

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОМИТЕТ ПО АВИАЦИИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ



**ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ
БЕЛАРУСИ:
ВЗГЛЯД В БУДУЩЕЕ**

МИНСК-96

Синицын
Леонид Георгиевич
заместитель Премьер-министра
Республики Беларусь



Мы не окраина, мы центр Европы

Начиная с седых времен Полоцкого княжества и Киевской Руси, через земли Беларуси проходил знаменитый торговый путь "из варягов греки". В средневековье, в 1499 году, древний Минск получил магдебургское право - право самоуправления и свободной торговли. Эти традиции живы и в наше время. Будучи столицей Республики Беларусь и во многом определяя ее лицо, Минск стал центром нового политического образования на карте мира - Содружества Независимых Государств.

В Беларуси, находящейся на перекрестке восточно-европейских путей, всегда развивались экономика, торговля, наука и культура. Сегодня Республика Беларусь по праву занимает важное место на карте Европы, став неотъемлемой частью европейской цивилизации. Немаловажный вклад в становлении Беларуси как суверенного государства на международной арене вносит крылатая отрасль Республики — гражданская авиация.

Белорусы — гостеприимный народ. Мы всегда рады видеть у нас представителей различных материков, регионов, государств, народов.

Добро пожаловать в Беларусь!

Федоров
Григорий Константинович
председатель Государственного
комитета по авиации
Республики Беларусь



Гражданская авиация Республики Беларусь: ВЧЕРА, СЕГОДНЯ, ЗАВТРА

Гражданская авиация в Беларуси берет начало с открытия в 1931 году воздушных линий в Минск из Москвы, Киева и Ленинграда. 7 ноября 1933 года открывается Минский аэропорт, а с 7 июля 1936 года начинаются регулярные почтово-пассажирские полеты по маршруту Москва-Минск-Москва.

Вторая половина 50-х-начало 60-х годов отмечены интенсивным развитием гражданской авиации в республике: в 1961 году открылись регулярные пассажирские рейсы на турбовинтовых самолетах Ан-12 в Москву, Ленинград, Львов; в 1964 введены в эксплуатацию реактивные самолеты Ту-124; в 1968 авиароботники республики впервые обеспечили отправку миллиона пассажиров в год. 1983 год ознаменовался регулярными полетами белорусских авиаторов на самолетах Ту-154 из нового крупнейшего аэропорта республики Минск-2.

До 1993 года государственное и хозяйственное регулирование деятельности Гражданской авиации республики осуществляло Белорусское управление гражданской авиации (БУГА), на базе которого в дальнейшем были образованы Белорусское объединение гражданской авиации "Белавиа" и Комитет по использованию воздушного и космического пространства при Совете Министров Республики Беларусь.

Нормативно-правовое обеспечение деятельности гражданской авиации было возложено на Департамент гражданской авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь.

Указом Президента Республики Беларусь от 04.04.95 № 126 "О повышении эффективности управления авиацией" образован Государственный комитет по авиации Республики Беларусь (Госкомавиация), с передачей в его состав объединения "Белавиа", Белорусского центра организации воздушного движения, авиаремонтного завода N 407 ГА, двух учебных заведений, авиакомпания "Трансавиаэкспорт" и ряда конверсионных объектов.

Для обеспечения международного сотрудничества Республикой Беларусь с 1993 года по настоящее время заключены межправительственные соглашения с 19 государствами - Ирландией, Польшей, Швейцарией, Австрией, Узбекистаном, Китаем, Нидерландами, Румынией, Украиной, Турцией, Латвией, Молдовой, Сирией, Арменией, Норвегией, Данией, Швецией, Бельгией, Израилем; парафированы соглашения с Кипром, Великобританией, Германией, Россией, КНДР. В стадии подготовки находятся соглашения еще с 25 государствами.

В настоящее время в республике действуют восемь аэропортов гражданской авиации, из них 5 (Минск-2, Минск-1, Гомель, Брест, Гродно) допущены к выполнению международных полетов. Радиосветотехническое оборудование всех аэропортов позволяет самолетам производить заходы на посадку по приборам, а взлетно-посадочная полоса аэропорта Минск-2 соответствует II категории Международной организации гражданской авиации (ИКАО). Размеры и конструкции взлетно-посадочных полос, а также оборудование аэродромов позволяют осуществлять эксплуатацию самолетов Ил-76, Ту-154, Б-737, Б-247, А-320, А-340, А-110, Ту-134 и других ниже классом; а аэродром аэропорта Минск-2 допущен к эксплуатации всех имеющихся типов воздушных судов.

Авиакомпаниями республики эксплуатируются десять типов воздушных судов, в том числе самолеты Ту-154М, Ту-154Б, Ту-134А, Ил-76, Ан-24, Ан-26, Як-40, Ан-2 и вертолеты Ми-2, Ка-26.

Воздушное пространство республики — это сложное, мобильное и интенсивно развивающееся хозяйство. Кроме перевозки пассажиров и грузов, выполнения авиационных работ в народном хозяйстве, обеспечения государственных и военных интересов страны, в воздушном пространстве осуществляется много других видов деятельности, оказывающих влияние на безопасность, регулярность и экономичность полетов.



Национальный аэропорт Минск-2

**220054, Минская обл., Смолевичский район
тел. (0172)79-14-36, факс (0172)79-11-79**

Аэропорт Минск-2 — относительно новый аэропорт в Восточной Европе, его строительство закончилось в 1981, первые регулярные воздушные линии начали действовать в 1982 году. На сегодняшний день аэропорт Минск-2 является главными воздушными воротами Республики Беларусь. Расположен он в 50 км от г. Минска — столицы республики.

