

ного потенциала. В условиях современности нельзя опираться только на запасы энергоносителей, так как в условиях различных факторов, имеющих место в сегодняшнем мире, растет число конкурирующих стран и это приводит к зависимости стран-потребителей.

Таким образом, транспортная сфера позволяет народному хозяйству от состояния сырьевой зависимости перейти к производству готовой продукции, а также способствует увеличению экспорта в количественном значении. Кроме того, развитие данного комплекса вносит весомый вклад в диверсификацию экономики, придает импульс ускоренному росту других сфер экономики, обеспечивает стабильность экономики, улучшение социально-бытового уровня населения, удовлетворение растущих потребностей, укрепление экономических основ инициатив, выдвигаемых государством на международной арене.

Литература

1. Туркменистан: золотой век [Электронный ресурс]. — Режим доступа: http://turkmenistan.gov.tm/_tmt/?id=6524. — Дата доступа: 15.02.2016.
2. Нейтральный Туркменистан [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://turkmenistan.ru>. — Дата доступа: 18.02.2016.

*Е.В. Демко
Д.В. Околович
БГЭУ (Минск)*

ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ: ЭТАПЫ И ПРОГНОЗЫ РАЗВИТИЯ

Белорусская авиация как один из основополагающих факторов транспортной системы Республики имеет богатую историю.

В своем развитии она прошла несколько основных этапов. Формирование и становление белорусской гражданской авиации пришлось на третье десятилетие прошлого века. Сильным толчком для развития авиационного флота стало строительство и последующее открытие в Беларуси первого аэропорта «Минск-1», первый полет из которого был совершен 7 ноября 1933 г. по маршруту Минск — Москва.

Благодаря созданию Белорусского добровольного общества друзей воздушного флота в начале 1920-х гг. развернулось движение по сбору средств на постройку самолетов, создавались авиамодельные и планерные кружки, начал развиваться авиаспорт. Создание Белорусской авиагруппы, подчиненной Главному управлению гражданского воздушного флота в 1940 г., значительно укрепило позиции авиационного флота страны среди союзных республик.

К середине сороковых годов стали заметны значительные продвижения в области гражданской авиации, несмотря на Вторую мировую

и Великую Отечественную войны. Об этом свидетельствуют первые регулярные авиарейсы из Могилевского и Гомельского аэропортов. В годы существования СССР основная часть ресурсов, выделяемых в авиационную сферу, направлялась в Москву как столицу государства. Поэтому тот факт, что уже в 1951 г. на белорусском воздушном пространстве появляются современные, на то время самолеты Ил-12 и Ил-14, является доказательством высокой степени развития авиационного флота Республики Беларусь.

В 1953 г. была создана авиаремонтная база № 407, впоследствии ставшая одним из ведущих авиаремонтных заводов Советского Союза. Минская авиаремонтная база представляла собой современное, хорошо организованное и оборудованное авиаремонтное предприятие, одно из крупнейших в Европе.

Еще один своеобразный прорыв в сфере отечественной гражданской авиации случился в 1970 г. В это время состоялось открытие первой международной линии Минск — Варшава — Берлин — Минск, что символизировало значительный уровень развития белорусского воздушного флота.

Одной из najważнейших ступеней в укреплении белорусской авиации стало строительство и ввод в эксплуатацию Национального аэропорта «Минск» и внедрение в парк воздушных судов нового поколения самолетов Ту-154 и Ил-76. Показателем высокой степени соответствия всем мировым стандартам авиоперевозок является то, что Республика Беларусь состоит в качестве полноценного члена общества с 1993 г. и по сегодняшний день в Международной организации гражданской авиации (ИКАО), в которую входит 191 страна мира. Сегодня гражданская авиация в Беларуси является одним из основных составляющих транспортного механизма страны, помогающих укреплять внешнеэкономические торговые и культурные связи с зарубежными государствами, а также поддерживать отношения в сфере отдыха и туризма.

Таким образом, для более эффективного налаживания дружественных отношений между странами и укрепления собственной экономики следует уделять большое внимание развитию имеющегося у белорусского авиационного флота потенциала. Так, например, в Республике Беларусь существует четыре основных авиакомпаний: ОАО «Авиакомпания «Белавиа», ОАО «Авиакомпания Гродно», ООО «Генекс» и УП «Рубистар». Каждая из них имеет свои особенности политики, проводимой в области авиоперевозок грузов и пассажиров. Так, авиакомпанией «Белавиа» в последние годы было приобретено два новых самолета марки Embraer и три самолета марки Boeing, что существенно улучшило качество и безопасность полетов.

Грузовыми перевозками в Беларуси занимаются авиакомпании «ГЕНЕКС» и «Рубистар». Компания ООО «ГЕНЕКС» зарегистрирована как таможенное агентство и транспортно-экспедиционное предприятие, которое осуществляет перевозки грузов авиационным

и автомобильным транспортом. Производственное унитарное предприятие «Рубистар» является стабильно развивающимся авиапредприятием с быстрой и гибкой политикой в области грузовых авиаперевозок.

Сегодня Беларусь может по праву гордиться хорошо развитой авиационной инфраструктурой, включающей в себя 6 действующих гражданских аэропортов — внушительное количество, превосходящее показатели многих стран — это национальные аэропорты «Минск», «Гомель», «Брест», «Гродно», «Могилев» и «Витебск». Все аэропорты оснащены светосигнальным оборудованием и качественными взлетными полосами, что обеспечивает безопасность полета. В 2015 г. в аэроклубах ДОСААФ проходили подготовку 135 человек летного состава, в том числе 53 курсанта авиационного факультета Военной академии, 37 спортсменов-легчиков.

В настоящее время существует масса прогнозов относительно развития белорусских авиакомпаний в ближайшем будущем. Большое внимание обращено на Low cost-перевозки — это стремительно развивающийся современный способ перевозки пассажиров по низкой цене в обмен на отсутствие некоторых стандартных услуг. Такая система только вводится на территории Беларуси и имеет ряд особенностей. Имеют место создание и укрепление связей Департамента по авиации с авиакомпаниями Китая, России, Франции, Сербии, Шри-Ланки и рядом других стран.

Таким образом, можно сделать вывод, что белорусская гражданская авиация развивается стремительно. Наметилась стабильная тенденция среди белорусских авиакомпаний к сотрудничеству с иностранными авиаперевозчиками. Большими темпами происходит развитие авиационной инфраструктуры как столичного, так и региональных аэропортов.

М.В. Денисова
БГЭУ (Минск)

ЛИДИРУЮЩИЕ ТОРГОВЫЕ ПРОДОВОЛЬСТВЕННЫЕ И НЕПРОДОВОЛЬСТВЕННЫЕ СЕТИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Современный этап развития потребительского рынка Республики Беларусь характеризуется усилением конкурентной борьбы, активным развитием торговых сетей, расширением территориальных границ их деятельности (проникновение в регионы).

Изучение торговых сетей проводится по различным направлениям: объем выручки, торговая площадь и др. Остановимся на двух из них: