

Подытоживая предлагаемые подходы к маркетингу в области управления персоналом, можно выделить два основных принципа:

- рассмотрение определенной философии и стратегии управления человеческими ресурсами. Персонал, работающий в компании и потенциальный персонал, рассматриваются в качестве внешних и внутренних клиентов компании;
- толкование особой задачи HR-менеджера – своевременное проведение маркетинговых исследований (анализ 4 «Р», рынок труда, позиционирование, сегментация) и оптимизации деятельности персонала, которая оценивается с помощью проведения аттестации или оценки персональной деятельности.

Основное отличие в вышеуказанных принципах заключается в том, что первый является одним из элементов кадровой политики компании, реализуемым через комплекс задач управления персоналом (разработка целевой системы, планирование потребности, деловая оценка, управление карьерой, мотивация и так далее), а второй предполагает выделение специфической деятельности службы управления персоналом – маркетинг в области управления персоналом.

*Список используемых источников:*

1. Кибанов А.Я., Дуракова И.Б. Управление персоналом организации: актуальные технологии найма, адаптации и аттестации. / А.Я. Кибанов, И.Б. Дуракова – М.: Кнорус, 2010.

2. Чащин В.В. Маркетинг персонала как инструмент управления неопределенностью внутренней среды предприятия при адаптации персонала // Российское предпринимательство. – 2012. – № 4 Вып. 1 (181). – с. 85-90. – <http://www.creativeconomy.ru/articles/11523/>

3. Котлер Ф., Картаджайя Х., Янг Д. Привлечение инвесторов: маркетинговый подход к поиску источников финансирования / Ф. Котлер, Х. Картаджайя, Д. Янг – М., 2009.

*Александрова Инга Николаевна, магистрант  
УО «Белорусский государственный экономический университет»  
Минск (Беларусь)*

## **СОСТОЯНИЕ МИРОВОГО РЫНКА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАТЕХНИКИ**

Мировой рынок гражданского авиастроения является растущим рынком без национальных границ и в тоже время характеризуется жесткой конкуренцией национальных производителей. Причиной того, что количество стран и компаний работающих в авиастроительной области не велико, являются технологически сложные задачи и высокие издержки. Исходя из этого, можно сказать, что конкуренция в производстве воздушных судов на рынке носит олигополистический характер, т.е. существует несколько доминирующих крупных международных компаний, влияющих на весь рынок.

Развитие мировой авиапромышленности определяется динамикой мирового экономического цикла. Увеличение потребности в использовании транспортных услуг, а так же авиаперевозок обусловлено ускорением экономического роста.

По данным Flight International's в мире насчитывается примерно 50-55 тысяч самолетов. Ежегодно мировой рынок ВС увеличивается на 3-5%.

Мировой рынок гражданской авиации обеспечивается продукцией четырех компаний: рынок магистральных самолетов предоставляется компаниями «Boeing» (США) и «Airbus» (ЕС), а региональные самолеты поставляются компаниями «Bombardier» (Канада) и «Embraer» (Бразилия).

Российский авиатранспортный рынок в долгосрочной перспективе останется одним из наиболее динамично развивающихся сегментов мирового рынка авиатехники.

Средние темпы роста авиатранспортного рынка в период до 2030 года оцениваются в 7,5 % в год. Это обеспечит удвоением объемов авиаперевозок за 10 лет и позволит пассажирским перевозкам выйти на уровень 300 млрд. пкм в 2020 году, а через 20 лет вырасти в 3,7- 4,8 раза, в т.ч. за счет выхода авиакомпаний на рынок транзитных перевозок через территорию России. [6]

Основу действующего парка магистрального парка составляют магистральные и региональные самолеты пассажирской вместимостью более 19 мест (42 % численности) и вертолеты (43%). Парк пассажирских самолетов выполняет 86 % всей транспортной работы воздушного транспорта России, вертолеты обеспечивают 90 % налета в интересах отраслей экономики. В действующем магистральном и региональном парке 83 современных самолета российского производства.

Объемы использования устаревших отечественных самолетов предыдущих поколений сократились до 6%, что благоприятно сказывается на экологических и экономических показателях деятельности воздушного транспорта. До 2015 г. ожидается прекращение эксплуатации большинства отечественных и зарубежных самолетов предыдущих поколений.

Современные прогнозы поставок пассажирских самолетов на долгосрочную перспективу ведущих авиастроительных фирм сопоставимы и достаточно оптимистичны. Общий объем поставок пассажирских самолетов за 20 лет по их мнению может превысить 30 тысяч самолетов при безусловном преобладании узкофюзеляжных магистральных самолетов и умеренных взглядах на поставки региональных типов. Потребность авиакомпаний в поставках грузовых самолетов, по мнению западных экспертов, будет обеспечиваться преимущественно за счет конвертации пассажирских самолетов переоборудование в грузовые варианты уже имеющихся в парке и эксплуатировавшихся какое-то время пассажирских самолетов.

