

Сведения об авторе:

Курманов Нурлан Айдилдаевич – PhD, Менеджмент кафедрасының қауымдастырылған профессор, Л.Н.Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті.

Nurlan Kurmanov – PhD, Associate professor, L.N.Gumilyov Eurasian National University.

МРНТИ 06.71.09

Д.М. Мадиярова¹, А.Е. Базикенова²

*¹²Евразийский национальный университет им. Л.Н.Гумилева, Астана, Казахстан
(E-mail: ¹mdm-diana@mail.ru, ²aigerim.bazikenova19@gmail.com)*

Современное состояние рынка авиаперевозок в Казахстане

Аннотация. Статья посвящена актуальным проблемам развития рынка авиаперевозок Казахстана. В статье рассматривается современное состояние рынка воздушных перевозок в Республике Казахстан. Был проведен анализ основных показателей, изучены тренды, структура, динамика пассажирооборота, грузооборота и других показателей отрасли за ряд лет на основе официальных и статистических данных, а также приводится сравнение цен на авиаперелеты отечественных и зарубежных авиалиний. Кроме того, в статье освещаются актуальные проблемы, стоящие перед авиационным сектором Республики Казахстан, причины возникновения этих проблем и возможные пути их решения. Рассмотрев данные вопросы, авторы приходят к выводу, что рынок авиаперевозок в Республике Казахстан является развивающейся перспективной отраслью, имеющей все предпосылки для успешной интеграции в международную транспортно-коммуникационную систему.

Ключевые слова: авиаперевозки, экономика воздушного транспорта, авиационный рынок, воздушный транспорт, пассажирские перевозки, грузовые перевозки, гражданская авиация.

Введение. Развитие рынка авиаперевозок значительно повлияло на всеобщий процесс глобализации. Вследствие интенсивного роста числа авиакомпаний эти услуги стали более доступными.оборот грузов и пассажирооборот по всем миру повышается, это обуславливается тем, что авиаперевозчики предоставляют услуги, в которых нуждаются почти все другие сферы экономики.

Важность авиаперевозок характерна не только на международном уровне, но и на государственном. Авиационное сообщение играет значимую роль в обеспечении единства транспортного и экономического пространства Республики Казахстан. Современное состояние рынка авиаперевозок обуславливается геополитическими и геостратегическими факторами. Выигрышное географическое расположение, обширная территория способствовали возникновению множества международных воздушных коридоров через территорию страны.

Именно по этим причинам выбранная тема исследования имеет особую актуальность. Основной целью данной научной статьи является оценка текущей ситуации на казахстанском рынке воздушных перевозок. Для достижения данной цели определены следующие задачи:

- Изучить основные тенденции отрасли авиаперевозок в Казахстане, проанализировать динамику показателей;
- Осветить актуальные проблемы развития отрасли в Республике Казахстан.
- Объяснить факторы, послужившие этому причиной и выявить пути их решения.

Постановка проблемы. Сформулируем проблемный вопрос. В чем заключается причина того, что при всем наличии потенциала и возможностей, казахстанский рынок авиаперевозок до сих пор сталкивается с целым рядом препятствий к полноценному развитию и какие меры возможно предпринять?

Основная часть. Располагаясь на стыке Востока и Запада, Казахстан в течение всей своей истории формировался как уникальное общественно-территориальное образование, что в совокупности позволило ему определить основные принципы и приоритеты внешней политики. Другими геополитическими ориентирами Казахстана стали стремление к максимальной открытости перед внешним миром, а также готовность к всесторонней коллаборации и обмену опытом. Также в ряду геостратегических преимуществ Казахстана следует выделить его столицу – Астану, которая на сегодняшний день представляет собой ядро международного сотрудничества и инвестиционной привлекательности не только республики, но и всего Центрально-Азиатского региона.

Деятельность казахстанских авиакомпаний и аэропортов складывается из осуществления и обслуживания пассажирских перевозок на регулярной и чартерной основе и включает прием и отправку пассажиров и грузов других авиакомпаний. [1]

Рассмотрим общие показатели состояния рынка авиаперевозок в РК. Анализ пассажиропотока в Казахстане показывает тенденцию повышения доли воздушных перевозок. По сведениям Агентства РК по статистике за последние 5 лет наблюдается рост доли авиаперевозок в структуре пассажирских авиаперевозок с 32% до 39%, в то время как доля железнодорожных перевозок снизилась с 68% до 61%. (Рисунок 1) Это означает, что услуги воздушного транспорта завоевывают все большее количество потребителей. [2]

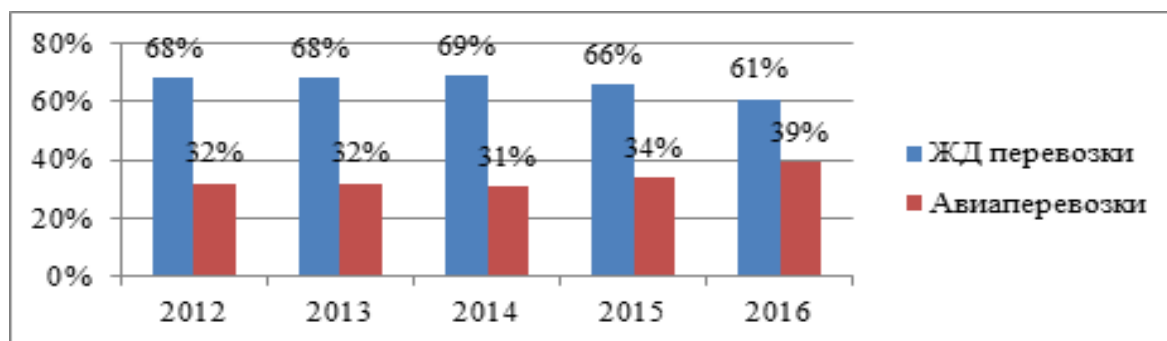


Рисунок 1. Структура пассажирских перевозок в РК

Примечание: составлено авторами на основе данных [2]

По данным Комитета гражданской авиации РК объемы грузовых авиаперевозок демонстрируют тенденцию снижения. (Рисунок 2) [3] Для того чтобы определить эффективность использования воздушного транспорта в сфере грузоперевозок применяется такой показатель как грузооборот. Грузооборот – это показатель, характеризующий объем перевезенных воздушным транспортом грузов и багажа, выраженный в тонно-километрах. Изучая динамику грузооборота в РК, мы наблюдаем нестабильность, тенденцию к снижению за последние годы. Наибольшие спады в динамике грузовых авиаперевозок наблюдались в 2009 и 2015 годах, как следствие резкого падения курса национальной валюты тенге.



