

Список литературы

1 *Алейникова, М.А.* Гомель послевоенный / М.А. Алейникова // Гомельщина ў Вялікай Айчыннай вайне : навук. практ. канф., 7–8 крас. 2005 г. – Гомель : ГДУ імя Ф. Скарыны, 2005. – С. 143–147.

2 Гомельская область / С. П. Бобырь [и др.]. – 3-е изд., перераб. и доп. – Минск : Беларусь, 1988. – 175 с.

3 *Рубан, А.А.* Восстановление народного хозяйства Гомельской, Брестской и Черниговской областей в 1943–1950 гг. / А.А. Рубан // Беларусь і суседзі: гістарычныя шляхі, узаемадзеянне і ўзаемаўплывы : міжнар. навук. канф., 28–29 вер. 2006 г. – Гомель : ГДУ імя Ф. Скарыны, 2006. – С. 270–274.

4 *Старовойтов, М.И.* К вопросу о местонахождении высших партийно-советских органов БССР в Гомеле (январь–июль 1944 г.) / М.И. Старовойтов // Гомельшчына ў Вялікай Айчыннай вайне : навук. практ. канф., 7–8 крас. 2005 г. – Гомель : ГДУ імя Ф. Скарыны, 2005. – С. 234–242.

5 Гомельская область. 75 славных лет / под общ. ред. В.А. Дворника. – Гомель : Ред. газ. «Гом. праўда», 2012. – 251 с.

УДК 629.73:351.814.42*ГомельАвиА

АВИАКОМПАНИЯ «ГОМЕЛЬАВИА»: ВЗЛЁТ И ПАДЕНИЕ

А.В. КУЛЕШ

Учреждение образования

«Гомельский государственный университет им.Ф. Скорины»

Транспорт и инфраструктура имеют важнейшее значение для функционирования экономики государства и вообще жизнедеятельности населения в любой стране.

Распад СССР и последовавший экономический кризис привел к разрыву многих хозяйственных связей между бывшими союзными республиками. Разумеется, произошло сокращение объема перевозок не только между республиками, но и внутри самих государств. Постоянно растущие тарифы вызвали сокращение объема перевозок пассажиров и грузов. Кроме всего прочего, негативным последствием явилось сужение экономического пространства, в котором свободно перемещаются грузы и пассажиры. Разумеется, это существенным образом сказалось на нашей стране ввиду её транзитного положения.

В этих сложных условиях транспортная инфраструктура должна решать сугубо хозяйственные проблемы, которые ставит перед ней экономика переходного периода. Это относится в полной мере и к гражданской авиации. В эпоху СССР действовала одна авиакомпания – «Аэрофлот», представленная в БССР ее подразделением Белорусским управлением гражданской

авиации (Бел. УГА). После распада СССР и выхода белорусской гражданской авиации из состава «Аэрофлота» в 1993 г. решением правительства Республики Беларусь на базе Белорусского УГА было создано объединение гражданской авиации «Белавиа».

В соответствии с Указом Президента Республики Беларусь от 4 апреля 1995 г. «О повышении эффективности управления авиацией» 5 марта 1996 г. было образовано Республиканское унитарное предприятие (РУП) «Национальная авиакомпания «Белавиа». Параллельно на базе основных аэропортов Беларуси было создано еще несколько авиакомпаний – «Минскавиа» в Минске, «Гомельавиа» в Гомеле, «Могилевавиа» в Могилеве, «Гродноавиа» в Гродно и прочие. В начале нового века многие компании прекратили свое существование, войдя в основном в «Белавиа».

По состоянию на 2006 год работало несколько белорусских авиакомпаний: «Белавиа», «Трансавиаэкспорт» (грузовые перевозки), «Гомельавиа» (с 2006 года – грузопассажирская) и «Беллесавиа» (лесоохрана).

Авиакомпанию «Гомельавиа» можно считать преемницей Гомельского объединенного авиационного отряда (ОАО) [1], входившего в состав «Бел. УГА». После ликвидации в 1992 году Гомельского ОАО, в 1993 году Аэропорт «Гомель» получил статус международного [2]. В связи с повышением таможенных пошлин за транзит через территорию Украины вызвало сокращение объема перевозимых через Украину транзитных российских грузов. Из-за сужения пространства перемещений грузов из России в Европу в 1992–1994 годах основные потоки переориентировались на экспортно-импортный коридор, проходящий через Беларусь. Последующее экономическое сближение между Беларусью и Россией в 1994 г. сделало этот экспортно-импортный коридор основным и дешевым между РФ и Европой. Во многом благодаря этому, в декабре 1994 года в аэропорту «Гомель» впервые произвел посадку самолет Ил-76.

Придание аэропорту статуса международного, а также возросшая роль белорусского транзитного направления между РФ и европейскими странами, во многом обусловило создание в 1996 году Республиканского авиационного унитарного предприятия (РАУП) «Аэропорт Гомельавиа» [3]. Однако это не дало на первых порах должного эффекта. В середине 1990-х годов для аэропорта настали не лучшие времена. В 1997 году рейсы уже перестали выполняться, предприятие начало работать со значительными убытками. С 1998 по 2000 год не было выполнено ни одного регулярного пассажирского авиарейса. Предприятие «Гомельавиа» было на грани банкротства и имело многомиллионные долги перед государством [3]. Чтобы удержаться на плаву, компания бралась за любую работу: перевозка нефтяников на вахту в Нижневартовск, перевозка детей на оздоровление в Италию, перевозка пассажиров в Шри-Ланке. Работа по найму за границей, обернулась трагедией. 28 сентября 1998 года, при выполнении рейса Джафна – Коломбо, был сбит

самолет Ан-24. Самолет был сбит при помощи ПЗРК террористом из организации «Тигры освобождения Тамил-Илама». На борту находилось 4 члена экипажа – граждане Республики Беларусь и 48 пассажиров [4].

В 2005 году предприятие стояло на грани банкротства. Убытки за первые три месяца года составили шестьсот миллионов рублей, были арестованы все счета. Долги перед государственным бюджетом – более миллиарда, долги по кредитам – более девяти миллиардов. В этой непростой ситуации, Государственный комитет по авиации Республики Беларусь дает поручение Сергею Табатадзе вывести авиакомпанию из кризисной ситуации [5].

Новое назначение практически сразу дало свои ощутимые результаты. В первую очередь удалось сохранить и развить существующую структуру – аэропортный комплекс плюс авиакомпания, что позволило коллективу выработать целостную и эффективную антикризисную программу. Основной акцент был сделан на обслуживание транзитных воздушных судов иностранных компаний. Если сравнить с 2004 годом, то с апреля по декабрь 2005 года, компания приняла и обслужила 185 самолетов Ил-76 и 38 – Ан-12, в 2004 году – ни одного Ил-76 [5].

Значительно выросли объемы различных работ, о чем свидетельствует сумма выручки. В 2005 году выручка составила пятнадцать миллиардов рублей против четырех миллиардов в 2004 году. Впервые, начиная с 1997 года, коллектив предприятия сработал без убытков. Предприятие рассчиталось по долгам в бюджет с учетом пени и штрафов прошлых лет, сняты аресты с банковских счетов, ликвидирована задолженность по кредиту «Белвнешэкономбанка». Уплачены долги «Нафтану», «Лукойл Беларусь», долги аэропортам Минск-1 и Минск-2 [5]. Производится ремонт производственных помещений и оборудования, закупается новое оборудование.

С этого момента авиакомпания становится грузопассажирской и в это время флот компании пополняется грузовыми самолетами Ил-76. Первый полет уже собственного Ил-76 состоялся 10 апреля 2006 года. В этом же году предприятие было аккредитовано ООН, что позволило компании вести доставки грузов по миротворческим программам ООН.

В первом квартале 2006 года прибыль составила 442 миллиона рублей, против убытков 452 миллиона за аналогичный период прошлого года. Рентабельность реализованных услуг составила 7 %. Положительный баланс внешнеторговых операций – 753,6 тысячи долларов США [5].

Все эти успехи напрямую связаны с приходом в компанию Сергея Табатадзе – талантливого и грамотного управленца, каждый шаг которого продиктован экономической целесообразностью.

Значительных успехов компания добилась и в области пассажирских перевозок, в частности, в выполнении регулярных рейсов по пассажирским авиаперевозкам. Организованы постоянные маршруты по следующим направлениям: Гомель – Минск – Гомель; Минск – Калининград – Гомель;

Калининград – Гродно – Калининград; Калининград – Витебск – Калининград; Калининград – Могилев – Калининград. В значительных объемах выполнялись чартерные полеты [6].

В конце 2008 года была проведена реструктуризация. Из ГП «Аэропорт Гомельавиа» было выделено государственное предприятие «Авиакомпания Гомельавиа», а часть аэропортового комплекса предприятия «Аэропорт Гомельавиа» присоединена к Гомельскому филиалу государственного предприятия «Белаэронавигация» [7]. Говоря проще – аэропортовый комплекс и авиакомпания уже не являлись одним целым и имели разное подчинение.

