

АКАДЕМИЯ ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ
ПРИ ПРЕЗИДЕНТЕ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

НАЦИОНАЛЬНАЯ ШКОЛА ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ

НУРПЕЙСОВ ЕРКАНАТ ЖАНАТОВИЧ

**ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОЛИТИКА ПО ПОВЫШЕНИЮ
КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ АЭРОПОРТОВ В КАЗАХСТАНЕ**

Образовательная программа «7М04120 – Государственное управление»
по направлению подготовки «7М041- Бизнес и управление»

Магистерский проект на соискание степени
магистра государственного управления

Научный руководитель _____ д.э.н. Исмаилова Р.А.
(подпись)

Проект допущен к защите: « _____ » _____ 20__ г.

Директор Национальной школы
государственной политики _____ к.с.н. Жакиянов Т.Ж.
(подпись)

АСТАНА, 2023

СОДЕРЖАНИЕ

НОРМАТИВНЫЕ ССЫЛКИ	3
ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ.....	4
ВВЕДЕНИЕ.....	5
ОБЗОР ЛИТЕРАТУРЫ.....	7
МЕТОДЫ ИССЛЕДОВАНИЯ.....	16
АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ АЭРОПОРТОВ В КАЗАХСТАНЕ.....	17
ФАКТОРЫ, ВЛИЯЮЩИЕ НА КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ.....	27
НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АЭРОПОРТОВ НА КОНКУРЕНТНОМ РЫНКЕ АВИАТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ.....	29
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	44
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ.....	45
ПРИЛОЖЕНИЯ.....	48

Нормативные ссылки

В настоящем магистерском проекте использованы ссылки на следующие нормативные документы:

Об утверждении Концепции развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года «Постановление Правительства Республики Казахстан от 30 декабря 2022 года № 1116»

Послание Президента Республики Казахстан К.-Ж. Токаева народу Казахстана «Конструктивный общественный диалог – основа стабильности и процветания Казахстана», от 2 сентября 2019 года;

Указ Президента Республики Казахстан от 1 февраля 2010 года № 922. «Стратегический план развития Республики Казахстан до 2025 года» – 14.02.2012;

Постановление Правительства Республики Казахстан от 19 октября 2017 года № 650. О внесении изменений и дополнений в постановление Правительства Республики Казахстан от 12 мая 2011 года № 506 "Об утверждении Правил использования воздушного пространства Республики Казахстан и внесении изменения в постановление Правительства Республики Казахстан от 31 декабря 2010 года № 1525 и о признании утратившими силу некоторых решений Правительства Республики Казахстан";

Закон Республики Казахстан от 3 января 2022 года № 101-VII ЗРК «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по вопросам развития конкуренции» // <https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z2200000101>;

Указ Президента Республики Казахстан от 31 декабря 2020 года № 484 «Об основных направлениях государственной политики по развитию конкуренции» // <https://adilet.zan.kz/rus/docs/U2000000484>;

Указ Президента Республики Казахстан от 22 июня 2022 года № 938 «Об утверждении Концепции защиты и развития конкуренции в Республике Казахстан на 2022-2026 годы» // <https://adilet.zan.kz/rus/docs/U2200000938>;

Обозначения и сокращения

AIP - Сборник аэронавигационной информации (англ. Air navigation Information Publication);

АО – Акционерное общество;

АОН – авиация общего назначения;

ВП – воздушное пространство;

ВПП – взлетно-посадочная полоса;

ВС – воздушное судно;

ВТ – воздушный транспорт;

ИАТА – Международная ассоциация воздушного транспорта (от англ. IATA - International Air Transport Association);

ИКАО – Международная организация гражданской авиации (от англ. ICAO — International Civil Aviation Organization) — специализированное учреждение ООН, устанавливающее международные нормы гражданской авиации и координирующее её развитие с целью повышения безопасности и эффективности;

КАМА – ОЮЛ «Казахстанская ассоциация малой авиации»;

КВС – командир воздушного судна;

КГА – Комитет гражданской авиации Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан;

КС – конкурентоспособность;

НДС – налог на добавленную стоимость;

РГП на ПХВ – республиканское государственное предприятие на праве хозяйственного ведения;

РК – Республика Казахстан

СРО – саморегулируемая организация;

ТОО – Товарищество с ограниченной ответственностью.

Введение

Актуальность темы. Современные процессы глобализации экономики, роста международной торговли и туризма невозможны без развития мировой транспортной системы - совершенствования технологий перевозок и систем управления [1,2].

Авиaperезовки относятся к динамично развивающейся отрасли транспорта в Казахстане. Изменяется не только авиационная техника, но и методы, способы ведения авиационного бизнеса. Аэропорты как часть авиатранспортной системы являются компонентом общей транспортной инфраструктуры страны, а также стратегическим элементом конкурентоспособности как отдельных регионов, так и государства в целом. Развитая аэропортовая сеть является необходимым условием эффективного функционирования воздушного транспорта, устойчивости всей авиатранспортной системы, а также доступности ВТ для населения страны.

Сегодня в гражданской авиации РК сложилась противоречивая ситуация. С одной стороны, наблюдается устойчивая тенденция роста пассажирских авиaperезовок казахстанскими авиакомпаниями (рост в среднем на 8% в год). С другой стороны, по мере роста объема авиaperезовок, все острее ощущается несовершенство инфраструктуры отрасли, ее недопустимо медленное техническое перевооружение и структурные перекосы авиарынка. Несмотря на конкурентоспособный потенциал аэропортов, в том числе географическое положение и текущий рост перевозок, объемы авиaperезовок пока остаются ниже среднемировых показателей.

В этой связи актуальным является исследование государственной политики по эффективному управлению процессом восстановления и развития аэропортов. Опыт развитых стран показывает, что привлечение управляющих компаний в аэропортовый бизнес является весьма эффективным направлением решения проблемы поддержания инфраструктуры в удовлетворительном состоянии и ее развития с учетом роста объемов авиaperезовок и требований по повышению качества обслуживания пассажиров, грузов, багажа и почты.

В Казахстане для решения этих проблем пока слишком много барьеров и для развития конкуренции в управлении аэропортами, в том числе. Несвершенство законодательства, отсутствие прозрачности деятельности, слияние различных видов бизнеса — все это вместе то, над чем ведутся активные работы и в ближайшее время стоит ожидать расширения доступа управляющих компаний к оказанию услуг в целом ряде отечественных аэропортов.

Целью исследования является разработка практических рекомендаций по совершенствованию государственной политики по повышению

конкурентоспособности аэропортов путем разработки их стратегических приоритетов и совершенствования организации управления деятельностью отечественных аэропортов.

Основными задачами исследования по достижению поставленной цели является:

- изучить международный опыт по развитию аэропортов мирового значения;
- проанализировать государственную политику по поддержке аэропортов и развитию конкуренции;
- провести анализ современного состояния отечественных аэропортов;
- определить факторы и условия, влияющие на конкурентоспособность отечественных аэропортов;
- разработать предложения по совершенствованию организации управления отечественными аэропортами с целью повышения их конкурентоспособности на рынке транспортных услуг.

Объектом исследования являются аэропорты Республики Казахстан.

Предметом исследования является формы и методы государственной политики по развитию аэропортов, определяющие конкурентоспособность аэропортового комплекса на рынке авиатранспортных услуг.

Методы исследования магистерской работы составляют научные труды отечественных и зарубежных авторов по проблемам повышения конкурентоспособности аэропортов, стратегии конкурентоспособности аэропортов и теории экономического анализа.

Практическая значимость: исследования заключается в комплексном рассмотрении теоретических и практических вопросов ускорения развития аэропортовых комплексов, включая формирование научно-методических основ количественной оценки экономической эффективности функционирования аэропортов и разработку практических рекомендаций по повышению их конкурентоспособности.

Обзор литературы

1.1 Концептуальные основы теории конкурентоспособности аэропортов

В научно-методических подходах по развитию конкурентоспособности аэропортовых комплексов исследуются научные теории и методики, позволяющие определить эффективность функционирования аэропортов и их конкурентоспособность. На основании выделенных подходов разработана комплексная методика анализа конкурентоспособности аэропорта на рынке авиатранспортных услуг.

Исследование позволило выделить три подхода к эффективности управления аэропортами (см. табл. 1). Конкурентоспособность аэропорта представляет собой комплексное понятие и зависит от следующих факторов:

- конкурентоспособность национальной экономики и ее вовлеченность в мировую экономику;
- конкурентоспособность региона, в котором расположен аэропорт: место региона в экономическом пространстве страны, его потенциальные возможности и перспективы развития;
- конкурентоспособность самого аэропортового комплекса как хозяйствующего субъекта;
- конкурентоспособность конкретных услуг, предоставляемых аэропортом пассажирам, авиакомпаниям, различным сервисным компаниям.

Кроме того, в магистерской работе исследована часть оценки эффективности предлагаемых мер, которые основаны на знаниях, полученных из научных теорий и исследований в данной области. В ходе написания магистерской работы, в первую очередь была собрана информация с литературных источников отечественных и зарубежных авторов, в том числе отчеты международных организаций в области исследуемой темы [25].

Проанализировав данные материалы, были получены данные о восприятии проблемы, например объяснения того, почему предложенная политика поможет решить проблему. Вместе с тем, в данном исследовании были определены факторы, которые играют роль в процессе децентрализации.

Анализ существующих методик оценки конкурентоспособности показал необходимость использования интегрального подхода, включающего количественные и качественные показатели. Выбор показателей и их конкретная комбинация определяются целями оценки, характеристиками услуги (товара), имеющейся информацией.

Изучение требований и предпочтений потребителей продукции аэропорта является необходимым условием для обеспечения КС аэропорта в целом. Основными задачами, решаемыми на данном этапе, являются:

- определение параметров (несистематизированных критериев КС), на

основании которых различные категории клиентов выбирают аэропорт, и установление степени их значимости;

– установление предпочтений клиентов в области совершенствования показателей конкурентоспособности аэропорта. Анализ доступных источников показывает, что в настоящее время основными критериями, влияющими на выбор аэропорта, являются:

для авиакомпаний - потенциал целевого рынка, доступность слотов в приемлемое время, степень присутствия конкурентов, обеспечение трансферных стыковок, сочетаемость с сетью маршрутов, размер ставок и сборов, степень модернизации объектов инфраструктуры аэропорта и др. [32];

для пассажиров - удобство расписания, цена перевозки, количество возможных маршрутов, доступность из города, стоимость паркинга и доставки в аэропорт, качество неавиационных услуг и др.;

для грузовладельцев (отправителей и получателей) - время ожидания приема / выдачи грузов, график работы терминала, сохранность, терминальные сборы, доступ на территорию, процедуры оформления приема – выдачи, оснащенность терминала и бытовые условия, вежливость персонала и др.

Определение степени значимости показателей конкурентоспособности АП для потребителей [31]. Показатели КС АП, как единичные, так и групповые, могут быть сегментированы по критерию значимости для его клиентов. Предлагается сегментация параметров на три основные группы по признаку значимости: наиболее значимые, средней значимости и наименее значимые.

Методика категорирования показателей конкурентоспособности АП. В группу наиболее значимых показателей предлагается относить те, удельный вес каждого из которых при выборе аэропорта клиентами составляет не менее 10 процентов от общего значения. Результаты маркетинговых исследований, проводимых в отрасли ВТ, позволяют выделить три категории (группы) значимости показателей конкурентоспособности аэропорта. К наиболее значимым показателям выбора аэропорта относятся:

для авиакомпаний - доступность слотов в приемлемые временные промежутки (10,4%), потенциал целевого рынка перевозок при выполнении рейсов из АП (10,3%), размер ставок и сборов АП (взлет/посадка, наземное обслуживание, пассажирские сборы, цены на топливо и т.д.) – 10,1%;

для пассажиров - удобство расписания (относится к АК и АП – 10,3%), имидж и транспортная безопасность АП (10,1%), и цена перевозки (относится к АК и АП – 10,0%);

для грузовладельцев (отправителей и получателей) - время ожидания приема / выдачи грузов в терминале (10,1%), размер терминальных сборов за обработку и хранение грузов на складе (10,0) и сохранность грузов (10,0%).

Необходимо отметить, что менеджменту аэропорта необходимо сфокусировать усилия на группе «наиболее значимых» показателей, т.к. именно

они формируют конкурентную позицию аэропорта на рынке. Рекомендации по практическому применению методики. Показатели оценки и методика их определения рекомендуются для применения в следующих областях:

- для регулярного определения уровня конкурентоспособности на целевом сегменте рынка аэропортовых услуг [31];

- для формирования и последующей реализации системы долгосрочных целей аэропорта в области безопасности, качества обслуживания и цены, дифференцированных в зависимости от требований клиентов;

- для формирования и реализации генплана развития и конкурентной стратегии аэропорта, а также отдельных элементов его корпоративной стратегии, дополнительно к типовым методам и т.д.;

- для оценки отдельных показателей КС (и принятия корректирующих действий в случае выявления отклонений от заданных целевых значений);

- для сравнения результатов собственной деятельности АП, направленной на обеспечение и повышение КС аэропорта как бизнес системы за различные временные периоды.

Таблица 1 - Научные подходы к определению эффективности управления аэропортами

Подходы	Научные теории
1. Стратегический подход: концентрация вокруг целей	Эффективность управления аэропортовым комплексом определяется способностью достигать заранее намеченных целей: — теория сбалансированной системы показателей (стратегические карты); — управление цепочкой поставок; — теория отраслевых рынков; — теория конкурентоспособности.
2. Экономический подход: основа – системные критерии	Главный фактор – обеспечение внутреннего единства и гарантий выживания в изменяющейся среде: — теория транзакционных издержек; — теория прав собственности.
3. Организационный подход: основа – корпоративный контроль и проблема управления государственной собственностью	Эффективность функционирования аэропорта зависит в большей степени от менеджеров, чем от собственников (государства). Главный фактор – система поощрения, повышающая заинтересованность руководства аэропорта в максимизации его доходов: — теория агентских издержек

Примечание- составлено автором

Таким образом можно сделать вывод что, конкурентоспособность аэропортового комплекса определяется его географическим положением (столица, центр экономического региона), развитостью инфраструктуры (классы и характеристики взлетно-посадочных полос, пассажирский и грузовой терминалы, аэровокзал, топливозаправочный комплекс, транспортные связи, система УВД), емкостью и развитостью внутреннего и международного рынка

перевозок, уровнем обслуживания пассажиров и грузов в аэропорту, наличием спектра дополнительных услуг.

Немаловажную роль в определении конкурентоспособности аэропортовых комплексов является их принадлежность.

Таблица 2 - Структура аэропортов РК по формам принадлежности



Примечание- источник сайт КГА РК

1.2 Международный опыт развития международных аэропортов

В 1992 году Казахстан присоединился к Чикагской конвенции о международной гражданской авиации, взяв на себя обязательство по неукоснительному выполнению стандартов и рекомендаций специализированного учреждения ООН – Международной организации гражданской авиации (ИКАО).

В рамках взаимодействия с ИКАО осуществляется постоянный мониторинг авиационной деятельности государств-членов ИКАО путем проведения аудитов и валидационных миссий в области безопасности, полетов и авиационной безопасности.

Одним из важнейших событий 2021 года является успешно пройденная независимая проверка отрасли аудиторскими ИКАО в рамках Координированной валидационной миссии ИКАО (ICVM). По итогам проверки Казахстан повысил

уровень обеспечения безопасности полетов до 84%, что на 15% выше среднегомирового показателя [19].

По этому показателю мы находимся в одном ряду со странами лидерами, с такими как:

Нидерланды – 87%; Бельгия – 87%; Португалия – 87%; Нехия – 87%; Латвия – 86%; Дания – 85%; Исландия – 84%; Польша – 84%; Словения - 82%, Кипр - 82%.

