

9. Haponiuk, M. Budżet gospodarstwa domowego i rachunki narodowe. // Wiadomości Statystyczne GUS. – № 1/1997. – S. 20–28.
10. Janoś-Kresło, M. Konsumpcja jako proces zaspokajania potrzeb, [w:] Janoś-Kresło, B. Mróz (red.) // Konsument i konsumpcja we współczesnej gospodarce. – Warszawa: SGH, 2006. – S. 61.
11. Kołodziejek, B. Potrzeby i spożycie / B. Kołodziejek, Z. Zielińska. – Warszawa: PWE, 1989. – S. 9.
12. Kubicka, J. Procesy integracji europejskiej a poziom życia ludności. – Katowice: Wyd. Akademii Ekonomicznej, 2001. – S. 10.
13. Kusińska, A. Konsumpcja a rozwój społeczno-gospodarczy regionów w Polsce. – Warszawa: PWE, 2011.
14. Luszniwicz, A. Statystyka społeczna. – Warszawa: PWE, 1982. – S. 11.
15. Malina, A. Taksonomiczna analiza przestrzennego zróżnicowania jakości życia ludności w Polsce w 1994 r. / A. Malina, A. Zeliaś // Przegląd Statystyczny R.XLIV. – Z. 1/1997. – S. 11, 238.
16. Mishan, E.J. Spór o wzrost gospodarczy. – Warszawa: PIW, 1986. – S. 25.
17. Otok, S. Geografia społeczna. – Warszawa: PWN, 1987. – S. 82.
18. Owiński, J.W. Pomiar jakości życia. Uwagi na marginesie pewnego rankingu / J.W. Owiński, T. Tarchalski // Zeszyty Naukowe Wydziału Informatycznych Technik Zarządzania Wyższej Szkoły Informatyki Stosowanej i Zarządzania. – Nr. 1. – 2008. – S. 62.
19. Panek, T. Jakość życia od koncepcji do pomiaru. – Warszawa: SGH, 2016. – S. 14–16.
20. Piasny, J. Poziom i jakość życia ludności oraz źródła i mierniki ich określania // Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny. – Z. 2/1993. – S. 74.
21. Rekowski, M. Mikroekonomia. – Poznań: Wyd. Akademia, 2005. – S. 87.
22. Secomski, K. (red.) Mała encyklopedia ekonomiczna. – Warszawa: PWE, 1974. – S. 386.
23. Senyszyn, J. Konsumpcja a wzrost gospodarczy, [w:] M. Daszkowska, J. Senyszyn (red.) // Elementy teorii konsumpcji. – Gdańsk: Wyd. Uniwersytetu, 1994. – S. 51–52.
24. Słaby, T. Poziom życia i jakość życia // Wiadomości Statystyczne. – Nr. 6/1990. – S. 25.
25. Słaby, T. Systemy wskaźników społecznych w polskich warunkach transformacji rynkowej: monografie i opracowania SGH. – № 392. – Warszawa. – 1994. – S. 5.
26. Słaby, T. Poziom i jakość życia, [w:] T. Panek (red.) // Statystyka społeczna. – Warszawa: PWE, 2007. – S. 103.
27. Słaby, T. Współbieżność kryzysu i dobrostanu Polaków w czasie kryzysu, [w:] M. Bombol (red.), Jak żyć w kryzysie? Zachowania polskich konsumentów. – Warszawa: SGH, 2011. – S. 12.
28. Sompolska-Rzechuła, A. Pomiar i ocena jakości życia // Wiadomości Statystyczne. – № 8. – 2013. – S. 19–36.
29. Szczepański, J. Konsumpcja a rozwój człowieka. Wstęp do antropologicznej teorii konsumpcji. – Warszawa: PWE, 1981. – S. 132–137.
30. Szukielojć-Bieńkuńska, A. Terytorialne zróżnicowanie wybranych aspektów jakości życia w Polsce / A. Szukielojć-Bieńkuńska, J. Włodarczyk, T. Piasecki // Wiadomości Statystyczne. – Nr. 8. – 2014. – S. 23.
31. Śmiłowska, T. Zróżnicowanie poziomu i jakości życia ludności w przekroju terytorialnym. – Z. 229. – Warszawa: GUS, 1995. – S. 5.
32. Tkocz, M. Charakterystyka wielkich miast Polski / M. Tkocz, E. Zuzanska-Żyśko // Wiadomości Statystyczne. – № 12/1996. – S. 84–93.
33. Żebrowski, K. Międzynarodowe porównania spożycia, metodologia badań, analiza i wnioski. – Wrocław: Wyd. Wyższej Szkoły Zarządzania, 2002. – S. 15, [za:] A. Holody, Gospodarstwo domowe i jego rola społeczno-ekonomiczna. – Warszawa: KiW, 1971. – S. 15.
34. Żelazna, K. Ekonomia konsumpcji. Elementy teorii / K. Żelazna, I. Kowalczyk, B. Mikuta. – Warszawa: Wyd. SGGW, 2002. – S. 18–19.

Материал поступил в редакцию 07.02.2018

#### A. CZECH Consumption and its indirect categories – definition approaches

The aim of the paper is to make the literature review the existing definitions of the consumption phenomenon. Moreover, its indirect categories such as living standard, quality of life and so on were analyzed as well. Hence, the elaboration of their own approach can have a positive influence on the research quality of the analyzed economic phenomenon.

УДК 336.221

Щавлинский Н.Б.

### АВИАКОМПАНИЯ «ТРАНСАВИАЭКСПОРТ» – ОСНОВНОЙ АВИАЦИОННЫЙ ГРУЗОПЕРЕВОЗЧИК РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ И ОФИЦИАЛЬНЫЙ АВИАПЕРЕВОЗЧИК ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

Авиакомпания «Трансавиаэкспорт» была создана в соответствии с Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 31 июля 1992 г. № 471 и зарегистрирована 29 декабря 1992 года [1, с. 222].

Первым руководителем авиакомпании был назначен опытный и высококлассный специалист С.А. Минхаев. Командиром летного отряда стал И.И. Квитинский, отвечавший за всю организацию летной службы, начальником летно-штурманского отдела – М.В. Гресь, штурманом-инструктором – Л.Г. Кузьменко. Кроме того, в авиакомпанию были приглашены опытные и лучшие из авиационных специалистов: В.Я. Жигачев, В.Н. Мещеряков, В.А. Планкин, С.П. Брилев, Н.С. Бочков, И.Н. Герловский, Н.П. Гаманова, А.М. Долинский, В.П. Комлев, В.И. Каркоников, А.В. Пацкевич, В.Д. Расолько, В.В. Светлаков и другие.

Учредителями авиапредприятия выступили: «Авиационный аналитический центр Министерства обороны Республики Беларусь», «Минский автомобильный завод», а также Производственное объединение по выпуску холодильников «Атлант» и Производственное объединение «Горизонт» [2, с. 117].

Основой формирования авиакомпании «Трансавиаэкспорт» явились конверсионные части и подразделения 339-го Витебского полка военно-транспортной авиации, который после распада Советского Союза остался на территории Республики Беларусь. Из числа уволенных в запас

военных летчиков полка и пилотов самолетов Ту-154 гражданской авиации Беларуси было сформировано 30 экипажей авиакомпании «Трансавиаэкспорт». Основу воздушного флота авиакомпании составили самолеты Ил-76. Основное их предназначение в полку было – перевозка военной техники, артиллерийского вооружения, выброска десанта. А чтобы выполнять полеты по международным трассам в соответствии с требованиями ИКАО, соблюдая ее установленный регламент, военный Ил-76 МД был переоборудован для нужд гражданской авиации в транспортный вариант Ил-76 ТД, хотя назначение его осталось таким же – перевозка крупногабаритных грузов. Обслуживание этих мощных и надежных машин с самого начала создания авиапредприятия осуществлял опытный инженерно-технический состав.

Большая часть командно-руководящего состава авиакомпании осуществляла и осуществляет сегодня свою деятельность в главном офисе, который расположен в городе Минске по ул. Захарова, 44. А основным базовым аэродромом, на котором располагался самолетно-моторный парк, осуществляли свою деятельность инженерно-технический состав и все службы авиационного обеспечения, являлся аэродром «Мачулищи».