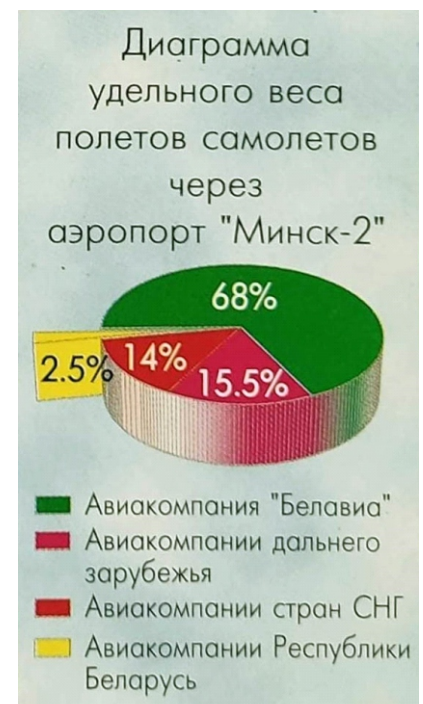
По своим техническим характеристикам аэропорт Минск-2 находится в числе лучших аэропортов СНГ. Геометрические размеры ВПП составляют 3640 м x 60 м; аэропортовый комплекс включает в себя современный пассажирский терминал и автоматизированный грузовой, который позволяет обрабатывать до 300 т груза в сутки. Новейшее радиотехническое оборудование аэродрома обеспечивает посадку воздушных судов по I и по II категориям ИКАО. Одной из важных характеристик аэропорта является его круглосуточная работа в течение года.

Пропускная способность аэровокзального комплекса 5,7 млн. пассажиров в год.

По прогнозу на 1996 год предполагается произвести 6250 самолетов-вылетов, обслужить 620 тыс. пассажиров, обработать 10000 тонн грузов. Согласно бизнес-плану, разработанному совместно с фирмой Airport Consulting Vienna, аэропорт Минск-2 в 2000 году увеличит эти показатели более, чем в два раза. На сегодняшний день аэропорт Минск-2 с другими аэропортами соединяют 39 международных воздушных линий, 20 из них пролегают в страны СНГ.

В 1996 году предусматривается расширение доли иностранных авиакомпаний, выполняющих рейсы в аэропорт Минск-2, за счет открытия новых воздушных линий.

Перспективным планом развития аэропорта намечено: провести реконструкцию внутренней части пассажирского и техническое переоснащение грузового терминалов; заменить светосистему взлетно-посадочной полосы; ввести в эксплуатацию цех бортового питания; построить платную стоянку для автомашин и автозаправочную станцию с комплексом услуг; реконструировать ресторан "Лайнер" под европейский стандарт; оснастить хэндлинговую службу средствами механизации погрузочно-разгрузочных работ.





Аэропорт Брест

224007, Брест, Аэропорт
тел. (0162)91-31-68, факс (0162)26-52-91

Аэропорт расположен в 12 км северо-восточнее г. Бреста.
 Расстояние до пограничных автопереходов: Варшавский мост – 20 км, Козловичи – 28 км.

Автомобильное сообщение с г. Брестом осуществляется по участку автотрассы Брест-Москва, находящейся от аэропорта в 2 км.

Имеющаяся взлетно-посадочная полоса позволяет принимать самолеты класса Ту-154, Боинг-737, Ил-76, Ил-86 и ниже, а минимально-необходимый набор наземного технического оборудования — провести техническое обслуживание указанной техники. Для управления воздушным движением имеется необходимое радиосветотехническое оборудование, позволяющее обеспечивать прием и выпуск воздушных судов в соответствии с нормами I категории международной организации гражданской авиации (ИКАО), что подтверждается соответствующим сертификатом годности. Распоряжением Совета Министров Республики Беларусь от 19 мая 1993 года №409 аэропорт Брест открыт для международных полетов. Во исполнение данного распоряжения в аэропорту работают соответствующие службы, обеспечивающие пограничный, таможенный и другие виды контроля. Имеется открытый таможенный склад типа "А" пропускной способностью 300 тонн в сутки, с перспективой расширения в 3-м квартале 1996 года до 500 тонн в сутки.

Аэровокзальный комплекс, пропускная способность которого 400 пассажиров в час, располагает широкой сетью услуг для пассажиров. Режим работы аэропорта — круглосуточный.

По состоянию на июнь 1996 года аэропорт Брест имеет воздушную связь с городами России (Екатеринбург, Красноярск, Новосибирск, Москва, Самара, Мурманск, С.-Петербург, Казань, Набережные Челны, Воронеж), Азербайджана (Баку), Грузии (Тбилиси), Армении (Ереван).

Аэропорт обслуживает транзитные рейсы многих зарубежных авиакомпаний, а также принимает и обслуживает грузовые воздушные суда Ан-26, Ан-12, Ил-76.

Для обеспечения грузовых авиаперевозок аэропорт располагает грузовым складом вместимостью 220 тонн. Требуются инвестиции для создания грузового перрона в комплексе с терминалом по техническому обслуживанию самолетов Ил-76. Перспективу привлечения частных инвесторов к намеченной программе в отношении аэропортов Минск-2 и Брест подкрепляет принятый в первом чтении Закон Республики Беларусь о создании свободных экономических зон.

