

Отже, на сучасному етапі розвитку діяльність в області виробничої логістики багатогранна. Виробнича логістика тісно пов'язана з іншими видами логістики, такими як: закупівельна, розподільча, транспортна, складська, інформаційна.

Виробнича логістика - базується на системному методі залучення окремих взаємопов'язаних елементів в єдиний інтегрований процес.

Список літератури

1. Алесинская Т. В. Основы логистики: Общие вопросы логистического управления. Таганрог, 2005. 121 с.
2. Сумець О. М., Сиромятніков П. С. Виробнича логістика: технічні системи і прийоми раціоналізації переміщення матеріальних потоків : навч. посіб. Харків : Пром-Арт, 2018. 100 с.
5. Дегтяренко В. Н. Основы логистики и маркетинга : учеб. пособие. Ростов н/Д. : Ростов. гос. акад. строительства, 1992. 128 с.

УДК 656

Кохно С. А., аспирант

Научный руководитель: Ивуть Р. Б., д.э.н., профессор

*Академия управления при Президенте Республики Беларусь,
г. Минск, Республика Беларусь*

ЭКОНОМИЧЕСКИЙ МЕХАНИЗМ УПРАВЛЕНИЯ ГРУЗОВЫМИ АВИАПЕРЕВОЗКАМИ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Предметом деятельности грузовой авиакомпания является осуществление за плату воздушных перевозок грузов и почты, выполнение авиационных работ, осуществление иных видов деятельности в области авиации.

Основными видами деятельности являются: деятельность воздушного транспорта; деятельность воздушного транспорта, не подчиняющегося расписанию, (в том числе перевозки по воздуху (включая транзитные) промышленных взрывчатых материалов, специальных (опасных, военных) грузов, техническое обслуживание и технический ремонт воздушных (включая транзитные) судов; транспортная обработка грузов; организация перевозок грузов.

Основным видом услуг авиакомпании является перевозка грузов воздушным транспортом, а также оказание услуг по техническому обслуживанию воздушных судов иностранных авиакомпаний.

Авиакомпания как любая коммерческая организация в рамках своей деятельности осуществляет ряд экономических функций, такие как планирование, прогнозирование и ценообразование.

Среди функций управления планирование занимает центральное место, так как призвано регламентировать поведение объекта в процессе реализации поставленных перед ним целей. Функция планирования предусматривает

определение конкретных задач каждому подразделению на различные плановые периоды и разработку производственных программ [1, с. 32].

Финансово-экономическая деятельность авиакомпаний ориентируется на доведенные Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь показатели прогноза социально-экономического развития, которые ежегодно доводятся для всех предприятий отрасли.

В организациях осуществляется: бизнес-планирование – контроль выполнения осуществляет директор; планирование периодического обучения и повышения квалификации персонала – контроль выполняется заместителем директора по персоналу; планирование совершенствования СМК – контроль выполнения осуществляет начальник отдела управления качеством.

Разработку планов авиакомпании осуществляет отдел экономики.

Подразделения разрабатывают предложения по совершенствованию деятельности авиакомпании, которые содержат организационные, экономические и технические мероприятия, направленные на совершенствование технической оснащенности, внедрение новой техники, оборудования и технологий. Данные мероприятия включены в Планы работ подразделения.

Планирование оказывает непосредственное влияние на уровень активизации деятельности руководства и аппарата управления. Высокое качество разработанных программ, особенно с помощью ЭВМ и экономико-математических методов, их строгая увязка по всем подразделениям авиакомпании, согласованность с располагаемыми материальными, финансовыми и трудовыми ресурсами позволяет наиболее эффективно управлять производством.

Прогнозирование объемов авиаперевозок осуществляется службой по организации перевозок с применением экономико-математических моделей, а затем выполняется детальный расчет ожидаемой доли грузовых перевозок авиакомпании. При прогнозировании применяются: качественные методы (анкетирование, опросы и т.д.); количественные методы (корреляционный анализ, регрессионный анализ, факторный статистический анализ, экономико-математическое моделирование и т.д.). Для определения реального объема авиаперевозок производится сегментация рынка авиаперевозок и проводится тщательный анализ возможностей авиакомпании по освоению выделенных сегментов. Грузовые авиакомпании оказывают услуги по перевозке грузов воздушным транспортом путем выполнения чартерных рейсов.

Предоставление услуг по авиафрахтовым перевозкам на внутреннем и международном рынках авиаперевозок осуществляется на коммерческой основе во исполнение специального контракта (договора чартера) между авиакомпанией и заказчиками. Таким образом, авиакомпания выставляет на продажу:

- полный чартер, когда авиакомпания все расходы по реализации авиарейса берет на себя;
- неполный чартер, когда авиакомпания и заказчик в соответствии с договором делят между собой расходы при реализации авиарейса.

Стоимость договора рассчитывается для каждой перевозки отдельно и формируется исходя из уровня затрат на ее осуществление. Уровень затрат, которые включаются в договор на выполнение чартерного рейса, зависят от уровня цен и тарифов, которые применяют государства по маршруту полета.

Расчет стоимости чартерного рейса включает в себя следующие статьи расходов:

- стоимость авиатоплива (зависит от цен на топлива в каждом аэропорту);
- стоимость аэропортового обслуживания (зависит от тарифов аэропорта);
- стоимость аэронавигационного обслуживания (зависит от тарифов страны, территория которой пересекается);
- стоимость полетного времени и других расходов, к которым можно отнести получение разрешений на использование воздушного пространства государства по маршруту полета, дополнительное страхование, борtpитание и пр. Стоимость чартерного рейса не тарифицируется и является договорной, в зависимости от конъюнктуры мирового рынка. В целом, существующий механизма управления грузовыми авиаперевозками позволяет эффективно функционировать предприятиям гражданской авиации, однако руководству авиакомпаний необходимо обратить внимание на необходимость некоторых структурных изменений в управлении перевозками воздушным транспортом в целях реагирования на динамично развивающийся рынок авиационных услуг.

Список литературы

1. Копейкина С. В. Управление производством на воздушном транспорте : курс лекций. Хабаровск : Изд-во ДВГУПС, 2013. 96 с.
2. Курончик Е. П., Дубинина В. Г. Управление коммерческой деятельностью авиакомпании / под ред. Е. П. Курончик. М. : Авиабизнес, 2009. 536 с.
3. Менеджмент на транспорте : учеб. пособие / под ред. Н. Н. Громова, В. А. Персианова. 5-е изд., испр. М. : Академия, 2010. 528 с.

УДК 338

Кравцова А. А., студентка

Научный руководитель: Паришутич О. А., к.э.н., доцент

Полесский государственный университет, г. Пинск, Республика Беларусь

КОНЦЕНТРИРОВАННОСТЬ ОТРАСЛЕЙ ЭКОНОМИКИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ И ОЦЕНКА ПОСТУПЛЕНИЯ ИНВЕСТИЦИЙ

Одной из наиболее острых проблем Республики Беларусь остается достижение стабильного экономического роста. В числе факторов, которые непосредственно влияют на динамику экономического развития, принадлежат инвестиционной сфере. Прямые иностранные инвестиции (ПИИ) являются одной из форм международного движения капитала, которая отражает долговременный интерес и контроль со стороны резидента одной страны над предприятием-резидентом, находящимся в другой стране. Многие государства