В целях аудита отрасли были организованы визиты Европейской комиссии с участием представителей Европейского агентства по авиационной безопасности и авиационных властей стран Европейского Союза и экспертов Администрации безопасности США (FAA).

Авиационные эксперты США оценили слаженную работу Министерства, Авиационного регулятора и аэропортов, отметили открытость перед аудиторами.

В рамках реализации контрольно-надзорных функций АО «Авиационной администрации Казахстана» была проведена сертификация 16 аэропортов и 32 инспекционные проверки.

Оказано более 2 500 государственных услуг по выдаче свидетельств авиационному персоналу. Прошли сертификацию 9 авиационных учебных центров и осуществлено 17 инспекционных проверок.

В текущем году была осуществлена первая перерегистрация воздушного судна авиакомпании Qazaq Air в реестр Арубы в реестр гражданских воздушных судов Республики Казахстан.

В 2021 году Казахстан получил статус наблюдателя Европейской конференции гражданской авиации и стал третьей страной СНГ, принятой в ЕСАС.

Полностью восстановлены и превышены объемы внутренних перевозок до пандемийного уровня.

В рамках развития внутреннего туризма выполняются социально-значимые рейсы в такие туристические дестинации как Туркестан, Алаколь, Балхаш, Щучинско-Боровская курортная зона.

Возобновлены и открыты международные авиарейсы с 24 странами по 73 маршрутам, что составляет 66% до пандемийного периода. Открыты совершенно новые маршруты с Мальдивами по направлению Алматы – Мале, с Катаром по направлению Алматы – Доха, с При-Панкой по направлению Алматы – Коломбо, с Кувейтом по направлению Алматы – Эль-Кувейт, с ОАЭ по направлению Абу-Даби - Алматы.

Также в рамках создания прямых регулярных авиасообщений между Казахстаном и США Мажилисом Парламента одобрен проект Закона о

ратификации Соглашения о воздушном сообщении между Правительством РК и Правительством США, который создаст правовую базу для выполнения прямых регулярных рейсов.

В отрасли большое внимание уделяется модернизации наземной и инфраструктуры воздушного транспорта.

В рамках Государственной программы инфраструктурного развития «Нурлы жол» на 2020-2025 годы осуществляется реконструкция ВПП аэропорта г. Усть-Каменогорск.

Проектом предусмотрено удлинение полосы на 300 м и замена светосигнального оборудования для приема современных типов ВС.

На бюджет частных инвестиций продолжается строительство нового терминала аэропорта г. Шымкент, который позволит расширить площадь терминала с 3,8 до 35 тыс. м² и увеличить пропускную способность с 150 до 2000 пасс/час.

Новый терминал будет соответствовать международным стандартам качества и безопасности, что позволит обеспечить жителей и гостей мегаполиса высоким уровнем комфорта.

Акимат Западно-Казахстанской области с привлечением частных инвестиций ведется работа по реконструкции аэровокзального комплекса аэропорта г. Уральск.

Площадь терминала будет увеличена более чем в два раза, а пропускная способность до 100 до 200 пасс/час.

Также в текущем году начата работа по реконструкции аэровокзального комплекса аэропорта города Костанай. Планируется увеличение пропускной способности с 200 до 250 пасс/час.

В целях обеспечения транспортной доступности туристического центра озера Алаколь в текущем году ведется работа по реконструкции ВПП и здания аэровокзала села Ирджар. Также начаты работы по реконструкции ВПП, рулежной дорожки и беррона аэропорта г. Шарал.

Также в 2021 году внедрен E-gov Mobile – сервис цифровых документов для подтверждения личных данных без использования оригинала удостоверения личности на внутренних рейсах. Проект запущен во всех аэропортах РК [20].

В зависимости от географического положения страны и поставленных государством перед отраслью стратегических целей, развитие гражданской авиации в мире имеет различные тенденции. В рамках анализа рассмотрены страны, имеющие схожие географические параметры с Казахстаном.

В Канаде дерегулирование авиакомпаний с сокращением государственного контроля привело к появлению новых конкурирующих перевозчиков. В 1988 году во

крупнейший национальный авиаперевозчик Air Canada был полностью приватизирован.

Сегодня Air Canada – это крупнейшая канадская авиакомпания, один из член-основателей альянса Star Alliance. Штаб-квартира авиакомпании находится в городе Монреаль. Air Canada осуществляет регулярные и чартерные авиаперевозки пассажиров и грузов по 207 направлениям по всему миру. Основными базами являются аэропорт Пирсон в Торонто, аэропорт Пьер Элиот Трюдо в Монреале, аэропорт Ванкувер. Дополнительные базы расположены в аэропортах городов Калгари, Галифакс и Оттава. В марте 2023 года флот Air Canada состоял из 189 самолетов, средний возраст которых 10,2 лет [21].

Air Canada обслуживает рейсы в 98 пунктов Канады, США, Латинской Америки, Европы, Австралии и Азии. В сотрудничестве с Air Canada Jazz осуществляются полеты в 160 направлениях.

Рекордами перевозок пассажиров являются 2006 и 2017 года, в которых перевезли 34 и 48 миллиардов пассажиров соответственно.

Гражданская авиация стала неотъемлемой частью канадской экономики. Регулярные пассажирские авиалинии, авиапочта и грузовые авиаперевозки соединяют Канаду с городами по всему миру. Авиация общего назначения обеспечивает медицинскую эвакуацию, аэрофотосъемку и поддержку в развитии ресурсов.

В Турции либерализация авиарынка была инициирована в 1983 году с предоставлением частным компаниям права обслуживать аэропорты страны, и однако проведенная в тот период регуляторная реформа не обеспечила создание конкурентной среды – квази-монополия турецкого национального авиаперевозчика Turkish Airlines была еще больше усилена. Только в 2003 году основные барьеры для входа на рынок были полностью сняты, что привело к развитию конкуренции с сохранением государственной поддержки компании Turkish Airlines.

С 2000-х годов в Турции наблюдается интенсивное развитие гражданской авиации, рост в этой отрасли происходит в десять раз быстрее, чем в среднем по миру.

За период с 2003 по 2010 год количество обслуженных пассажиров турецкими аэропортами выросло с 34 млн. до 105 млн., при этом более половины из них приходится на международные рейсы. В 2015 году атамбульский аэропорт имени Ататюрка обслужил 61,8 млн пассажиров, что сделало его 11-м по загруженности аэропортом мира. В 2018 году был введен в строй новый аэропорт в Стамбуле с крупнейшим в мире терминалом, рассчитанным на обслуживание 90

млн. пассажиров в год. Предполагается, что к 2035 году данный аэропорт станет крупнейшим в мире, обслуживая 260 млн. пассажиров ежегодно.

В 2021 году в Турции насчитывалось 56 аэропортов. Самолеты местных и зарубежных авиакомпаний выполнили около 1,5 млн. рейсов [22].

Если в 2003 году внутренние рейсы в 26 городов Турции совершала из двух пунктов только одна авиакомпания, то в 2021 году из семи пунктов были выполнены рейсы в 56 городов. За этот же период география полетов расширилась с выполнения регулярных рейсов из 60 городов в 50 странах до 335 городов в 128 странах мира. При этом число коммерческих внутренних авиарейсов достигло 484 тыс., международных – 438 тыс. Совокупный пассажиропоток в аэропортах Турции в 2021 году приблизился к 130 млн. пассажиров.

Число пассажиров, воспользовавшихся услугами турецких аэропортов в январе - июле текущего года, возросло на 22 % по сравнению с аналогичным периодом 2022 года – до 102 500 625 человек. Такие данные приводит «Анадолу» со ссылкой на Главное управление государственных аэропортов Турции (GHI).

Рост пассажиропотока за 7 месяцев текущего года наблюдался в аэропортах, осуществляющих перевозки в туристические центры Турции.

Так, аэропорт «Стамбул» в январе - июле текущего года обслужил 43,3 млн пассажиров, аэропорт Анталии — 18,3 млн и аэропорт имени Аднана Мендереса в Измире — более 5,8 млн пассажиров.

Число пассажиров, воспользовавшихся услугами турецкой гавани Аданы, увеличилось на 18,88 % - до 2 632 761 человек, а Газиантепа, — на 10,2 %, до 1 427 559 человек.

Кроме того, 1 955 951 пассажиром обслужил аэропорт Трабзона, 1 298 176 - в Кайсери, 1 161 998 - в Диярбакыре, 540 998 – в Шанлыурфе GAP и 466 238 - в Международном аэропорту Газипаша в Аланье [22].

Таким образом, благодаря инвестициям в инфраструктуру и последовательной государственной политике развития, Турция вошла в число пяти самых быстро развивающихся стран в части гражданской авиации.

Власти международного опыта использования Free Route Airspace (FRA, свободное воздушное пространство свободной маршрутизации) примечателен опыт Российской Федерации, где в июне 2020 года осуществлено внедрение FRA в океаническом секторе Магадан. Благодаря внедрению FRA удалось добиться сокращения полетного расстояния на 55,5 км по сравнению с фиксированным маршрутом. Экономия полетного времени составила 5 минут, экономия топлива – 800 кг.

В декабре 2021 года Национальная служба ФВД (NATS) внедрила концепцию IATA в воздушном пространстве Великобритании [23].

В рамках данного проекта были исключены установленные маршруты над воздушным пространством Шотландии, на долю которого приходится около 1/3 воздушного пространства Великобритании. Учитывая высокую интенсивность воздушного движения (до 2000 рейсов в день и около 80% всех трансатлантических рейсов), ожидается, что данные изменения помогут значительно сократить затраты авиакомпаний через оптимизацию расхода топлива и времени полета, что также благоприятно отразится на снижении выбросов CO₂.

При наличии собственного грузового авиаперевозчика страна могла бы сыграть ключевую роль в обслуживании грузопотоков, перевозимых авиатранспортом, как между смежными, так и между глобальными рынками. Этому способствуют такие факторы, как (1) наличие растущего внутреннего рынка грузоперевозок, обслуживающих клиентов в потребительской, промышленной, энергетической сферах, а также в сфере добычи полезных ископаемых; (2) продолжающаяся развиваться инфраструктура аэропортов, авионавигации и наземных перевозок; (3) благоприятный экономический климат, растущая приграничная торговля с соседними странами, развивающиеся торговые и экономические связи [23].

Мировой опыт показывает, что основные сложности с грузовыми авиаперевозками обычно возникают на этом этапе транспортировки, когда в воздушном судно приходится «на земле»: в среднем 85% времени груз находится в ожидании оформления документов, тогда как непосредственно перевозка занимает всего 15% от общего времени пребывания в пути.

По оценкам IATA, для авиаперевозки одного грузового места необходимо оформить до 30 видов документов со снятием до 100 копий (в зависимости от пунктов отправления и назначения), при этом, что большинство данных в этих документах идентичны. В Казахстане имеется положительный опыт внедрения международного стандарта электронного оформления и сопровождения грузовых воздушных перевозок, рекомендованного IATA - системы e-freight.

Таким образом, изучение международного опыта по обеспечению конкурентоспособности аэропортов выявил следующее.

Air Canada - это крупнейшая канадская авиакомпания, которая имеет такие хабы, как аэропорт Пирсон в Торонто, аэропорт Пьер Элиот Бурдо в Монреале, и аэропорт Ванкувер. Дополнительные хабы расположены в аэропортах городов Калгари, Калифакс и Оттава. Это позволяет осуществлять регулярные и чартерные авиаперевозки пассажиров и грузов по 207 направлениям по всему миру.

Данный опыт частично можно имплементировать в Казахстане по повышению конкурентоспособности международных аэропортов.

Методы исследования

Методологической основой исследования являются научные теории и методики, позволяющие определить эффективность функционирования аэропортов и их конкурентоспособность. Основными источниками послужили труды зарубежных и отечественных ученых, нормативно-правовые акты, официальные статистические данные.

При написании литературного обзора использовались общенаучные методы анализа и синтеза, метод сравнительного анализа, которые позволили выявить общие и специфические характеристики в теории концептуальных основ теории конкурентоспособности аэропортов.

Применение метода сравнительного анализа зарубежного опыта дал возможность изучить подходы к ведению аэропортового бизнеса на примере Канады, Турции и Великобритании.

Анализ текущей ситуации по повышению конкурентоспособности аэропортов РК проводился с использованием методов статистического анализа.

Экономические методы анализа проводился с использованием статистической информации за 2019-2022 гг., представленной Комитетом гражданской авиации Министерства Транспорта РК

Метод наблюдения использовался при прохождении практики, с помощью которого была собрана информация о деятельности Международного аэропорта города Туркестан, а также во время стажировки в Управлении пассажирских перевозок и автомобильных дорог Туркестанской области.

Для выработки рекомендаций по повышению конкурентоспособности аэропортов РК проведен системный анализ, который позволил сделать точное представление, оценку и логическое обоснование заключение о проблемных зонах по теме исследования.

2.1 Анализ состояния международных аэропортов в Казахстане

На сегодняшний день основные показатели отрасли гражданской авиации демонстрируют стабильный рост. По итогам 2022 года в аэропортах обслужено 21,1 млн пассажиров, что на 16 % больше в сравнении с 2021 годом (18,2 млн чел.). Динамика роста сохраняется и в этом году [28].

1 сентября текущего года Глава Государства в своем Послании народу Казахстана отметил необходимость развития аэропортов как мультимодальных центров, оказывающих конкурентоспособные и качественные услуги по аккумулярованию и распределению грузов.

Об утверждении Государственной программы развития туристской отрасли Республики Казахстан на 2019-2025 годы

Транспортная доступность туристских дестинаций и объектов

Транспортная доступность туристских объектов и дестинаций является одним из определяющих факторов для дальнейшего развития внутреннего и въездного туризма в Республике Казахстан.

Вместе с тем, в "клиентском пути" туриста транспортная составляющая в цене туристского продукта составляет 50 % и более. В этой связи необходимо облегчение доступа к туристским объектам, обеспечение комфорта по пути следования туриста, включая аэропорты, железнодорожные вокзалы и автостанции.

Инфраструктура и повышение качества сервиса аэропортов

По аналитическим исследованиям для посещения туристских объектов в Казахстане авиатранспортом пользуется 28 % туристов. При этом для въездного туриста, особенно из дальнего зарубежья, этот вид транспорта является основным.

В связи с этим актуальным является постоянное развитие авиационной инфраструктуры страны.

В настоящее время в республике действует 18 аэропортов республиканского и областного значения, из них 17 аэропортов допущено к обслуживанию международных рейсов.

Проведена реконструкция 15 взлетно-посадочных полос (Астана, Атырау, Актау, Актобе, Кызылорда, Кокшетау, Тараз, Талдыкорган, Уральск, Петропавловск, Павлодар, Шымкент, Караганда, Жезказган, Алматы) и 11 терминалов аэропортов Казахстана (Алматы, Нур-Султан, Атырау, Актау, Актобе, Кокшетау, Тараз, Петропавловск, Павлодар, Жезказган, Караганда).

Для развития инфраструктуры аэропортов будет проведена работа по дальнейшей реконструкции взлетно-посадочных полос (ВПП), терминалов аэропортов и материально-технической инфраструктуры [30].

Для повышения качества сервиса будет совершенствоваться уровень компетентности и квалификации персонала аэропортов. Дальнейшее развитие инфраструктуры аэропортов будет осуществляться посредством:

1) модернизации технической оснащенности и обновления специализированного оборудования в аэропортах;

2) повышения уровня комфорта пребывания пассажиров (развитие внутренней инфраструктуры, увеличение спектра предоставляемых дополнительных услуг, размещение дополнительных пассажирскихресел в залах ожидания рейсов, обеспечение багажными тележками, детскими колясками и т.п.);

3) сокращения времени на прохождение пассажирами досмотра, а также таможенных и пограничных процедур и ожидания багажа;

4) повышения квалификации сотрудников аэропорта, непосредственно задействованных в оказании услуг пассажирам на стойках регистрации и службе досмотра.

Для развития конкурентного рынка международных авиаперевозок будет проведено исследование о влиянии применения 5 степени свободы воздуха на социально-экономическое развитие Казахстана, в том числе на повышение доступности транспорта, конкурентоспособности отечественных перевозчиков и увеличение количества туристов.

При этом, для дальнейшего развития сети авиамаршрутов, соединяющих Казахстан с другими местинациями, на постоянной основе будут проводиться переговоры с авиационными властями иностранных государств по вопросам открытия новых авиарейсов.

Для расширения географии и снижения стоимости, внутренних авиаперелетов будет увеличено количество маршрутов внутренних авиаперевозок между регионами страны. Основными мерами будут:

1) проработка вопроса перехода на производство и использование авиатоплива Jet A -1 на территории Республики Казахстан в целях удовлетворения потребности;

2) субсидирование авиамаршрутов к объектам ТОП-10 с последующей разработкой и утверждением механизма субсидирования бесплатного авиаперелета детей по принципу "KIDS GO FREE".

"KIDS GO FREE" предлагается реализовать в рамках развития объектов ТОП-10. Субсидирование предполагается по схеме "1+2" (на одного родителя и двое детей) при условии предоставления подтверждающего документа (путевка или ваучер с места проживания туристского объекта ТОП-10).

Практика "KIDS GO FREE" имеет широкую международную практику. Так, применяется авиакомпаниями ОАЭ (FlyDubai, AirArabia) и отечественной компанией АО "Айр Астана" для полетов в ОАЭ в летний сезон. Также используется во многих развитых странах мира - таких, как: Великобритания (British Airways), Катар (Qatar Airways), Таити (Air Tahiti Nui), Скандинавские страны (Scandinavian Airlines). У большинства функция распространяется на детей до 15 лет включительно, и предусматривает два бесплатных детских билета на одного родителя [27].

British Airways предлагает бесплатные рейсы для детей для поездок с 1 июня по 31 октября, родители могут повезти до двух детей в возрасте 15 лет бесплатно. Бесплатное предложение для детей действует на следующих рейсах между Хитроу и: Белфастом, Единбургом, Ивернессом, Эдсмом и Ньюкаслем.

Qatar Airways предлагает акцию "Kids fly free" на регулярной основе, предлагая одному родителю взять с собой до двух детей бесплатно в возрасте от 0 до 12 лет.

Air Tahiti Nui в настоящее время разрешает перевозить до двух детей в возрасте до 15 лет летать бесплатно на рейсах из Лос-Анджелеса на Гаити. Пассажиры должны заплатить только государственные налоги

Scandinavian Airlines предлагают бесплатные базовые авиабилеты для детей в возрасте от 2 до 14 лет.

Казахстанские авиакомпании пока еще готовы проводить такие акции на счет собственных расходов. Поэтому предлагается данную меру первоначально реализовать на счет средств республиканского бюджета [29].

Порядок механизма "KIDS GO FREE" будет регламентирован Правилами субсидирования авиаперелетов детей, которые будут утверждаться уполномоченным органом в области туристской деятельности.

Также в целях снижения стоимости авиаперелетов на базе АО "AirAstana" создана низкобюджетная авиакомпания (lowcoaster) - АО "FlyArystan".

По состоянию на 2022 год в Казахстане осуществляют деятельность 55 эксплуатантов воздушных судов (ВС). Регулярные коммерческие перевозки выполняют 5 авиакомпаний (Айр Астана, Fly Arystan, SAT, Qazaq Air, Южное небо, Жетысу).

В государственном реестре зарегистрировано 913 воздушных судов. На регулярных коммерческих перевозках задействовано 83 самолета. Самым крупным парком ВС располагает авиакомпания Айр Астана.

Внутренние авиаперевозки выполняются по 57 маршрутам с частотой 617 рейсов в неделю. Маршрутная сеть международных авиасообщений страны составляет 111 маршрутов с частотой 499 рейсов в неделю в 28 стран, включая Турцию, ОАЭ, Узбекистан, Грузию, Таджикистан, Россию, Кыргызстан, Беларусь, Германию, Египет, Южную Корею, Нидерланды, Польшу, Армению, Великобританию, Мальдивы, Таиланд, Азербайджан, Катар, Кувейт, Саудовскую Аравию, Монголию, Индию, Иран, Черногорию, Грецию, Италию и Китай.

Аэронавигационная система Казахстана состоит из четырех крупнейших центров управления воздушным движением, обеспечивающих обслуживание воздушного движения в пределах всего суверенного воздушного пространства и делегированной части над Каспийским морем, а также 24 аэродромных

диспетчерских пунктов «Вышка», обеспечивающих управление в терминальной зоне казахстанских аэропортов [34].

В рамках проведенной модернизации системы наблюдения обеспечено практически беспшовное покрытие радиолокационным полем установленной зоны ответственности от высоты полета в 3000 метров и выше.

Завершается развертывание альтернативной системы радиовещательного наблюдения ADS-B, начата установка более точных видов системы наблюдения в зоне аэродромной зоны типа MLAT.

Аэронавигационная система включает подсистемы обеспечения аэронавигационной информации и картографии, а также предоставление услуг по поисково-спасательному обеспечению полетов.

Основными проблемами аэронавигационного обслуживания являются разнотипность авиационного парка страны, а также продолжение эксплуатации устаревших ВС, что не позволяет формировать единые национальные требования к навигационному обеспечению полетов.

Вследствие наличия устаревших ВС, национальный провайдер РГП «Казаэронавигация» вынужден поддерживать эксплуатацию устаревших навигационных средств типа RDB и VOR при равных преимуществах навигации, основанной на характеристиках (RBN).

Также, требуются решения задачи по цифровизации услуг аэронавигационного обслуживания (в частности, формирование и распространение в цифровой среде авиационной информации, автоматизации предоставления метеорологической информации и т.п.) [34], что позволит предоставить дополнительные удобства для авиационного сообщества.

В Казахстане действует 20 аэропортов, из них 12 государственных, 5 частных и 3 аэропорта, находящихся в доверительном управлении, а также 6 вертодромов. Из 18 аэропортов, допущенных к обслуживанию международных рейсов, 18 категорированы по стандартам Международной организации гражданской авиации (ИКАО): аэропорты городов Астана и Алматы – по категориям IIA и IIB, аэропорт города Атырау – по категории II, аэропорты остальных городов – по категории I.

Аэропорты Казахстана в основном расположены на пути прохождения воздушных трасс, соединяющих Европу с Азией и Юго-Восточной Азией, вследствие чего имеется существенный потенциал расширения международных воздушных сообщений и увеличения полетов казахстанских авиакомпаний в ближнее и дальнее зарубежье – над территорией Казахстана пролегает более 70 международных воздушных коридоров.

В 12 аэропортах г. Астана, Алматы, Шымкент, Актау, Караганды, Усть-Каменогорск, Павлодар, Кокшетау, Тараз, Петропавловск, Семей и Туркестан действует режим «открытое небо», предусматривающий снятие всех ограничений по количеству рейсов и предоставление иностранным авиакомпаниям пятой степени «свободы воздуха» по направлениям, на которых не оперируют казахстанские перевозчики.

Благодаря выгодному расположению, наряду с развитой инфраструктурой смежных видов транспорта, многие казахстанские аэропорты постепенно интегрируются в международную систему авиаперевозок, однако темпы интеграционных процессов нуждаются в форсировании.

Безопасность и эффективность функционирования аэропортов зависят от состояния их наземной инфраструктуры. Основные проблемы казахстанских аэропортов включают:

- устаревание оборудования и технических средств для содержания аэродрома, наземного обслуживания воздушных судов, аварийно-спасательного обеспечения полетов значительного числа аэропортов (Актау, Атырау, Актобе, Балхаш, Боралдай, Жезказган, Зайсан, Караганда, Костанай, Кокшетау, Кызылорда, Павлодар, Петропавловск, Семей, Талдыкорган, Тараз, Уральск, Усть-Каменогорск, Ушарал, Урджар, Шымкент);
- высокий уровень износа искусственных покрытий взлетно-посадочной полосы (Астана, Алматы, Актобе, Боралдай, Жезказган, Зайсан, Караганда, Павлодар, Шымкент, Актау), рулежных дорожек, перронов (Астана, Алматы, Актобе, Атырау, Балхаш, Боралдай, Жезказган, Зайсан, Караганда, Павлодар, Шымкент, Актау, Уральск), 900001055 перронов (Талдыкорган, Семей);
- нехватка квалифицированного персонала (руководящий и инженерно-технический персонал аэродромной службы, службы электро-светотехнического обеспечения полетов, службы горюче-смазочных материалов, аварийно-спасательного обеспечения полетов),
- низкие объемы перевозки пассажиров и грузов (Балхаш, Боралдай, Жезказган, Зайсан, Караганда, Костанай, Кокшетау, Кызылорда, Павлодар, Петропавловск, Семей, Талдыкорган, Тараз, Уральск, Усть-Каменогорск, Ушарал, Урджар) [31].

– Инфраструктура

Текущее состояние всех аэродромов в целом характеризуется:

1) недостаточной оснащенностью точными системами посадки и взлета, обеспечивающими эксплуатацию в сложных метеорологических условиях, отсутствием

визуальных средств (Боралдай, Байсан, Галдыкорган – установка на рулежной дорожке), необходимостью их модернизации (Астана, Алматы, Атырау, Жезказган, Караганда, Шымкент), оснащения (Павлодар, Балхаш), в том числе и в целях обеспечения полетов в ночное время, а также в сложных метеословиях;

2) необходимостью выполнения программ технического обслуживания и продлению срока службы искусственных покрытий рабочей площади аэродрома (в среднем раз в 19002100 пять лет в зависимости от состояния и типа покрытия, в климатических зон, интенсивности операций), программ капитальных ремонтов или реконструкции после выработки их срока службы (не реже одного раза в 15-20 лет в зависимости от состояния и типа покрытия, климатических зон, интенсивности операций);

3) необходимостью реализации программ модернизации светосигнального оборудования (не реже одного раза в 10 лет), замены силового электрооборудования (не реже одного раза в 15 лет), кабельных линий (не реже одного раза в 20 лет);

4) необходимостью обновления спецтехники (в среднем не реже одного раза в 10-15 лет в зависимости от типа спецтехники, климатических условий, интенсивности эксплуатации);

5) непригодностью для обеспечения эксплуатации новых крупногабаритных воздушных судов (ВС) большой пассажировместимости.

Подобная ситуация сложилась вследствие недостаточности финансовых ресурсов у региональных аэропортов, возникшей из-за низких объемов перевозок, наряду с реализацией государственных программ финансирования развития инфраструктуры аэропортов без комплексного подхода к удовлетворению текущих и перспективных потребностей [34].

Во всех аэропортах Казахстана наблюдается острая нехватка инженерно-технического состава и других специалистов наземных служб аэропортов, обеспечивающих полеты: в аэродромной службе, в службе электро-светотехнического обеспечения полетов, в горюче-смазочных материалах, в аварийно-спасательного обеспечения полетов, наземного обслуживания воздушных судов. Основными причинами сложившейся ситуации являются: сокращение количества специалистов в силу выгорания по возрасту, недостаточное количество учебных заведений, осуществляющих профессиональную подготовку авиационных специалистов аэропортов, нежелание молодых специалистов работать в аэропортах (особенно в региональных), низкая низкого уровня оплаты труда, который на 20-60% ниже средней заработной платы по регионам. Низкоквалифицированный персонал, наряду с общим дефицитом авиационных

кадров, являются предпосылками для возникновения авиационных событий и повышают риски для безопасности полетов.

По грузовым перевозкам наблюдается тренд к снижению объемов, риск которых приходился на период карантина. По мере возобновления пассажирских перевозок и открытия наземных путей транспортировки, наряду с удорожанием авиационного топлива и его дефицитом, отдельные иностранные грузовые компании изменили свои транзитные маршруты. Кроме того, во флоте и иностранных грузовых авиакомпаний боявились современные воздушные суда, в которых не требуются транзитные посадки на территории Казахстана [32].

Ежегодный объем грузовых перевозок между Азией и Европой составляет порядка 7-8 млн. тонн. При этом количество обработанного груза в аэропортах по итогам 2021 года составило 130 тыс. тонн или около 1,6% от емкости азиатского направления (2020 год – 87,1 тыс. тонн, 2019 год – 140,4 тыс. тонн).

Одним из важнейших условий развития воздушного транзита через Казахстан являются обеспеченность авиатопливом и его конкурентоспособная цена. Данный фактор также определяет возможность развития технических посадок.

В Казахстане функционируют 3 нефтеперерабатывающих завода, которые обеспечивают выпуск 700 тыс. тонн авиакеросина в год (2022) при годовой потребности на уровне 1 млн. тонн.

Инфраструктура топливозаправочных комплексов аэропортов (ТЗК) имеет значительные сроки эксплуатации, в отдельных аэропортах (особенно в региональных). В связи с сокращением потребления авиатоплива часть резервуарного парка не используются. Используемые топливозаправщики имеют срок эксплуатации более 10-15 лет и не отвечают современным требованиям.

Наряду с технологическим перевооружением резервуарного парка, требуется модернизация трубопроводной коммуникации, насосов, фильтрационных пунктов и систем пожаротушения.

Лаборатории по анализу и контролю качества БСМ в недостаточной степени оснащены современными приборами и оборудованием для проведения качественного анализа авиатоплива. При этом необходимое лабораторное оборудование в Казахстане практически не производится.

Воздушный транспорт имеет решающее значение для рынков, которым требуются скорость и надежность доставки. Ожидается, что до 2030 года, по мере дальнейшего роста мирового ВВП и спроса населения мира на товары с более высокой добавленной стоимостью, стоимость тонны товаров, реализуемых в рамках торговли между Европой и Азией, существенно увеличится. По прогнозу р

IATA Economics доля грузовых авиаперевозок в общем объеме перевозок в авиатранспортом достигнет более 50% к 2030 году.

Расширение географии полетов наряду с дальнейшей либерализацией рынка грузовых авиаперевозок привело к тому, что в настоящее время грузы доставляются авиатранспортом по все большее число пунктов назначения по всему миру. Это наделяет авиатранспорт особым потенциалом для развития электронной коммерции – по прогнозам к 2025 году она все долю будет приходиться до 96% международных почтовых отправлений.

Казахстан – привлекательный рынок для развития грузовых авиаперевозок, как в региональном, так и в глобальном масштабе.

Аэропорт г. Алматы является одним из наиболее оптимальных аэропортов республики для развития международного грузового трафика. Это обусловлено его бесспорным географическим преимуществом с точки зрения технических посадок и коммерческих рейсов по маршруту «Европа – Юго-Восточная Азия», оснащённостью навигационными и визуальными средствами, позволяющими выполнять полеты практически при любой видимости, а также бесперебойным обеспечением ГСМ, благоприятными климатическими условиями и развитой грузовой инфраструктурой в районе аэропорта. Персонал аэропорта имеет высокий уровень подготовки и большой опыт по работе с иностранными авиакомпаниями.

Аэропорты гг. Астаны, Караганды, Актау и Актобе также имеют потенциал для развития в качестве грузовых хабов. При этом для таких аэропортов, как Алматы, Шымкент и Астана, несмотря на их значительный потенциал, имеются ограничения в части наличия свободных земельных участков для дальнейшего развития, возникшие, в том числе, вследствие интенсивной застройки приаэродромной территории.