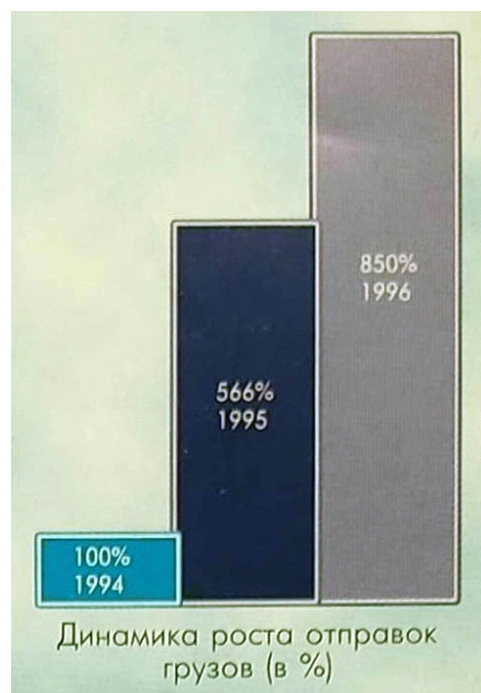
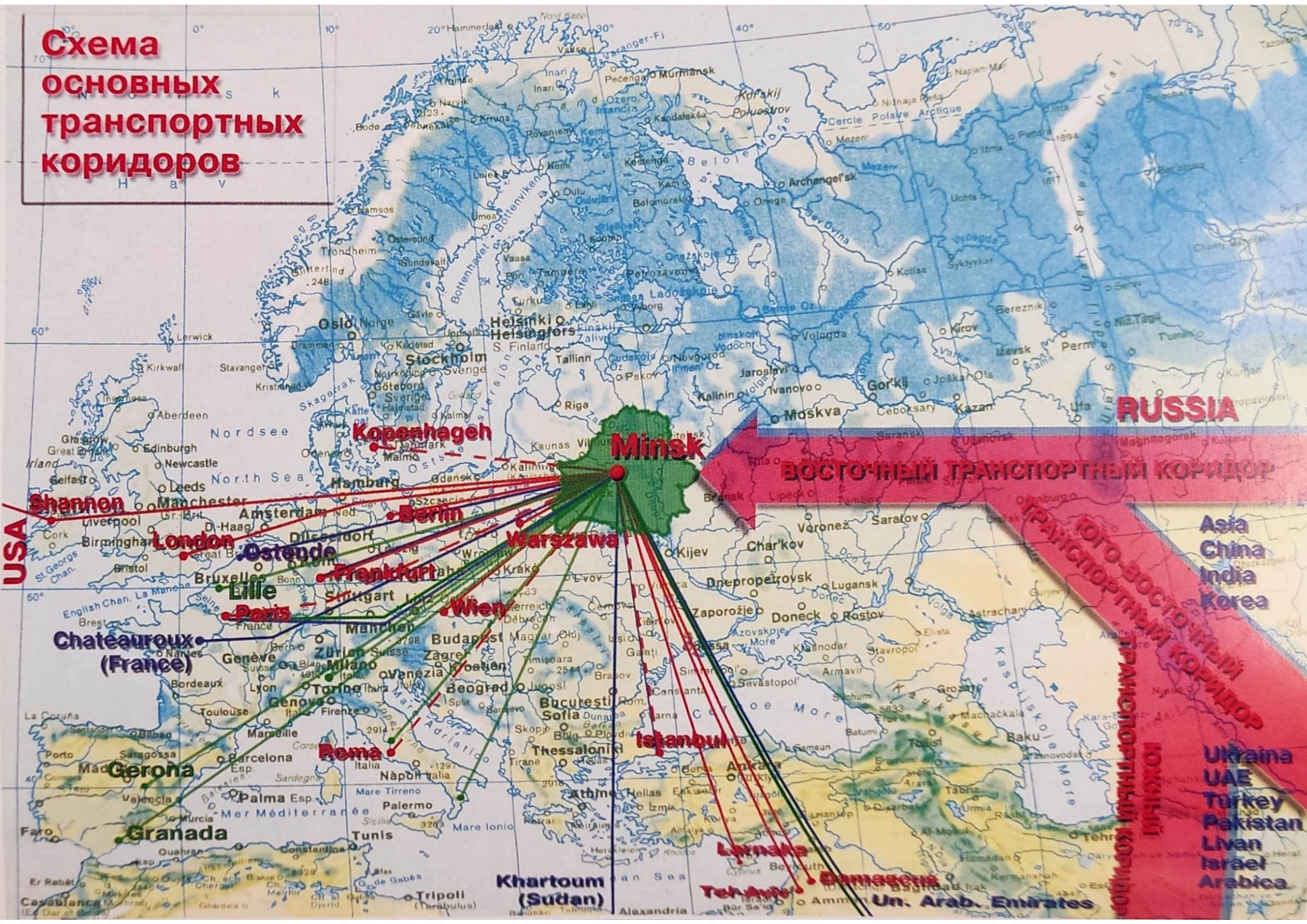
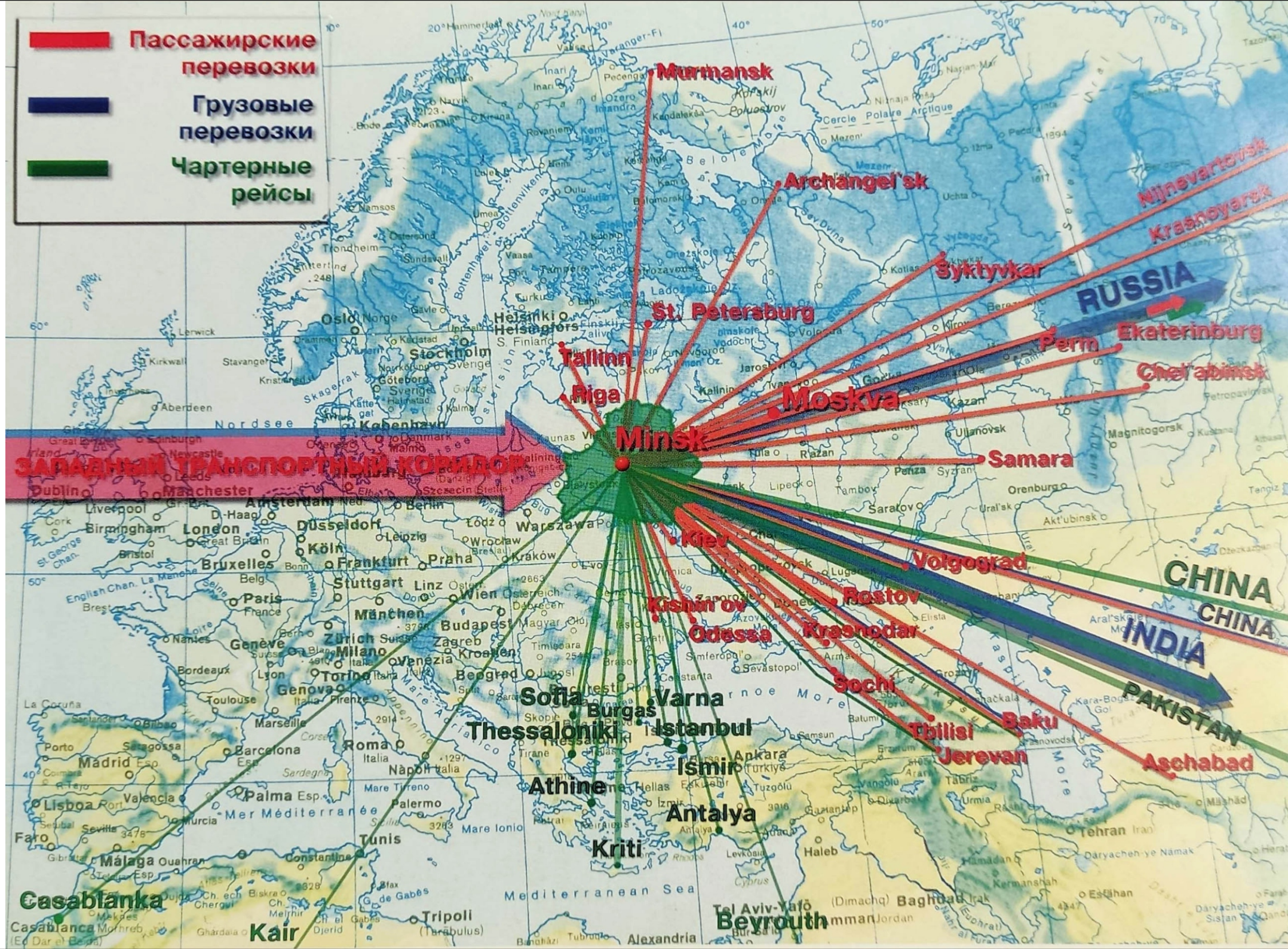