Рисунок 2. Динамика грузовых авиаперевозок в Казахстане за 10 лет
Примечание: составлено авторами на основе данных [3]

Известно, что основные статьи затрат авиаперевозчиков, такие как лизинг или приобретение судов, запасных частей, авиационного топлива, страхование, техническое обслуживание и другие расходы производятся в иностранной валюте, что делает авиационный бизнес значительно дорогим.

Говоря о сфере пассажирских авиаперевозок, мы видим, что за последние 10 лет наблюдается двукратный рост количества пассажиров. Как видно на рисунке 3, отрасль пассажирских авиаперевозок РК, последние несколько лет демонстрирующая динамику роста, в 2016 году показала практически линейный тренд. Воздушным транспортом было перевезено 6010 тыс. пассажиров. Это всего на 85 тыс. больше, чем в 2015 году (5925 тыс.) Основными показателями эффективности использования пассажирских перевозок является пассажирооборот, характеризующий объем перевозки пассажиров относительно расстояния. Итак, если в 2014 году пассажирооборот составил 10586 млн.пкм, в а 2015, демонстрируя хороший рост до 11153 млн.пкм, то в 2016 возрос только на 1% - до 11313 млн.пкм. [4]



Рисунок 3. Динамика пассажирских авиаперевозок в Казахстане за 10 лет
Примечание: составлено авторами на основе данных [4]

Однако, учитывая то, что 2017 год для Казахстана был ознаменован таким событием, как проведение международной выставки ЭКСПО-2017, рынок авиаперевозок подвергся значительным изменениям. В связи с притоком туристов для Казахстана были открыты новые рейсы. По данным Комитета гражданской авиации Министерства по инвестициям и развитию РК рост авиапассажирапотока по внутренним маршрутам составил 80%, по международным – 30%. Так, общее количество обслуженных пассажиров в аэропорту Астаны

составило около 1,5 млн. человек. Общее количество пассажиров, прибывших в Астану на международных рейсах составило более 300 тыс. человек, столько же улетело обратно (Рисунок 4). В целом, средняя загрузка на международном направлении составила 75% (в сравнении с аналогичным периодом 2016 г. пассажиропоток составил около 200 тыс. человек, рост составил 30%). [5]

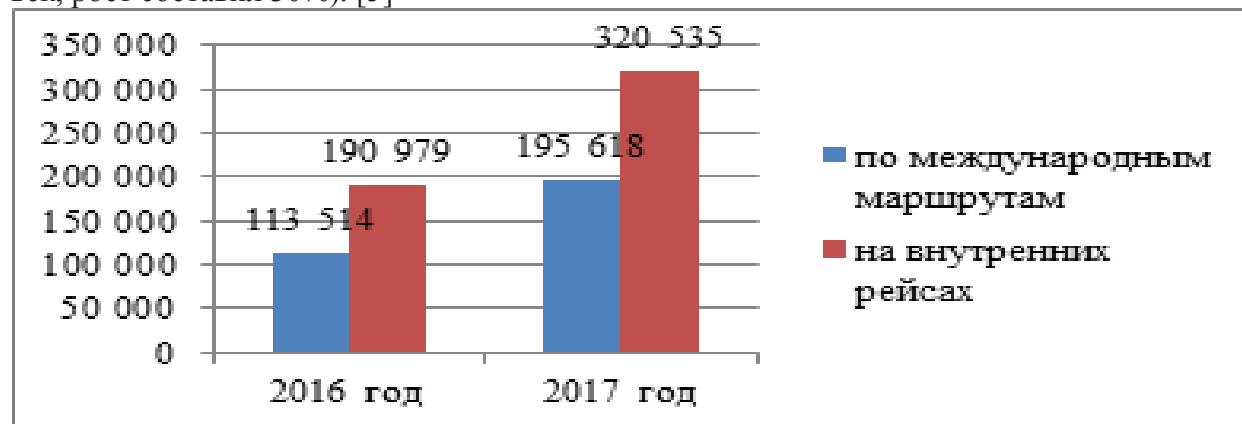


Рисунок 4. Пассажиропоток международного аэропорта «Нурсултан Назарбаев»

В период проведения выставки в Астане был введен режим «открытого неба» - для всех иностранных авиаперевозчиков было представлено право выполнения полетов в столицу. В Комитете гражданской авиации отметили, что теперь из Астаны выполняют международные полеты 19 авиакомпаний, 17 иностранных и 2 казахстанские по 29 международным маршрутам.

С целью привлечения дополнительных рейсов в Казахстан были заключены соглашения с авиаперевозчиками Польши, Новой Зеландии, Италии, Бразилии, Мексики, Пакистана, Греции, Чехии, Швеции, Португалии, Канады, Испании, Израиля, Венгрии и Финляндии.

На 2016 год в Республике Казахстан осуществляют деятельность 48 авиакомпаний и эксплуатантов воздушных судов, из них 22 осуществляют коммерческие воздушные перевозки, 26 - эксплуатанты воздушных судов, выполняющие авиационные работы (авиационно-химические, лесопатрулирование, облет нефте-газопроводов и другие виды работ) и 1 - эксплуатанты авиации общего назначения. 467 гражданских воздушных судов Республики Казахстан имеют действующие сертификаты летной годности.

Казахстан имеет авиасообщение с 26 иностранными государствами по 89 международным маршрутам, на которых выполняется 425 рейсов в неделю. Со странами СНГ Казахстан имеет авиасообщение по 50 маршрутам (236 рейсов в неделю), со странами Ближнего Востока по 15 маршрутам (92 рейса в неделю), со странами Юго-Восточной Азии по 14 маршрутам (69 рейсов в неделю) и со странами ЕС по 9 маршрутам (28 рейсов в неделю). Через территорию Казахстана проходят 70 международных воздушных коридоров. В аэропортах Алматы, Астаны, Караганды и Атырау регулярно осуществляют дозаправки грузовые воздушные суда Боинг-747 авиакомпаний «EL AL» (Израиль), «KLM» (Нидерланды), «FedEx» (США), и др. В области внутреннего авиасообщения осуществляются регулярные полеты по 42 маршрутам. [6]

На сегодняшний день Казахстан хоть и демонстрирует развитие, сталкивается с рядом подводных камней. Эти проблемы, прямо или косвенно влияющие на развитие рынка авиаперевозок, нельзя обозначать однобоко, а необходимо рассматривать с точки зрения того, что каждая из них так или иначе связана и зависима от других. Схематическая взаимозависимость этих вопросов представлена ниже на Рисунке 5.



Рисунок 5. Схема взаимосвязи проблем рынка авиаперевозок РК

Далее рассмотрим каждый из вопросов подробнее.

1. Ценовая доступность. В 2016 году Чешским туристическим агентством Kiwi был составлен рейтинг стоимости авиаперелетов в 75 странах на 2016 год, назвав государства с самыми дешевыми и самыми дорогими тарифами в мире. Список был основан на анализе более миллиона вылетов и составлен из двух частей: стоимость 100 километров полета для внутренних и для международных рейсов.

Выяснилось, что самая низкая стоимость полета на внутренних рейсах предлагается в Индии - от 2,35 до 2,76 долларов США на 100 километров. Самая высокая - в ОАЭ - от 187,81 долларов до 228,19 долларов. На международных направлениях наиболее низкая стоимость полета в КНР – от 1,26 до 2,93 доллара. Наиболее высокая - в Канаде - от 45,26 до 73,14 долларов на 100 километров.

Казахстан в данном рейтинге занимает 37-е и 23-е места соответственно. На внутренних рейсах стоимость полета в нашей стране, согласно оценке агентства, варьируется от 14,97 до 68,8 долларов. На международных рейсах стоимость 100 километров составляет от 4,82 до 6,78 долларов. [8]

Проведя сравнение цен на авиабилеты по регионам на приблизительно равные расстояния (Таблица 2), мы видим, что стоимость перелетов в Казахстане (по внутренним рейсам) ничем не уступает ценам в Европе, однако если сопоставить доходы населения Европы и Казахстана, то очевидно, что для казахстанцев имеет место быть проблема ценовой доступности авиабилетов.

Таблица 2 - Сравнение цен на авиаперелеты авиакомпаний в регионах мира

Авиакомпания	Регион	Маршрут	Расстояние	Цена билета
American Airlines	США	Вашингтон – Чикаго	1118км	257\$
Lufthansa	Европа	Берлин –Париж	1115км	175\$

Malaysia	Airlines Азия	Бангкок – Куала-Лумпур	1190 км	141\$
Аэрофлот	Россия	Москва – Ростов-на-Дону	1168 км	46\$
Эйр Астана	Казахстан	Астана - Алматы	980 км	187\$
Бек Эйр	Казахстан	Астана - Алматы	980 км	179\$

На уровень цен авиабилетов по большей части влияют такие факторы, как: конкуренция на рынке, качество и быстрота обслуживания в аэропортах, невысокие цены в аэропортах, цены на авиатопливо, свобода выбора пассажиров между авиаперевозчиками.

2. Слабая конкуренция на отечественном рынке авиаперевозок. Лидером на отечественном авиарынке является компания Air Astana, занимающая значительную долю в структуре внутренних и международных перевозок. (Таблица 1, Рисунок 6). [3]

Таблица 1 - Рейтинг казахстанских авиакомпаний по объему внутренних перевозок и размеру флота

	Авиакомпании	Domestic air transportation for 2016 (thousand people)	Fleet size
1	Air Astana	2087	31
2	SCAT	898	17
3	Bek Air	733	8
4	Qazaq Air	163	3
5	Yuzhnoye	14	3
6	Zhetisu Avia	13	3
7	Zhezkazgan Air	5	3

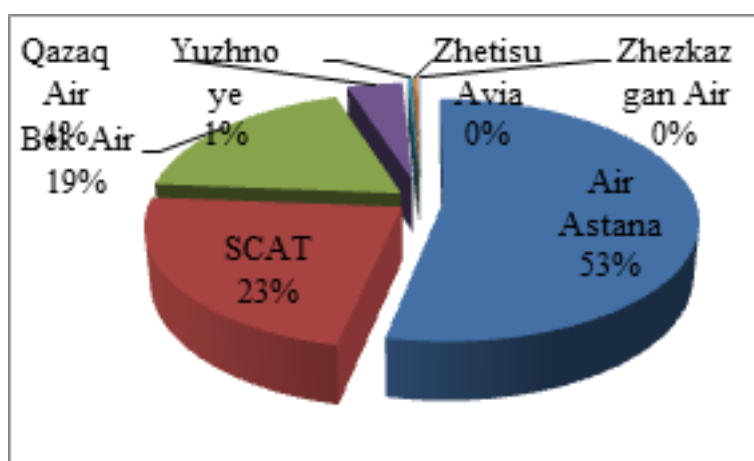


Рисунок 6. Доли казахстанских авиакомпаний на рынке пассажирских авиаперевозок

Как видно из рисунка, на рынке внутренних авиаперевозок компания Эйр Астана занимая доминирующее положение, совершает более половины от всего объема перевозок. Второе место принадлежит авиакомпании Scat, далее располагается авиаперевозчик Bek Air.

При всем разнообразии авиакомпаний в РК, международные регулярные рейсы осуществляются только двумя казахстанскими авиакомпаниями – Эйр Астана и SCAT. Остальные же не удовлетворяют международным стандартам ИКАО.[7] Долгое время зарубеж-

ные маршруты осуществлялись только Эйр Астаной, тогда как остальные казахстанские авиакомпании систематически попадали в «Черный список» Евросоюза по безопасности полетов. Даже на сегодняшний день эта компания составляет основную долю международных полетов, включая страны ЕС, тогда как на направлениях в дальнее зарубежье Scat занимается в основном чартерными перелетами в туристические точки, такие как Бодрум, Дубай, Стамбул, Анталья и др. В 2016 году число международных сообщений Казахстана составило 610, 267 из которых было выполнено национальными воздушными судами, а 343 – иностранными.

С одной стороны, проблема дороговизны билетов кроется в низкой конкуренции на авиационном рынке Казахстана. На сегодняшний день компания Эйр Астана занимает большую часть рынка, в особенности, когда речь идет о международных направлениях. Известно, что во многом именно рынок определяет уровень цен в экономике, поэтому с ростом конкуренции, цены на авиабилеты могут стать более доступными. Вытекающий из этого вывод: для улучшения конкурентной среды необходимо повышать качество услуг отечественных авиаперевозчиков.