Таблица 3 - Паспорт аэропортов Казахстана

Место расположения аэропортов	Эксплуатанты аэропортов	Международный статус	Категория по ИКАО	Количество терминалов/ Число направлений	Размеры ИВПП	Пропускная способность пасс/час
г. Алматы	АО "Международный аэропорт Алматы"	имеется	IV	2/45 (17 внутренних и 28 международных)	4400x45 м 4500x45 м	1600

Продолжение таблицы 3

г. Астана	АО "Международный аэропорт "Нурсултан Назарбаев"	имеется	II А	1, 2, БА/ 41 (15 внутренних и 26 международных)	3500x60 м	2525
г. Актобе	АО "Международный аэропорт "Алия Молдагулова"	имеется	I	1/6 направлений	3203x46 м	500
г. Атырау	АО "Международный аэропорт "Атырау"	имеется	Б	1/10 направлений	3000x45 м	350
г. Атырау	АО "Международный аэропорт "Атырау"	имеется	Б	1/10 направлений	3000x45 м	350
г. Кокшетау	АО "Авиакомпания "Кокшетау" - филиал АО "Международный аэропорт "Нурсултан Назарбаев"	имеется	I	1/3 направлений	2850x45 м	200
г. Павлодар	АО "Аэропорт "Павлодар"	имеется	I	1/4 направлений	2500x45 м	200
г. Паратубе	АО "Международный аэропорт "Аулие-Тоба"	имеется	Б	1/3 направления	3501x45 м	200
г. Актау	АО "Международный аэропорт "Актау"	имеется	I	1/15 направлений	3052x45 м	450
г. Караганда	АО "Аэропорт "Сары-Арқа"	имеется	I	1/6 направлений	3602x60 м	500

Продолжение таблицы 3

г. БК Кызылорда	АО "Аэропорт "Коркыт Бата"	имеется	I	1/3 направлений	2700x45 м	150
г. ШТ Шымкент	АО "Аэропорт Шымкент"	имеется	I	1/5 направлений	3300x45 м	100
г. ЖН Жезказган	АО "Авиакомпания Жезказган Эйр"	имеется	I	1	2600x42 м	120
г. ЖП Петропавловск	ОО "Международный аэропорт "Кызыл Жар"	имеется	I	1/3 направлений	2802x45 м	200
г. Орал	ОО "Международный аэропорт "Орал"	имеется	I	1, 2/ 6 направлений	2799x45 м	200
г. КК Костанай	АО "Международный аэропорт "Костанай"	имеется	I	1/4 направлений	2514x48 м	200
г. ТГ Талдыкорган	АО "Авиакомпания "Жетысу"	имеется	дет	1	3000x45 м	100
г. Семей	ОО "Международный аэропорт Семей"	имеется	I	1/4 направлений	3099x45	400
г. ТН Туркестан	ОО "Международный аэропорт Туркестан"	имеется	I	1	3300x45 м	250

Примечание- источник АО «Академия Гражданской Авиации»

В паспорте аэропортов Казахстана представлены их основные практико-технические характеристики. Город, где расположен аэропорт, имеет ли международный статус, сколько имеет терминалов, количество направлений международных и внутренних, пропускная способность, размеры взлетно-посадочной полосы.

При наличии собственного грузового авиаперевозчика страна могла бы сыграть ключевую роль в обслуживании грузопотоков, перевозимых авиатранспортом, как между межконтинентальными, так и между глобальными рынками. Этому способствуют такие факторы, как (1) наличие растущего внутреннего рынка грузоперевозок, обслуживающих клиентов в потребительской, промышленной, энергетической сферах, а также в сфере добычи полезных ископаемых; (2) продолжающаяся развиваться инфраструктура аэропортов, авионавигации и наземных перевозок; (3) благоприятный экономический климат, растущая транзитная торговля с соседними странами, развивающиеся торговые и экономические связи.

В современных условиях стране необходимо повышение эффективности использования внутреннего и транзитного потенциала авиатранспортной инфраструктуры, являющейся неотъемлемой частью транспортной системы. В частности, для реализации транзитного потенциала авиаперевозок на маршруте «Азия – Европа – Азия» требуется дальнейшее обновление флота воздушных судов, наряду с организацией удобной стыковки маршрутов в европейские и азиатские страны через базовые аэропорты Казахстана.

Эффективное функционирование отрасли невозможно без высококвалифицированного кадрового обеспечения. АО «Академия гражданской авиации» является единственным высшим учебным заведением в стране по подготовке кадров отрасли. При этом имеются проблемы с трудоустройством выпускников в связи с их недостаточной конкурентоспособностью по итогам обучения.

2.2 Факторы влияющие на конкурентоспособности

В книге «Международная конкуренция» Майкл Портер утверждает о том, что отсутствует общепринятое определение конкурентоспособности. С точки зрения предприятий конкурентоспособность означает возможность и способность конкурировать на мировом рынке, с точки зрения экономистов – низкие издержки производства на единицу продукции.

Конкурентоспособность на международных рынках (международная конкурентоспособность) определяется способностью промышленности постоянно развиваться и производить инновации, что предопределяет успех или неуспех в конкретных отраслях производства.

В современных условиях уровень развития системы гражданской авиации является одним из определяющих факторов, влияющих на транспортную отрасль в Казахстане. К ключевым элементам данной системы относятся аэропорты, и

которые выполняют функцию интегрирующей составляющей между авиакомпаниями и другими предприятиями воздушного транспорта [1].

Повышение конкурентоспособности – это необходимое условие для успешной интеграции аэропортов РК в мировую индустрию авиаперевозок. В настоящее время все казахстанские аэропорты – это аэропорты с движением по принципу «из точки в точку», которое не обеспечивает стыковки в соответствии с международными стандартами. Для того чтобы авиакомпании могли предлагать стыковки через региональные аэропорты, должна быть в первую очередь улучшена аэропортовая инфраструктура, оборудование, технологии и процессы.

При этом создание аэропортовой инфраструктуры, обеспечивающей качество обслуживания авиаперевозок на уровне мировых стандартов, является главным условием повышения конкурентоспособности аэропортов на международном рынке. Однако здесь выступает проблема поиска ресурсов для реконструкции строительных объектов и осуществления модернизации технологических систем аэропорта. Есть все основания считать, что в условиях 56 системной трансформации экономики эта задача не может быть успешно решена без помощи государства, которое, выступая в роли макрорегулятора, формирует привлекательные для инвесторов институциональные условияложения предств. Если инвестиционный климат недостаточно благоприятен для частного капитала, а общественная полезность воздушного сообщения с одним или несколькими регионами превышает экономические издержки организации регулярного сообщения, государство может само выступить в качестве стратегического инвестора, предложив частному бизнесу выгодные условия для сотрудничества.

Вторым необходимым требованием, которому должен удовлетворять региональный аэропорт при работе с крупными авиакомпаниями, является высокий спрос на авиаперевозки в регионе. Только в этом случае возможно привлечение новых пассажирских авиакомпаний и развитие новых маршрутов. Кроме того, основным условием увеличения пассажиропотока через аэропорт является развитие авиационной маршрутной сети. В первую очередь, необходимо генерирование пассажиропотока за счет широкого регионального подвоза пассажиров из населенных пунктов, находящихся в зоне охвата аэропорта (на расстоянии до 1000 км).

Успех развития авиации определяет аэропорты, как важнейший компонент национальной и региональной инфраструктуры стран. Состояние, размещение и уровень развития аэропортовых комплексов влияет на географию и интенсивность полетов, способствует развитию авиабизнеса [2]. Основными функциями аэропортов являются приемка и отправка воздушных судов, обслуживание авиакомпаний, в виде эксплуатации аэровокзала, аэродрома, обеспечения выполнения технологических процессов. Тенденцией развития мировой аэропортовой деятельности становится его коммерциализация, наиболее полное использование рыночного потенциала [3].

Согласно исследованию, опубликованному Группой Действий по Воздушному транспорту (IATA), глобальный сектор авиаперевозок приносит \$2,7 трлн. в мировой экономике и обеспечивает 65,5 млн. рабочих мест по всему миру. В отрасли воздушного транспорта работают более 10 млн. женщин и мужчин, чтобы обеспечить безопасный полет 120 тыс. рейсов и 12 млн. пассажиров в день, а доля отрасли в мировой экономике составляет 3,6%.

На успех авиационного сектора на мировых рынках влияет их относительная конкурентоспособность. Конкурентоспособность авиационного направления становится областью растущего интереса среди исследователей авиационной отрасли. Утверждается, что конкурентоспособность в продаже билетов имеет огромные последствия для авиакомпаний.

Потенциальная потребность в авиаперевозках огромна из-за сильного экономического спада, повышения политической стабильности и широкого принятия политики открытого неба. В частности, азиатский рынок авиаперевозок демонстрирует быстрый рост. По данным Air Astana спрос на авиаперевозки в Казахстане в пересчете на пассажирокилометры будет расти в среднем на 4,1% в год в течение следующих годов. Прогнозируется, что ежегодные темпы роста для Казахстана составят 3,7% в год [1].

2.3 Направления развития деятельности аэропортов на конкурентном рынке авиатранспортных услуг

Исследование состояния аэропортового хозяйства РК позволяет выделить следующие основные проблемные аспекты в его развитии.

Высокая степень износа объектов наземной авиатранспортной инфраструктуры. Не имея средств на модернизацию и развитие правительство, как правило, передавало аэродромы в управление аэропортов, однако договоры аренды принадлежащим образом не оформлялись. В результате это привело к большому износу основных фондов и выбытию части аэродромов из гражданского оборота. Состояние объектов наземной авиатранспортной инфраструктуры аэропортов РК неудовлетворительно и характеризуется значительным износом. Имеет место несоответствие аэропортов потребностям пассажиров и авиакомпаний. Физический износ основных фондов аэропортов республиканского значения составляет более 70 %, что превышает критическое значение. Согласно мировой практике, показатели износа более 50 % означают потерю устойчивости в деятельности аэропортов, а износ на уровне 65 % и более – угрозу обеспечения безопасности полетов, непредвиденные капитальные вложения и потерю финансовой устойчивости, уход с рынка международных перевозок. Указанный фактор ID000000484 сдерживает развитие рынка авиатранспортных услуг и реализацию транзитного потенциала Казахстана.

Диспропорции в распределении пассажиро и грузопотоков по сети аэропортов РК. Рынок авиаперевозок Казахстана за прошедшие 15 лет был существенно деформирован. Сегодня, из 20 действующих аэропортов РК, 3 крупнейших из них занимают долю в 58,8 %, а два аэропорты Алматы и Астана приходится около 50% перевозок. Данное распределение объемов свидетельствует об олигополистической структуре рынка. В сравнении с данными аэропортами и региональные аэропорты имеют значительно более слабые позиции, что обусловлено разрушением местных и региональных авиационных связей и практически во всех областях республики и, в свою очередь, не позволяет использовать в полной мере транзитный потенциал страны.

Недостаточный размер инвестиций в поддержание наземной инфраструктуры. Сокращение количества аэропортов напрямую связано и проблемой недостаточного инвестирования со стороны государства в их содержание. Необходимо изучить вопросы функционирования аэропортов на региональном уровне, возможностей субсидирования из РБ, изменений бюджетного кодекса, и взаимодействия с акиматами. Решение данной задачи должно относиться к основным направлениям развития авиационной отрасли РК на ближайшую перспективу.

Недостаточный уровень конкурентоспособности авиатранспортных терминалов (пассажирских и грузовых). Актуальной проблемой в области повышения конкурентоспособности отрасли АТ РК является необходимость модернизации аэровокзальных комплексов РК с целью приведения их функциональных возможностей в соответствие с мировыми стандартами

Монополизм большинства аэропортов в части предоставления услуг по наземному и аэровокзальному обслуживанию и заправки ВС топливом. Отсутствие конкуренции приводит к увеличению необоснованному и непредсказуемому росту стоимости предоставляемых услуг без достаточного увеличения их качества либо при одновременном снижении качества услуг.

Отсутствие прозрачной и экономически оправданной государственной системы ставок аэропортовых сборов и тарифов. Ставки аэропортовых сборов и тарифов в РК не соответствуют качеству предоставляемых услуг. В сочетании с практикуемой монополией поставщиков керосина в аэропортах РК это крайне негативно сказывается на регулярности и прибыльности работы авиакомпаний, нередко приводит к задержкам и отменам рейсов, а иногда и к прекращению выполнения рейсов полетов отдельными авиакомпаниями из того или иного аэропорта.

Недостаточная результативность системы государственного регулирования аэропортовой деятельности. Государственное регулирование деятельности в

области авиации направлено на обеспечение потребностей граждан и экономики в воздушных перевозках, авиационных работах, а также на обеспечение обороны и безопасности государства, охраны интересов государства, безопасности полетов в воздушных путях, авиационной и экологической безопасности.

Сосредоточием законодательной деятельности является Воздушный кодекс, который устанавливает правовые основы использования воздушного пространства РФ и деятельности в области авиации, а также обеспечивает выполнение международных обязательств государства.

Мировой опыт государственного регулирования показывает, что вопросы государственного регулирования напрямую связаны с качеством предоставляемых услуг. В этой связи государственное регулирование деятельности предприятий авиатранспорта и, в частности аэропортов, является необходимой мерой, но для успешного функционирования авиатранспортного рынка необходимо учесть опыт западноевропейской модели управления.

Таблица 4 - Типовые формы конкуренции между аэропортами и конкурентные рынки в области аэропортового бизнеса [31]

Формы конкуренции между аэропортами	Конкурентные рынки для аэропортов
<ul style="list-style-type: none"> - Конкуренция за привлечение новых авиакомпаний, пассажиров и грузопотоки; - Конкуренция между аэропортами (АП) с пересекающимися зонами захвата пассажиров и грузопотоков, (прямых и трансферных); - Конкуренция за долю рынка между АП и авиаперевозчиками за транзитные потоки между хабами авиакомпаний; - Конкуренция (за долю основного) между аэропортами, находящимися в одном мегаполисе; - Конкуренция за предоставление видов обслуживания в аэропортах (одного региона); - Конкуренция между терминалами в одном аэропорту. 	<ul style="list-style-type: none"> - Рынок АП услуг на географическом рыночном сегменте (для АП рынка); - Рынок трансферных пассажиропотоков и трансферных маршрутов АК; - Рынок грузовых перевозок; - Рынок обладания максимальной степенью маршрутов (АК и АП); - Рынок неавиационных услуг АП (сети питания, маркетинг, магазины) – как правило, в одном мегаполисе; - Рынок мультимодальной конкуренции (с другими видами транспорта).

Примечание- составлено автором

Преобладание коммерческих (маркетинговых) бизнес-моделей в управлении аэропортом над традиционными государственными как фактор успешной деятельности на рынке. В настоящее время аэропорты увеличивают стоимость бизнеса на счет развития сопутствующих услуг, как в области авиационной, так и

в области авиационной деятельности (сервис на территории аэропортов, заправка топливом, транспортно - экспедиторские и логистические услуги, паркинги, концессии и т.д.). Характерной тенденцией развития аэропортовой деятельности в мире становится фокусирование менеджмента на построении бизнес-модели, направленной на повышение размера доходов аэропорта, коммерческих благаемых его деятельности, наиболее полную реализацию рыночного потенциала. Финансовые результаты деятельности аэропортов становятся не менее значимыми чем объемные и производственные показатели. Большинство ведущих европейских аэропортов использует коммерческую бизнес-модель, основанную на четком разграничении ответственности между государством и частными компаниями, осуществляющими хозяйственную деятельность, включая управление терминалами, наземное обслуживание, заправку ВС топливом, подготовку бортового питания, техническое обслуживание ВС, выстроенную по критерию «управления основным бизнесом в условиях конкурентной среды». Основными элементами «коммерческой» модели управления аэропортами являются: фокусирование на доходах от авиационной деятельности и передача на аутсорсинг функций по наземному обслуживанию авиаперевозок.