Перед прошедшими специальную подготовку экипажами была поставлена задача «выполнения коммерческих, регулярных и чар-

Щавлинский Николай Борисович, кандидат исторических наук, доцент Белорусского национального технического университета. Беларусь, БНТУ, 220013, г. Минск, пр. Независимости, 65.

терных рейсов [1, с. 223].

Следует отметить, что с момента своего создания авиакомпания заняла весьма активную позицию на международном рынке грузовых авиаперевозок. Уже в период 1992-1993 годов самолеты с эмблемой авиакомпании «Трансавиаэкспорт» можно было увидеть в странах СНГ, Азии, Африки, Южной Америки и Австралии. Однако основными направлениями грузопотоков являлись: Мачулищи-Остенде – свыше 34%, Мачулищи-Люксембург – 11,9%, Мачулищи-Фуджейра – 9,7%, Мачулищи-Дели – 6, 2%. Объем выполненных услуг авиакомпании «Трансавиаэкспорт» за период ее деятельности составил к 1995 году 17, 7 млн долларов США [3, с. 9].

Широкая производственная деятельность авиакомпании и успехи на рынке международных авиационных услуг позволили ей стать полноправным членом таких авторитетных организаций, как Международная организация гражданской авиации (ИКАО), Межгосударственный авиационный комитет (МАК), Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА).

Членство в этих авторитетных организациях имело большое значение для динамичного развития авиакомпании «Трансавиаэкспорт», так как давало возможность ее сотрудникам в полной мере использовать передовой международный авиационный опыт, развивать новые формы сотрудничества, значительно повысить производительность и эффективность предоставляемых услуг. Более того, авиакомпания получила широкий доступ к новым источникам экономической правовой и технической информации, а также широкой консультативной помощи в деле реализации различных программ и проектов развития национальной авиации.

В 1995 году в соответствии Указом Президента Республики Беларусь № 126 от 4 апреля авиакомпания «Трансавиаэкспорт» вошла в состав Государственного комитета Республики Беларусь [4, с.2-3]. В 1996 году ее возглавил член коллегии Государственного комитета по авиации Республики Беларусь О. А. Рыжиков, который до этого занимал ряд руководящих должностей в Белорусском управлении гражданской авиации.

Нельзя не отметить тот заметный и весомый вклад, который на протяжении 10 лет вносил Олег Васильевич в становление и развитие авиакомпании «Трансавиаэкспорт». Именно в годы его руководства авиакомпания значительно увеличивает количество рейсов, расширяет сеть предоставляемых услуг на международном рынке авиационных грузоперевозок. Так, обеспечивая полностью потребности народного хозяйства Республики Беларусь, авиакомпания в подавляющем большинстве своем осуществляла грузовые авиаперевозки на экспорт, которые к 2002 году составляли 98 процентов от общего количества перевезенных грузов. Всего самолетами авиакомпании «Трансавиаэкспорт» в указанный период доставлено в различные районы земного шара более 228 тысяч различных тонн грузов. А общий налет составил 77 тысяч часов при обеспечении безопасности полетов. В то же время в бюджет государства было перечислено 85 млн долларов США. [2, с. 118].

Вместе с тем, практически с первых дней руководству авиакомпании пришлось решать одну из самых сложных задач - модернизации воздушных судов. В этой связи авиакомпания вынуждена была к периоду 2002 года переоборудовать 19 военно-транспортных самолетов Ил-76МД в гражданский вариант Ил-76 ТД, при этом отремонтировать 61 авиадвигатель. В то же время на 8 самолетах были установлены системы предупреждения столкновения воздушных судов в полете (TCAS), на 7 авиалайнерах доработаны и установлены современные системы навигации «Курс-МП», а на 3-х – системы обеспечения полетов с сокращенным интервалом вертикального эшелонирования. Затем, в целях обеспечения безопасности полетов, их автономного выполнения на всех воздушных судах авиакомпании штатно-навигационный комплекс был дополнен спутниковой навигацией [1, с. 214]. Целенаправленная и кропотливая работа в этом направлении позволила авиакомпании получить статус «официально зарегистрированного авиационного перевозчика Организации Объединенных Наций (ООН)» [5, с. 107].

