

2022 года. Часть 7. – Санкт-Петербург: Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого, 2022. – С. 92-97.

5. Рыхтик, Д. Н. Методы и инструменты организационного обеспечения процесса управления человеческими ресурсами высшего учебного заведения в условиях международных ресурсных ограничений : диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук / Рыхтик Дарья Николаевна, 2023. – 152 с.

УДК 339.9

РЫНОК АВИАПЕРЕВОЗОК РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ: СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

аспирант К. И. Корнилова, ФММП БНТУ, г. Минск

Резюме. В данной работе рассмотрим основные факторы, оказывающие влияние на развитие рынка авиаперевозок, а также текущее состояние и перспективы развития рынка в Республике Беларусь.

Ключевые слова: рынок авиаперевозок, гражданская авиация, спрос.

Введение. Доступность транспортных услуг относится к числу важнейших характеристик, которые определяют качество жизни населения и уровень развития экономики, а также отражающих результаты функционирования рынка авиаперевозок.

Авиационная отрасль в Беларуси работала в соответствии с целями и задачами, определенными подпрограммой «Развитие гражданской авиации Республики Беларусь» Государственной программы развития транспортного комплекса Республики Беларусь на 2021-2025 годы [1]. В 2023 году деятельность авиационной отрасли осуществлялась в условиях продолжающейся неблагоприятной эпидемиологической обстановки, связанной с распространением на территории Республики Беларусь и других стран мира заболевания COVID-19, а также ограничений на полеты, введенных странами Евросоюза, Великобритании в отношении воздушных судов Республики Беларусь.

Основная часть. В основе анализа и прогнозирования тенденций развития мирового рынка лежит информация по следующим трем основным направлениям:

– Макроэкономический уровень стран. На спрос авиаперевозок влияют, такие экономические данные стран, как ВВП, инфляция, безработица и уровень доходов.

– Спрос на авиаперевозки. Это может включать общие сведения по пассажирообороту, данные о популярных направлениях и трендах в потребительском спросе.

– Геополитические события. Изменения визовых режимов, торговые соглашения, эпидемиологическая обстановка, могут существенно повлиять на развитие мирового рынка авиаперевозок.

По данным отчетов Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA) в 2023 году ряд макроэкономических проблем авиационной отрасли в мире остались с 2022 года, например высокий уровень безработицы, инфляции, в связи с этим глобальные цепочки поставок были нарушены. Рост мирового ВВП замедлился (с более чем 6% в 2021 году до чуть менее 3% в 2023 году) [2].

В свою очередь валовой внутренний продукт Республики Беларусь по данным Национального статистического комитета за 2023 года вырос на 3.9% по сравнению с 2022 года.

В 2019 году выручка авиакомпании «Белавиа» (главный пассажирский авиаперевозчик Республики Беларусь, по количеству перевезенных пассажиров и объему пассажирооборота ее удельный вес занимает практически 100% в республиканских объемах) составляла 882,8 млн. бел. руб., прибыль до налогообложения – более 100 млн. бел. руб., то есть рентабельность продаж около 12%. В 2020 году можно наблюдать падение: COVID-19 и другие ограничения дают сразу -40% – 520 млн. бел. руб. выручка и около 92 млн. бел. руб.– убыток. В связи с этим выросли кредиты, лизинги и ужался собственный капитал. По итогам работы 2023 года чистая прибыль «Белавиа» составила 66,9 млн. бел. руб. [3].

По данным IATA общеотраслевые коммерческие пассажиро-километры на 2023 год составили 94,1% от уровня 2019 года [2]. Эти высокие показатели в значительной степени зависят от неудовлетворенного спроса, который остается на плаву, несмотря на экономические трудности.

В свою очередь грузовые перевозки были лучшими в отрасли в 2021 году, но с тех пор их показатели несколько ниже уровня 2019 года. Однако его доля в общей выручке авиакомпаний составляет около 20% и вдвое превышает средний показатель до пандемии.

Так как в 2023 года деятельность ОАО «Авиакомпания «Белавиа» осуществлялась в условиях продолжающихся ограничений на полеты, введенных странами Евросоюза, США, Великобритании и Украины в отношении воздушных судов Республики Беларусь, а также закрытия части воздушного пространства Республики Беларусь и Российской Федерации, то налет воздушных судов авиакомпании составил 44295 часов, что соответствует увеличению на 6,78% по отношению к 2022 году (41 482 часов).