Аутсорсинг функций по наземному обслуживанию авиаперевозок (терминальное обслуживание пассажиров, коммерческое обслуживание ВС на перроне и т.д.). Мировая практика показывает, что повышение экономической эффективности достигается путем диверсификации производства, работы по схеме аутсорсинга, т.е. по передаче всех авиационных и ряда авиационных видов услуг, на которые не ориентирован аэропорт, для выполнения независимыми операторами - специалистами. Конкуренция между операторами, выполняющими функции поэтому в аэропорту, обуславливает снижение стоимости услуг и постоянное повышение их качества в борьбе за право обслуживания авиакомпаний.

2.4 Воздушный транспорт и аэропорт

С учетом растущего спроса на воздушные перевозки в стране и мире отрасль гражданской авиации Республики Казахстан продолжит свое развитие, опираясь на эффективный международный опыт. Основной целью до 2030 года является безопасный и доступный воздушный транспорт для развития авиатранзитного потенциала страны.

На примере аэропорта города Туркестан «Хазрет Султан» можно рассмотреть его основные конкурентоспособные характеристики среди аэропортов Казахстана,

Так как это первый на историю независимости аэропорт, построенный с нуля и на рекордно короткое время на инвестиции иностранного частного партнера, в доверительном управлении которого он и находится.

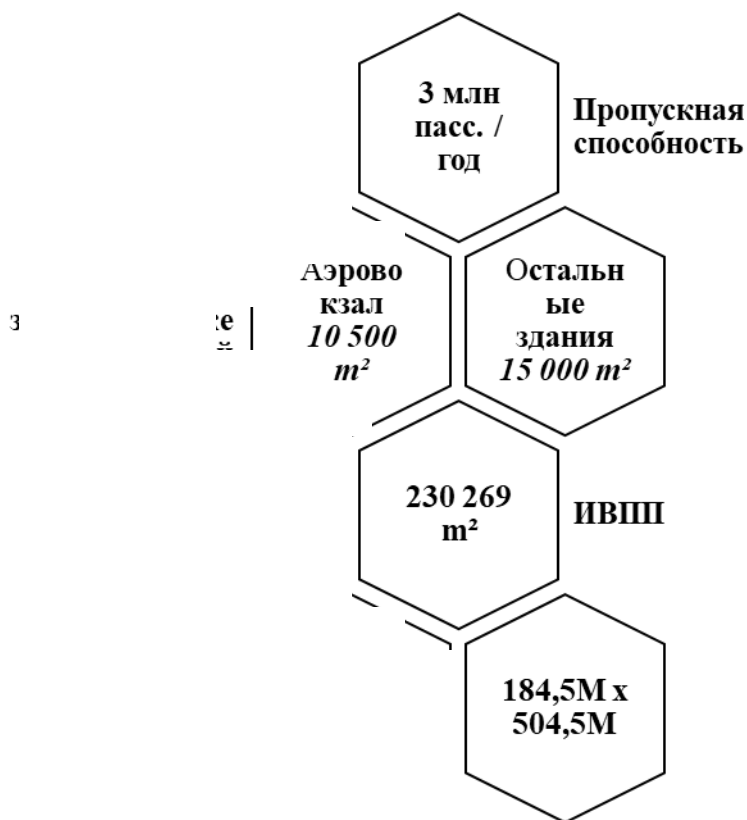


Рисунок 1 - Конкурентные преимущества аэропорта Туркестана

Далее приведен SWOT анализ и анализ по 5 конкурентным моделям модели М. Портера

Таблица 5 - SWOT анализ аэропорта города Туркестан

	Положительные стороны	Отрицательные стороны
Внутренняя среда	Сильные стороны	Слабые стороны
	<ul style="list-style-type: none"> Новизна аэропорта Новая материальная база, современные технологии Иностранное управление Персонал владеющий иностранными языками (английский) выпускники ИКТУ и ГА 	<ul style="list-style-type: none"> Малая загруженность Дефицит авиатоплива Дорогие тарифы на обслуживание в период пиков

Продолжение таблицы 5		
Внешняя среда	Возможности	Угрозы
	<ul style="list-style-type: none"> • Поддержка МИО • Привлекательность для иностранных авиакомпаний • АЗРК • Народные депутаты, общественники, блогеры • Правительства иностранных государств (Уз, Турция) 	<ul style="list-style-type: none"> • Аэропорт города Ташкент • КГА, незаинтересованность в иностранных авиакомпаниях • Нежелание местных авиакомпаний работать на рыночных условиях • ТЖ

Примечание- составлено автором

Таблица 6 - Модель пяти конкурентных сил Майкла Портера на примере нового аэропорта города Туркестан

Угроза появления новых игроков	Низкая
Рыночная власть поставщиков	Высокая
Рыночная власть покупателей	Средняя
Внутриотраслевая конкуренция	Высокая
Угроза появления заменителей	Средняя

Примечание- составлено автором

Угроза появления новых игроков низкая так как, деятельность аэропортов лицензирована и требует огромных капиталовложений в том числе и в авиа-дороговизны технологий.

Рыночная власть поставщиков высокая так как для обеспечения функционирования аэропорта необходимы поставки воды, электроэнергии и тепла. Поставщики этих услуг являются монополистами в своих сферах в этом регионе.

Рыночная власть покупателей средняя так как покупателями аэропортовых услуг являются пассажиры, которым, с одной стороны, для поездок на расстояния более 500 км более выгодно использовать авиаперевозки при этом на менее далекие расстояния имеются альтернативы в виде железнодорожных и автоперевозок.

Внутриотраслевая конкуренция высокая. Так как в регионе имеются соответствующие международным стандартам аэропорты города Кызылорда и города Шымкент по строящимся новым большим терминалом.

Угроза появления заменителей средняя в том числе развития строительства качественных дорог что упрощает поездки на автотранспорте, и большой разветвлённой сети железнодорожных дорог как альтернатива для авиаперевозок. Но для поездок на границу и на расстояние выше 500 км авиаперевозки являются наиболее выгодными и комфортабельными.

Из вышеизложенных анализов можно сделать выводы что аэропорт города Туркестан вполне может быть конкурентоспособным как на внутреннем так и на региональном международном уровне при этом имея характерные для всех аэропортов Казахстана.

Выводы и рекомендации

Исследование состояния аэропортов Казахстана выявили следующие проблемы:

- Высокая степень износа объектов наземной авиатранспортной инфраструктуры. Физический износ основных фондов аэропортов;
- Диспропорции в распределении пассажиро и грузопотоков по сети аэропортов РК.
- Недостаточный размер инвестиций в содержание наземной инфраструктуры.
- Недостаточный уровень конкурентоспособности авиатранспортных терминалов (пассажирских и грузовых).
- Монополизм большинства аэропортов в части предоставления услуг наземному и аэровокзальному обслуживанию и аправки ВС топливом.
- Отсутствие прозрачной и экономически оправданной государственной системы ставок аэропортовых сборов и тарифов.
- Недостаточная результативность системы государственного регулирования аэропортовой деятельности.

Для решения данных проблем нами предлагается следующие рекомендации по эффективной реализации Концепции, которая является основным планом повышения конкурентоспособности международных аэропортов.

Предложенные Концепцией меры позволят увеличить количество обработанного груза в отечественных аэропортах до 2030 года на 200% к уровню

2021 года, что в физическом выражении составит 400 тыс. тонн. Количество транзитных пассажиров вырастет до 3 млн. пасс. ежегодно, начиная с 2030 года.

Для перспективного развития авиационных работ, Концепцией определены аэропорт г. Астаны как пассажирский, аэропорты г. Алматы и г. Актау как грузовые. В остальных узловых аэропортах страны будут проведены работы по приведению к минимально-необходимому техническому состоянию с последующим развитием в качестве авиационных работ по мере развития спроса.

Для реализации данных направлений необходимо повышение общей транзитной и инвестиционной привлекательности страны.

К 2030 году уровень соответствия стандартам и рекомендуемой практике ИКАО по безопасности полетов будет приведен до 90%.

Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации АО «Авиационная администрация Казахстана» продолжит свое развитие, выполняя контрольно-надзорные функции в области гражданской авиации.

Согласно глобальной цели ИКАО в Казахстане также будет введено к нулю число погибших в происшествиях при коммерческих воздушных перевозках к 2030 году.

Эффективная реализация Глобального плана обеспечения безопасности полетов ИКАО (далее - ГПБП) будет обеспечена путем внедрения системы управления безопасностью полетов в организациях гражданской авиации.

Для обеспечения эффективного контроля за безопасностью полетов в стране и определения конкретных мероприятий в рамках реализации ГПБП необходима разработка и принятие Национального плана по безопасности полетов (НПБП), определяющего стратегические направления политики государства по управлению обеспечением безопасности полетов на страновом уровне.

До 2024 года необходимо прохождение аудитов FAA (NASA) и TSA авиационными властями, авиакомпаниями Эйр Астана и SAT, аэропортами гг. Астаны и Алматы для осуществления полетов в США, что положительно повлияет на транзитную и инвестиционную привлекательность страны.

В целях повышения уровня авиационной безопасности в Казахстане, будет создан самостоятельный единый оператор с передачей ему всех функций по обеспечению авиационной безопасности от аэропортов и изменена методика расчета фактора авиационной безопасности.

Создание единого оператора повысит уровень безопасности стратегических объектов страны, будет способствовать успешному прохождению международных аудитов и сделает возможным перспективный переход гражданской авиации Казахстана на европейскую модель обеспечения авиационной безопасности.

Маршрутная сеть международных авиаперевозок к 2030 году будет составлять порядка 150 направлений, включая прямые авиасообщения с международными финансовыми центрами.

В отрасли гражданской авиации продолжится наращивание численности парка воздушных судов. Правительством совместно с Банком развития Казахстана будет внедрен механизм пизингового финансирования на приобретение воздушных судов для чечественных авиакомпаний. Данный механизм позволит повысить безопасность полетов на воздушном транспорте и обеспечить удовлетворения потребностей населения в авиаперевозках.

Либерализация воздушных перевозок по опыту ЕС будет способствовать появлению низкобюджетных авиакомпаний, которые смогут эффективно конкурировать с национальными авиаперевозчиками, расширить круг потребителей и способствовать росту объема авиаперевозок и снижению средних тарифов в отрасли.

Развитость региональной транспортной сети – ключевой фактор экономической стабильности и роста, стимулирования местного бизнеса и туризма и расширения доступа к объектам образования, здравоохранения и культуры. Региональные воздушные перевозки будут удовлетворять эту потребность с растущей эффективностью.

Реализация комплексных программ по поддержанию, реконструкции объектов аэродромов (ВПП, РД, шерронов, пассажирских и грузовых терминалов, складов ГСМ, периметрового ограждения, подъездных путей, зданий и сооружений), модернизации и оснащению спецтехникой и оборудованием позволит повысить уровень безопасности полетов, создаст возможность для приема-отправки ВС нового поколения, повысит привлекательность аэропортов для иностранных перевозчиков и пассажиров, будет благоприятствовать успешному прохождению аудита ИКАО. В целях развития транзитного потенциала страны будет предусмотрена реализация комплексных мер в национальном проекте «Развитие аэропортов и аэродромов страны».

Дальнейшее развитие аэропортов для местных воздушных линий улучшит охват территорий авиатранспортными услугами, в том числе минимально необходимыми для проведения спасательных операций, оказания экстренной медицинской помощи и других социально значимых услуг.

Развитая инфраструктура региональных аэропортов обеспечит решение социальных задач, доступ населения удаленных населенных пунктов к крупным центрам и агломерациям, обеспечение экстренных потребностей, проведение авиационно-химических, сельскохозяйственных и других работ.

Продолжится развитие аэродромов для местных воздушных линий с возможностью приема воздушных судов от 10 до 50 тонн (Airbus 320, Boeing 737).

Субсидирование аэропортов с низким пассажиропотоком (менее 200 тысяч пассажиров в год), пересмотр подходов к тарифообразованию и его регулированию позволят повысить уровень безопасности, регулярности полетов, качества обслуживания путем комплектования ключевых служб аэропорта

достаточным количеством квалифицированного персонала, обеспечения необходимых средств и материалов для наземного обеспечения полетов.

Реализация транзитного потенциала авиаперевозок сосредоточится на маршрутах по направлению «Азия – Европа – Азия» с использованием современных воздушных судов и посредством организации удобной стыковки маршрутов в европейские и азиатские страны через узловых аэропорты в Казахстане.

Будут созданы регуляторные, инфраструктурные и сервисные условия для привлечения в узловые аэропорты Казахстана новых международных авиаперевозок по направлению «Европа – Казахстан – Азия» с перспективой развития межконтинентального грузового авиаперевозки на базе действующего аэропорта страны.

Неотъемлемой частью развития транзитного потенциала является полное и удовлетворение потребности в авиатопливе.

В целях привлечения транзитных пассажиров и развития внутреннего туризма Казахстаном будет продолжено введение безвизового режима.

Для развития грузового сегмента авиаперевозок, необходимо провести комплексный анализ целесообразности создания национального грузового авиаперевозчика, с отражением механизма реализации перспективного запуска авиакомпании.

Качество услуг воздушного транспорта будет планомерно повышаться до мирового уровня в соответствии со стандартами IATA, а субъекты авиационного рынка продолжат объединение в альянсы с мировыми авиаперевозчиками. Повышение качества услуг будет обеспечиваться предоставлением дополнительных сервисов и клиент-ориентированного подхода, внедрением инструментов диджитализации.

Для поддержания безопасной, защищенной от несанкционированного вмешательства, устойчивой и интероперабельной авиационной системы будет обеспечено наличие надлежащей аэропортовой и аэронавигационной инфраструктуры для воздушных перевозок. Надежная система аэронавигационного обеспечения будет включать предоставление основных услуг в различных эксплуатационных областях.

В целях удовлетворения потребности субъектов отрасли в профессиональных кадрах и повышения их конкурентоспособности будет продолжена работа по приведению процесса подготовки кадров в соответствие с европейскими стандартами EASA. К 2025 году планируется прохождение сертификации EASA для подтверждения соответствия уровня подготовки специалистов европейским стандартам.

Для повышения уровня трудоустройства и конкурентоспособности выпускников образовательные программы, включая программы подготовки инженерно-технического персонала аэропортов, должны разрабатываться совместно с потенциальными работодателями.

Решению имеющихся проблем будет способствовать развитие авиационной науки, в связи, с чем важно обеспечить реализацию отраслевых научных исследований с выделением грантового и программно-целевого финансирования в рамках бюджетных программ Министерства образования и науки РК.

Эффективная координация действий гражданских и военных органов является залогом удовлетворения потребностей будущего воздушного движения в повышении уровня безопасности полетов, авиационной безопасности, увеличении пропускной способности, просте и эффективности, экологической устойчивости и укреплении уверенитета.

Предлагается на законодательном уровне закрепить положение о создании межведомственного (между МТ РК и МО РК) директивного органа высокого уровня, который будет определять политику, распределять ресурсы и обеспечивать реализацию принятых в государстве политики и стратегий в области авиации, а также положение о создании органа/группы гражданско-военной координации, которая будет контролировать и координировать деятельность и гражданской и военной авиации, а также обеспечивать взаимодействие и сотрудничество между органами МВД и ОВД при использовании воздушного пространства Республики Казахстан.