Большой вклад в копилку этих и других достижений авиакомпании внесли многие ветераны гражданской авиации и военно-воздушных сил бывшего Министерства обороны СССР, среди которых: В.С. Буланкин, В.П. Бельский, Л.С. Бернацкий, С.И. Бабинов, В.Ф. Бех, И.Л. Васькевич, М.В. Гресь, Г.И. Денисов, В.Н. Дайнега,

Г.А. Егизарян, Г.К. Зубков, В.Б. Иванов, С.В. Красный, В.С. Краюшин, Н.И. Лобач, Г.А. Лобусов, С.Н. Морозов, С.Ф. Мухин, В.Д. Нестеров, В.Н. Потапов, Н.Н. Романьков, В.В. Станкевич, И.В. Сикорский, Л.И. Хорошунова, Н.Г. Сикорский, Н.В. Худяков и другие.

27 декабря 2002 года авиакомпания «Трансавиаэкспорт» отметила свое 10-летие со дня образования торжественным собранием, на котором с докладом об итогах деятельности коллектива выступил генеральный директор О.В. Рыжиков. С приветственным словом к коллективу авиакомпании обратился также Председатель Государственного комитета по авиации Республики Беларусь Ф.Ф. Иванов.

По случаю юбилея большая группа авиарботников была награждена Почетными грамотами Государственного комитета по авиации, а также ценными подарками. А такие передовые работники авиакомпании, как командир воздушного судна Г.К. Зубков, главный штурман самолетов ИЛ-76 В.Д. Нестеров, инженер авиационно-технической автобазы Л.Л. Бохан и главный бухгалтер Л.И. Хорошунова были награждены Почетными грамотами Совета Министров Республики Беларусь [2, с. 121–122].

В начале 2003 года, в соответствии с распоряжением Президента Республики Беларусь «О передаче аэродрома Мачулищи Министерству обороны», самолетно-моторный парк, инженерно-технический состав и все службы авиационного обеспечения перебазировались в Национальный аэропорт Минск, откуда большегрузные самолеты авиакомпании «Трансавиаэкспорт» продолжили взмывать в белорусское небо и брать курс в самые отдаленные уголки нашей планеты.

Поскольку авиакомпания имела статус авиационного перевозчика Организации Объединенных Наций (Телеграмма ООН № 11796 ID от 2001 г.), диапазон перевозимых ею грузов стал весьма широк: специального назначения, опасные, гуманитарные, крупногабаритная техника и агрегаты, товары народного потребления. Например, в 2004 году авиакомпания «Трансавиаэкспорт» одной из первых перевозила грузы в пострадавшие от цунами районы Индийского океана (Малайзия, Индонезия, Шри-Ланка). Самолеты авиакомпании доставляли грузы в Иран для жителей, пострадавших от землетрясения. В 2007 году гуманитарная помощь доставлялась на Мартинку и в Перу [6, с. 34]. Не удивительно, что основной объем перевозимых грузов авиакомпанией – это экспорт. Его объем, начиная с 2005 года, стал составлять ежегодно в среднем 12 млн долларов США. Исключение составил лишь 2007 год, когда авиакомпания в результате террористических актов в течение месяца потеряла два воздушных судна, что, практически, одновременно сократило производные мощности авиапредприятия на 28, 6%.

Вот несколько строк из тех трагических страниц из истории авиакомпании. В соответствии с программой ООН самолет авиакомпании «Трансавиаэкспорт» 9 марта 2007 года доставлял из Уганды в объёме гражданской войны государство Сомали два бронетранспортера. Кроме девяти членов экипажа, на борту самолета находилось еще пять человек. За три километра до аэродрома столицы Сомали Могадишо, на высоте 150 метров, в левую нишу шасси самолета попал выпущенный из гранатомета снаряд, начался пожар. Но экипаж во главе с командиром В. Ладновым сумел благополучно посадить самолет. Когда самолет потушили, выяснилось, что его можно разобрать. Для этого доставили своих авиатехников. Затем необходимо было вывезти двигатели и детали, убедиться, что специалистам «Трансавиаэкспорта» ничего не угрожает. Понимая, на какой риск придется идти, пилотировать Ил-76 из Беларуси в Могадишо решил сам командир авиационного отряда Игорь Васькевич. Экипаж он подобрал полностью из добровольцев. Через несколько дней из Минска в Могадишо отправился Ил-76 с авиационными специалистами, чтобы исследовать состояние поврежденного самолета и оценить принесенный ему ущерб [7, с. 10].