Схема основных транспортных коридоров





Национальная авиакомпания "Белавиа"

220004, Минск, ул. Немига, 14

тел. (0172) 29-22-90, факс (0172) 29-23-83

В 1993 году решением Правительства Республики Беларусь на базе Белорусского управления гражданской авиации, имеющего 60-летние традиции пассажирских и грузовых авиаперевозок, было создано объединение гражданской авиации "Белавиа", которое в январе 1996 года было реорганизовано в государственное предприятие "Национальная авиакомпания "Белавиа".

Сегодня Национальная авиакомпания "Белавиа" уверенно занимает лидирующее положение среди авиакомпаний республики. Пассажирские авиалайнеры с эмблемой "Белавиа" можно встретить в аэропортах не только стран СНГ, но и Европы, Ближнего Востока, Азии и Африки. Регулярные полеты выполняются в Германию, Польшу, Австрию, Ирландию, Великобританию, Израиль, Кипр.



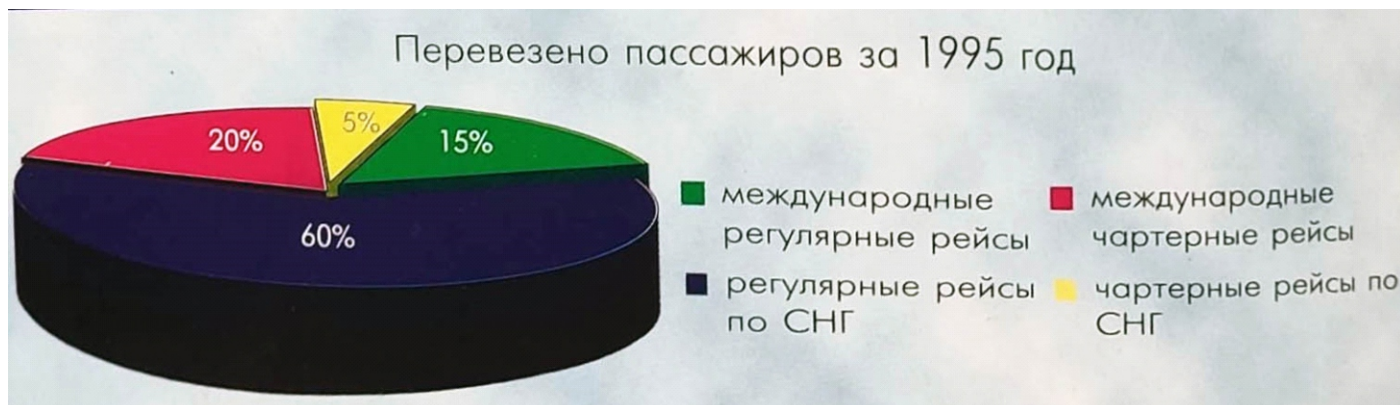
"Белавиа" располагает авиационно-технической базой с современным оборудованием диагностики.

Специалисты "Белавиа" в области организации перевозок отличаются высокой профессиональной подготовкой.

Укреплению и расширению деловых связей "Белавиа" с зарубежными партнерами во многом способствует обширная сеть представительств. Клиенты, заинтересованные в выполнении коммерческих перевозок, имеют возможность обратиться в представительства "Белавиа" в аэропортах Берлина, Франкфурта-на-Майне, Варшавы, Ларнаки, Тель-Авива, Лондона, Шаннона.

С учетом того, что до 2003 года прогнозируется рост объемов мировых регулярных перевозок в среднем ежегодно на 5%, ожидается, что международные перевозки будут возрастать на 6,5%. В этой связи для Беларуси возможно увеличение объемов перевозок за счет транзитных пассажиропотоков.

Одной из самых неотложных задач для обеспечения конкурентоспособности эксплуатации воздушных линий, развития воздушных перевозок и расширения географии полетов является обновление самолетного парка авиакомпании "Белавиа". Лизинг позволит авиакомпании быстро освоить воздушные линии без значительных капитальных вложений и защитить себя от риска морального износа.





Авиакомпания "Трансавиаэкспорт"

220034, Минск, ул. Захарова, 44

тел. (0172) 36-36-41, факс (0172) 27-51-01

Созданная в 1993 году авиакомпания "Трансавиаэкспорт" занимает активную позицию на международном рынке грузовых авиаперевозок.