Продолжатся разработка и внедрение технологий и нормативов для обеспечения базирования беспилотных авиационных систем на гражданских аэродромах и использования данных беспилотных систем для эффективного решения задач гражданской авиации и других отраслей народного хозяйства, в том числе, в удаленных районах при соблюдении приемлемого уровня безопасности полетов.

В соответствии с глобальным эронавигационным Планом ИКАО (B1-RPAS) будет реализован начальный этап интеграции полетов дистанционно пилотируемых воздушных судов в общее воздушное движение, что позволит избежать чрезмерного закрытия воздушного пространства для обычных видов авиации. Кроме того, будет реализован проект создания системы управления движением беспилотных авиационных систем в крупных городах, позволяющий реализовать безопасную доставку мелких грузов по бвери конечного получателя.

В связи с быстрыми темпами развития беспилотной авиации как в секторе гражданской, так и государственной авиации необходимы действенные мероприятия по контролю использования беспилотных авиационных систем. Кроме организуемого государством процесса надзора и контроля за деятельностью эксплуатантов беспилотных авиационных систем, необходима координация и мониторинг полетов с применением беспилотных авиационных систем.

Визуализация плана реализации Концепции Показатели Национального плана развития до 2030 г.

1. Рост производительности труда в секторе «Транспорт и складирование» к уровню 2019 года (2023 – 9.8%, 2024 – 14.4%, 2025 - 19.3%, 2026 – 21.3%, 2027 – 23.3%, 2028 – 25.3%, 2029 – 27.3%, 2030 – 29.3%)

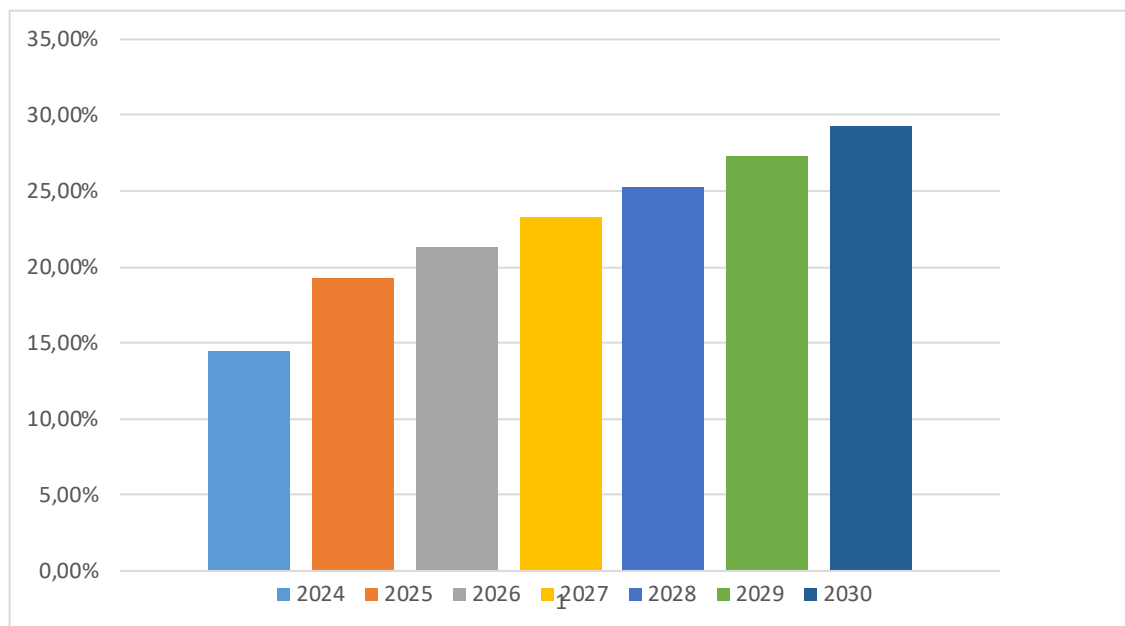


Рисунок 2 – Планируемые показатели Национального плана развития до 2030 г. (Источник-сайт adilet.zan.kz)

Целевые индикаторы до 2030 года:

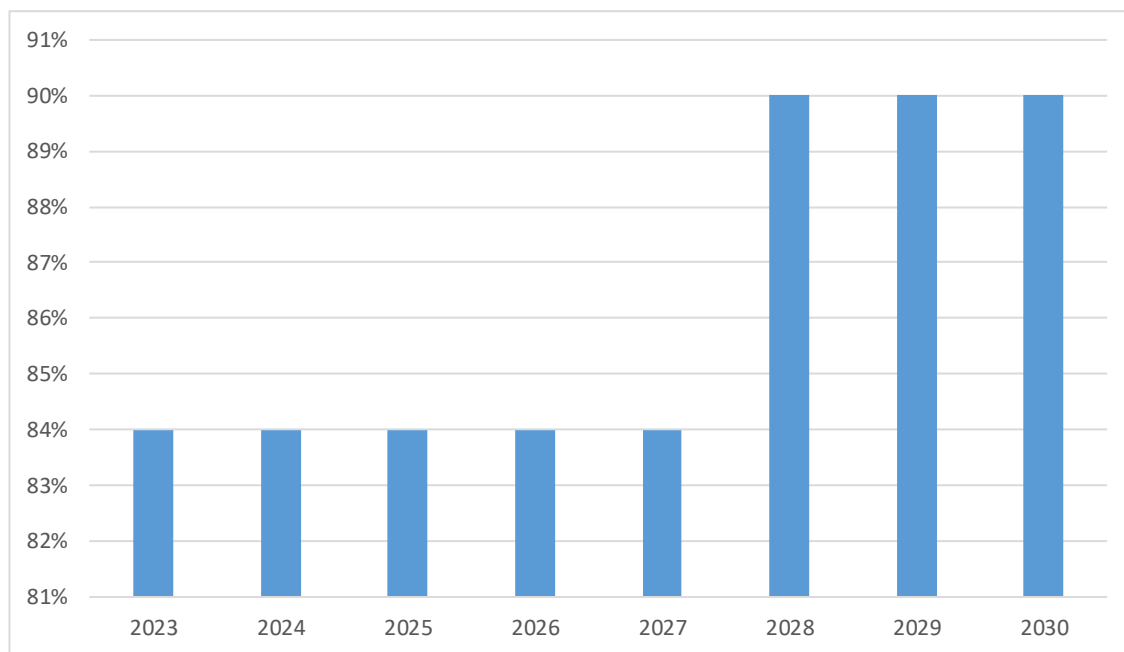


Рисунок 3 - Поведение уровня соответствия стандартам и рекомендуемой практике ИКАО в Казахстане по безопасности полетов по приоритетным протокольным вопросам до 95%. (Источник-сайт adilet.zan.kz)

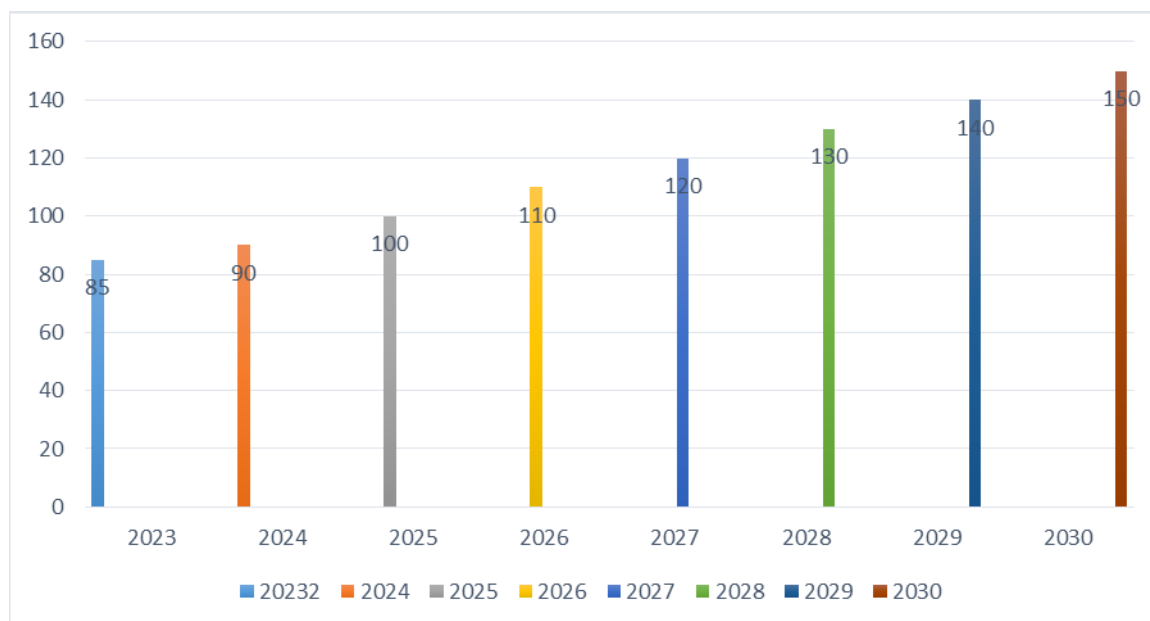


Рисунок 4 – Планируемый парк воздушных судов отечественных авиакомпаний осуществляющие регулярные перевозки. ед.

Количество перевезенных пассажиров отечественными авиакомпаниями. млн пассажир (2023 – 10,8 млн., 2024 – 10,9 млн., 2025 – 11,5 млн., 2026 – 12,1 млн., 2027 – 12,7 млн., 2028 – 13,4 млн., 2029 – 14 млн., 2030 – 14,5 млн.);
(Источник-сайт *adilet.zan.kz*)



Р

Рисунок 5 – Планируемое количество перевозимых пассажиров отечественными авиакомпаниями. млн пассажир

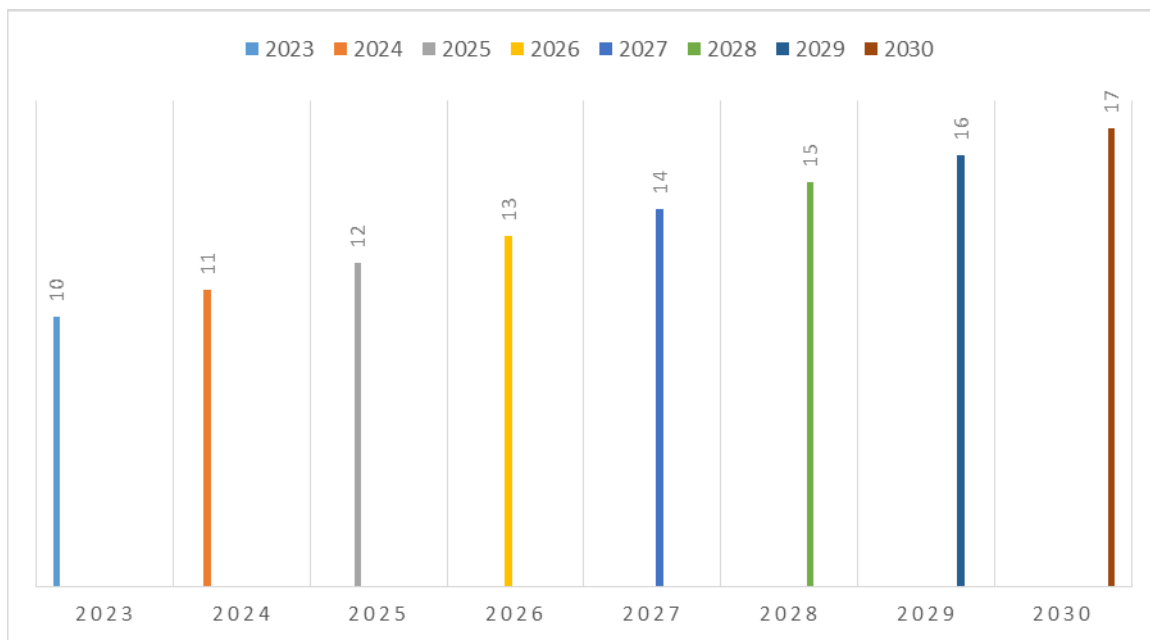


Рисунок 6 - Количество аэропортов охваченных внедрением и автоматизированных систем контроля и управления расписанием полетов. шт. Источник-сайт adilet.zan.kz

Рекомендации:

- Доведение уровня соответствия стандартам и рекомендуемой практике ИКАО по безопасности полетов по приоритетным протокольным вопросам до 90%
- Расширение маршрутной сети международных авиамаршрутов
- Проведение комплексной реконструкции: - ВПП, перронов, складов ГСМ, и производственных объектов
- Создание Национального научного совета по транспорту и логистике
- В целях удовлетворения потребности субъектов отрасли в профессиональных кадрах и повышения их конкурентоспособности будет продолжена работа по приведению процесса подготовки кадров в соответствие с европейскими стандартами EASA

Заклучение

В магистерской работе для определения конкурентоспособности аэропортовых комплексов, сформулированы следующие выводы и предложения.

1. Выполнен анализ мировых и казахстанских тенденций развития аэропортовых комплексов на рынке авиатранспортных услуг:

а) показано, что пропускная способность аэропортовой инфраструктуры является сдерживающим фактором развития авиaperевозок. В Казахстане неразвитость производственной инфраструктуры аэропортов препятствует развитию транзитного потенциала страны;

б) доходность аэропортов менее, чем у авиакомпаний, подвержена влиянию внешних факторов, в первую очередь, за счет диверсификации основного бизнеса, что способствует привлечению в отрасль стратегических инвесторов;

в) аэропорты увеличивают стоимость бизнеса за счет развития сопутствующих услуг (сервис на территории аэропорта, заправка топливом, транспортно-экспедиторские и логистические услуги, и пр.), обеспечивая эффективное взаимодействие с другими участниками авиационного рынка;

г) в Казахстане на сегодняшний день активно осуществляется государственное финансирование в развитие инфраструктуры аэропортов в рамках реализации Концепции развития транспортно-логистического потенциала РК целевых программ Правительства и привлекаются средства частных инвесторов.

2. Разработана комплексная стратегия роста конкурентоспособности аэропортового комплекса, включающая миссию, аспекты стратегии и стратегические цели аэропорта, ключевые факторы успеха и конкретные измеримые показатели в каждом блоке. На основе плана реализации Концепции для повышения конкурентоспособности аэропортов предложено организовать мониторинг реализации стратегии роста конкурентоспособности аэропортового комплекса.

3. Сформулированы практические рекомендации по повышению конкурентоспособности аэропортовых комплексов на международном рынке авиатранспортных услуг:

а) доведение уровня технической оснащенности ведущих аэропортов Казахстана до европейских стандартов;

б) использование механизма государственно-частного партнерства для привлечения средств стратегических частных инвесторов;

в) совершенствование транспортных и управленческих технологий;

г) повышение качества обслуживания;

д) диверсификация основной деятельности и проведение кадровой политики в соответствии с концепцией формирования человеческого капитала.