После проведенной экспертизы и погрузки демонтированного оборудования с подбитого самолета второй Ил-76 23 марта 2007 года вылетел из Могадишо на Минск. При этом 10 авиатехников авиакомпании «Трансавиаэкспорт» не поместились в самолет и остались в Сомали. На расстоянии 8-10 км от аэродрома белорусский самолет был сбит ракетой одной из враждующих между собой группировок Сомали. Погибли все 11 членов экипажа – командир корабля Игорь Васькевич, второй пилот Александр Гоманьков, бортинженер Иван Глеб, бортрадист Олег Канунников, бортоператор Игорь Гресь, старший бортоператор Александр Зернин, штурман

Геннадий Трашков, инженер по эксплуатации воздушного судна Михаил Баглов, авиатехники по планеру и двигателям Олег Бондарчук, Дмитрий Носников и Артем Сычугов [8, с. 7].

По ходатайству коллектива «Трансавиаэкспорта» и Указу Президента А.Г. Лукашенко все погибшие были награждены посмертно орденом «За асаблівую мужнасць». Этим же указом Владимиру Ладнову и членам его экипажа вручили ордена «За Асаблівую мужнасць» [9, с. 29]. Между тем, понеся огромные потери в авиационных специалистах и технике, авиакомпания серьезно не отступила от своих позиций. Уже в октябре 2007 года авиакомпания «Трансавиаэкспорт», Государственный научно-исследовательский институт гражданской авиации Российской Федерации и компания Overseas Reynolds Internations Corporation заключили трехсторонний договор на выполнение программы перевозок для российской антарктической полярной экспедиции. Для этих целей авиакомпания «Трансавиаэкспорт» предоставила самолет Ил-76 ТД. Белорусское воздушное судно в течение пяти месяцев базировалось на станции в Кейптауне (ЮАР) и выполняло полеты в Антарктиду. Экипаж и белорусские авиаспециалисты из числа бортоператоров и инженерно-технического состава успешно осуществили 15 посадок на снежно-ледовые аэродромы материка, при этом было перевезено около 600 тонн грузов [6, с. 33]. Самолет авиакомпании «Трансавиаэкспорт» и авиационные специалисты привлекались в целях перевозки грузов для российской антарктической полярной экспедиции и в последующие антарктические сезоны.

По завершении в феврале 2009 года очередного 4-месячного освоения Антарктиды руководитель научной экспедиции Рубен Есаян, Герой России, заслуженный летчик-испытатель дал высокую оценку деятельности авиационных специалистов авиакомпании: Петру Дорохову, Владимиру Ляху, Павлу Тупицыну. Также он отметил «ответственный подход авиакомпании к организации технического обслуживания и поддержки летной годности воздушного судна» [10, с. 115].

Но авиакомпания «Трансавиаэкспорт» не только предоставляла самолет и авиационных специалистов для российской антарктической полярной экспедиции, но и постоянно сотрудничала и продолжает сотрудничать с российскими и зарубежными авиакомпаниями. Например, авиакомпания на взаимовыгодных условиях предоставляет в аренду воздушные суда таким российским авиакомпаниям, как «Волга-Днепр» и «Полет». В результате совместно с российскими коллегами выполняются работы по доведению самолетов Ил-76 до летной годности.

Среди приоритетных направлений деятельности авиакомпании по-прежнему гуманитарные рейсы по доставке грузов в различные регионы планеты и прежде всего туда, где нужна незамедлительная помощь людям. Например, в 2009 году экипаж под руководством командира воздушного судна Ил-76 Александра Кривенко осуществлял сложнейшие полеты, доставляя грузы в труднодоступные районы Судана. При этом применялся метод десантирования грузов с высоты 200–250 метров.