3. Дефицит авиатоплива. Если говорить о структуре стоимости авиабилета, то она складывается из затрат на техническое обслуживание, затраты на труд, страховку, расходы на пассажиров, налоги и прочие статьи, однако существенную часть (30%) составляет стоимость авиакеросина (Рисунок 7), дефицит которого влечет повышение стоимости авиаперевозок. [9]

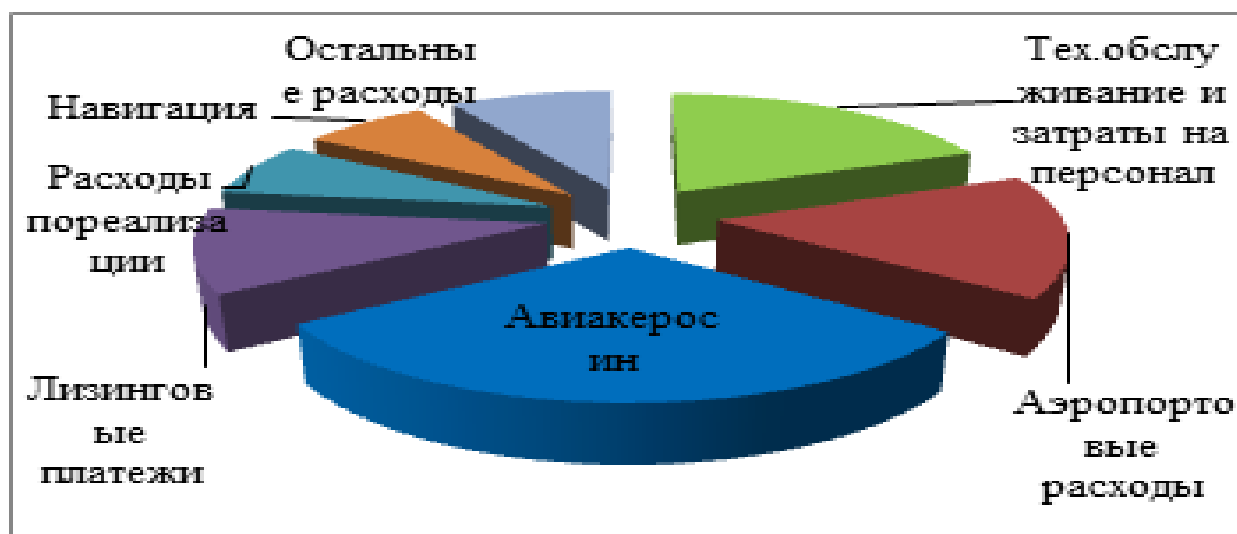


Рисунок 7. Структура стоимости авиаперелета

Напрашивается вопрос, почему в такой сырьевой стране, как Казахстан стоит вопрос о дефиците авиатоплива?

В сентябре 2017 года компания Эйр Астана объявила о том, что прекращение поставок авиатоплива из Российской Федерации и предстоящий уход Шымкентского нефтеперерабатывающего завода на капитальный ремонт грозит регулярности авиасообщения в РК.

Казалось, Государственная программа по форсированному индустриально-инновационному развитию РК на 2010-2016 годы, направленная на всестороннее развитие нефтеперерабатывающей отрасли, конечной целью ставила обеспечение в 2016 году внутреннего рынка авиакеросином, бензином и дизельным топливом казахстанского производства. Однако ситуация с авиатопливом только усугубилась в 2017 году.

Проблема с дефицитом авиатоплива в РК главным образом обусловлена ограниченными техническими мощностями трех существующих НПЗ. В течение долгого периода времени казахстанские субъекты авиации почти на 70% зависят от поставок сырья из России, которые в свою очередь не постоянны и не гарантированы. Основными компаниями-экспортерами авиационного керосина в Казахстане являлись ПАО «Газпромнефть», ПАО «НК Роснефть», ПАО «Лукойл» и ПАО «Татнефть», совокупный среднемесячный объем экспорта которых в 2017 году снизился до 15 тысяч тонн по сравнению с 44 тысячами тонн в 2016 году. Данные компании не подтвердили поставки в связи с высоким спросом на российском рынке на октябрь 2017 года, а ПАО «Газпромнефть» уведомило о возобновлении экспорта топлива не ранее мая 2018 года.

Ситуация с другими странами-экспортерами, такими как Туркменистан, Азербайджан и Беларусь говорит о том, что и они испытывают значительный дефицит на внутреннем рынке. Еще один экспортер — Китайская Народная Республика — производит другой тип авиационного керосина — Jet A-1, для использования которого требуется переоснащение и модернизация действующей инфраструктуры аэропортов Казахстана. Таким образом, ввоз альтернативного авиатоплива не представляется возможным в краткосрочной перспективе.

В 2017 году потребность гражданской авиации в авиационном топливе составляет 800 тысяч тонн, из которых лишь 241 тысяча тонн производится Шымкентским НПЗ, являющимся единственным стабильным производителем авиатоплива в Казахстане.

Основными общепринятыми мерами по сглаживанию рисков в обеспечении топливом, возникающих по причине дефицита авиатоплива является диверсификация и страхование запасов путем создания резервной схемы и хранения стратегического запаса для национального авиаперевозчика в основных авиаузлах.

4. Отказ зарубежных авиаперевозчиков от полетов в Казахстан.

Приведенная ранее ситуация привела к следующим последствиям: по данным IATA, цены на авиатопливо в аэропортах Казахстана в 1,5 раза выше, чем цена такого же топлива в Европе. Если сейчас средняя цена на топливо в Европе — 633 доллара, то в аэропорту Астаны перевозчики запрашивают за 900–1000 долларов. Объяснений по этому вопросу нет. Из-за повышения цен Астану прекратили рейсы такие авиакомпании, как Austrian airlines, KLM и Asiana Airlines. Более того, China Southern и FinAir приостановили полеты в столицу Казахстана, а Etihad, LOT и AirArabia сократили количество частот. В Казахстан перестали летать British Airways, Air Baltic, Czech Airlines и лоукостер «Победа». Представители компаний Air Astana, Scat и Qazaq Air заявили, что просят министерство по инвестициям и развитию и министерство национальной экономики незамедлительно отменить необоснованное увеличение тарифов.

С июня 2017 года государство отменило регулирование цен на международные рейсы, которые вводят аэропорты, однако для сферы естественных монополий либерализация не подходит. В данном случае необходимо разрешение вопроса о дефиците авиатоплива в Казахстане, наряду с правильным регулированием, введением механизмов референтных цен на авиатопливо со стороны государства.

5. Транзитный потенциал

Отказ и приостановка рейсов в Казахстан со стороны ряда иностранных авиалиний непосредственно повлияет на динамику авиационного транзита, ведь и без того не менее важной проблемой развития казахстанского авиарынка является слабое использование транзитного потенциала страны.