Список использованных источников

1. Стратегия развития Республики Казахстан до 2050 года
Источник: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/K1200002050>. Дата обращения: 19 ноября 2023 года.
2. Государственная программа инфраструктурного развития "Нұрлы жол" на 2020 – 2025 годы. Источник: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/K1900001055>. Дата обращения: 15 мая 2023 года.
3. Источник: <https://www.gov.kz/nemleket/entities/aviation>. Дата обращения: 12 ноября 2023 года.
4. Бюро Национальной статистики Агентства по стратегическому планированию и реформам Республики Казахстан. Источник <https://stat.gov.kz/>. Дата обращения: 19 октября 2023 года.
5. <https://24.kz/ru/news/economy/item/331066-na-3-okratilis-aviaperevozki-vkazakhstane>
6. Мальцев А.А., Матвеева А.В. Международные пассажирские авиаперевозки: детерминанты взрывного роста // Управленец. 2018. Т. 9. № 3. С. 26–31. DOI
7. IATA Economics using data from IATA statistics
8. Источник: Current Market Outlook 2016–2035, Boeing Commercial Airplanes
9. Гирш О.Л. Менеджмент предприятий гражданской авиации: учебное пособие: Алматы, 2015. 106 с.
10. Подонов, Вячеслав. Экономическое сотрудничество Казахстана с ЕС и ЕАЭС и социально-экономические эффекты. Алматы: Фонд им. Фридриха Шерта, 2017 год. – 65 с.
11. Источник: https://legalacts.gov.kz/ru/view?fl=14291348#_toc119002100
12. «Стратегический план развития Республики Казахстан до 2025 заведением года», перевезли Указ авиации Президента посадочной Республики исследования Казахстан страна от 1 перевозки февраля 2010 мировой года № 922. коммерции Источник: <https://kkorda.kz>. Дата обращения: 12 сентября 2023 года.
13. Министерство Транспорта и Коммуникаций РК, «Транспортная стратегия Республики Казахстан до 2015 года», www.mntk.gov.kz – Дата обращения 15.05.2023;
14. Постановление Правительства РК от 17 июля 2003 года N712 "Об утверждении основных правил полетов в воздушном пространстве РК;
15. Комитет гражданской авиации, Раздел «Развитие гражданской авиации, аналитическая информация» – www.caa.gov.kz – Дата обращения 16.05.2023

16. «План комплексных мер развития отрасли гражданской авиации Республики Казахстан на 2009–2011 годы», Распоряжение Правительства Республики Казахстан от 27 января 2009 г. № 12-р - www.gov.kz - 17.02.2012.

17. К конкурентоспособному Казахстану, конкурентоспособной экономике, конкурентоспособной нации! Послание Президента народу Казахстана, г. Астана, 19 марта 2004 года

18. Об утверждении Концепции развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года

19. Об утверждении Концепции развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года «Постановление Правительства Республики Казахстан от 30 декабря 2022 года № 1116» Источник: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/P2200001116>. Дата обращения 19 ноября 2023 года.

20. https://ru.wikipedia.org/wiki/Air_Canada

21. https://ru.wikipedia.org/wiki/Uzbekistan_Airways

22. <https://www.gov.kz/memleket/entities/miid/press/news/details/308102?lang=ru>

23. Указ Президента Республики Казахстан от 22 июня 2022 года № 938 «Об утверждении Концепции защиты и развития конкуренции в Республике Казахстан на 2022-2026 годы» // <https://adilet.zan.kz/rus/docs/U2200000938>

24. Послание Президента Республики Казахстан К.-Ж. Токаева народу Казахстана «Конструктивный общественный диалог – основа стабильности и процветания Казахстана», от 2 сентября 2019 года. Источник https://www.akorda.kz/ru/addresses/addresses_of_president/ . Дата обращения 19 ноября 2023 года.

25. Стратегический отчет АО «Air Astana» 2020 год

26. Baublys A., Griškevičienė D., Lazauskas J., Palšaitis R. Transport economics. // Vilnius: Technika - 2003.- 255 p.

27. Piccoli G. Review: IT-dependent strategic initiatives and sustained competitive advantage: a review and synthesis of the literature. // MIS Quarterly - 2005y, 29(4), 747–776. DOI: 10.2307 / 25148708

28. Служба Центральных Коммуникаций при Президенте РК <https://ortcom.kz/ru/novosti/1696909605>

29. Эділет «Об утверждении Государственной программы развития туристской отрасли Республики Казахстан на 2019-2025 годы»

30. Агентство по защите и развитию конкуренции Республики Казахстан <https://www.gov.kz/memleket/entities/zk?lang=ru>. Дата обращения 19 ноября 2023 года.

31. Приоритетные направления повышения конкурентоспособности аэропортов РФ в условиях современного авиатранспортного рынка.

32. Постановление Правительства РК от 19 октября 2017 года №650. О внесении изменений и дополнений в постановление Правительства РК от 12 мая 2011 года №506 "Об утверждении Правил использования воздушного пространства РК и внесении изменения в постановление Правительства РК от 31 декабря 2010 года №1525 и о признании утратившими силу некоторых решений Правительства РК";

33. Закон РК от 3 января 2022 года № 101-VII ЗРК «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты РК по вопросам развития конкуренции»

34. Указ Президента РК от 31 декабря 2020 года № 484 «Об основных направлениях государственной политики по развитию конкуренции» // <https://adilet.zan.kz/rus/docs/U20000000484>. Дата обращения 19 ноября 2023 года.

План действий по реализации Концепции развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан на 2023 – 2030 годы [19]

№	Наименование реформ и основных мероприятий	Форма завершения	Срок исполнения	Ответственные исполнители
	Показатели Национального плана развития до 2025 г.			
	1. Рост производительности труда в секторе «Транспорт и складирование» к уровню 2019 года (2023 – 9.8%, 2024 – 14.4%, 2025 - 19.3%, 2026 – 21.3%, 2027 – 23.3%, 2028 – 25.3%, 2029 – 27.3%, 2030 – 29.3%)			
	2. Рост инвестиций в основной капитал «Транспорт и складирование» к уровню 2019 года (2023 – 41.9%, 2024 – 68.7%, 2025 – 90.90%, 2026 – 92.4%, 2027 – 93.9%, 2028 – 95.4%, 2029 – 96.9%, 2030 – 98.4%)			
Направление 1: Повышение безопасности и надежности перевозочной деятельности				
	Целевые индикаторы до 2030 года: 18%, 2030 – на 20%) <i>Воздушный транспорт:</i>			
	3. Доведение уровня соответствия стандартам и рекомендуемой практике ИКАО в Казахстане по безопасности полетов по приоритетным протокольным вопросам до 95% (2023 – 84%, 2024 – 84%, 2025 – 84%, 2026 – 84%, 2027 – 84%, 2028 – 90%, 2029 – 90%, 2030 – 90%)			
	Мероприятия в сфере воздушного транспорта и инфраструктуры:			
1.	Доведение уровня соответствия стандартам и рекомендуемой практике ИКАО по безопасности полетов по приоритетным протокольным вопросам до 95%	Отчет Правительство, сертификаты	в 2030	МИИР, АО «ААК» (по согласованию)
1.	Разработка и утверждение Национального плана по безопасности полетов	Национальный план	2024-2027гг.	АО «ААК» (по согласованию)
1.	Успешное прохождение аудитов FAA (IASA) и TSA для открытия авиарейсов в США	Открытие авиарейсов в США	2024	МИИР
1.	Создание самостоятельного единого оператора по обеспечению авиационной безопасности в аэропортах	ППРК	2025	МИИР, КНБ, МВД, МО, Аэропорты (по согласованию)
1.	Внедрение международных стандартов ИКАО и европейских стандартов ЕСАС по авиационной безопасности	Отчет Правительство	в 2027	МИИР, МИО
1.	Приведение инфраструктуры аэропортов, находящихся в государственной собственности, в соответствие требованиям ICAO и IATA	Отчет Правительство	в 2030	МИИР
1.	Внедрение систем А-SMGCS уровней 1–2 и систем технического	Отчет Правительство,	в 2025	РГП «КАН» (по согласованию)

№	Наименование реформ и основных мероприятий	Форма завершения	Срок исполнения	Ответственные исполнители
	зрения (автоматизированные системы дополненной реальности) с расширенными возможностями визуализации (EVS) в целях наблюдения за наземным движением в аэропортах гг. Астаны и Алматы			
1.	Внедрение новых технологий и процедур, служащих основой для AMAN/DMAN	Отчет Правительство	В 2025	РГП «КАН» (по согласованию)
1.	Оптимизация схем захода на посадку, включая наведение в вертикальной плоскости	Отчет Правительство	В 2027	РГП «КАН» (по согласованию)
1.	Переход к навигации, основанной на характеристиках, с внедрением новых технологий и процедур, служащих основой для PBN	Отчет Правительство, сертификаты	В 2027	РГП «КАН» (по согласованию)
1.	Полное внедрение PBN на всех этапах полета на территории РК	Отчет Правительство	В 2027	РГП «КАН» (по согласованию)
1.	Внедрение новых технологий и процедур, служащих основой для дистанционно управляемых аэродромных диспетчерских пунктов	Отчет Правительство	В 2028	РГП «КАН» (по согласованию)
1.	Внедрение дистанционно управляемых аэродромных диспетчерских пунктов	Отчет Правительство	В 2029	РГП «КАН» (по согласованию)
1.	Организация потоков воздушного движения (ОпВД), включая оптимизацию использования ВПП на основе очередности (AMAN/DMAN)	Отчет Правительство	В 2029	РГП «КАН» (по согласованию)
1.	Разработка и внедрение системы навигации, основанной на характеристиках (PBN)	Отчет Правительство	В 2029	РГП «КАН» (по согласованию)
1.	Внедрение A-SMGCS уровней 1-2 и EVS	Отчет Правительство,	В 2029	РГП «КАН» (по согласованию)
1.	Создание дистанционно управляемых аэродромных диспетчерских пунктов	Отчет Правительство	В 2029	РГП «КАН» (по согласованию)
1.	Внедрение AMAN/DMAN	Отчет Правительство	В 2027	РГП «КАН» (по согласованию)
Направление 2: Повышение скорости доставки пассажиров и грузов				
Целевые индикаторы до 2030 года:				
<i>Воздушный транспорт:</i>				
3. Парк воздушных судов отечественных авиакомпаний осуществляющие регулярные перевозки. ед. (2023 – 85, 2024 – 90, 2025 – 100, 2026 – 110, 2027 – 120, 2028 – 130, 2029 – 140, 2030 – 150);				

№	Наименование реформ и основных мероприятий	Форма завершения	Срок исполнения	Ответственные исполнители
Направление 3: Доступность транспортных услуг, сокращение издержек пользователей и государства				
Целевые индикаторы на 2030 год:				
<i>Воздушный транспорт:</i>				
3. Количество перевезенных пассажиров отечественными авиакомпаниями. млн пассажир (2023 – 10,8 млн., 2024 – 10,9 млн., 2025 – 11,5 млн., 2026 – 12,1 млн., 2027 – 12,7 млн., 2028 – 13,4 млн., 2029 – 14 млн., 2030 – 14,5 млн.);				
	Мероприятия в сфере воздушного транспорта и инфраструктуры:			
1.	Дальнейшее внедрение политики безвизового режима для привлечения транзитных авиапассажиров и развития внутреннего туризма	ППРК	2024-2030	МИД
1.	Разработка дорожной карты развития региональной и малой авиации	Дорожная карта	2024	МИИР
1.	Разработка новой программы субсидирования авиарейсов в направлении целевой социально-уязвимой категории населения	ВНПА, отчет в Правительство РК	2024	МТСЗН, МИИР
1.	Дальнейшая реализация политики «открытого неба» с привлечением местных исполнительных органов	Приказ МИИР	2023-2025	МИИР, МИО
1.	Увеличение парка воздушных судов отечественных авиакомпаний на 80 единиц к 2030 году	Увеличение парка ВС	до 2030	Авиакомпании (по согласованию)
Направление 3: Интегрированное развитие и транзитный потенциал				
<i>Воздушный транспорт:</i>				
3. Количество транзитных авиапассажиров. тыс. пассажиров (2023 - 263 тыс., 2024 – 381 тыс., 2025 – 553 тыс., 2026 – 801 тыс., 2027 – 1162 тыс., 2028 – 1685 тыс., 2029 – 2443 тыс., 2030 – 3000 тыс.);				
	Мероприятия в сфере воздушного транспорта и инфраструктуры:			
1.	Расширение маршрутной сети международных авиамаршрутов	Открытие авиасообщений	Ежегодно до 2030 года	МИИР, Авиакомпании (по согласованию)
1.	Проведение комплексного анализа целесообразности создания национального грузового авиаперевозчика, с отражением механизма реализации запуска авиакомпании	Отчет в Правительство	2024	Самрук-Казына (по согласованию)
1.	Внедрение механизма лизингового финансирования на приобретение воздушных судов для отечественных авиакомпаний	Внедрение механизма	2025 год	МНЭ, МФ, БРК(по согласованию), Самрук-Казына, (по согласованию)

№	Наименование реформ и основных мероприятий	Форма завершения	Срок исполнения	Ответственные исполнители
1.	Ежегодное удовлетворение полной потребности авиарынка в авиатопливе путем увеличения производства отечественными НПЗ	Увеличение производства авиатоплива	2024-2030	МЭ
1.	Развитие новых и существующих производств, а также импорта дизельного и авиационного топлива с исключением непродуктивных посредников из цепи поставок	Отчет в Правительство РК	2023-2025	МЭ, КМГ (по согласованию)

Направление 4. Цифровое развитие и сервисные услуги

Целевые индикаторы до 2030 года:

Воздушный транспорт:

1. Количество аэропортов, охваченных внедрением автоматизированных систем контроля отправки рейсов и управления расписанием полетов, единицах (2023 - 10, 2024 - 11, 2025 - 12, 2026 - 13, 2027 - 14, 2028 - 15, 2029 - 16, 2030 - 17);

Направление 6. Экологическая безопасность и «зеленые» технологии

Целевые индикаторы до 2030 года:

Воздушный транспорт:

1. Внедрение концепции свободной маршрутизации полетов в воздушном пространстве Республики Казахстан (2025 - 100%);

Мероприятия в сфере воздушного транспорта и инфраструктуры:				
1.	Внедрение концепции свободной маршрутизации полетов в воздушном пространстве Республики Казахстан	Публикация процедур в документах аэронавигационной информации	2025 г	МИИР, ААК (по согласованию), РГП КАН (по согласованию)

Направление 7. Общесистемные меры поддержки.

Индикаторы:

7. 1. Создание центрального исполнительного органа в составе Правительства Республики Казахстан по вопросам транспорта и логистики (2023 - 100%);
2. Трансформация АО "НК КТЖ" в транспортно-логистическую компанию (2023 - 100%).

