такую позицию и сформировавшуюся тенденцию на рынке пассажирских авиаперевозок сложно оценить как положительную, есть большая доля вероятности, что пассажиропоток, направленный через аэропорты Вильнюса, Киева или Москвы будет расти.

Источники

1. Новости компании [Электронный ресурс] // Belavia. — Режим доступа: <https://belavia.by/novosti/>. — Дата доступа: 22.11.2018.

2. Генеральный директор о покупке новых Embraer [Электронный ресурс] // Belavia. — Режим доступа: <https://belavia.by/novosti/>. — Дата доступа: 22.11.2018.

СНИЛ «Гандаль»

И.А. Тимохова

БГЭУ (Минск)

Научный руководитель — С.О. Белова, канд. экон. наук, доцент

ПРОБЛЕМЫ ВОЗМЕЩЕНИЯ РАСХОДОВ, СВЯЗАННЫХ С ВЫПОЛНЕНИЕМ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПассажиРОВ

Пассажирский транспорт играет все более значимую роль в жизни людей и в мировой экономике вследствие роста транспортной подвижности населения, мобильности рабочей силы и быстро растущих объемов внутреннего и международного туризма. Повышается роль пассажирских автомобильных перевозок как наиболее демократичного и доступного вида передвижения, способного конкурировать с личным транспортом [1].

Однако необходимо отметить, что установленный в Республике Беларусь уровень тарифов на автомобильные перевозки пассажиров на протяжении ряда лет не обеспечивает окупаемости затрат организаций, осуществляющих перевозки с учетом выделяемых из средств местных бюджетов субсидий, что оказывает негативное влияние на их финансово-экономическое положение.

Так, уровень возмещения населением затрат на перевозки пассажиров городским автомобильным транспортом в целом по Республике Беларусь в январе–июне 2018 г. составлял 70,7 %, в том числе по Минску — 62,3 %, а по областным центрам — 83,1 %. При этом минчане за проезд в метро возмещали в январе–июне 2018 г. 73,1 % затрат [2].