Почему авиатранзит - это важно? Многие страны стремятся получить стабильный дополнительный доход с транзитных пассажиров. Авиационный транзит – это одна из важных составляющих экономики Казахстана. Первые - это пассажиры рейса, делающего в аэропорту временную остановку, например, для дозаправки перевозящего их ВС или посадки

(высадки) части пассажиров. Уровень развития государства определяет скорость обмена информацией и скорость технического прогресса. Чем страна более развита, тем выше скорость прогресса. На сегодняшний день наивысшую скорость передвижения в больших масштабах способен обеспечить только воздушный транспорт. В свою очередь авиационный рынок стран, располагающих современными узловыми аэропортами-хабами с высокоразвитой маршрутной сетью является катализатором экономического роста. По данным ИКАО около 4,5% мирового ВВП можно отнести на авиатранспорт и эффект, влияющий на производство в самой авиационной отрасли, либо на сферу потребительских товаров и услуг. Авиационная статистика учитывает два вида транзитных пассажиров: пассажиры прямого транзита и трансферные пассажиры. [13]

В ближайшем будущем, по «Плану нации – 100 конкретных шагов» в авиасекторе Казахстана ожидаются существенные изменения, направленные на улучшение качества авиационных услуг, расширение географии перевозок и соответствующего увеличения потока пассажиров. В соответствии с 66 Шагом Плана нации, планируется создание международного авиационного хаба посредством строительства нового международного аэропорта под г. Алматы, соответствующего всем мировым стандартам. [11]

Привлекательность аэропорта на роль хаба (узлового аэропорта) определяется следующими факторами:

- геополитическим положением (столица, центр экономического региона);
- развитостью его инфраструктуры (летное поле, пассажирский и грузовой терминал, транспортные связи);
- емкостью и развитостью внутреннего и международного рынка перевозок;
- уровнем обслуживания пассажиров и грузов в аэропорту. [12]

В последние несколько лет динамика авиационного транзита в РК показывает тенденцию снижения. В 2014 году объем транзитных авиаперевозок был равен 179,8 млн.см.км, в 2015 году – 171,3, в 2016 году этот показатель понизился до 169 млн.см.км, а в период с января по сентябрь 2017 года – 114 млн.см.км.[2]

Итак, как государство планирует решить данный вопрос?

По Плану нации Шаг 68 предусматривает повышение эффективности госрегулирования сферы авиаперевозок для роста привлекательности авиатранзита через Казахстан, деятельность Комитета гражданской авиации будет ориентирована на модели Британского государственного агентства гражданской авиации и Агентства безопасности авиации ЕС. С целью развития потенциала авиаперевозок до конца текущего года планируется перевезти 600 тыс. транзитных авиапассажиров, а к 2020 году довести этот показатель до 1,6 млн человек в год. В целом до конца 2017 года планировалось увеличить объем пассажирских авиаперевозок в 4 раза, а доходы от транзитных грузоперевозок – в 5,5 раза. Такую задачу в Послании поставил Глава государства. На эти цели в 2017 году из бюджета было выделено 417 миллиардов тенге. По подсчетам экспертов, доходы от транзитных перевозок должны достигнуть 4 миллиардов долларов США в год.[11]

6. Низкие показатели грузовых авиаперевозок.

Еще одной проблемой, упомянутой выше является снижение динамики грузовых авиаперевозок в РК. Причинами невысоких объемов грузоперевозок в Казахстане является ряд факторов:

- большая доля транзита грузов не через территорию Казахстана, а через близлежащие страны, в том числе страны Ближнего Востока;
- разница в средних расходах на 1 тонну груза аэропортовых услуг в Казахстане и аэропортах Ближнего Востока, России и Центральной Азии;
- несоответствие современным и международным тенденциям системы организации грузовых воздушных перевозок (стандарт «e-freight» ИАТА);

- техническое оснащение наземной инфраструктуры по обеспечению транзитных грузовых воздушных перевозок.

Однако решающим фактором здесь является отсутствие в Казахстане полноценного грузового авиаперевозчика. [6]

7. Проблемы с инфраструктурой.

Еще одной значительной проблемой в развитии авиационной сферы РК, в равно степени влияющей на остальные факторы, является отставание инфраструктуры и оборудования аэропортов от международного уровня. [14]

Какие тенденции наблюдаются сейчас? В направлении развития аэропортов мировым трендом последних лет является дигитализация аэропортов. Аэропорты постепенно становятся площадкой для экспериментов с внедрением искусственного интеллекта. Большая часть современных авиапассажиров хотят более тесной интеграции услуг аэропорта с их мобильными устройствами. Из этого тренда исходит формат «Тихий аэропорт». Наличие новых каналов коммуникации через мобильные устройства позволяют отказаться от объявлений по громкоговорителю. Данный формат уже внедрен в работу международного аэропорта города Астаны.

При всей развитости аэропорта им. Нурсултана Назарбаева, имеется ряд проблем. Например, отсутствие ангаров для самолетов авиакомпаний, базирующихся в данном аэропорту. В сильные морозы, присущие Астане зимой, самолеты стоят на открытом воздухе, что сказывается на качестве работе обслуживающей наземной техники.

Международный аэропорт Алматы на сегодняшний день – крупнейший и самый загруженный аэропорт в стране. При этом слабо развита система пограничного контроля и досмотра пассажиров. При одновременном прилете заграничных рейсов система попросту не справляется с потоком пассажиров, что приводит к большим очередям и давке. Также существует нехватка телескопических трапов (рукавов), что снижает скорость посадки пассажиров в самолет, авиакомпании вынуждены прибегать к услугам автобусов для доставки пассажиров, по причине удаленности стоянки воздушных судов. Еще одним дискомфортом, который чувствуют пассажиры, прилетая в аэропорт г.Алматы – это долгое ожидание багажа, т.к. в зале прилета международных рейсов действуют всего две багажные ленты.

На настоящее время в Казахстане функционируют 20 аэропортов, 15 из них имеют статус международных. В государственной собственности находятся 11 аэропортов. [2] Необходимо принимать во внимание, что развитие аэропортов играют немало важную роль как в обеспечении качества обслуживания пассажиров, так и на формирование имиджа страны в целом. Началом пути решения данного вопроса является вышеупомянутое строительство нового узлового аэропорта под г. Алматы, который бы удовлетворял всем стандартам.

Выводы/заключения.

1. Говоря о потенциале Казахстана в сфере воздушных перевозок, можно вывести, что Казахстанский рынок авиаперевозок имеет большой потенциал для роста международных и внутренних перевозок. Основной предпосылкой для роста международных перевозок служит благоприятное географическое положение страны для транзитных перевозок. Несмотря на относительно низкий уровень использования населением воздушного транспорта в сравнении с развитыми странами, в стране есть все возможности для потенциально-го роста внутренних перевозок.[15] Экономический рост, развитие внутреннего туризма, стабильность национальной валюты, а также изменение рыночных цен на энергоресурсы будут и в дальнейшем определять динамику роста авиационной отрасли в стране.