Государственное регулирование и институциональные реформы

1.	Разработка и реализация национальных проектов/отраслевых дорожных карт по всем видам транспорта (автомобильный, железнодорожный, воздушный, водный)	Предложения в Правительство РК	2023-2030	МИИР
1.	Оснащение оборудованием и спецтехникой для содержания аэродрома, наземного обслуживания воздушных судов, аварийно-спасательного обеспечения полетов аэропортов	Отчет в Правительство	2024-2025	МИИР, МНЭ, МФ, МИО

№	Наименование реформ и основных мероприятий	Форма завершения	Срок исполнения	Ответственные исполнители
	Актау, Атырау, Актобе, Балхаш, Зайсан, Костанай, Кокшетау, Кызыл-орда, Павлодар, Петропавловск, Семей, Талдыкорган, Усть-Каменогорск, Ушарал, Урджар, Шымкент			
1.	Капитальный ремонт/реконструкция аэродрома г.Астана (ИВПП, МРД, РД, перрон, ССО, ЦЗС, периметровое освещение, охранный сигнализации, очистные сооружения и водосточно-дренажная система)	Отчет Правительство	В 2023-2025	МИИР, МНЭ, МФ, МИО
1.	Проведение комплексной реконструкции: - ВПП аэропортов Актобе, Павлодар, Шымкент, Актау; - рулежных дорожек, перронов аэропортов Актобе, Атырау, Балхаш, Павлодар, Шымкент, Актау; - перронов аэропортов Талдыкорган, Семей; - периметрового ограждения и периметровых дорог аэропортов Актобе, Павлодар, Шымкент, Актау, Кокшетау, Атырау, Семей, Талдыкорган, Кустанай, Кызыл-Орда; - склад ГСМ Актобе, Павлодар, Шымкент, Актау, Кокшетау, Атырау, Семей, Талдыкорган, Кустанай, Кызыл-Орда, Ушарал; - установка и/или модернизация централизованной заправочной системы в аэропортах Астана, Актау, Актобе, Атырау, Шымкент; - производственные объекты Актобе, Павлодар, Шымкент, Актау, Кокшетау, Атырау, Семей, Талдыкорган, Кустанай, Кызыл-Орда, Усть-Каменогорск, Ушара	Отчет Правительство	В 2023-2030	МИИР, МНЭ, МФ, МИО
1.	Установка светосигнального оборудования на рулежной дорожке аэродрома Талдыкорган, модернизация светосигнального оборудования на аэродромах Атырау, Шымкент, оснащение источниками бесперебойного	Отчет Правительство	В 2024-2027	МИИР, МНЭ, МФ, МИО

№	Наименование реформ и основных мероприятий	Форма завершения	Срок исполнения	Ответственные исполнители
	питания аэропорта Павлодар, установка пульта дистанционного управления ССО на аэродроме Балхаш			
1.	Строительство второй ИВПП, системы рулежных дорожек, грузового перрона и грузового терминала, связанной инфраструктуры в аэропорту Астана	отчет Правительство	в 2024-2026	МИИР, МНЭ, МФ, МИО
1.	Удлинение взлетно-посадочной полосы, строительство магистральной рулежной дорожки, расширение перронов, в аэропорту Шымкент	отчет Правительство	в 2024-2026	МИИР, МНЭ, МФ, МИО
1.	Выделение субсидированных кредитных средств под низкие проценты для закупа специальной техники, оборудования для аэропортов и обновления инфраструктуры аэропортов, находящихся в частной собственности (Алматы, Караганда, Тараз, Жезказган, Боралдай, Уральск, Петропавловск)	Выделение льготной кредитной линии	2025	МНЭ, МИИР, БРК (по согласованию), МИО
1.	Создание межведомственного директивного органа гражданско-военной координации	ППРК	2025 г	МИИР, МО, ААК (по согласованию)

Научно-технологическое и кадровое обеспечение деятельности ТЛК

1.	Создание Национального научного совета по транспорту и логистике	Предложения Правительство РК	в 2023	МИИР
1.	Включение в Перечень приоритетных тем Высшей научно-технической комиссии (ВНТК) при Правительстве РК темы «Развитие транзита, транспортной инфраструктуры и логистики»	Предложения Правительство РК	в 2023	МИИР, НК
1.	Создание на базе Назарбаев Университета системообразующего образовательного института транспорта и логистики	Предложения Правительство РК	в 2023	МНиВО, МИИР, Назарбаев Университет (по согласованию)
1.	Формирование и утверждение на ежегодной основе перечня финансируемых из бюджета государственных грантов на проведение научных исследований по перспективным направлениям	НПА	2023-2030	МНиВО, МИИР

№	Наименование реформ и основных мероприятий	Форма завершения	Срок исполнения	Ответственные исполнители
	инновационного развития транспортно-логистического комплекса			
1.	Получение АО «Академия гражданской авиации» сертификата EASA	Сертификат	2025	АО «Академия гражданской авиации» (по согласованию)

Аналитическая записка

Автор проекта: Нурпеисов Е.Ж.

Научный руководитель: д.э.н. Исмаилова Р.А.

<p>Идея проекта</p> <p>Разработка рекомендаций и предложений по повышению конкурентоспособности аэропортов РК.</p>	<p>Название:</p> <p>Государственная политика по повышению конкурентоспособности аэропортов в Казахстане</p>
<p>Проблемная ситуация (кейс)</p> <p>Сегодня в гражданской авиации РК сложилась противоречивая ситуация. С одной стороны, наблюдается устойчивая тенденция роста пассажирских авиаперевозок казахстанскими авиакомпаниями (рост в среднем на 8% в год). С другой стороны, по мере роста объема авиаперевозок, все острее ощущается несовершенство инфраструктуры отрасли, ее недопустимо медленное техническое перевооружение и структурные перекосы авиарынка. Несмотря на конкурентоспособный потенциал аэропортов, в том числе географическое положение и текущий рост перевозок, объёмы авиаперевозок пока остаются ниже среднемировых показателей.</p>	<p>Описание:</p> <ul style="list-style-type: none">- устаревание оборудования и технических средств для содержания аэродрома, наземного обслуживания воздушных судов, аварийно-спасательного обеспечения полетов значительного числа аэропортов- высокий уровень износа искусственных покрытий взлетно-посадочной полосы- нехватка квалифицированного персонала (руководящий и инженерно-технический персонал аэродромной службы, службы электросветотехнического обеспечения полетов, службы горюче-смазочных материалов, аварийно-спасательного обеспечения полетов),- низкие объемы перевозки пассажиров и грузов
<p>Имеющиеся решения данной проблемы</p> <p>Этапы и механизмы плана действий по реализации Концепции развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан на 2023 – 2030 годы в сфере гражданской авиации</p> <ul style="list-style-type: none">- частичная либерализация системы государственного регулирования гражданской авиации в целях поощрения развития динамической и	<p>Классификация существующих подходов</p> <p>Преимущества: механизмы плана действий по реализации Концепции развития транспортно-логистического потенциала РК на 2023-2030 годы в сфере гражданской авиации непосредственно затрагивает и развитие аэропортов как основной инфраструктурной базы для гражданской авиации в случае выполнения всех поставленных задач Концепцией в РК появятся как минимум 3 региональных хаба(Алматы, Актау как грузовые, Астана как пассажирский)</p> <p>Недостатки: имеющаяся в стране система</p>

<p>конкурентоспособной индустрии с максимальным удовлетворением потребностей населения в авиационных перевозках;</p> <ul style="list-style-type: none"> - укрепление правовых норм регулирования деятельности гражданской авиации. Нормативная правовая база должна полностью соответствовать требованиям международных стандартов ИКАО; - системность освоения и дальнейшего обновления парка воздушных судов авиационных предприятий Казахстана, соответствие всем международным требованиям, предъявляемым к их безопасной эксплуатации, включая экологические; - завершение реконструкции производственных фондов аэропортов областного значения. - активно развивать сеть аэродромов и вертодромов на местных воздушных линиях, для полного охватывания географически всех крупных населенных пунктов Казахстана. Узловые аэропорты и аэропорты, имеющие важное стратегическое значение, должны быть категорированы к приему воздушных судов по минимумам категории II ИКАО [3]; 	<p>стратегического государственного планирования сама по себе претерпевала множества изменений и дополнений госпланы, нацпроекты концепции то и дело дополнялись изменялись либо утрачивали силу так и не реализовав в полной мере заявленных целей.</p>
<p>Предлагаемое решение данной проблемы</p> <ul style="list-style-type: none"> - Доведение уровня соответствия стандартам и рекомендуемой практике ИКАО по безопасности полетов по приоритетным протокольным вопросам до 95% 	<p>Описание альтернативного подхода, порядок его осуществления:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Активно использовать иностранный менеджмент отдавая аэропорты на доверительное управление компаниям специализирующиеся на управлении аэропортовым бизнесом. - Обязать авиакомпании открыть базы с

<ul style="list-style-type: none"> - Расширение маршрутной сети международных авиамаршрутов - Проведение комплексной реконструкции: - ВПП, перронов, складов ГСМ, производственных объектов. - Получение АО «Академия гражданской авиации» сертификата EASA - Создание Национального научного совета по транспорту и логистике 	<p>дислоцированием команды экипажа и минимум одного воздушного судна в каждом аэропорту области.</p>
<p>Ожидаемый результат</p> <p>Реализация Концепции в полном объеме позволит использовать имеющиеся преимущества Казахстанских аэропортов, с учетом их географического расположения, для создания на их базе региональных и международных авиационных хабов</p>	<p>Способы измерения эффективности альтернативного подхода, оценки его реализации.</p> <p>Иностранный менеджмент обяжут отчитываться ежегодно о проделанной работе по повышению конкурентоспособности воздушной гавани, отданной им на доверительное управление, также создание баз авиакомпаний должно способствовать открытию большего количества рейсов как грузовых, так и пассажирских в пункты базирования</p>
<p>Литература</p> <p>Об утверждении Концепции развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года «Постановление Правительства Республики Казахстан от 30 декабря 2022 года № 1116»</p> <p>Послание Президента Республики Казахстан К.-Ж. Токаева народу Казахстана «Конструктивный общественный диалог – основа стабильности и процветания Казахстана», от 2 сентября 2019 года;</p> <p>Указ Президента Республики Казахстан от 1 февраля 2010 года № 922. «Стратегический план развития Республики Казахстан до 2025 года» – 14.02.2012;</p> <p>Постановление Правительства Республики Казахстан от 19 октября 2017 года № 650. О внесении</p>	<p>Список:</p> <p>1. Стратегия развития Республики Казахстан до 2050 года. Источник: https://adilet.zan.kz/rus/docs/K1200002050. Дата обращения: 19 ноября 2023 года.</p> <p>2. Государственная программа инфраструктурного развития "Нұрлы жол" на 2020 – 2025 годы. Источник: http://adilet.zan.kz/rus/docs/P1900001055. Дата обращения: 15 мая 2023 года.</p> <p>3. Источник: https://www.gov.kz/memleket/entities/aviation Дата обращения: 12 ноября 2023 года.</p> <p>4. Бюро Национальной статистики Агентства по стратегическому планированию и реформам Республики Казахстан источник https://stat.gov.kz/ Дата обращения: 19 октября 2023года.</p> <p>5. https://24.kz/ru/news/economy/item/331066-na-3-sokratilis-aviaperevozki-vkazakhstane Дата обращения: 19 октября 2023года.</p> <p>6. Мальцев А.А., Матвеева А.В.</p>

<p>изменений и дополнений в постановление Правительства Республики Казахстан от 12 мая 2011 года № 506 "Об утверждении Правил использования воздушного пространства Республики Казахстан и внесении изменения в постановление Правительства Республики Казахстан от 31 декабря 2010 года № 1525 и о признании утратившими силу некоторых решений Правительства Республики Казахстан";</p> <p>Закон Республики Казахстан от 3 января 2022 года № 101-VII ЗРК «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по вопросам развития конкуренции» // https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z2200000101;</p> <p>Указ Президента Республики Казахстан от 31 декабря 2020 года № 484 «Об основных направлениях государственной политики по развитию конкуренции» // https://adilet.zan.kz/rus/docs/U2000000484;</p> <p>Указ Президента Республики Казахстан от 22 июня 2022 года № 938 «Об утверждении Концепции защиты и развития конкуренции в Республике Казахстан на 2022-2026 годы» // https://adilet.zan.kz/rus/docs/U22000000938</p>	<p>Международные пассажирские авиаперевозки: детерминанты взрывного роста // Управленец. 2018. Т. 9. № 3. С. 26–31. DOI: 10.29141/2218-5003-2018-9-3- Дата обращения: 19 октября 2023года.</p> <p>7. IATA Economics using data from IATA Statistics</p> <p>8. Источник: Current Market Outlook 2016–2035, Boeing Commercial Airplanes</p> <p>9. Гирш О.Л. Менеджмент предприятий гражданской авиации: учебное пособие: Алматы, 2015. 106 с.</p> <p>10. Додонов, Вячеслав. Экономическое сотрудничество Казахстана с ЕС и ЕАЭС и социально-экономические эффекты. Алматы: Фонд им.Фридриха Эберта, 2017 год. – 65 с.</p> <p>11. Источник: https://legalacts.egov.kz/npa/view?id=14291348#_Тoc119002100</p> <p>12. «Стратегический план развития Республики Казахстан до 2025 года», Указ Президента Республики Казахстан от 1 февраля 2010 года № 922. www.akorda.kz – 14.02.2012 Дата обращения: 12 сентября 2023года.</p> <p>13. Министерство Транспорта и Коммуникаций РК, «Транспортная Стратегия Республики Казахстан до 2015 года», www.mtk.gov.kz - 15.02.2012; дата обращения 15.05.2023</p> <p>14. Постановление Правительства Республики Казахстан от 17 июля 2003 года N712 "Об утверждении Основных правил полетов в воздушном пространстве РК" – www.ru.government.kz - 15.02.2012;</p> <p>15. Комитет Гражданской Авиации, Раздел «Развитие Гражданской авиации, аналитическая информация» – www.caa.gov.kz - 16.02.2012 дата обращения 16.05.2023</p> <p>16. «План комплексных мер развития отрасли гражданской авиации Республики Казахстан на 2009–2011 годы», Распоряжение Правительства Республики Казахстан от 27 января 2009 г. № 12-р - www.mtk.gov.kz - 17.02.2012.</p> <p>17. К конкурентоспособному Казахстану, конкурентоспособной экономике, конкурентоспособной нации! Послание Президента</p>
--	---

	<p>народу Казахстана, г. Астана, 19 марта 2004 года</p> <p>18. Об утверждении Концепции развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года</p> <p>19. Об утверждении Концепции развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года «Постановление Правительства Республики Казахстан от 30 декабря 2022 года № 1116» дата обращения 19 ноября 2023 года</p> <p>20. https://ru.wikipedia.org/wiki/Air_Canada</p> <p>21. https://ru.wikipedia.org/wiki/Uzbekistan_Airways</p> <p>22. https://www.gov.kz/memleket/entities/miid/press/news/details/308102?lang=ru</p> <p>23. Указ Президента Республики Казахстан от 22 июня 2022 года № 938 «Об утверждении Концепции защиты и развития конкуренции в Республике Казахстан на 2022-2026 годы» // https://adilet.zan.kz/rus/docs/U2200000938</p> <p>24. Послание Президента Республики Казахстан К.-Ж. Токаева народу Казахстана «Конструктивный общественный диалог – основа стабильности и процветания Казахстана», от 2 сентября 2019 года. дата обращения 19 ноября 2023 года</p> <p>25. Стратегический отчет АО «Air Astana» 2020 год</p> <p>26. Baublys A., Griškevičienė D., Lazauskas J., Palšaitis R. Transport economics. //Vilnius: Technika - 2003.- 255 p.</p> <p>27. Piccoli G. Review: IT-dependent strategic initiatives and sustained competitive advantage: a review and synthesis of the literature. // MIS Quarterly - 2005y, 29(4), 747–776. DOI: 10.2307 / 25148708</p> <p>28. СЛУЖБА ЦЕНТРАЛЬНЫХ КОММУНИКАЦИЙ при Президенте Республики Казахстан https://ortcom.kz/ru/novosti/1696909605</p> <p>29. Әділет «Об утверждении Государственной программы развития туристской отрасли Республики Казахстан на 2019-2025 годы»</p> <p>30. Агентство по защите и развитию конкуренции Республики Казахстан https://www.gov.kz/memleket/entities/zk?lang=ru Дата обращения 19 ноября 2023 года</p>
--	---

	<p>31. Приоритетные направления повышения конкурентоспособности аэропортов РФ в условиях современного авиатранспортного рынка.</p> <p>32. Постановление Правительства Республики Казахстан от 19 октября 2017 года № 650. О внесении изменений и дополнений в постановление Правительства Республики Казахстан от 12 мая 2011 года № 506 "Об утверждении Правил использования воздушного пространства Республики Казахстан и внесении изменения в постановление Правительства Республики Казахстан от 31 декабря 2010 года № 1525 и о признании утратившими силу некоторых решений Правительства Республики Казахстан";</p> <p>33. Закон Республики Казахстан от 3 января 2022 года № 101-VII ЗРК «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по вопросам развития конкуренции»</p> <p>34. Указ Президента Республики Казахстан от 31 декабря 2020 года № 484 «Об основных направлениях государственной политики по развитию конкуренции» // https://adilet.zan.kz/rus/docs/U2000000484. Дата обращения 19 ноября 2023 года</p>
--	---