Прогнозируемый рост объемов перевозок российских авиакомпаний до 540-700 млрд. пкм. в 2030 году определяет необходимость увеличение парка пассажирских самолетов до 1570-1890 магистральных и 460-500 региональных самолетов.

Воздушный транспорт Республики Беларусь представляет собой комплекс предприятий, организаций, осуществляющих перевозку пассажиров и грузов по воздуху, как в республике, так и за ее пределами. Все они являются государственными учреждениями и входят в состав Департамента по авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь.

Ежегодно доля воздушного транспорта в общем объеме пассажирооборота увеличивается: в 2011 года она составила 6,97 % общего пассажирооборота республики, что на 5,39 % выше показателей 2000 года.

Пассажирооборот компании за май 2012 увеличился на 14,4% по сравнению с маем 2011 года, за первые пять месяцев 2012 года он вырос на 19,7% по сравнению с первыми пятью месяцами 2011 года. [8]

В 2011-2015 гг. в развитие гражданской авиации Республики Беларусь планируется инвестировать около 1 млрд. долл. Основными направлениями использования денежных средств являются: реконструкция инфраструктуры Национального аэропорта Минск и переход «Балавия» на новые типы воздушных судов.

Национальная авиакомпания «Белавиа» является основным пассажирским авиаперевозчиком на рынке Республики Беларусь. «Белавиа» обладает современным парком воздушных судов западного и российского производства.

#### *Список использованных источников*

1. «Боинг» прогнозирует стоимость рынка гражданских самолетов в России и СНГ [Электронный ресурс], 2013.- Режим доступа: <http://www.boeing.ru/>. - Дата доступа: 07.02.2014.
2. Пассажирский самолёт [Электронный ресурс], 2013.- Режим доступа: [ru.wikipedia.org/wiki/](http://ru.wikipedia.org/wiki/).- Дата доступа: 10.02.2014.
3. [Электронный ресурс], 2013.- Режим доступа: <http://www.airbus.com/company/>. - Дата доступа: 23.01.2014.
4. Новости бизнес авиации в России и за рубежом [Электронный ресурс], 2013.- Режим доступа: <http://www.eastunion.info/news/2011/7/347/>.- Дата доступа: 10.02.2014.
5. Объем мирового рынка региональных самолетов [Электронный ресурс], 2013.- Режим доступа: <http://www.armstass.su/page=article&aid=96596&cid>.- Дата доступа: 10.02.2014.
6. Обзор парка ВС гражданской авиации [Электронный ресурс], 2013.- Режим доступа: [www.ato.ru](http://www.ato.ru).- Дата доступа: 27.01.2014.
7. Самойлов, И.А. Развитие парка самолетов российских авиакомпаний [Электронный ресурс], 2013.- Режим доступа: <http://p-as.ru/img/IV-2013-01-08.pdf>.- Дата доступа: 10.02.2014.
8. Новости авиакомпаний [Электронный ресурс], 2012.- Режим доступа: <http://news.tut.by/economics/292484.htm>.- Дата доступа: 10.02.2014.
9. Экономика и бизнес. Парк «Белавиа» в 2014 году пополнят два новых самолета «Эмбраер» авиакомпаний [Электронный ресурс], 2013.- Режим доступа: <http://news.tut.by/economics/368895.html>.- Дата доступа: 10.02.2014.

*Андрейко Юлия Вячеславовна, магистрант*

*Голик Вадим Сергеевич, к.э.н., доцент*

*УО «Белорусский государственный экономический университет»*

*Минск (Беларусь)*

## **РЕКЛАМНАЯ КАМПАНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОГО ПРОВАЙДЕРА В СЕТИ ИНТЕРНЕТ**

В современных условиях логистика является одним из важнейших стратегических инструментов в конкурентной борьбе международных компаний. Мировые логистические компании, которые используют передовые концепции интегрированной логистики постепенно усиливают свои позиции на рынке. По оценкам экспертов, доля логистических издержек в управлении материальными потоками в мировой торговле в среднем составляет примерно 11,7%ВНП.

Потребителями транспортно-логистических услуг являются практически все отрасли экономики: на товары народного потребления, включая продукты питания, приходится почти четверть объема этих услуг. Столько же приблизительно забирает торговля с экспедированием и таможней. Суммарно на отрасли машиностроения, включая автокомпоненты и электронику, также приходится около четверти объема. Оставшиеся 25% – это химия, фармацевтика, полиграфия, строительная отрасль.