Тем самым пассажирооборот 2023 года сложился на уровне 4,3 млрд. пассажиро-километров, что ниже показателя 2021 года, но превышает объемы 2020 года – в период пандемии.

Таким образом, количество взлетов и посадок на аэродромах гражданской авиации и аэродромах совместного базирования Республики Беларусь за 2023 год увеличилось на 2061 (9,77%) по сравнению с аналогичным периодом 2022 года. Данные представлены в таблице 1 [4].

Таблица 1 – Количество взлетов и посадок на аэродромах гражданской авиации и аэродромах совместного базирования Республики Беларусь

Аэродром	Взлеты 2022	Взлеты 2023	Взлеты 2022/2023	Посадки 2022	Посадки 2023	Посадки 2022/2023
Брест	223	199	89,23%	223	196	87,89%
Гомель	494	67	13,56%	400	87	21,75%
Гродно	37	75	202,70%	37	74	200%
Могилев	45	32	71,11%	42	32	76,19%
Минск-2	9913	11422	115,22%	9901	11410	115,24%
Орша	46	84	181,61%	46	83	180,43%
Витебск	353	253	71,67%	353	254	71,96%
Итого:	11111	12138	109,24%	11002	12136	110,31%

Подводя итоги, можно отметить, что рынок авиаперевозок сильно зависит от процессов, происходящих в экономическом пространстве, как в самой стране, так и в мире. Этот рынок наиболее остро реагирует на все изменения, происходящие в экономике. Стабильность развития экономики в целом влияет и на рост объемов авиаперевозок.

Заключение. Факторы, определяющиеся правительством страны и воздействующие на развитие воздушного транспорта, следующие: налоговая нагрузка, величина таможенных пошлин, среднедушевой доход по стране, уровень деловой активности в стране, объем внешнеторгового оборота, интенсивность туристических поездок. Внешней средой для гражданской авиации являются факторы, определяемые международными рынками авиаперевозок, а также международными авиационными организациями (ИКАО, ИАТА, МАК).

Для развития рынка авиаперевозок Республик Беларусь в 2024 году необходимо:

- оптимизировать маршруты и расписания для повышения загрузки и использования воздушных судов;
- непрерывно внедрять новые информационные технологии для сокращения операционных затрат и повышения производительности;
- стремиться к экологически устойчивым решениям в авиаперевозках, например, использовать биотоплива и разработать программу управления выбросами углерода;
- вступать в международные альянсы авиакомпаний для обмена ресурсами, опытом и рыночными возможностями;
- увеличивать маршрутные сети и открывать новые рынки для привлечения большего числа пассажиров и грузовых перевозок.

Можно отметить, что в решении проблемы эффективности функционирования белорусского рынка авиаперевозок, вопросы повышения эффективности воздушного транспорта занимают центральное место. Перед субъектами авиации встает проблема разработки и практического использования механизмов управления эффективностью в зависимости от стратегических целей, влияния факторов внутренней и внешней среды.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Государственная программа развития транспортного комплекса Республики Беларусь на 2021–2025 годы : Постановление Совета Министров Республики Беларусь, 23марта 2021 г., № 165 // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 2021. – № 5/48904.
2. Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) [Электронный ресурс] / International Air Transport Association. – Режим доступа: <http://www.iata.org/Pages/default.aspx>. Дата доступа: 31.01.2024.
3. Официальный сайт ОАО «Авиакомпания «Белавиа» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://belavia.by>. Дата доступа: 15.01.2024.
4. Департамент по авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь [Электронный ресурс]/ Департамент по авиации М-ва транспорта и коммуникаций Респ. Беларусь. – Режим доступа: <http://caa.gov.by/ru/international-activity-ru/>. Дата доступа : 10.12.2023.

УДК 330.31.

ПРИНЦИПЫ ЦИРКУЛЯРНОЙ ЭКОНОМИКИ: КОНЦЕПЦИЯ «10R»

докт. экон. наук, профессор С.А. Кристиневич, ФММП БНТУ, г. Минск, магистрант Я.Г. Гапутина, ФММП БНТУ, г. Минск

Резюме. В статье обсуждаются принципы циркулярной экономики и разнообразие их толкований различными авторами. Рассматривается классификация "10R", которая представляет конкретные практики циркулярной экономики, включая отказ, сокращение, повторное использование, ремонт, модернизацию, восстановление, перепрофилирование, вторичную переработку материалов, рекуперацию и повторную добычу ресурсов. В статье также описываются методы применения этих принципов на практике, от этичного выбора поставщиков до внедрения технологий сокращения отходов.