В течение трех недель два экипажа белорусской авиакомпании «Трансавиаэкспорт» (командиры воздушных судов А. Баташов и О. Гранов) под общим руководством командира авиационного отряда, заслуженного пилота Республики Беларусь Сергея Морозова доставляли грузы с продовольствием, медикаментами и спасательным оборудованием на остров Гаити пострадавшим в результате разгула стихии людям. Известно, что любой полет граничит с возможными опасностями, тем более многочасовой перелет через океан и приземление в рискованной зоне, каким являлся в то время аэродром Гаити, функционировавший не в полную силу. Не менее жесткие условия экипажам пришлось преодолевать во время временных посадок на территории островов Карибского моря.

В апреле 2008 года авиакомпания «Трансавиаэкспорт» стала членом международной грузовой ассоциации TIACA. Членство в этой организации, во-первых, предоставило возможность «Трансавиаэкспорту» развивать деловые контакты с ключевыми игроками международного рынка авиационных грузоперевозок, перенимать передовой зарубежный опыт и использовать его в целях перспективного развития авиакомпании в условиях современного рынка.

Во-вторых, сотрудники авиакомпании получили возможность участвовать в конференциях, работе комитетов ассоциации, а также проводимых ее международных форумах, в том числе TIACA Interna-

tional Air Cargo Forum. Уже в мае 2008 года менеджеры авиакомпании впервые приняли участие в подобных мероприятиях, которые проходили в столице Дании Копенгагене.

В 2009 году авиакомпания «Трансавиаэкспорт» сертифицировала свою систему менеджмента качества и получила сертификат органа TUV Thuringen на соответствие требованиям международного стандарта ISO 9001-2008.

В 2010 году авиакомпания прошла сертификацию на соответствие требованиям российских федеральных авиационных правил в области технического обслуживания авиационной техники ФАП – 145. Благодаря этому инженерно-технический состав авиакомпании получил возможность выполнять оперативное, периодическое, сезонное и календарное техническое обслуживание самолетов Ил-76 российских авиакомпаний.

Динамичное развитие авиакомпании наблюдалось в течение всего 2010 года. Экипажам авиапредприятия приходилось находиться в многосуточных рейсах и совершать по 16–18 взлетов-посадок на зарубежных аэродромах. Например, только в августе-сентябре 2010 года летный экипаж под руководством командира воздушного судна С. Красного (начальник инспекции по безопасности полетов – авт.) в течение 66 суток непрерывно осуществлял грузовые перевозки в страны Азии и Африканского континента. В составе экипажа были С. Плискин, В. Смирнов, С. Теслюк, А. Антонов, П. Дорохов, Н. Зарубский, В. Дурейко. Экипаж провел в воздушном пространстве 160 часов, пролетов более 120 тыс. км, расстояние, равное трем виткам вокруг Земли.

В результате по итогам года авиакомпания продемонстрировала положительную динамику по всем финансово-экономическим показателям. Благодаря профессиональному мастерству пилотов, авиационных специалистов, применению грамотных логистических схем управления парком воздушных судов, доходы авиакомпании за указанный год выросли почти на 40% процентов по сравнению с 2009 годом, а положительное сальдо внешней торговли увеличилось на 50%. Налет воздушных судов авиакомпании за 2010 год составил более 5000 часов. В то же время было перевезено свыше 15 тысяч тонн различных грузов [5, с. 107].

2011 год в деятельности авиакомпании был отмечен новыми достижениями. Авиапредприятие «Трансавиаэкспорт» впервые в своей деятельности провело аккредитацию в Китае на право выполнения туда полетов. В результате были подписаны соглашения с агентами по организации и обеспечению рейсов в Китае, в частности, в таких аэропортах, как Шанхай, Пудунг, Тяньзинь, Ксианг, Урумчи. Кроме того, авиакомпания одной из первых в мире получила разрешение на осуществление полетов на аэродром космодрома в Китае. В результате полета на космодром был доставлен для китайской космической корпорации спутник. В том же году авиапредприятие было награждено дипломом участника V Международной специализированной выставки и конгресса «Транспорт и логистика».

Итоги производственной деятельности авиапредприятия за 2011 год свидетельствуют о стабильном положении на международном рынке грузовых перевозок. Авиакомпания перевыполнила показатели социально-экономического развития, установленные Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь по экспорту услуг, производительности труда, рентабельности, экономии энергоресурсов, выручке от реализации. Также были улучшены показатели по некоторым другим направлениям производственной деятельности.

