**Экономические, технические и коммерческие проблемы воздушного транспорта РК, пути и формы их решения**

Рассматривая современное состояние авиационной отрасли, необходимо отметить тот факт, что роль воздушного транспорта как одного из основных пассажироперевозчиков за последние годы значительно возросла. Об этом свидетельствует рост пассажирооборота именно воздушного вида транспорта (рисунок 1).

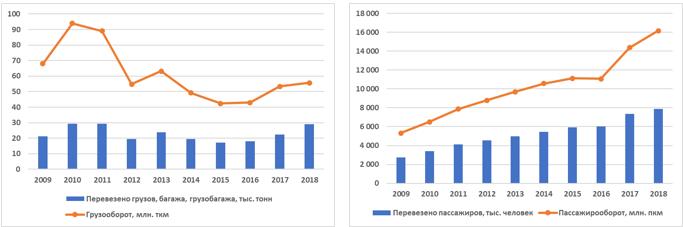


Рисунок 1. Количество перевезенных грузов и пассажиров с 2009 по 2018 годы

Авиационный рынок РК подразделяется на несколько основных участников: Комитет гражданской авиации Министерства по инвестициям и развития Республики Казахстан, Авиационная администрация Казахстана, РГП «Казаэронавигация», авиакомпании, аэропорты.

В гражданской авиации РК на данный момент существуют три проблемы. Рассмотрим каждую из них подробнее.

Проблема номер один – отсутствие конкуренции. В Казахстане зарегистрировано 60 авиакомпаний, из них 8 задействованы на регулярных перевозках (84% воздушных судов западного производства), 17 осуществляют чартерные перевозки, 3 – грузовые перевозки, 27 – выполняют авиационные работы, 4 – легкая авиация (рисунок 2).

Рисунок 2. Диаграмма распределения авиакомпаний РК по сегментам

По данным Комитета гражданской авиации МИР РК, семь авиакомпаний выполняли регулярные/нерегулярные коммерческие полеты. Безусловным лидером является «Эйр Астана», далее следует «СКАТ».

Реальная сеть маршрутов прослеживается только у двух авиакомпаний – «Эйр Астана» и «СКАТ». Талдыкорганская авиакомпания «Жетысу» обслуживает только один маршрут, Талдыкорган-Астана.

По количеству направлений полета внутри Казахстана лидер – «СКАТ» с 26 маршрутами, против 20 «Эйр Астана». По рейсам «Эйр Астана» несомненно лидирует – 197 рейсов против 136 у «СКАТа».

Самый популярный и значимый рейс Алматы-Нур-Султан обслуживают три авиакомпании. Здесь также лидирует «Эйр Астана», занимая долю в 75%.

На международных рейсах «Эйр Астана» несомненно лидирует, «СКАТ» же отвечает тем, что открывает все больше рейсов в Россию и Украину, и в Сочи, Минводы и Симферополь.

Аэропорты являются проблемой номер два. Причем негатив по отношению к воздушным гаваням заметен с обеих сторон – и со стороны пассажиров, и со стороны авиакомпаний. Что видят пассажиры? В большинстве случаев –переполненные залы ожидания, нереально высокие цены в кафе терминалов, очереди на регистрацию. Со стороны авиакомпаний следующие претензии: высокие и нестабильные цены на топливо, нехватка телетрапов, задержки и проблемы с подачей трапов и машин для багажа, тяжелая орнитологическая обстановка и прочее.

В настоящее время в РК, по данным КГА, 19 аэропортов, с которых выполняются регулярные рейсы.

Следующая проблема - нехватка авиационных специалистов. Причем на всех уровнях – и пилотов, и инженерного состава. Единственное профильное учебное заведение – Академия Гражданской авиации выпускает пилотов самолетов Ан-2. То же касается и инженерных специалистов, сразу после выпуска их необходимо серьезно переучивать, вкладывать немалые средства в дополнительное обучение.

Исходя из перечисленных проблем существуют следующие пути их решения:

1. Формирование и развитие транспортной инфраструктуры;
2. Использование транзитного потенциала;
3. Инновационное развитие и формирование кадрового потенциала.