Авиакомпания имеет самолеты Ил-76, экипажи, подготовленные к полетам на международных авиалиниях, опытный инженерно-технический состав, все службы авиационного обеспечения.

Авиационно-техническая база выполняет полный комплекс форм обслуживания Ил-76. Летный состав имеет опыт работы в СНГ, Азии, Африке, Южной Америке, Австралии. Активно развивается терминальный комплекс, способный обрабатывать до 120 тонн груза в сутки, хранить на таможенном складе 1000 и на консигнационном складе более 3600 кубометров груза.

Свыше 90% заказчиков являются нерезидентами Республики Беларусь. За период деятельности авиакомпании объем выполненных услуг составил 17,7 млн. долларов США. За 1995 год поступило около 8 млн. долларов США, что на 14,1% больше, чем в 1994 году.

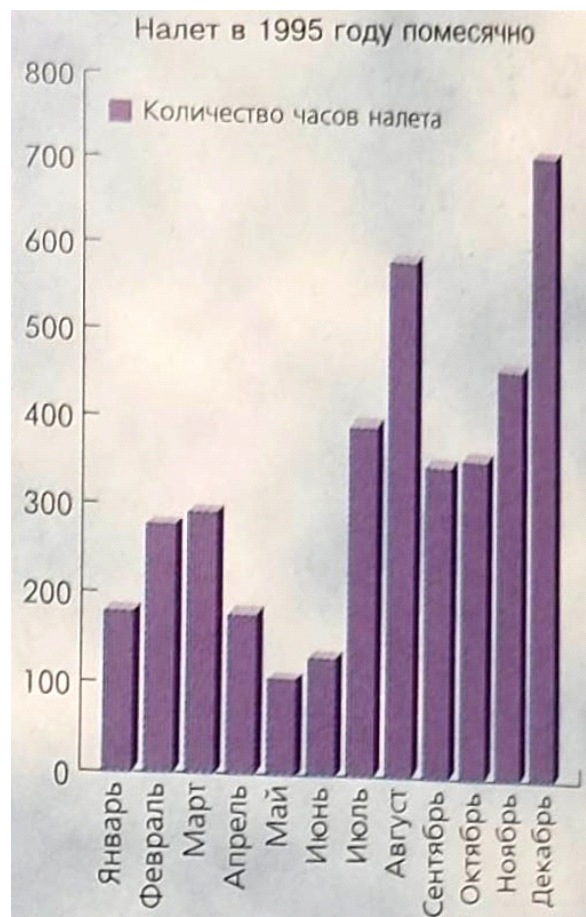
Основные направления грузопотоков: Мачулищи-Остенде - свыше 34%, Мачулищи-Люксембург - 11,9%, Мачулищи-Фуджейра - 9,7%, Мачулищи-Дели - 6,2%.

Поскольку экологические характеристики двигателей, установленных на Ил-76, не отвечают требованиям ИКАО, а финансовые возможности авиакомпании не позволяют приобрести импортные двигатели, наши усилия сосредоточены на поисках путей модернизации существующих двигателей.

В настоящее время разработан бизнес-план замены двигателей Д-30 на более эффективные и экономичные.

В стадии разработки технико-экономическое обоснование использования аэродрома базирования авиакомпании "Трансавиаэкспорт" - Мачулищи совместно с Минским авиаремонтным заводом гражданской авиации.

Авиакомпания "Трансавиаэкспорт" является соучредителем закрытого акционерного общества "Белтерминал", созданного в начале 1995 года в г. Бресте.



Минский авиаремонтный завод №407 ГА

220600, Минск, ул. Аэродромная, 10

тел. (0172) 21-95-12, факс (0172) 24-05-51

Минский авиаремонтный завод основан в 1953 году как специализированное предприятие по обслуживанию гражданской авиационной техники.

Завод располагается в городской черте и занимает 22 га территории, прилегающей к аэропорту Минск-1, общая площадь производственных помещений составляет 56 тыс. квадратных метров, в том числе 29 тыс. квадратных метров занимают специализированные ангары для ремонта самолетов.

В настоящее время это крупнейшее и технически оснащенное предприятие на западе бывшего СССР, завоевавшее заслуженную репутацию надежного партнера. На нем трудится более 3 тыс. квалифицированных специалистов.



Ежегодно на заводе ремонтируется до 250 самолетов Як-40, Ту-134 и Як-42 для всех стран СНГ, Прибалтики и 18 авиакомпаний мира в Европе, Африке, Юго-восточной Азии, Ближнем Востоке, Латинской Америке.

Сегодня завод в содружестве с ОКБ имени Яковлева и ОКБ имени Туполева по требованию заказчиков выполняет перекомпоновку салонов самолетов для повышения комфортабельности пассажиров, соблюдая при этом все нормы безопасности полетов. Для отделки салона используются лучшие отечественные и зарубежные материалы. Наружная окраска самолетов выполняется полиуретановыми эмалями.

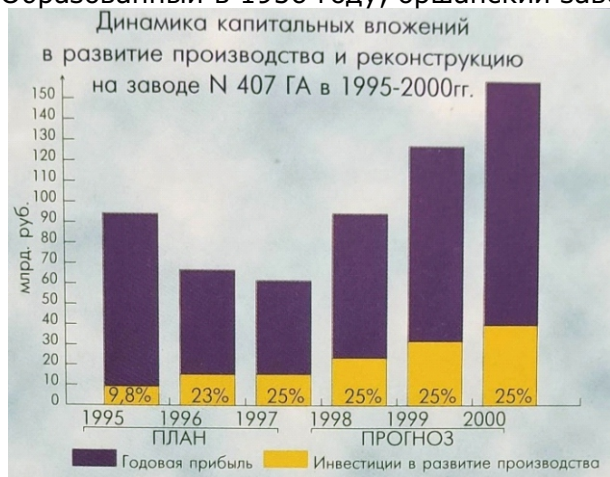
Осуществляя продажу отремонтированных и переоборудованных самолетов, завод гарантирует сервисное обслуживание на весь период эксплуатации до очередного ремонта.