Вместе с тем в указанный период не в полной мере были выполнены прогнозные показатели по грузообороту и перевозке грузов из-за общего снижения количества налета часов по причине жесткой конкуренции на международном рынке грузовых авиаперевозок. Одной из причин явилось временное закрытие воздушного пространства в связи с нестабильной ситуацией в ряде стран северной части Африканского континента. Однако снижение объема перевозок грузов не оказало существенного влияния на экономическое положение авиапредприятия. В полной мере был обеспечен рост финансовых доходов.

Следует отметить, что и в последующие годы авиакомпания «Трансавиаэкспорт» не снижала темпов своего развития. Практически ежегодно авиакомпания демонстрирует положительную динамику по всем финансово-экономическим показателям с обеспечением безопасности полетов в выполнении чартерных рейсов. Особенная роль на авиапредприятии отводится поддержке летной годности воздушных судов, так как по-прежнему воздушный парк «Трансавиа-

экспорта» состоит из самолетов Ил-76ТД. Преимущества этих воздушных судов давно оценены во всех уголках земного шара. Ил-76ТД прекрасно зарекомендовал себя в различных климатических условиях, подтвердив свою надежность. Имея на борту погрузочно-разгрузочное оборудование, самолет не требует специального аэропортового оборудования. Это делает возможной его посадку в аэропортах, оборудование которых не приспособлено для обслуживания гражданских воздушных судов такого класса. Но в связи с требованиями и нормами ИКАО по шумам крылатые грузоперевозчики требуют постоянной ремоторизации двигателями нового поколения.

В последнее время рассматриваются два возможных варианта получения этих двигателей – российские двигатели ПС-90А-76 и ДК-30КПЗ (Бурлак). Кроме того, руководство авиакомпании ведет переговоры с российскими и западными лизинговыми компаниями о возможности закупки у них новых самолетов. Например, из российских воздушных судов наиболее перспективными для авиакомпании являются Ту-204С, Ан-148Т, Ил-114Т; зарубежных – Boeing-737 и Boeing-757 [6, с. 34].

И, конечно, за всеми этими и другими достижениями люди. Большую роль в общей системе подготовки и выполнения чартерных рейсов, поддержания летной годности самолетного парка и обеспечении безопасности полетов на протяжении последнего этапа развития авиакомпании «Трансавиаэкспорт» играли и продолжают играть сотрудники дирекции: М. Гресь, И. Богдан, И. Нарейко, М. Антонова, И. Сикорский; должностные лица авиационного отряда заслуженный пилот Республики Беларусь С. Морозов, заслуженный штурман Республики Беларусь В. Нестеров, заместители командира авиационного отряда В. Бех, И. Квитинский, руководители авиационно-технической базы: Ю. Коробко, В. Романов, С. Кудревич; начальник инспекции по безопасности полетов С. Красный, начальник отдела экономики Д. Дмитриев, начальник службы авиационной безопасности А. Годлевский, начальник производственно-коммерческой службы Д. Филин, начальник отдела взаиморасчетов, управления качеством и развития Т. Иодо и многие другие авиаспециалисты авиакомпании «Трансавиаэкспорт».