Инфраструктурная политика в области гражданской авиации предусматривает:

- поэтапное приведение технико-эксплуатационного состояния аэропортовых комплексов в соответствие с требованиями международных стандартов ИКАО, включая строительство, реконструкцию и капитальный ремонт аэродромных и аэропортовых комплексов;

- создание сети местных аэродромов для обслуживания удаленных от центра территорий, не имеющих альтернативного транспортного сообщения, включая строительство, восстановление грунтовых взлетно-посадочных полос и аэродромных площадок и их содержание для круглогодичного приема-отправки легких воздушных судов и вертолетов.

В проекте госпрограммы «Нурлы жол» до 2025 года предусмотрено строительство/реконструкция 16 аэродромов местных воздушных линий (Павлодарская область – Баянаул, ВКО – Урджар, Зайсан, Улкен-Нарын, Алматинская область – Ушарал, ЗКО – Жанибек, Сайхин, Казталовка, Атырауская область – Кульсары, Миялы, Суюндик, Карагандинская область – Каркаралинск, Улытау, Туркестанская область – Сарыагаш, Костанайская область – Аркалык, Актюбинская область - Шалкар).

- соблюдение политики интенсивного развития и финансового обеспечения мероприятий по созданию региональных авиакомпаний;

- расширение авиапарка, развитие рынка внутренних авиасообщений и крупных узловых аэропортов в городах Нур-Султан, Алматы и Атырау;

- количественное и качественное приведение радионавигационного комплекса в соответствие с международными требованиями для обслуживания международного (транзитного) и внутреннего воздушного движения без ограничений, включая перспективное расширение для обслуживания всех направлений в межобластном и сельском сообщении без ограничений.

Государственная политика в области регулирования авиационного рынка будет направлена на формирование конкурентоспособных казахстанских авиаперевозчиков, способных обеспечить удовлетворение потребности населения в качественных авиационных услугах. Через реализацию единой, в том числе нормативно-технической, политики будет обеспечиваться развитие конкуренции на рынке авиаперевозок и недопущение лоббирования интересов отдельных перевозчиков.

Задачами дальнейшего развития транзитного потенциала авиатранспортной инфраструктуры являются:

- повышение уровня согласования транзитной политики в области аэронавигации с соседними государствами;

- реализация транзитного потенциала авиаперевозок на маршрутах Азия-Европа-Азия на основе использования современных воздушных судов и организации удобной стыковки маршрутов в европейские и азиатские страны через узловые аэропорты Казахстана;

- модернизация аэропортовой инфраструктуры и обслуживания в крупных аэропортах, включая расширение возможностей по приему и выпуску тяжелых воздушных судов;

- поддержка международных региональных проектов, способствующих повышению эффективности использования транзитного потенциала Казахстана;

- соответствие аэронавигационной системы международным требованиям, включая совершенствование технологий аэронавигационного обслуживания;

- развитие инфраструктуры аэропортов Казахстана для повышения качества обслуживания транзитных рейсов: крупные узловые аэропорты должны быть допущены к приему воздушных судов по метеоминимуму второй и третьей категории ИКАО, а остальные аэропорты, имеющие статус международных, – по первой категории ИКАО.

Для удовлетворения растущих требований к подготовке специалистов аэронавигационного комплекса должны быть разработаны программные меры, предусматривающие:

- повышение квалификации действующего диспетчерского состава с использованием современных компьютерных технологий и тренажеров;

- создание регионального центра повышения квалификации в одном из городов Казахстана, сертифицированного по международным стандартам, для подготовки диспетчерского и инженерно-технического состава аэронавигационных служб Казахстана и стран Центральной Азии;

- интенсивное обучение английскому языку диспетчерского и инженерно-технического персонала, задействованного в эксплуатации оборудования и техники зарубежного производства.

Расширение и обновление авиационной техники парками воздушных судов западного производства потребуют реализации следующих мер:

- разработки программы первоначальной подготовки и переподготовки летного и инженерно-технического состава в сфере летной и технической эксплуатации воздушных судов западного производства на базе учебных заведений гражданской авиации;

- переподготовки и повышения квалификации профессорско-преподавательского состава по мере освоения новых типов авиационной техники и их технологических процессов;

- создания условий для технического оснащения учебных заведений по новым программам первоначальной подготовки летного и инженерно-технического состава.