2. Проанализировав статистические данные о состоянии рынка авиаперевозок в Республике Казахстан за ряд лет, выстроив диаграммы для наглядного восприятия картины, мы выяснили, что, несмотря на то, что отрасль имеет неплохую динамику развития, она сталкивается с целым рядом проблем, препятствующих полноценному развитию. Пассажироо-

борот как показатель эффективности пассажирских перевозок, показывает положительную тенденцию в течение длительного периода времени, однако в последние годы темпы роста значительно замедлились. В сфере фрахтовых перевозок наблюдается нестабильность. Было выяснено, что такой показатель, как грузооборот на настоящий момент не способен демонстрировать перманентного роста. Трудностям, как в сфере пассажирских перевозок, так и в сфере грузоперевозок, послужил причиной ряд выявленных в данной статье проблем.

3. По выявленным проблемам можно сделать вывод. Все факторы, мешающие развитию отрасли, равнозначны и взаимозависимы. Это выглядит, как клубок, состоящий из нескольких причинно-следственных цепочек. Выделенные нами основные вопросы – это: проблемы с ценовой доступностью; слабая конкуренция в отрасли; дефицит авиационного топлива; отказ зарубежных авиаперевозчиков от полетов в Казахстан; проблема реализации транзитного потенциала страны; низкие показатели грузоперевозок; а также инфраструктурные проблемы.

Выяснилось, что такая проблема, как высокие цены на авиабилеты была вызвана повышением цен на авиатопливо, которое было порождено его дефицитом и трудностями в поставке, что в свою очередь стало последствием проблем с функционированием нефтеперерабатывающих заводов Казахстана. Наряду с этим, удорожание авиакеросина привело к тому, что некоторые крупные иностранные авиакомпании приостановили полеты в РК, этот фактор, в совокупности с ростом цен на билеты, несомненно скажется на показателе авиационного транзита и полноценного развития хабов. На повышение цен на авиаперевозки также влияет слабая конкурентная среда. Известно, что во многом именно рынок определяет уровень цен в экономике, поэтому с ростом конкуренции, цены на авиабилеты могут стать более доступными. Слабая конкуренция среди авиакомпаний, в свою очередь вызвана несоответствием ряда казахстанских перевозчиков международным стандартам, что естественно сказывается на качестве предоставляемых услуг. Еще одной цепочкой выступает отсутствие полноценного отечественного грузового авиаперевозчика, что во многом объясняет низкие показатели грузооборота в стране. Это частично связано с тем, что в стране неразвита авиационная инфраструктура и низким уровнем качества авиакомпаний в стране.

4. Нами были определены основные пути решения вышепредставленных проблем.

Авиация – такая отрасль, в которой крайне трудно найти какого-либо конкретного пути совершенствования. Этот сегмент очень лабилен, зависим от малейших изменений, поэтому необходим комплексный подход. Невозможно добиться улучшения всех показателей, делая акцент лишь на чем-то одном. Как мы уже выяснили, построив схему, все проблемные вопросы находятся во взаимозависимости, но есть один рычаг влияния, с которого возможно начать внесение корректив.

Так каким образом можно снизить цены на авиабилеты, на авиатопливо? Как бы либерализован не был авиационный рынок Казахстана, лишь при надлежащем и грамотном контроле государства возможно полноценное развитие отрасли. Это прежде всего касается обеспеченности авиационным топливом.

Государственная программа по форсированному индустриально-инновационному развитию РК на 2010-2016 годы в нефтеперерабатывающей отрасли, одним из векторов ставила разрешение этой проблемы путем обеспечения авиарынка топливом казахстанского производства, однако цель не была полностью достигнута и дефицит до сих пор имеет место быть. Было выяснено, что дефицит и высокие цены на авиатопливо – серьезная проблема, грозящая вынужденным повышением стоимости авиабилетов авиакомпаниями. Ведь авиакомпании не могут цены сами, «из воздуха». Чтобы повысить уровень ценовой доступности для казахстанцев возможно применение лишь одного рычага – снижение цен на авиатоплива, т.к. оно занимает большую часть в структуре стоимости перелета. Это так-

же может значительно повлиять на развитие Казахстана в качестве транзитной зоны. Ряд крупных иностранных компаний уже отказался от полетов в нашу страну, предпочтительнее выбрать другие транзитные зоны, с более выгодными условиями и ценами, и Казахстан в этом проигрывает.

Если у поставщиков нет возможности предоставить тот объем авиакеросина, который требуется для нормального функционирования казахстанских авиакомпаний и аэропортов, то необходимо принимать меры по налаживанию отечественного производства. Ремонт на Шымкентском НПЗ завершится во втором полугодии 2018 года, однако в ситуации, если вопрос с поставщиками не решится, мощностей этого предприятия не хватит для восполнения дефицита. Выходом может послужить реконструкции и модернизации Павлодарского Нефтеперерабатывающего завода, второго по величине НПЗ в Казахстане. При одновременной работе двух обновленных НПЗ у Казахстана будет достаточно производственной мощности для обеспечения топливом внутреннего рынка.

Слабая конкуренция, низкий уровень отечественных авиакомпаний. Вытекающий из этого вопроса вывод один: для улучшения конкурентной среды необходимо повышать качество услуг отечественных авиаперевозчиков. Если авиаперевозчик ставит целью повышение качества и выход зарубеж, ему необходимо достаточно ресурсов, здесь приемлемы такие меры, как привлечение инвестиций, лизинг и другое, так как для выхода казахстанских авиакомпаний на мировой уровень необходимы стандартные меры – обновление флота воздушных судов, работа с персоналом, подбор квалифицированных кадров, ориентация на международный опыт и, конечно, безоговорочное соблюдение норм и правил авиационной безопасности.

Низкие объемы грузоперевозок, как следствие отсутствие отечественного грузоперевозчика. По планам, данный вопрос должен быть решен в скором времени. По заявлению первого вице-министра по инвестициям и развитию РК Алика Айдарбаева в 2017 году Национальные компании «Қазақстан темір жолы» и «Эйр Астана» начали совместную работу по созданию авиакомпании для осуществления грузовых авиаперевозок. [10] Стратегия этой компании будет направлена на развитие отечественного рынка грузоперевозок.