В связи с конверсией в республике появилось несколько объектов бывшего военного ведомства, которые в настоящее время будут использоваться для гражданской авиации. Это аэропорт Мачулищи, расположенный в 8 км от завода, и авиаремонтный завод в г. Орше.

В настоящее время разрабатывается технико-экономическое обоснование по строительству в аэропорту Мачулищи, где разместится Центр по обслуживанию и ремонту различных типов самолетов, филиала Минского авиаремонтного завода. Для создания такого Центра имеются все условия - и развитая инфраструктура, и его месторасположение, и многолетний опыт работы специалистов завода.

Программа реконструкции авиаремонтного завода в г. Орше также будет способствовать укреплению и развитию авиаремонтного производства в республике.

Образованный в 1956 году, оршанский завод занимался ремонтом дальних бомбардировщиков Ту-16 и Ту-22. Общая площадь предприятия составляет 46 га. Имеются летно-испытательная и контрольно-испытательная станции, взлетно- посадочная полоса и два ангара, размеры которых позволяют обслуживать любые современные типы самолетов.



По предварительным данным экономических экспертов, проект развития имеющейся базы Минского авиаремонтного завода за счет строительства Центра в аэропорту Мачулищи и привлечения к полетам деловой авиации в аэропорту Минск-1 может в ближайшие годы стать одним из немногих валютоокупаемых проектов.

МИНСКАВИА

220039, Минск, ул. Короткевича, 2А
тел. (0172) 22-53-06, факс (0172) 22-77-46

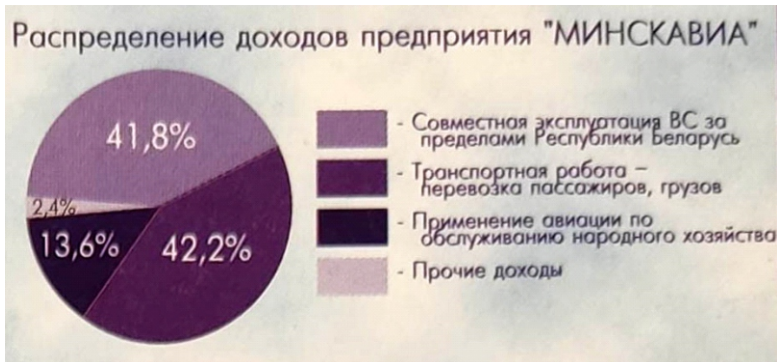
Основные фонды предприятия составляют самолеты, вертолеты, здания и сооружения, спецавтотранспорт.

Парк воздушных судов состоит из самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-2, Як-40, а также вертолетов Ка-26, Ми-2.

Предприятие располагается на территории аэропорта Минск-1 в пределах г. Минска. Основная деятельность предприятия направлена на оказание услуг по выполнению перевозки пассажиров, грузов, на техническое обслуживание самолетов и вертолетов и выполнение полетов по обслуживанию народного хозяйства (авиационно-химические работы, облет газонефтепроводов, аэрофото-аэромагнитная съемка, лесопатруль, полеты по санзаданиям).

Возможными вариантами инвестиций является обновление парка и приобретение в лизинг самолетов АТР-72, АТР-42, F-50, фолкон, Ан-140.

На предприятии создано опытно-конструкторское бюро "Мир", которое занимается разработкой и производством сверхлегких летательных аппаратов (СЛА). В результате его деятельности разработан и проходит эксплуатационные испытания СЛА "МИР-23".



Белаэронавигация

**220039, Минск, ул. Короткевича, 19
тел. (0172) 22-52-20, факс (0172) 76-86-72**

На "Белаэронавигацию", входящую в состав Госкомавиации, возложены функции управления воздушным движением.

Для осуществления навигации в воздушном пространстве республики установлено 15 приводных радиостанций и один всенаправленный радиомаяк VOR/DME, расположенный в аэропорту Минск-2.

Радиолокационный контроль обеспечивается трассовым радиолокационным комплексом ТРЛК-11 на воздушных трассах и восьмью диспетчерскими радиолокаторами в районах аэродромов.

В декабре 1995 года в аэропорту Минск-2 была сдана в эксплуатацию автоматизированная система управления воздушным движением "Спектр", обеспечивающая контроль за движением воздушных судов на трассах и в Минском аэроузле.



Географическое положение Республики Беларусь таково, что все кратчайшие маршруты для полетов из стран Западной Европы на Восток и из стран Скандинавии на Юг проходят через наше воздушное пространство. Начиная с 1990 года, сеть международных воздушных трасс нашей республики увеличилась почти в десять раз. В настоящий момент их протяженность составляет 3783 км. Учитывая экономическую выгоду (кратчайшее расстояние и меньший тариф за аэронавигационное обслуживание), авиакомпании увеличивают число полетов через воздушное пространство нашей республики.

Так, например, в 1995 году произошло увеличение количества полетов по сравнению с 1994 годом на 5,24%, а на основе прогноза Международной авиационной транспортной ассоциации (ИАТА), число полетов к 2000 году увеличится за 5 лет на 50%. Начиная с января 1996 года, Европейской организацией по обеспечению безопасности аэронавигации (Евроконтроль) осуществляется взимание сборов за аэронавигационное обслуживание.

С целью дальнейшего развития системы организации воздушного движения в республике разрабатывается "Национальная программа модернизации системы организации воздушного движения Республики Беларусь", которая позволит комплексно решить вопросы обеспечения высокого уровня безопасности воздушного движения и оказания максимального количества услуг всем пользователям воздушного пространства республики.

Для создания надежного радионавигационного обеспечения международных полетов предусматривается установка еще трех радиомаяков VOR/DME, что позволит создать перекрытое навигационное поле всего воздушного пространства республики.



Также планируется развитие системы наземной и радиосвязи Центра УВД.

ГП "Белаэронавигация" заинтересовано в инвестициях для реализации планов по созданию перекрытого радионавигационного связного поля и системы спутниковой навигации, финансированию системы подготовки и повышения квалификации персонала, а также для реализации Национальной программы модернизации системы УВД Республики Беларусь.

