

смогут этого сделать, их имидж резко изменится. К такой стране будут относиться, как к имеющей слабые позиции, неспособной по каким-то причинам реализовать подходы, необходимые для регулирования банковской сферы. Поэтому попасть в положение такой страны нежелательно, это невыгодно со всех точек зрения. Несмотря на проблемы и сложности, связанные с внедрением Базеля II, сегодня это самый полный согласованный подход участников рынка и органов банковского регулирования к организации и построению систем управления рисками в банковском секторе [4].

Подводя итоги, следует отметить, что переход на Базель II необходим и с точки зрения повышения финансовой надежности и интеграции в мировую финансовую систему. Использование базельских рекомендаций призвано повысить надежность и стабильность банковской системы и поместить банки, подпадающие под действие соглашений, в одинаковые рыночные условия. Они позволяют банкам совершенствовать систему управления рисками.

Таким образом, следует отметить, что внедрение новых требований по достаточности капитала Базеля II необходимо для решения задач интеграции в мировую банковскую систему и улучшения условий доступа белорусских банков к заимствованиям на международных финансовых рынках. Вместе с тем необходимо учитывать, что конкретные действия центрального банка по внедрению данных требований способны существенно влиять на конкурентоспособность банков по сравнению с зарубежными, а также на темпы наращивания кредитования экономики в целом.

Литература

1. Галимова, А. М. Базель II: осторожное движение в будущее / А. М. Галимова // Банк. услуги. – 2007. – № 5. – С. 7–11.
2. Казарян, А. А. Что нам ждать от Базеля II? / А. А. Казарян // Деньги и кредит. – 2006. – № 6. – С. 10–12.
3. Мелешин, И. А. Развитие в России банковского риск-менеджмента на основе принципов Базельского соглашения / И. А. Мелешин // Банк. услуги. – 2007. – № 9. – С. 12–16.
4. Раковец, А. Базель II: новые требования к достаточности капитала банков / А. Раковец // Банк. вестн. – 2005. – № 12. – С. 22–24.
5. Тимофеева, З. А. Перспективы перехода России на Базель II / З. А. Тимофеева // Деньги и кредит. – 2007. – № 7. – С. 52–57.
6. Указ Президента Республики Беларусь от 15 января 2007 г. № 27 г. Минск «Об утверждении Программы развития банковского сектора экономики Республики Беларусь на 2006–2010 годы».

АНАЛИЗ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ АВИАПЕРЕВОЗОК В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Е. А. Дзыгун, Е. А. Дзыгун

Белорусский национальный технический университет, г. Минск

Научный руководитель Г. М. Третьякевич

4 ноября 2008 года белорусской гражданской авиации исполнится 75 лет. Ее становление в республике началось со строительства аэропорта в Минске (теперь – аэропорт Минск-1), который был торжественно открыт 7 ноября 1933 г. В этот день был осуществлен рейс по маршруту Минск–Москва восьмиместным пассажирским самолетом «К-5».

Воздушный транспорт, являясь наиболее мобильной составляющей транспортной инфраструктуры, во многом определяет деловую активность современного госу-

дарства, способствует укреплению международных связей и экономическому процветанию страны.

В настоящее время гражданская авиация Республики Беларусь представляет собой многофункциональную систему, включающую 3 авиакомпании, 7 аэропортов, 2 авиаремонтных завода, 2 учреждения образования, а также ряд других авиационных организаций, обеспечивающих единый производственно-технологический процесс по безопасному выполнению авиаперевозок и авиационных работ.

Требования к безопасности полетов, к надежности и качеству авиаперевозок повышаются с каждым годом. Гражданская авиация Республики Беларусь не отстает от мировых тенденций, идет в ногу со временем. Укрепляется материальная база авиационных предприятий, приобретается самое современное оборудование. Для обеспечения безопасности полетов и рационального использования воздушного пространства Республики Беларусь вводятся новые воздушные трассы, что позволяет увеличить интенсивность воздушного движения. Республиканским унитарным предприятием по аэронавигационному обслуживанию «Белаэронавигация» обеспечивается внедрение новейших радиолокационных и навигационных средств управления воздушным движением.