Что можно предпринять относительно проблемы инфраструктуры аэропортов? Для того, чтобы, к примеру, позиционировать аэропорт Алматы, как узловой, необходимо соответствие определенным техническим нормам требованиям, некоторым из которых на настоящий момент он не удовлетворяет. К примеру, для увеличения пропускной способности нужно большее количество терминалов, рукавов, техники наземного обслуживания и прочее. Эта проблема должна решаться путем разработки председателями правления аэропортов специальной тщательной стратегии по модернизации и совершенствованию условий в главных воздушных портах страны, предусматривающей все реалии авиационного рынка. Таким образом, оценив ситуацию на рынке воздушных перевозок, становится ясно, что только грамотное решение вышеуказанных проблем поспособствует дальнейшему развитию и реализации потенциала рынка авиаперевозок в Казахстане.

Список литературы

1. Можарова В., Транспорт в Казахстане: Современная ситуация, проблемы и перспективы развития // Алматы: КИСИ при Президенте РК, 2011 - 7с.
2. Официальный сайт Агентства РК по статистике <https://www.stat.gov.kz/> (дата обращения: 28.11.2017).
3. Официальный сайт Комитета гражданской авиации РК при Министерстве по инвестициям и развитию РК, Статистические данные [Электрон.ресурс]. – URL: <http://aviation.mid.gov.kz/ru/pages/osnovnye-pokazateli-po-otrasli-grazhdanskoy-aviacii> (дата обращения: 27.11.2017).

4. Айдапкелов Н.С. Транспорт в Республике Казахстан // Статистический сборник - на казахском и русском языках, 2016 – 63 с.
5. Официальный сайт международного аэропорта им. Нурсултана Назарбаева, Производственные показатели. [Электрон. ресурс]. – URL: <http://ru.astanaairport.kz/about-airport/production-activities/> (дата обращения: 29.11.2017);
6. Стратегический план Министерства национальной экономики РК на 2017-2021 гг.
7. Официальный сайт Международной организации гражданской авиации, Годовой мониторинг воздушного транспорта [Электрон. ресурс]. – 2016 – URL: <https://www.icao.int/sustainability/Pages/Air-Traffic-Monitor.aspx> (дата обращения: 25.11.2017).
8. Сайт онлайн туристического агентства Kiwi.com [Электрон. ресурс]. – URL: <https://www.kiwi.com/> (дата обращения: 28.11.2017).
9. Dr John G. Wensveen. Air Transportation: A Management Perspective // Ashgate Publishing: Ltd., 2012;
10. Официальный интернет-ресурс Министерства по инвестициям и развитию РК [Электрон. ресурс]. – URL: <http://www.mid.gov.kz/> (дата обращения: 29.11.2017);
11. План нации - 100 конкретных шагов по реализации пяти институциональных реформ Главы государства Нурсултана Назарбаева, 2015.
12. Андреев А. Формирование и особенности развития единой системы европейских хабов как новой формы консолидации авиатранспортного рынка // Современная конкуренция Litres, (31) 2012 - №1.
13. Richard Stern, Transit Cooperative Passenger Transfer System Review // Transportation Research Board: USA, 1996.
14. Утепов А.Т., Е.К. Абил Особенности развития рынка авиaperевозок и перспективы гражданской авиации в Республике Казахстан // ҚР ҰҒА хабарлары = Изв. НАН РК. Сер. Общественных и гуманитарных наук, 2014. - № 3 – 14с.
15. Годовой отчет компании «Эйр Астана» [Электрон. ресурс] - 2016 – URL: <https://airastana.com/kaz/ru-ru/O-nas/Korporativnoe-upravlenie/Godovye-otchety> (дата обращения: 29.11.2017).

Д.М. Мадиярова, А.Е. Базикенова

Л.Н.Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті, Астана, Қазақстан

Қазақстандағы әуе тасымалдау нарығының қазіргі жағдайы

Аннотация. Мақала Қазақстандағы әуе тасымалы нарығын дамытудың өзекті мәселелеріне арналған. Мақалада Қазақстан Республикасында әуе көлігі нарығының ағымдағы жай-күйін талқыланған. Негізгі көрсеткіштердің талдауы, тенденциялары, құрылымы, жолаушылар тасымалының динамикасы, жүктерді тиеу және ресми деректер мен бірнеше жылғы статистикалық деректер негізінде, өнеркәсіптің басқа көрсеткіштерді зерттелген, одан басқа отандық және шетелдік әуе саяхат бағалалары салыстырылған. Сонымен қатар, мақалада Қазақстан Республикасының осы мәселелердің себептері және олардың шешу мүмкіндіктері авиациялық саласындағы кездесетін міндеттерді көрсетілген. Осы мәселелерді қарастырған соң, авторлар Қазақстан Республикасының әуе көлігі нарықтық халықаралық көлік және коммуникация жүйесіне табысты дамып келе жатқан, интеграциясы үшін барлық алғышарттары және келешегі бар индустриясы деген қорытындыға келді.

Түйін сөздер: әуе, әуе көлігі экономикасы, авиация нарығы, әуе көлігі, жолаушылар көлігі, жүк көлігі, азаматтық авиация.

D.M Madiyarova, A.E.Bazikenova

L.N. Gumilyov Eurasian National University, Astana, Kazakhstan

Current condition of the air transport market in Kazakhstan

Abstract. The article is devoted to actual problems of development of the air transportation market in Kazakhstan. The article considers the current state of the air transportation market in the Republic of Kazakhstan. The main

indicators were analyzed, trends, structure, dynamics of passenger turnover, freight turnover and other indicators of the industry were studied for a number of years on the basis of official and statistical data, and a comparison of prices for air travel of domestic and foreign airlines was provided. In addition, the article highlights the actual problems facing the aviation sector of the Republic of Kazakhstan, the causes of these problems and possible solutions to them. Having considered these issues, the authors come to the conclusion that the air transportation market in the Republic of Kazakhstan is a developing promising sector that has all the prerequisites for successful integration into the international transport and communication system.

Keywords: air transportation, air transport economy, aviation market, air transport, passenger transportation, cargo transportation, civil aviation.