Минский государственный высший летно-технический колледж (МГВЛТК)

**220096, Минск, ул. Уборевича, 77
тел. (0172) 41-66-32**

Минский государственный высший летно-технический колледж - современное учебное заведение, оснащенное сложной авиационной техникой, компьютерными классами, лабораториями, учебными радиополигоном и аэродромом, где курсанты изучают специальные дисциплины и закрепляют теоретические знания.



В настоящее время колледж ведет подготовку по следующим авиационным специальностям:

- диспетчер по управлению движением на воздушном транспорте;
- техник по технической эксплуатации воздушных судов и авиационных двигателей;
- техник-электрик по бортовым пилотажно-навигационным и энергетическим комплексам;
- техник-радиоэлектроник по радиоэлектронным комплексам воздушных судов;
- техник-радиоэлектроник по наземным радиотехническим комплексам обеспечения полетов;
- техник-электроник по авиационным и информационным комплексам аэропортов.

Колледж сертифицирован Межгосударственным авиационным комитетом, и дипломы выпускников колледжа действительны во всех странах СНГ.

Учебный научно-производственный центр авиации (УНПЦА)

**220065, Минск, ул. Аэродромная, 4
тел. (0172) 22-53-20**

Учебный научно-производственный центр авиации Республики Беларусь - старейшее авиационное учебное заведение, осуществляющее подготовку авиационного персонала, занятого практической деятельностью. 31 мая 1996 года УНПЦА исполнилось 50 лет.

УНПЦА имеет сертификат Межгосударственного авиационного комитета, что позволяет успешно сотрудничать с авиационными компаниями стран СНГ и зарубежными партнерами (Египет, Судан).

УНПЦА располагает совершенной учебной базой, оснащенной современными техническими средствами обучения: кабельным телевидением, компьютерами, лингафонным оборудованием, системами контроля знаний типа ДС.

Тренажерный комплекс представлен тренажерами КТС Ту-134А, Ан-24, Ан-2, СШТ-70, функциональным тренажером вертолета Ми-2.

УНПЦА проводит следующие виды профессиональной подготовки:

- повышение квалификации и переподготовку членов экипажей ВС Ил-76ТД, Ту-154Б(М), Ту-134, Як-40, Ан-24(26), Ан-12, Ан-2, Ми-2, Ка-26;



- повышение квалификации и первоначальную подготовку членов экипажей ВС, выполняющих международные полеты;
- повышение квалификации и первоначальную подготовку к ведению связи на английском языке летного и диспетчерского состава;
- повышение квалификации и первоначальную подготовку бортпроводников, выполняющих полеты на внутренних и международных авиалиниях;
- повышение квалификации и переподготовку инженерно-технического состава на новые типы ВС: Ил-76ТД, Ту-154Б(М), Ту-134, Ан-24(26), Як-40, Ан-2, Ми-2, Ка-26.

АО «Белтерминал»

**224025, Брест, ул. Лейтенанта Рябцева, 44
тел. (0162)23-01-47, факс(0162)23-02-12**

АО "Белтерминал", созданное 1 февраля 1995 года, является многофункциональным конверсионным предприятием, включающим в себя технически оснащенные производственные участки, способные перегружать грузы любых видов, размеров и объемов весом до 50 тонн.

АО "Белтерминал" имеет таможенные склады общей площадью 4 тыс. квадратных метров, способные принять в соответствии с таможенным разрешением около 20 вагонов с грузом, а также другие склады общей площадью 7 тыс. квадратных метров для размещения иных грузов. По своим производственным характеристикам "Белтерминал" может обслуживать грузопотоки по любой технологической перегрузочной схеме: вагон-вагон, вагон-автомобиль, вагон-самолет и т. д.