#### СПИСОК ЦИТИРОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Нестерович, Е.П. Небо: история любви / Е.П. Нестерович. – Минск: Медиафакт, 2008. – 304 с.
2. Теляков, В.А. Сквозь облака и годы / В.А. Теляков. – Минск: Минская фабрика цветной печати, 2003. – 272 с.
3. Авиакомпания «Трансавиаэкспорт» // Гражданская авиация Беларуси: взгляд в будущее. – Минск, 1996. – 21 с.
4. Федоров, Г.К. Гражданская авиация Республики Беларусь: вчера, сегодня, завтра / Г.К. Федоров // Гражданская авиация Беларуси: взгляд в будущее. – Минск, 1996. – 21 с.
5. Кудрицкий, О.А. Занимать ведущее положение / О.А. Кудрицкий // Годовой отчет, 2010 / Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь. – Минск: Редакция газеты «Транспортный вестник» – 179 с.
6. Герловский, И. Груз из поднебесья: быстро и эффективно / И. Герловский // Вестник внешнеэкономических связей / Министерство иностранных дел Республики Беларусь: Редакция журнала «Восток + Запад». – 2008. – № 3.
7. Улевич, О. Белорусский самолет расстреляли в Сомали / О. Улевич // Комсомольская правда в Беларуси. – 2007. – 13 марта.
8. Осмоловский, А. Почему мужа послали туда, где стреляют? / А. Осмоловский // Комсомольская правда в Беларуси. – 2007. – 27 марта.
9. Романова, Е. Беларусь крепкие крылья / Е. Романова // Вестник: информационный бюллетень ОАО «АСБ Беларусбанк». – 2011. – № 4.
10. Кудрицкий, О.А. На международных авиалиниях / О. А. Кудрицкий // Годовой отчет, 2009 / Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь. – Минск: Редакция газеты «Транспортный вестник» – 183 с.

Материал поступил в редакцию 06.02.2018

#### SHCHAVLINSKY N.B. Transaviaekspart airline – the main aviation cargo-carrier of Republic of Belarus and official airline of the United Nations

On the basis of wide circle of sources the article investigates the history of creation and development of the Belarusian Transaviaekspart airlines. Its dynamic development is traced its active position at the international market of cargo transportations is analysed.

УДК 316

Мартин Щепаньский

### РЕФОРМА ПОЛЬСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

**Введение.** Польские государственные железные дороги были крупнейшей компанией в Польской Народной Республике. Но функционировали они на принципах, которые были совершенно неадекватными и требовали реформы в условиях рыночной экономики с начала 90-х годов XX в.

Поправка к **Закону о Польских государственных железных дорогах** (в дальнейшем ПГЖД) 1991 года привела к некоторым изменениям, но они не были продолжены. Новый Закон о ПГЖД был принят Сеймом только в 1995 году. Был создан новый, смоделированный по образцам, типичным для компаний капитала, корпоративный орган – Совет ПГЖД, из девяти человек с надзорными и контрольными полномочиями. Правление выбиралось и контролировалось руководством компании, ответственным за текущее управление предприятием. Состоять он должен из президента, его заместителя и от трех до пяти членов совета. Совет имеет исполнительные и управленческие полномочия. Правление и Совет ПГЖД также должны были взять на себя значительную часть прерогатив министра транспорта. Беспристрастность и независимость должна была обеспечиваться юридической защитой по образцу Национального совета радиовещания и телевидения.

Закон определял способ дотирования убыточных сфер деятельности ПГЖД, что должно было осуществляться с учетом социального интереса. Субсидирование должно было опираться на долгосрочное соглашение между Государственным казначейством и ПГЖД,

которое должно ежегодно дополняться протоколом. Эти договоренности должны включаться в проект закона о бюджете. Однако решение, регулирующее одну из самых важнейших проблем функционирования железной дороги, никогда не вступало в силу [25, стр. 7]. Закон предусматривал создание агентства по реструктуризации, которое должно было заняться ликвидацией ненужных активов ПГЖД, например служебных квартир. Удержана монополия ПГЖД как дистрибьютора доступа к сети. Облегчено было закрытие наиболее убыточных маршрутов.

7 сентября 1999 г. Совет Министров принял подготовленный Министерством транспорта и морской экономики документ под названием «Программа реструктуризации Польских государственных железных дорог». Проект закона, основанный на ней, впоследствии был доведен до сведения Сейма. По политическим и лоббистским причинам дебаты о нем неоднократно переносились. Окончательный вариант основанного на этой программе закона в значительной степени был результатом деятельности заангажированных в ее создании профсоюзов. Юридический акт, который был принят, получил название Закона о коммерциализации, реструктуризации и приватизации государственного предприятия «Польские государственные железные дороги».

Закон предусматривал три последовательных этапа реформы. Первый – коммерциализация была сведена к превращению государственного предприятия ПГЖД в единоличное акционерное общество

Мартин Щепаньский, доктор социологических наук, кафедра маркетинга и предпринимательства Политехнической Белостокской. Польша, г. Белосток, 15-351, ул. Вейская, 45А.