References

1. Mozharova V., *Transport v Kazahstane: Sovremennaya situaciya, problemy i perspektivy razvitiya*. [Transport in Kazakhstan: the modern situation and perspectives of development] // Almaty: KISI pri Prezidente RK, 2011 - 7s.
2. Oficial'nyj sajt Agentstva RK po statistike [Official page of Agency of statistics of the Republic of Kazakhstan], [Elektron.resurs]. – URL: <https://www.stat.gov.kz/> (data obrashcheniya: 28.11.2017).
3. Oficial'nyj sajt Komiteta grazhdanskoj aviacii RK pri Ministerstve po investiciyam i razvitiyu RK, Statisticheskie dannye [Official page of the committee of civil aviation of the Republic of Kazakhstan, Statistical data], [Elektron.resurs]. – URL: <http://aviation.mid.gov.kz/ru/pages/osnovnye-pokazateli-po-otrasli-grazhdanskoy-aviacii> (data obrashcheniya: 27.11.2017).
4. Ajdapkelov N.S. *Transport v Respublike Kazahstan // Statisticheskij sbornik - na kazahskom i russkom yazykah* [Transport in the Republic of Kazakhstan, the statistical digest], 2016 – 63 s.
5. Oficial'nyj sajt mezhdunarodnogo aehroporta im.Nursultana Nazarbaeva, Proizvodstvennyye pokazateli.[Official page of Nursultan Nazarbayev international airport] [Elektron.resurs]. – URL: <http://ru.astanaairport.kz/about-airport/production-activities/> (data obrashcheniya: 29.11.2017);
6. Strategicheskij plan Ministerstva nacional'noj ehkonomiki RK [Strategical plan of national economic ministry] na 2017-2021 gg.
7. Oficial'nyj sajt Mezhdunarodnoj organizacii grazhdanskoj aviacii, Godovoj monitoring vozdušnogo transporta [Official page of International civil aviation organization], [Elektron.resurs]. – 2016 – URL: <https://www.icao.int/sustainability/Pages/Air-Traffic-Monitor.aspx> (data obrashcheniya: 25.11.2017).
8. Sajt onlajn turisticheskogo agentstva Kiwi.com [Page of online touristic agency], [Elektron.resurs]. – URL: <https://www.kiwi.com/> (data obrashcheniya: 28.11.2017).
9. Dr John G. Wensveen. *Air Transportation: A Management Perspective* // Ashgate Publishing: Ltd., 2012;
10. Oficial'nyj internet-resurs Ministerstva po investiciyam i razvitiyu RK [Official page of Ministry for investments and development of the Republic of Kazakhstan], [Elektron.resurs]. – URL: <http://www.mid.gov.kz/> (data obrashcheniya: 29.11.2017);
11. Plan nacji - 100 konkretnyh shagov po realizacii pyati institucional'nyh reform Glavy gosudarstva Nursultana Nazarbaeva [Plan of nation - 100 concrete steps to implement the five institutional reforms of the Head of State Nursultan Nazarbayev], 2015.
12. Andreev A. Formirovanie i osobennosti razvitiya edinoj sistemy evropejskih habov kak novoj formy konsolidacii aviatransportnogo rynka [Formation and peculiarities of integral system of European hubs as a new form of consolidation of the aviation market] // *Sovremennaja konkurencija Litres*, (31) 2012 - №1.
13. Richard Stern, *Transit Cooperative Passenger Transfer System Review* // Transportation Research Board: USA, 1996.
14. Uteпов A.T., E.K. *Abil Osobennosti razvitiya rynka aviaperevozok i perspektivy grazhdanskoj aviacii v Respublike Kazahstan* [Peculiarities of development of air transport and civil aviation in the Republic of Kazakhstan] // *KR UGHA habarlary = Izv. NAN RK. Ser. Obshestvennyh i gumanitarnyh nauk*, 2014. - № 3 – 14s.

15. Godovoj otchet kompanii «Air Astana» [Annual report of Air Astana company], [Elektron. resurs] - 2016 – URL: <https://airastana.com/kaz/ru-ru/O-nas/Korporativnoe-upravlenie/Godovyey-otchetu> (data obrashcheniya: 29.11.2017).

Сведения об авторах:

Мадиярова Д.М. - Экономика ғылымдарының докторы, профессор, Л.Н.Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті, Қажымұқан көш. 11, Астана, Қазақстан.

Базикенова А.Е. - Л.Н.Гумилев атындағы Еуразия Ұлттық университеті, 6М050600 - «Экономика» мамандығының 1 курс магистранты. Күйші Дина көш. 28, Астана, Қазақстан

Madiyarova D.M. - Doctor of Economic Sciences, Professor, L.N. Gumilyov Eurasian National University. Kazhymukan str. 11, Astana, Kazakhstan.

Bazikenova A.E. – 1st year Master of specialty 6M050600 - «Economics», L.N. Gumilev Eurasian National University. Kuyshe Dina st., 28, Astana. Kazakhstan.

МРНТИ 06.01.29

А.Б. Майдырова

*Евразийский национальный университет им. Л.Гумилева, Астана, Казахстан
(E-mail: maydirova2010@gmail.com)*

Рынок информационно-коммуникационных технологий в Республике Казахстан на современном этапе

Аннотация. Научные и прикладные результаты сегодня ложатся под пресс требований современной эпохи. Они представляются тем, что в условиях современных информационных технологий и развития цифровой экономики, экономический результат определится применением новой информационной методологии, которая позволит принципиально иначе исследовать традиционно сложившиеся процессы в казахстанской экономике, поставив задачу формирования нового информационного капитала в качестве современного совокупного естественного и искусственного интеллекта.

В этой связи, актуализируется разработка единого подхода в области внедрения и совершенствования информационных технологий в экономике Казахстана, наблюдение социально-экономических последствий, вызванных ими. Это предопределило необходимость научного исследования «электронного правительства» в неразрывной связи с последствиями, которые происходят в экономике страны.

Ключевые слова: информационно-коммуникационные технологии (ИКТ), цифровые технологии, электронное правительство, инфокоммуникационная и инновационная инфраструктура, Интернет ресурсы.

Введение. В связи с тем, что в Казахстане особое значение приобретает применение цифровых технологий, актуализируется функциональное значение программы «электронный Казахстан», которая является одним из приоритетных направлений деятельности Правительства и программы административной реформы.

В Казахстане вопрос применения информационных коммуникационных технологий и цифровизация административных процессов, впервые озвучена главой государства Нурсултаном Назарбаевым в 2004 году. В том же году в стране была утверждена Программа формирования «электронного правительства», определяющая его основные этапы. В 2006 году был запущен портал «электронного правительства» Республики Казахстан. Предложенная система «электронного правительства» (- далее электронное правительство, ЭП) дает возможность решать социально-экономические проблемы общества, не взаимодействуя с работниками государственных органов, снижая уровень коррупции, различных бабьеров, в результате население имеет открытую необходимую информацию, в которой оно нуждается.

Сложность ситуации внедрения электронного правительства усиливается структурными проблемами в области отечественного сырьезависимой экономики. Однако интеграция в