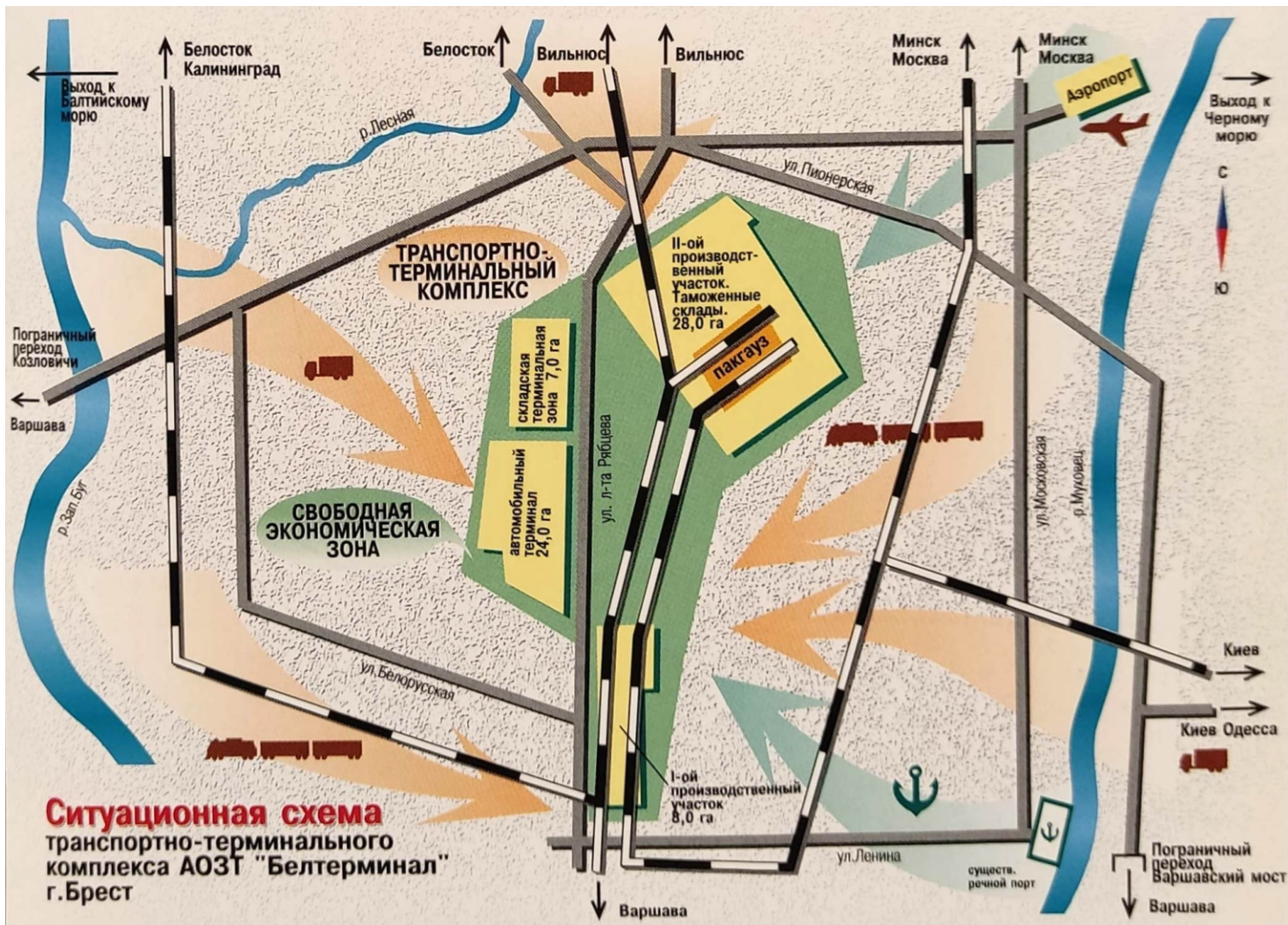


Учитывая местоположение, имеющуюся производственную структуру и при условии передачи предприятия в ведение администрации СЭЗ "Брест", возможно (при наличии капитальных вложений и иностранных инвестиций) создание на базе АО "Белтерминал" современного транспортно-терминального комплекса, отвечающего международным стандартам и условиям. Проектом предусматривается в первую очередь создать специализированные транспортные терминалы в рамках единого комплекса, включающего в себя: авиационный терминал - на территории Брестского аэропорта, железнодорожный и автомобильный терминалы - на площадях АО "Белтерминал" и водно-транспортный - на территориях, проектируемых СЭЗ "Брест".

Следующие этапы-размещение на базе автомобильного терминала служб таможенного, карантинного контроля, механизма сопряжения всех терминалов в комплексе санитарно-бытовых, сервисных и прочих услуг; а также разгрузка, погрузка, перегрузка, дробление, укрупнение партий товаров при переобработке грузов с одного вида транспорта на другой на 1-м и 2-м производственных участках и терминально-складской зоне. Внедрение данного проекта в жизнь позволит решить такие глобальные задачи, как:

- сопряжение грузопотоков на авиатранспорте, железной дороге, автомобильном и речном транспорте;
- увеличение объема грузоперевозок и создание дополнительных источников дохода государству;
- создание дополнительных рабочих мест для жителей г. Бреста и области.





Disposition scheme of airports and lines of communications



Minsk-1	Minsk-2	Brest	Vitebsk	Gomel	Grodno	Mogilev	Machulishchi
B-737	B-747	B-737	IL-76	IL-76	IL-76	TU-134	IL-76
TU-154	B-737	IL-76	TU-154	TU-154	TU-154	YAK-40	AN-124
TU-134	B-707	TU-154	TU-134	TU-134	TU-134	AN-24	TU-154
DC-10	IL-76	TU-134	AN-24	AN-12	AN-24		TU-134
AN-12	A-310	AN-24	YAK-40	AN-24	YAK-40		AN-12
YAK-40	A-330	YAK-40	AN-12	YAK-40			IL-62
AN-2	DC-9						
	TU-154						
	TU-134						
	AN-22						
	AN-124						
	IL-62						
	YAK-40						
	AN-24						
	YAK-42						

ПРЕДПОЛАГАЕМЫЕ ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ИНВЕСТИРОВАНИЯ НА ВОЗДУШНОМ ТРАНСПОРТЕ

Аэропорт Минск-2

- Замена светосистемы взлетно-посадочной полосы
- Реконструкция внутренней части пассажирского и техническое переоснащение грузового терминалов
- Оснащение хэндлинговой службы средствами механизации и погрузочно-разгрузочных работ
- Расширение инфраструктуры аэропорта - строительство платной автостоянки, автозаправочной станции, гостиницы и др.

Аэропорт Брест

- Участие в реализации программы по развитию Брестской свободной экономической зоны
- Создание грузового перрона в комплексе с терминалом по технологическому обслуживанию самолетов

Аэропорт Мачулищи

- Создание грузового терминального комплекса, отвечающего международным стандартам
- Развитие наземной инфраструктуры

Авиакомпания "Белавиа"

- Лизинг самолетов типа Боинг 737, А-319-А-321
- Развитие базы технического обслуживания самолетов в аэропорту Минск-2

Авиакомпания "Трансaviaэкспорт"

- Переоборудование парка воздушных судов Ил-76МД в вариант Ил-76ТД
- Оснащение самолетов Ил-76 модернизированными двигателями, отвечающими по своим параметрам международным нормам
- Развитие и эксплуатация аэродрома Мачулищи как грузового терминала
- Участие в развитии АОЗТ "Белтерминал" (Брест) как грузового комплекса

Завод 407 ГА

- Создание центра по обслуживанию и ремонту воздушных судов в аэропорту Мачулищи - Участие в программе реконструкции конверсионного авиаремонтного завода в г.Орше

Оршанский авиаремонтный завод

- Организация ремонта самолетов ТУ-154, вертолетов Ми-8 и их покраска современными полиуретановыми красками
- Производство малых летательных аппаратов (дельтапланов, шаров, сверхлегких самолетов)

Белаэронавигация

- Разработка и реализация Национальной программы модернизации системы организации воздушного движения Республики Беларусь

Информационно-вычислительный центр авиации

- Реализация программы по внедрению системы управления перевозками на воздушном транспорте "Сирена-3"

Белтерминал (г. Брест)

- Создание транспортно-терминального комплекса, соответствующего международным стандартам