В 2011 году, неожиданно для многих, компания объявила об приостановке продажи билетов с 22.02.2011 года. На тот момент у предприятия имелась задолженность перед аэропортом «Храбово» (Калининград). Это в одном из интервью подтвердил первый заместитель директора департамента по авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь Владимир Логинов: «Им Калининград запретил садиться. Они много денег Калининграду должны» [9]. По всей видимости такая ситуация сложилась из-за высокой себестоимости полетов, при относительно невысокой цене на билеты, которая составляла в 2011 году – 52020 рублей (17 \$) [10]. В руководстве компании ничего конкретного сказать не могли, в частности исполняющий обязанности директора РУП «Авиакомпания Гомельавиа» Игорь Захаренко заявил: «Ситуация сложная, непростая. Но мы, в общем-то, являемся госпредприятием. Поэтому государство и должно принять какое-то решение по этому поводу. Скажу, что предприятие находится в непростом финансовом положении» [9]. Из этого можно заключить, что судьба предприятия находилась полностью в руках авиационных властей страны.

19 апреля 2011 года, поступило сообщение о ликвидации [8]. Часть сотрудников и имущества переведены в предприятия: «Белаэронавигация», «Трансавиаэкспорт» и авиакомпания «Гродно» [1].

Таким образом, можно заключить, что в современных социально-экономических условиях, выжить региональному авиаперевозчику очень трудно. Банкротства и ликвидации подобных компаний можно было бы избежать путем ликвидации монополии «Белавиа» на внешние пассажирские перевозки и благодаря более продуманной и гибкой государственной политике в сфере воздушного транспорта.

Список литературы

1 Гомельское ОАО Белорусского УГА [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://russianplanes.net/airline/Gomel_OAO. – Дата доступа : 18.10.2016.

2 Хроника основных событий из истории гражданской авиации Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.avia.by/page-1163-ru.html>. – Дата доступа : 24.10.2016.

3 История авиатранспорта Гомеля [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://gomeltrans.net/history/transport/airplanes/> – Дата доступа : 20.10.2016.

4 Откровение террориста: «Я сбил белорусский Ан-24 ракетой, а потом мы вылавливали из моря кошельки» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.kp.by/daily/26020.3/2940799/>. – Дата доступа: 24.10.2016.

5 Салодкая, Н. РАУП «Аэропорт Гомельявиа» аккредитован ООН / Н. Салодкая // Гомельские ведомости. – 2006. – 10 июня. – С. 5.

6 Шинкевич, В. «Гомельявиа» продолжает путь / В. Шинкевич // Транспортный вестник. – 2008. – 30 окт. – С. 15.

7 Процесс идет [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://transport-gazeta.by/index.php/article/2187/number/33/16-08-2012/process-idet>. – Дата доступа : 18.10.2016.

8 Новости «Гомельявиа» [Электронный ресурс].– Режим доступа : <http://www.byavia.net/forum/viewtopic.php?t=1111377&postdays=0&postorder=asc&start=105>. – Дата доступа : 19.10.2016.

9 «Гомельявиа»: продажи билетов приостановлены. А в остальном... [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.bankrot.by/oa/1836>. – Дата доступа : 19.10.2016.

10 Мы летали, мы летали... [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://transport-gazeta.by/index.php/article/2598/number/10/07-03-2013/my-letali-my-letali>. – Дата доступа : 20.10.2016.

УДК 821.161.3:82-1

КОНЦЕПЦИИ СБОРНИКОВ ПОЭЗИИ СОФЬИ ШАХ

В.И. КУЛИКОВИЧ, Е.С. ТРОШКО

Учреждение образования

«Белорусский государственный технологический университет», г. Минск

Введение. Софья Николаевна Шах – член Союза писателей Беларуси. Родом она с Гомельщины. Родилась в деревне Лесец Калинковичского района в 1947 году. Детские и школьные годы будущей поэтессы прошли в городском поселке Озаричи.

Началом ее творческого пути стало знакомство в 1983 году с И. Котляровым, который возглавлял литературное объединение при газете «Светлагоркія навіны». Именно по его совету Софья Николаевна начала писать стихотворения на белорусском языке. В скором времени они стали появляться в таких периодических изданиях, как «Маладосць», «Полымя», «ЛіМ», «Беларусь», ежегоднике «Дзень паэзіі», в коллективных сборниках.

Кратко характеризуя ее поэзию, И. Котляров говорил: «...Удивительная, достойная восхищения особенность творчества, требующая глубокого, свободного поэтического дыхания и безукоризненного мастерства. Каждый её