Республика Беларусь является членом Международной организации гражданской авиации (ИКАО), тесно взаимодействует с Евроконтролем, основным органом по обеспечению навигации и авиационной безопасности в Европе. Специалисты государственного предприятия «Белаэронавигация» заботятся о совершенствовании и рациональном использовании воздушного пространства республики, обеспечивают экономичность, регулярность и безопасность воздушного движения.

Над территорией Беларуси в сутки пролетает от 500 до 700 самолетов из 96 стран. Однако только десятая часть из них приземляется или взлетает в аэропортах нашей страны. Остальные рейсы – транзитные, поскольку через наше воздушное пространство проходят кратчайшие воздушные пути из Японии, Австралии, Сингапура в Европу, из Америки – на Ближний Восток.

Популярность белорусского воздушного пространства объясняется высоким качеством национального аэронавигационного обслуживания и радиотехнического обеспечения, высоким уровнем подготовки наших специалистов, а также допуском всех семи аэродромов республики к обслуживанию международных полетов.

Обслуживанием воздушного движения (ОВД) занимаются соответствующие центры и службы управления воздушным движением предприятия «Белаэронавигация» при тесном сотрудничестве с аналогичными центрами стран-соседей – РФ, Польши, Литвы, Латвии и Украины. Благодаря согласованным действиям специалистов смежных Центров ОВД воздушные суда летают по кратчайшим расстояниям и на экономичных режимах полета.

В планах государственного предприятия «Белаэронавигация» – дальнейшее техническое перевооружение системы организации воздушного движения, полная реализация соединения OLDI со смежными центрами ОВД, введение дополнительных воздушных трасс, что увеличит пропускную способность воздушного пространства республики и расширит его транзитные возможности.

Кроме того, постоянно совершенствуется аэропортовая сеть республики. Так, каждый из семи аэропортов носит статус международного, имеет надежную инженерно-техническую базу и высококвалифицированный персонал.

Областные аэропорты Республики Беларусь по своему географическому положению – оптимальные пункты транзитных технических посадок на дозаправку для

зарубежных авиакомпаний, осуществляющих полеты из центрально-азиатских стран в Европу, а также авиакомпаний Ближнего Востока в скандинавские страны.

В соответствии с Государственной программой развития гражданской авиации на 2006–2010 гг. планируется развитие областных аэропортов по следующим направлениям: привлечение зарубежных авиакомпаний к выполнению пассажирских авиаперевозок из областных аэропортов; привлечение и обслуживание бизнес-авиации в аэропортах республики; обеспечение конкурентоспособности аэропортовых услуг при транзитных посадках на дозаправку; техническое переоснащение и модернизация областных аэропортов.

Динамичными темпами развивается сегодня Национальный аэропорт «Минск», укрепляя свои технические характеристики, повышая уровень авиационной безопасности и качество обслуживания пассажиров. Аэропорт сертифицирован по II категории ИКАО и способен принимать воздушные суда всех типов без ограничения взлетной массы. Пропускная способность аэровокзального комплекса 5,8 млн авиапассажиров в год.

Национальный аэропорт «Минск» является центром базирования белорусской национальной авиакомпании «Белавиа» и главного грузового воздушного перевозчика страны – компании «Трансавиаэкспорт». На стоянках самолетов, оборудованных на перроне, одновременно могут размещаться 34 воздушных судна. Кроме того, здесь предусмотрены места для обслуживания самолетов-«тяжеловесов» типа АН-124 с максимальной взлетной массой 365 тонн. Грузовой комплекс Национального аэропорта «Минск» общей площадью 2800 м² позволяет обрабатывать свыше 400 тонн груза в сутки и располагать складскими помещениями для хранения различных видов груза.

Ведется работа по оснащению Национального аэропорта «Минск» современным оборудованием для предполетного досмотра пассажиров. Закуплено 15 современных рентгеноскопических установок для досмотра багажа и ручной клади. Введена в строй автоматизированная информационно-поисковая система авиационной безопасности. Сейчас приобретается персональное сканирующее устройство.

Эффективно работает и недавно внедренная современная методика выявления «подозрительных» пассажиров – «Профайлинг», своего рода психологическое тестирование. Данная методика заключается в применении комплекса мер по работе с пассажирами: наблюдение, беседа, изучение документов.

Во время проведения в сентябре 2007 г. Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) аудита по выполнению рекомендаций в сфере обеспечения авиационной безопасности представителем ИКАО было подтверждено, что авиационная безопасность нашей страны соответствует всем международным стандартам ИКАО, оглашенным в Приложении № 17 к Конвенции о международной гражданской авиации.

Национальный аэропорт «Минск» предоставляет пассажирам все виды обслуживания, предусмотренные требованиями Международной авиатранспортной ассоциации (ИАТА). Среди них консульский пункт Министерства иностранных дел Республики Беларусь, система таможенного контроля пассажиров по принципу «зеленого» и «красного» коридоров, медицинское страхование иностранных граждан, зал для обслуживания пассажиров бизнес-класса, системы телефонной и факсимильной связи, правительственный сектор и зал для обслуживания VIP-пассажиров и делегаций, представительства белорусских и зарубежных авиакомпаний, два филиала банков («Белпромстройбанк» и «Беларусбанк»), банкоматы, магазины, ресторан, бар, другие различные торговые точки.

Планомерно обновляется воздушный парк Национальной авиакомпании «Белавиа», укрепляются ее позиции на мировом рынке авиаперевозчиков, вводятся новые маршруты, расширяется круг партнеров. В 2007 г. открыты новые регулярные рейсы Минск–Санкт-Петербург–Минск, Минск–Прага–Минск, Минск–Баку–Минск, возобновлено регулярное сообщение с Берлином. Увеличилось количество рейсов по маршрутам Минск–Москва–Минск, Минск–Тбилиси–Минск, Минск–Ереван–Минск и др. Растет и число иностранных авиакомпаний, выполняющих регулярные рейсы в Минск.

Внедрение новой технологии «электронный билет», которая вскоре полностью заменит бумажные авиабилеты, предполагает модернизацию интернет-сайта авиакомпании с возможностью организации бронирования и продажи авиабилетов через Интернет в режиме реального времени. В частности, к концу 2007 г. покупка авиабилетов через Интернет стала доступной каждому пассажиру. Кроме того, планируется введение бонусной поощрительной программы для часто летающих пассажиров. Новые технологии позволят существенно улучшить качество обслуживания клиентов «Белавиа».

Устойчивые позиции в сфере грузовых авиаперевозок занимают авиакомпании «Трансавиаэкспорт» и «Гомельавиа». Республиканское унитарное предприятие «Авиакомпания Трансавиаэкспорт» работает на рынке авиационных перевозок грузов более 10 лет, является надежным и взаимовыгодным партнером для многих компаний как в странах ближнего, так и дальнего зарубежья. Авиакомпания имеет лицензию на перевозки различных грузов, включая специальные и опасные. У компании «Трансавиаэкспорт» солидный опыт перевозок гуманитарных грузов. Она имеет статус официально зарегистрированного авиационного перевозчика ООН.

Дальнейшее развитие гражданской авиации связывается с переносом Минского авиаремонтного завода на территорию Национального аэропорта «Минск» и модернизацией предприятия. Учитывая сложившиеся тенденции мирового авиационного рынка, перенос завода предполагает строительство нового современного высокотехнологического завода-центра технического обслуживания и ремонта.

В 2007 г. работа отрасли проводилась в соответствии с целями и задачами, определенными Прогнозом социально-экономического развития Республики Беларусь на 2007 г. и Государственной программой развития гражданской авиации на 2006–2010 гг.

Если сравнить расчетные показатели развития отрасли за 9 месяцев 2007 г. с аналогичным периодом 2006 г., то положительная тенденция здесь очевидна. Перевезено пассажиров 125,9 % к январю-сентябрю 2006 г. при установленном показателе 107 %. Пассажирооборот составит 126 % к аналогичному периоду прошлого года. Темп роста экспорта транспортных услуг составил 123,5 % при доведенном задании на 2007 г. 119–120 %. Темп роста импорта транспортных услуг – 110,3 % при доведенных 108–109 %. За 8 месяцев 2007 г. положительное сальдо внешней торговли услугами на 28,3 % больше, чем за соответствующий период прошлого года.